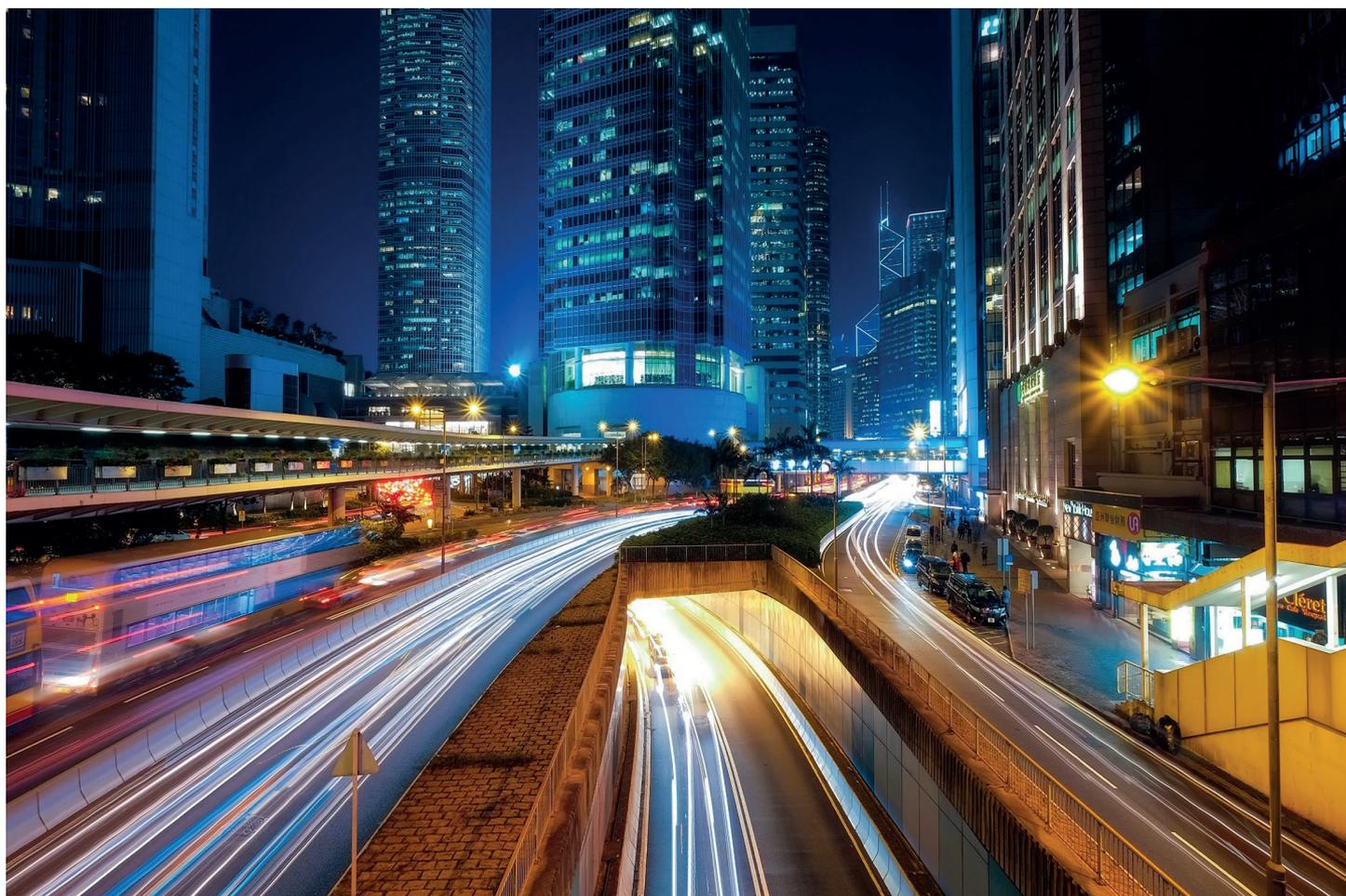


— QUELLES DYNAMIQUES URBAINES AUTOUR DES QUARTIERS DE GARE ?

ACTES DU SÉMINAIRE ENS-IAU DU 8 DÉCEMBRE 2017
SUR LES QUESTIONS URBAINES



JUIN 2018

30.16.06



www.iau-idf.fr



QUELLES DYNAMIQUES URBAINES AUTOUR DES QUARTIERS DE GARE ?

ACTES DU SÉMINAIRE ENS-IAU DU 8 DÉCEMBRE 2017
SUR LES QUESTIONS URBAINES

Juin 2018

IAU île-de-France

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 15
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : Fouad Awada

Actes du séminaire : Guillaume Frecaut, Pauline Gali, Manon Le Bon-Vuylsteke, Arthur Le Moigne pour l'ENS et
Mireille Bouleau, Sophie Laurent, Martin Omhovère pour l'IAU îdF
Coordonnés par Brigitte Guigou pour l'IAU îdF et Emmanuèle Cunningham-Sabot pour l'ENS
N° d'ordonnement : 30.16.06

Crédit photo de couverture : © Pixabay

L'ENS (École normale supérieure, département de Géographie) et l'IAU îdF organisent depuis 2014 un cycle de séminaires sur les questions urbaines. Ouverts à un public d'étudiants et de professionnels, ces séminaires ont pour objectif de croiser et de confronter les points de vue des chercheurs, professionnels, élus et représentants de la société civile sur des thématiques à enjeux pour la région. Mieux comprendre les questions urbaines et identifier des pistes pour l'action, telles sont les orientations de ces séminaires ENS - IAU, proposés alternativement dans les locaux de l'ENS et de l'IAU îdF.

En 2017/2018, le thème du cycle est « Nouvelles pratiques de l'aménagement et de l'urbanisme ».

Le premier séminaire de ce cycle s'intitulait « Quelles dynamiques urbaines autour des quartiers de gare ? » et a eu lieu le 8 décembre 2017.

La préparation de ce séminaire s'est appuyée, pour l'ENS, sur Guillaume FRECAUT, Pauline GALI, Manon LE BON-VUYLSTEKE, Arthur LE MOIGNE, élèves à l'ENS et, pour l'IAU îdF, sur Mireille BOULEAU et Sophie LAURENT, chargées d'études et Martin OMHOVÈRE, directeur du département Habitat et Société. Elle a été coordonnée par Emmanuèle CUNNINGHAM-SABOT, professeure au département de géographie de l'ENS, et par Brigitte GUIGOU, chargée de mission partenariat-recherche à l'IAU îdF.

Le programme et les actes des séminaires sont consultables en ligne sur le site de l'IAU : <https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/societe-et-habitat/les-seminaires-ens-iau-sur-les-questions-urbaines.html>

SOMMAIRE

OUVERTURE

Fouad AWADA, <i>Directeur général de l'IAU îdF</i>	7
Emmanuèle CUNNINGHAM-SABOT, <i>Professeure de Géographie à l'ENS</i>	7

INTERVENTIONS

Intensifier l'urbanisation autour des gares, une évidence ?

Caroline GALLEZ, <i>Chargée de recherches au Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)</i>	8
---	---

Articulation ville et transport dans les quartiers de gare

Martin OMHOVÈRE, <i>Directeur du département Habitat et Société à l'IAU îdF</i>	12
--	----

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

Mireille BOULEAU et Sophie LAURENT, <i>Statisticienne-économètre et Architecte-urbaniste à l'IAU îdF</i>	15
---	----

Les quartiers de gare : mise en perspective internationale

Guillaume FRECAUT, Pauline GALI, Manon LE BON-VUYLSTEKE, Arthur LE MOIGNE, <i>Étudiants à l'ENS</i>	19
--	----

TABLE RONDE

Animée par Brigitte GUIGOU, *Chargée de mission partenariat recherche à l'IAU îdF*

Pierre VIONNET <i>Directeur général adjoint à l'aménagement du territoire, à la jeunesse et au sport de la Communauté ubaine Grand Paris Seine & Oise</i>	21
--	----

Alexandre BOUTON, <i>Architecte et urbaniste, président d'Urban'Act, agence d'architecture et d'écologie</i>	22
---	----

Joachim SOLDA, <i>Chargé de de projet à la direction de l'action territoriale, région Île-de-France</i>	24
--	----

QUI SONT LES PARTICIPANTS AU SEMINAIRE ?	27
---	----

BIBLIOGRAPHIE	27
----------------------------	----

RESSOURCES WEB	28
-----------------------------	----

OUVERTURE

Fouad AWADA

Directeur général de l'IAU îdF

« *Que se passe-t-il lorsque l'on crée de nouveaux pôles de transports dans des espaces déjà urbanisés ? Quels en sont les effets sur la densité ou sur les prix du foncier ? Y a-t-il concomitance entre projet urbain et développement de ces quartiers ?* ».

Le débat sur ces questions, et l'idée qu'il faut densifier autour des quartiers de gare, remonte au schéma directeur du début des années 90. Cette idée revient dans le SDRIF de 2013. C'est parce que la puissance publique apporte des financements qui contribuent à une meilleure accessibilité des territoires de gare qu'un nombre croissant de Franciliens doit pouvoir en bénéficier. Mais le principe véhicule aussi nombre de fantasmes comme en témoigne le projet de loi de 2010 sur le Grand Paris qui imaginait financer le réseau du Grand Paris Express par la plus-value générée par la montée des prix du foncier dans les quartiers de gare. Cette vision erronée, contre laquelle l'IAU s'est d'emblée inscrit en faux, a heureusement été battue en brèche par des études ultérieures. Le législateur a aussi renoncé à inscrire ce principe dans la loi.

Ces questions, mais aussi d'autres portant sur les solutions à venir pour développer au mieux ces quartiers de gare, seront abordées dans ce premier séminaire ENS-IAU pour l'année 2017/2018. Une étude récente de l'IAU sur l'intensité comparée des quartiers de gare et des nœuds de transports montrera qu'on ne peut établir de règle générale pour toutes les gares. Chaque situation étant particulière, contextualiser et adapter les propositions aux réalités du territoire est indispensable. Je vous souhaite des débats vigoureux, passionnants et instructifs.

Emmanuèle CUNNINGHAM-SABOT

Professeure de géographie à l'ENS

L'ethnologue et anthropologue Marc Augé (1992) définit les gares comme des « non-lieux », c'est-à-dire des portions de territoire qui ne seraient ni identitaires, ni relationnels, ni historiques. Pourtant, pas moins de dix-neuf quartiers de gare figurent dans le concours « Inventons la Métropole » du Grand Paris, avec pour enjeu de créer des « hubs » métropolitains.

Au fil du temps, les gares ont joué un rôle différent dans la structuration de l'espace. On ne les regarde aujourd'hui plus uniquement comme des espaces de flux, entrants et sortants, mais elles sont devenues un nouvel enjeu urbain, un lieu-clef de structuration de la ville en tant qu'outils d'aménagement stratégique, elles font partie intégrante des projets politiques et sociétaux.

À chaque rôle de gare correspond donc une époque, une raison d'être, politique, sociale et économique. Face à la multiplication des flux, les gares sont devenues des plateformes multimodales, dont on cherche aujourd'hui à retenir les flux pour les transformer en stocks, en allongeant le temps de présence au sein des gares. Ce temps, autrefois considéré comme du temps mort, est aujourd'hui en cours de capitalisation. Les quartiers de gares deviennent des quartiers de ville.

Mais la gare fait-elle ville ? (comme c'est parfois le cas au Japon dans les banlieues en décroissance). Sans parler de gare « centre cosmique de l'univers », selon le mot de Dalí, il est intéressant de voir ce qui est mis en œuvre (pourquoi, comment et pour qui), aujourd'hui, pour que les gares fassent villes.

INTERVENTIONS

Intensifier l'urbanisation autour des gares, une évidence ?

Caroline GALLEZ

Chargée de recherches au laboratoire Ville Mobilité Transport (LMT), Paris-Est-IFPSTAR

L'intensification de l'urbanisation autour des nœuds de transport collectif est présentée comme une orientation indispensable à la mise en œuvre de villes et de mobilités plus durables. Elle est associée à différentes doctrines d'aménagement désignées en France sous l'expression d' « urbanisme orienté vers les transports collectifs » et dans le monde anglo-saxon, de *Transit oriented development* (TOD).

Cette intervention souhaite questionner cette évidence, en revenant tout d'abord sur les différentes catégories d'objectifs qui sous-tendent cette doctrine. Pour chacun de ces objectifs, nous discuterons des hypothèses ou des représentations souvent implicites qui les sous-tendent, puis nous questionnerons l'efficacité de l'intensification de l'urbanisation autour des gares en fonction des objectifs visés. En conclusion, quelques pistes pour envisager autrement la question de l'intensification autour des gares seront esquissées.

L'urbanisation des quartiers de gare : pour quoi faire ?

L'intensification de l'urbanisation autour des gares est généralement associée à trois types d'objectifs :

- La volonté de structurer l'étalement urbain ; [on a plus ou moins renoncé à la lutte contre l'étalement urbain ; l'étalement est déjà là, il s'agit de (re)structurer la ville autour des réseaux] ;
- La volonté de renforcer l'attractivité économique dans les pôles ou les communes desservis par le réseau ; [c'est à la fois l'espoir des acteurs locaux et l'optique des acteurs régionaux, cf. loi d'aménagement du Grand Paris]
- Un objectif de promotion de l'usage des transports collectifs en vue d'atténuer la dépendance automobile ; [hypothèse : en rapprochant les lieux de résidence des nœuds du réseau, on favorise l'utilisation du transport ferroviaire].

Structurer l'étalement urbain

Historiquement, le développement des réseaux de transports collectifs dans les villes permet de résoudre des problèmes de rareté des espaces fonciers constructibles et de logement. C'est parce que l'on manque d'espace constructible aux abords des usines qu'il est indispensable de développer des services de transports collectifs (d'abord omnibus, puis tramways à chevaux, à vapeur puis électriques) accessibles, qui assurent les déplacements quotidiens des ouvriers entre leur domicile, situé dans les faubourgs et leur lieu de travail. Autrement dit, dès l'origine, le développement des réseaux de transports publics répond à des problématiques d'aménagement urbain. Les réseaux de transports collectifs lourds, puis les réseaux routiers rendent possible la métropolisation et la croissance extensive des villes qui lui est étroitement associée. Le développement de l'urbanisation se fait d'abord par saut de puce autour des gares (dans les lieux de villégiature de la bourgeoisie). A partir des années 1950, débute une phase d'étalement plus diffus, associée à une prise en masse progressive des bourgs périphériques dans la zone d'attractivité du centre. La dépendance automobile¹ se renforce avec la dispersion croissante des résidences et des activités, dont les dynamiques de périurbanisation sont dissociées.

¹ Selon Gabriel Dupuy (1999), la dépendance à l'automobile est mesurée par le préjudice subi par ceux qui n'ont pas accès à la voiture. Or, ce préjudice est directement associé à la dispersion spatiale des activités découlant de la facilité du plus grand nombre à atteindre ces lieux distants grâce à l'automobile.

Pour maîtriser et structurer l'étalement urbain, c'est-à-dire modérer une trop grande dispersion de l'urbanisation, l'objectif affiché est d'inverser le principe selon lequel les réseaux se développent là où la demande de déplacement est importante, selon un principe de rattrapage de l'urbanisation. Dans la loi SRU de 2000, le principe est d'urbaniser en priorité dans les zones déjà bien desservies par les transports collectifs. Or, dans la pratique, se pose un problème de taille : celui du financement d'infrastructures non rentables au moment de leur construction, puisqu'elles sont censées anticiper le développement de l'urbanisation et desservir des zones peu denses. C'est à ce problème que se sont heurtées des collectivités territoriales qui ont souhaité développer des lignes de transport ferroviaire pour desservir les espaces périurbains. C'est pour résoudre ce problème que les communautés d'agglomération de Grenoble et de Toulouse ont créé un outil de coordination urbanisme-transport ad hoc : le contrat d'axe. L'objectif de ce contrat, signé par les acteurs du transport et par les acteurs de l'urbanisme est de s'assurer de l'engagement des communes qui seront desservies par la future ligne de transports collectifs à densifier autour des gares afin de contribuer à la rentabilisation de l'infrastructure. Si l'idée semble judicieuse, elle peut néanmoins s'avérer contradictoire avec un objectif global de régulation de la demande de déplacement. En effet, les dessertes périurbaines en transport collectif favorisent a priori tout au autant que les infrastructures routière le mouvement d'étalement urbain.

Les objectifs de structuration de l'étalement urbain sont par ailleurs souvent associés à la vision d'une organisation urbaine polycentrique. Mais de quel polycentrisme parle-t-on ?

Historiquement, l'organisation polycentrique répond au besoin d'équilibrer la croissance urbaine du centre principal. En région parisienne, cette organisation renvoie à la création de cinq villes nouvelles inscrites dans le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (PADOG) de 1960. Ces villes nouvelles ont été conçues de manière à accueillir une partie des emplois et des logements qui ne pouvaient être développés dans la zone centrale. L'organisation polycentrique est généralement caractérisée par une hiérarchisation entre le pôle principal et les pôles secondaires. Le réseau de transport est dimensionné de manière à faciliter les flux de déplacements domicile-travail inévitablement accrus du fait de la déconcentration de l'emploi.

L'association entre le modèle polycentrique et l'intensification autour des gares soulève différentes questions :

- Doit-on appliquer cette règle d'intensification de la même manière autour de toutes les gares, ou l'intensification doit-elle être différente selon les espaces, l'urbanisation déjà existante, les caractéristiques de l'environnement, l'importance des activités ?
- Doit-on réfléchir une organisation polycentrique dans laquelle les centres secondaires restent principalement dépendants d'un centre principal (ce que suggère l'idée selon laquelle la densification vise également l'objectif d'une utilisation plus importante du réseau ferré structurant) ?
- En d'autres termes, à quels projets urbain et d'aménagement du territoire régional, au-delà de purs aspects formels ou fonctionnels, cette intensification urbaine autour des gares correspond-elle ?

Renforcer l'attractivité économique

L'intensification autour des gares correspond également à un enjeu de développement économique local. La légitimation du développement des infrastructures de transport à travers leurs « effets structurants » supposés est encore courante dans le discours politique. L'existence d'effets structurants du transport, renvoyant à une relation de cause à effet entre le développement des réseaux et le développement résidentiel et économique local a pourtant été largement remise en cause.

En 1993, Jean-Marc Offner a écrit une critique des effets structurants du transport, en rappelant qu'ils ne reposent sur aucune preuve empirique. Réfutant l'existence d'un lien de cause à effet, il propose de

parler de « congruence » entre développement des réseaux et développement local. De fait, l'amélioration des conditions d'accès à un lieu ouvre un potentiel de développement, dont la réalisation dépend de la capacité des acteurs à s'en saisir et à le valoriser.

À travers leurs compétences dans les secteurs de l'aménagement, du logement, du développement économique mais aussi des politiques de redistribution sociale, les acteurs publics jouent un rôle décisif dans cette mise en valeur des potentiels ouverts par les réseaux. L'efficacité de l'action collective dépend donc de manière cruciale de la capacité des acteurs publics à articuler et coordonner différents champs d'action sectoriels, autrement dit à mettre en cohérence les politiques de transports et d'urbanisme. Cette mise en cohérence ne se limite pas à une forme urbaine, ni à une norme de densité. Elle concerne aussi la nature des opportunités et des équipements publics accessibles, l'organisation de l'intermodalité, ou encore les politiques de peuplement.

Enfin, il ne faut jamais oublier que faciliter l'amélioration de la facilité d'accéder à un lieu peut tout autant renforcer un mouvement centripète, c'est-à-dire l'attraction exercée par un pôle sur des résidences, des services ou des emplois localisés, qu'un mouvement centrifuge, c'est-à-dire un éloignement et une dispersion spatiale de ces aménités. Ce sont ces deux mouvements associés qui sont à l'œuvre dans la métropolisation et la périurbanisation des logements et des emplois, dans les grandes agglomérations. Dans tous les cas et quelle que soit la taille du pôle urbain concerné, la force du mouvement centripète ou centrifuge dépend à la fois de son attractivité initiale et de son positionnement dans un espace urbain plus large (notamment de sa proximité vis-à-vis de pôles plus attractifs).

De fait, le développement des emplois associé à la construction d'une nouvelle infrastructure de transport découle le plus souvent d'un mouvement de relocalisation des emplois à une échelle plus large. Ce qui profite à certains lieux se fait généralement au détriment d'autres. Le développement économique est donc rarement créé ex-nihilo, et la relocalisation des activités doit être considérée à l'échelle d'une région urbaine (voire interurbaine). Ce qui repose, un peu différemment, la question du polycentrisme et de l'application différenciée de la « norme d'intensification » : où et comment intensifier ?

Atténuer la dépendance automobile

L'intensification autour des nœuds du réseau de transports collectifs vise également à promouvoir l'utilisation des transports collectifs et à modérer la dépendance automobile.

À cet égard, quelques villes suisses et allemandes servent de « modèles » et sont souvent citées en exemples. À Zürich et à Berne, les taux d'utilisation élevés des transports collectifs sont liés à plusieurs facteurs :

- une urbanisation structurée autour des réseaux ;
- un maillage fin et une fréquence élevée des transports publics ;
- une régulation stricte de l'usage de la voiture dans les zones centrales.

En l'absence d'une régulation forte de l'usage de la voiture (notamment par des politiques de stationnement), il est peu probable que les effets d'une amélioration de l'offre de transports collectifs et de l'intensification des logements à proximité des gares aient un effet décisif en termes de « report modal », c'est-à-dire de diminution de la part de la voiture individuelle au profit des transports collectifs. Une faible distance à la gare ne garantit pas nécessairement le recours aux modes de transports collectifs lourds, ou bien seulement pour certains motifs : le travail, les études, certains achats ou déplacements de loisirs. Dans les espaces périurbains, l'usage de la voiture reste incontournable pour de nombreux déplacements quotidiens.

Plus globalement, le modèle de la ville orientée vers les transports publics entretient l'idée selon laquelle la problématique de l'accès aux ressources est d'abord et principalement réglée par l'amélioration des conditions de déplacement. Force est pourtant de constater qu'aujourd'hui la mobilité, c'est-à-dire la

capacité à se mouvoir, mais aussi à s'adapter ou à changer d'état ou de statut, constitue une norme sociale. Autrement dit, comme le souligne Jean Rémy (1996), « si la mobilité prend de l'ampleur, ce n'est pas seulement parce qu'elle est techniquement possible, mais aussi parce qu'elle est socialement favorisée ».

La plupart des organisations collectives (État, collectivités territoriales, opérateurs urbains, entreprises, etc.) ont intégré cette capacité des personnes à se déplacer dans leur stratégie d'aménagement, leurs modalités de fonctionnement, ou leurs orientations. Des politiques de concentration spatiale des équipements ou services publics (par exemple les hôpitaux, la poste, Pôle Emploi) à la définition de limites de temps d'accès en deçà desquels les chômeurs ne sont pas en mesure de refuser une offre d'emploi en passant par le développement de zones commerciales périphériques, toutes ces mesures ou stratégies reposent sur la mobilité des « publics » concernés ou visés. Cette mise en mobilité tend à marginaliser les populations les plus vulnérables sur le plan économique, soit en raison d'un faible accès aux modes de transport, soit au contraire en raison d'une mobilité forte et très contraintes. Par extension du concept de dépendance automobile appliqué par Gabriel Dupuy au développement du système automobile et à son emprise spatiale, je propose d'employer le terme de « dépendance à la mobilité » (Gallez, 2015) pour mesurer le préjudice subi par celles et ceux qui ont un accès insuffisant aux transports ou qui sont fortement contraint.e.s dans leurs déplacements quotidiens.

Partant de ces constats, quelles peuvent être les pistes pour envisager autrement la question de l'intensification autour des gares ?

Intensifier la réflexion urbanistique

Une première piste, associée à l'accompagnement de l'étalement urbain mais qui vaut aussi pour les projets d'extension de lignes, d'amélioration des dessertes en zone dense ou pour les projets urbains autour des gares, est d'encourager l'explicitation des problèmes à résoudre. L'intensification de l'urbanisation autour des gares semble une solution évidente, mais pour répondre à quels problèmes ? Au-delà d'une réponse fonctionnelle, quel est le contenu du projet d'aménagement ou du projet urbain que les acteurs souhaitent développer ? Quels sont les points de conflit ou de désaccords des acteurs ? Quelles sont leurs intentions pour les années à venir ? Ces questions vont bien au-delà des enjeux de coordination urbanisme-transport (qui restent souvent circonscrits à des enjeux techniques) et d'aménagement urbain dans le périmètre des quartiers de gare. Ce sont autant d'exercices de réflexion collective et de transaction politique qui ont besoin de supports, d'outils, d'arènes. En la matière, le contrat-aménagement transport, tel qu'il a été expérimenté autour de l'extension de la ligne 11 du métro, grâce à l'action conjointe des spécialistes de l'IAU Ile-de-France et de la région Ile-de-France, apparaît exemplaire (cf. Gallez et Maulat, 2015).

La deuxième piste concerne la problématique de la dépendance à la mobilité, qui invite à questionner et à mesurer les potentiels ouverts par les projets d'intensification autour des gares. La question étant : à quoi donne-t-on accès et pour qui ? Dans cette perspective, le recours à des indicateurs d'accessibilité spatialisés semble particulièrement pertinent (Fol et Gallez, 2017).

Enfin, une dernière piste consiste à travailler la question de l'intermodalité, à différentes échelles et en associant tous les modes de transport. Ainsi l'automobile et la route, sous prétexte qu'elles ne sont pas durables, ne doivent pas être écartées des débats. La place de la voiture cristallise de multiples oppositions qui doivent être exprimées et non euphémisées, afin que la question du partage de la voirie et de l'espace public soient clairement débattues. De même, la marche, en tant que premier mode de déplacement, doit être intégrée dans les réflexions. Non seulement comme mode de rabattement vers les nœuds du réseau de transports collectifs, mais aussi comme mode de transport à part entière. Pour ce faire, c'est tout l'aménagement de proximité qui doit être repensé, en évaluant, notamment, le potentiel des aménités accessibles à pied.

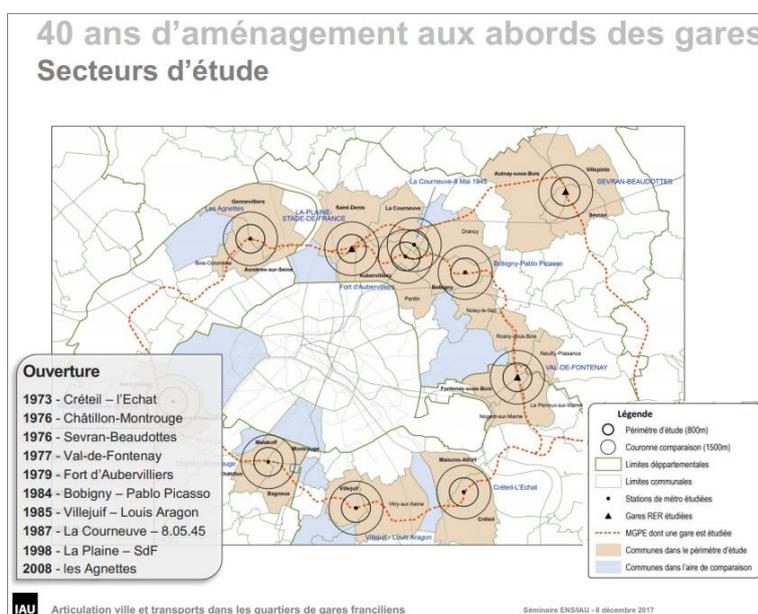
L'articulation ville et transport dans les quartiers de gare

Martin OMHOVÈRE

Directeur du département Habitat et Société à l'IAU îdF

Deux approches pour étudier les quartiers de gares

Dans un premier temps, nous présenterons les principaux résultats d'une étude monographique de dix quartiers de gare, réalisée par l'IAU en partenariat avec la Société du Grand Paris. L'objectif est d'identifier les conditions d'émergence des projets d'aménagement, en les liant aux questions d'attractivité et aux relations avec et entre les acteurs locaux. Dans un second temps, une approche exhaustive des gares sera proposée, toutes les gares franciliennes ayant alors été passées au crible.



La première étude voit le jour au moment où la Société du Grand Paris entame ses travaux, sachant que le Schéma directeur de la Région Ile de France (SDRIF) prévoit la densification des quartiers de gare. Le projet de la Société du Grand Paris repose sur la contribution de ces quartiers au financement des investissements d'infrastructures. L'objectif est que le nouveau réseau de transports soit facteur d'attractivité pour une métropole en croissance, où les circulations automobiles seraient réduites. L'étude interroge alors la capacité du réseau de transport à faire attractivité et projet. Dans les dix quartiers de gare étudiés, les stations seront en connexion avec les futures lignes du Grand Paris Express.

Parmi ces dix quartiers, sept accueillent des stations de métro et trois de RER. L'implantation territoriale de ces gares varie : il y a à la fois des stations de métro qui vont s'insérer dans des territoires porteurs de projet, et des gares situées dans des secteurs de frontière, en marge des communes. Pour les lignes de métro, on suit les radiales depuis Paris, radiales qui peuvent faire frontière entre communes. Ces quartiers de gares sont aussi très dissemblables par leur forme urbaine et leur histoire. Certains sont très urbanisés, mais avec des trames urbaines et des fonctions différentes (quartiers à dominante habitation ou caractérisés par la présence de grandes infrastructures et d'autres activités).

D'autres présentent de fortes potentialités pour l'extension urbaine, avec de vastes espaces à bâtir ; c'est notamment le cas du Val de Fontenay (Val-de-Marne).

D'un point de vue méthodologique, chaque quartier a fait l'objet de trois analyses. Une analyse quantitative de la construction de logements à partir du moment où la station a été ouverte, a permis

d'identifier la mutation du quartier, notamment du point de vue du mode d'occupation des sols, ainsi que la transformation des activités accueillies. Puis une analyse urbaine des quartiers tels qu'ils étaient au moment de l'étude a été menée. Des entretiens, auprès des collectivités locales notamment, ont enfin permis de retracer l'histoire de ces espaces et des politiques d'urbanisme.

Deux aspects ont fait l'objet d'une attention particulière : d'une part, la création de logements et d'espaces d'activité, qui constituent une opportunité de développement, et d'autre part, la structuration locale (ou son absence) d'un système d'acteurs qui va porter des projets et s'appuyer sur des opérateurs et des moyens financiers pour les mettre en œuvre. La création de transports en commun est-elle porteuse d'attractivité ? On peut distinguer de multiples cas : il y a parfois congruence entre la construction d'un quartier de gare et son développement, mais dans d'autres cas, il peut y avoir une forte latence entre le temps de construction et celui du développement. Il existe enfin des quartiers sans projets.

Dans certains quartiers il y a donc concomitance entre la construction de la gare et son développement, alors que la création d'un système de transport s'inscrit dans un projet plus global d'aménagement.

Le quartier Val de Fontenay, au centre duquel se trouve la station de RER, en est un exemple puisqu'il y a eu concomitance entre l'arrivée de la première desserte et la production urbaine du quartier. Dès le départ, il y a articulation entre ces deux projets. Pour en comprendre les raisons, il faut entrer dans les détails de la négociation locale du projet du Val de Fontenay. Le secteur d'origine n'est pas urbanisé, et dès les années 1960 il est perçu comme un secteur urbain à enjeu.

La collectivité mobilise alors la Société d'Aménagement et d'équipement de la région parisienne (SAERP) pour réaliser une étude sur ce territoire, mais elle n'a pas les moyens de porter l'aménagement d'un secteur aussi vaste, et de financer les équipements. Au même moment, le Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (PADOG) identifie le Val de Fontenay comme un espace à enjeu, pouvant devenir un grand pôle de banlieue. Le secteur fait l'objet d'une ZUP en 1960, mais dans les négociations sur les pôles de banlieue, Val de Fontenay n'est finalement pas retenu. Le PADOG prévoit cependant l'arrivée du RER sur le site.

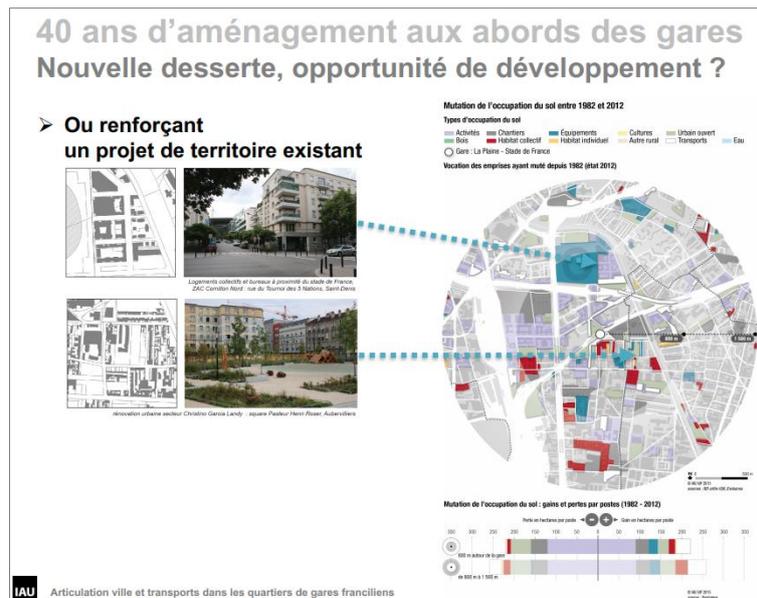
L'arrivée de la station s'accompagne de la création de plus de quatre mille logements, d'équipements et d'un programme mixte de locaux tertiaires et de commerces.

L'État confie la gestion de la ZUP à la SAERP qui engage l'architecte Marcel Lods, qui propose un projet très moderniste, avec des dalles et des tours et l'association entre la gare et une autoroute (un nœud de radiale et de rocade). Le projet suscite l'opposition des habitants et la mobilisation de la population, ce qui contribue à « faire tomber » le maire gaulliste. La nouvelle municipalité se dote alors d'une compétence d'ingénierie d'aménagement. Le projet d'A17 (radiale) et le projet de rocade sont déportés à l'est du quartier. Le projet de RER qui devait passer en aérien dans la ZUP, est finalement enterré pour limiter les coupures urbaines. Le quartier de logement devient un quartier mixte.

Cet exemple est intéressant tant du point de vue des outils mobilisés, que des conditions très particulières qui ont rendu possibles l'ouverture de négociations. Or ces négociations n'ont pu avoir lieu à l'époque dans d'autres quartiers de gares.

Et ces quartiers en subissent aujourd'hui encore les conséquences, au travers des coupures et dysfonctionnements que ces aménagements ont pu générer.

Le deuxième cas est celui de territoires qui, comme la Plaine Saint-Denis, font d'emblée l'objet d'un projet, mais qui voient ce projet renforcé par la nouvelle desserte. La Plaine Saint-Denis fait l'objet d'une réflexion dès les années 1980, avec l'élaboration d'un plan Hippodamos 93 qui propose une reconstitution des trames viaries et un déplacement des coupures urbaines. Mais c'est l'obtention de l'implantation du stade de France en 1994 qui constitue l'élément déclencheur. Les financements affluent ce qui permet notamment le réaménagement de la gare de la Plaine qui doit desservir ce nouvel équipement. A l'échelle de notre étude, c'est le quartier où la mutation des abords de la gare est la plus flagrante, et ce au travers d'opérations d'aménagement portées par une ingénierie locale, avec une production mixte et ambitieuse.



Le dernier cas concerne des quartiers de gares plus ordinaires où la gare s'implante dans un espace déjà urbanisé, mais où l'attractivité du site met du temps à se construire. Villejuif Louis-Aragon, où le métro s'installe en 1986 dans un espace déjà urbanisé en est un exemple. Dans ce quartier, la production de logements se fait surtout à partir des années 2000. La municipalité met en place une requalification de son cœur de ville. La gare prend de l'ampleur quand le projet de tramway voit le jour (ouverture de la station en 2013). La mobilisation du conseil départemental permet également de faire muter les abords de la route départementale. Une modification du droit des sols dans les années 2000 autorise une densification du tissu pavillonnaire ; les pavillons sont progressivement remplacés par de petits immeubles. La proche banlieue devient ainsi de plus en plus attractive, alors même que la desserte existe depuis plus de vingt ans.

On peut aussi évoquer la gare de Châtillon-Montrouge. La commune de Châtillon, ne se saisit véritablement de la création de la gare que vingt ans après, alors que Montrouge, au nord du périmètre, ne s'intéresse toujours pas à ce secteur et continue de regarder vers Paris et vers la porte d'Orléans.

Comme le soulignait Caroline Gallez dans son exposé introductif, pour que les quartiers de gare se développent, la desserte en transports en commun ne suffit pas : il faut que ces quartiers fassent l'objet de projets où sont impliquées les collectivités locales.

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

Mireille BOULEAU

Statisticienne-économètre au département Mobilité et Transports à l'IAU îdF

Sophie LAURENT

Architecte-urbaniste au département Mobilité et Transports à l'IAU îdF

L'IAU a développé en partenariat avec Ile-de-France Mobilités (anc. Syndicat des transports d'Ile-de-France) un outil de classification des quartiers de gare franciliens, visant à analyser l'articulation ville – transport dans les quartiers de gare. Cet outil permet de croiser l'intensité urbaine du quartier et l'intensité du nœud de transport grâce à la méthodologie *node-place*. Notre étude a été menée dans le contexte d'une attention soutenue aux quartiers de gare, attention, qui se traduit notamment par des objectifs spécifiques (densification, autorisation ou limitation d'extension de l'urbanisation) intégrés dans les documents de planification tels que le Schéma directeur de la région Ile-de France (SDRIF) ou le Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF). Les quartiers dans lesquels les gares du Grand Paris Express (GPE) se localiseront focalisent aujourd'hui l'attention et font l'objet de nombreuses études et projets visant à articuler ville et transports collectifs. Pourtant, il n'existait pas d'outil pour appréhender de manière quantitative cette articulation pour l'ensemble des quartiers de gare d'Ile-de-France : l'étude de l'IAU vise à combler ce manque.

La méthode d'analyse *node-place* a été définie par Bertolini et Spit en 1998. Elle croise deux indicateurs synthétiques (cf. illustration n°1) :

- l'indicateur *node*, qui caractérise l'intensité du nœud de transport. Il agrège des données telles que niveau de desserte, fréquentation de la gare, accessibilité, rayonnement du nœud de transport, etc. ;
- l'indicateur *place*, qui caractérise l'intensité du quartier de gare, avec deux rayons respectifs de 800 m et 2000 m autour de la gare. Il agrège des données telles que densité de population et d'emplois, type d'urbanisation, nombre et type d'équipements, etc.

Chaque couple *node-place* (correspondant chacun à un couple gare/quartier de gare) est positionné, sur des axes normés, par rapport à une médiane et par rapport aux autres couples gare/quartier de gare étudiés. Un classement des couples en cinq familles peut alors être mené :

- trois familles correspondant à des situations d'équilibre (modéré, fort ou intense) ;
- deux familles correspondant à des situations de déséquilibre, dans lesquelles soit le nœud de transport, soit le quartier de gare prédomine.

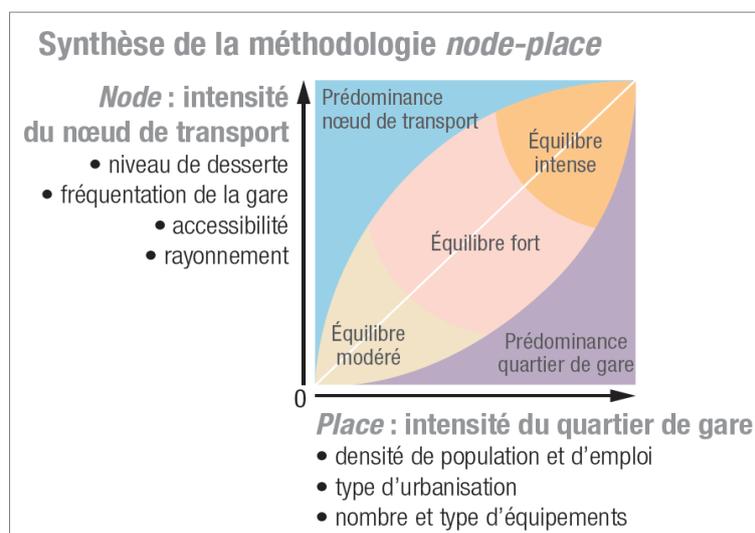


Illustration n°1 : Synthèse de la méthodologie *node-place* (source : IAU)

Cette méthode permet de comparer les couples gare/quartier de gare entre eux. Elle a été appliquée aux 437 gares d'Île-de-France. Si on mêle les gares parisiennes aux gares de banlieue, ces dernières se trouvent toutes repoussées vers la partie "équilibre modéré" du graphique (cf. illustration n°2).

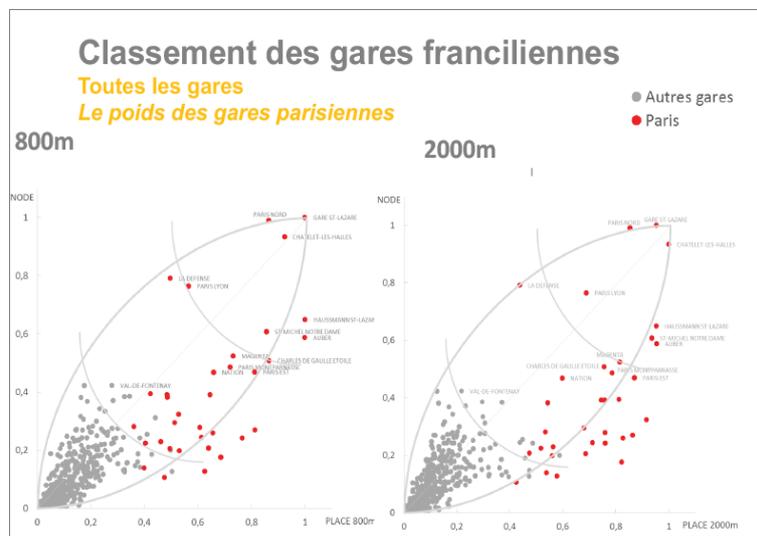


Illustration n°2 : Analyse node-place des gares franciliennes, gares parisiennes y comprises (source : IAU)

Il faut donc écarter les gares parisiennes et la gare de La Défense pour faire apparaître, parmi les 399 gares de banlieue, différentes familles de relations entre les gares et leur quartier (cf. illustration n°3).

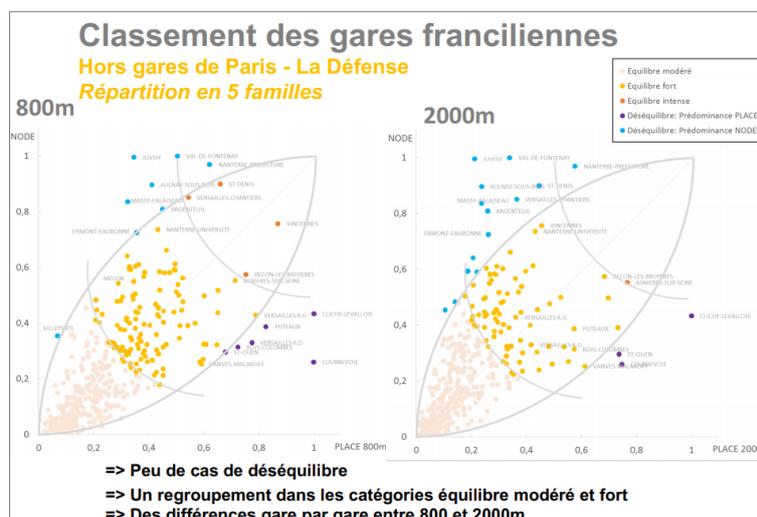


Illustration n° 3 : Analyse node-place des gares franciliennes, hors gares de Paris et La Défense (source : IAU)

L'étude montre qu'il y a peu de cas de déséquilibres, la plupart des couples gare/quartier de gare se trouvant dans la partie médiane du graphique (équilibre modéré à fort). Il n'y a que quelques cas de déséquilibres : une dizaine lorsqu'on considère le rayon de 800 m et une quinzaine à 2000 m. Il n'y a que quatre ou cinq cas où l'intensité du quartier prédomine sur celle du lieu de transport. Les déséquilibres en faveur du quartier de gare sont tous regroupés dans le secteur de La Défense.

Les cas de déséquilibre en faveur du nœud de transport se trouvent en petite et grande couronne et correspondent à des nœuds de transport très forts à l'échelle régionale : Juvisy, Val de Fontenay, Saint Quentin en Yvelines. Pour ces quartiers se pose alors la question de savoir s'il ne faudrait pas équilibrer le rapport en augmentant l'intensité du quartier de gare. Le passage du rayon de 800 m à 2000 m tend

souvent à diminuer l'intensité du quartier de gare (*place*), alors que la valeur *node* reste identique. L'équilibre du couple peut alors être modifié.

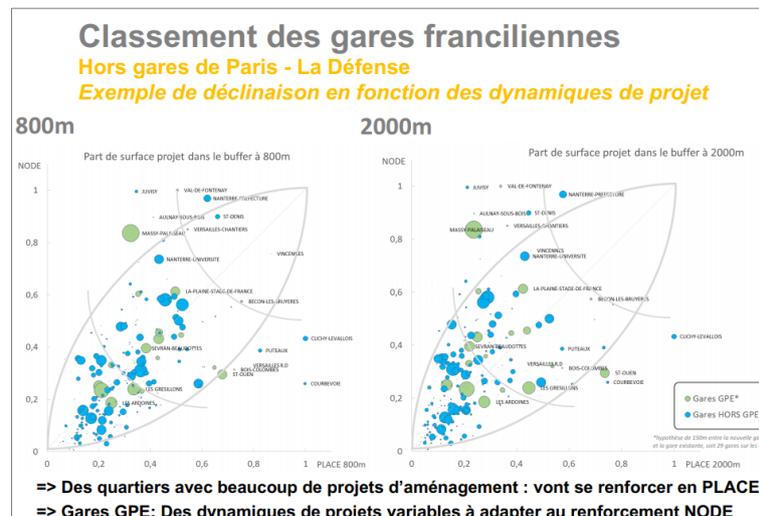


Illustration n° 4 : Croisement entre l'analyse *node-place* et les dynamiques de projet dans les quartiers de gares (source : IAU)

De nombreuses déclinaisons sont possibles à partir de l'analyse *node-place*, notamment en distinguant les quartiers de gares du Grand Paris Express (GPE) et les autres quartiers de gare franciliens. Il y a en effet beaucoup de projets dans d'autres quartiers de gare que ceux du Grand Paris (cf illustration n°4). Parmi les gares du GPE, les dynamiques de projet ne sont d'ailleurs pas nécessairement très importantes sur le plan quantitatif. L'arrivée d'une gare du GPE faisant augmenter la position du couple gare/quartier de gare sur l'axe de l'intensité du nœud de transport, l'enjeu, pour maintenir un équilibre, est de faire augmenter le quartier sur l'axe de l'intensité du quartier de gare.

Dans cette étude nous avons aussi analysé quelques cas à une échelle plus fine que l'échelle régionale (échelle de la comparaison entre les quartiers de gare dans les graphiques précédents). Cette analyse urbaine complémentaire permet de nuancer la classification générale : par exemple, quand une grande partie du territoire compris dans le rayon des 800 m ou des 2000 m comprend un espace non construit comme le bois de Vincennes, l'intensité du quartier de gare est fortement diminuée. Cette approche qualitative (étude de la qualité du quartier) complète l'approche quantitative (en termes d'intensité).

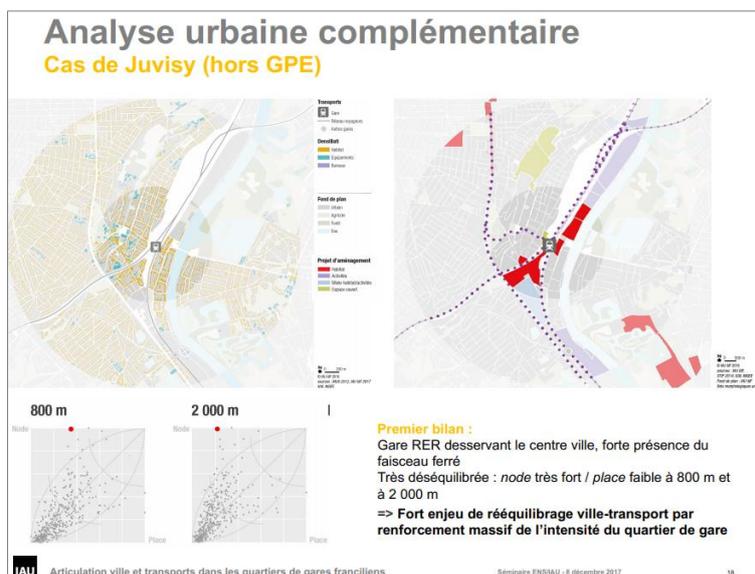
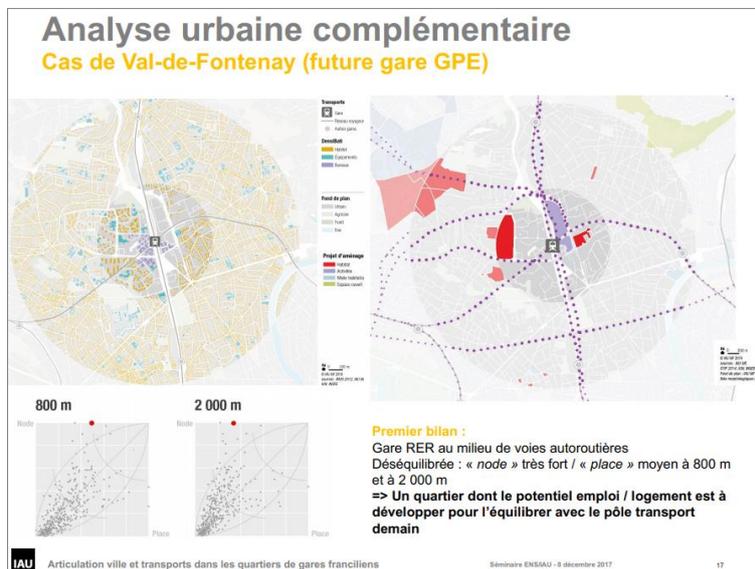
Pour reprendre l'exemple du Val-de-Fontenay, notre analyse montre une très forte intensité du nœud de transport et une intensité moyenne du quartier de gare. L'arrivée du GPE va encore faire augmenter l'intensité du nœud de transport : l'équilibre de la situation future se pose alors avec une acuité particulière. À Juvisy, on se trouve dès aujourd'hui dans le cas d'un déséquilibre en faveur du nœud de transport.

En termes d'analyse prospective, l'étude *node-place*, si elle caractérise la situation existante de manière quantitative, propose d'appréhender l'équilibre futur d'un quartier de gare de façon plus qualitative. La méthode croise en effet de nombreuses données non disponibles pour le futur. Mais il est en revanche possible de produire des estimations qualitatives, à partir des projets de construction et de transports annoncés, de l'évolution de l'intensité du nœud de transport ou du quartier de gare (cf. illustration n°4). Dans le cas de Val de Fontenay, une expertise des projets urbains prévus permet par exemple d'apprécier si l'intensité future du quartier équilibrera suffisamment l'augmentation de l'intensité du nœud de transport.

L'application de la méthode *node-place* au cas de l'Ile-de-France permet donc une analyse quantitative globale nouvelle. Elle propose une vision objective des équilibres et déséquilibres entre quartiers de gare et nœuds de transport et permet de comparer et de classer les différents couples entre eux. Complétée par des analyses urbaines qualitatives, elle constitue un outil d'aide à la décision et de partage de la connaissance entre acteurs.

Dans la mesure où la plupart des couples gare/quartier de gare sont équilibrés en Ile-de-France et où ces équilibres semblent s'être formés progressivement, la question principale est de savoir comment maintenir ces équilibres. Parmi les couples équilibrés, la plupart sont d'intensité moyenne ou forte. Faut-il encore les intensifier ? L'étude montre souvent des différences d'intensité pour un même couple selon que l'on considère le quartier à 800 m ou à 2000 m. Faut-il combler le différentiel, et comment ?

Pour en savoir plus : Bouleau M., Laurent S., 2017, "Articulation entre gares et quartiers de gares : la méthode *node-place*", *Note rapide de l'IAU*, n° 762, novembre 2017



Les quartiers de gare : mise en perspective internationale

Guillaume FRECAUT, Pauline GALI, Manon LE BON-VUYLSTEKE, Arthur LE MOIGNE

Elèves de l'Ecole Normale Supérieure

Cette brève mise en perspective internationale de la question des quartiers de gare présente :

- l'intérêt croissant suscité par les quartiers de gare en Europe depuis les années 1990 et les types de projets urbains qui y ont été développés ;
- puis la mise en œuvre des principes du TOD (*Transit-Oriented Development*) à Hong Kong.

Les quartiers de gare en Europe depuis les années 1990

Nous nous appuyerons sur l'analyse proposée par L. Bertolini, C. Curtis et J. Renne dans un article de 2012, « *Station Area Projects in Europe and Beyond: Towards Transit Oriented Development ?* ».

Six facteurs expliquent le regain d'intérêt pour les quartiers de gare depuis les années 1990 :

- le développement des trains à grande vitesse, qui augmente l'accessibilité de certains quartiers (Euralille, Ebbsfleet Station à Londres) ; le développement ou l'extension de lignes à l'échelle métropolitaine (de type RER), dont les principaux nœuds sont souvent identifiés comme des opportunités de projets urbains (Neu-Oerlikon à Zurich) ;
- le transfert des activités logistiques et industrielles dans les périphéries des villes, qui libère du foncier dans des espaces stratégiquement situés, et permet des développements urbains (le nouveau palais des congrès de la gare centrale de Stockholm; le nouveau quartier mixte à l'Est de la gare centrale d'Amsterdam) ;
- la privatisation des gestionnaires des voies ferrées et des gares : ces derniers cherchent à profiter de l'accessibilité et des flux, en développant des espaces commerciaux dans les gares et en valorisant le foncier proche ;
- les politiques publiques qui visent à améliorer l'attractivité des quartiers et des villes par la mise en œuvre de grands projets urbains mixtes (aux Pays-Bas, les *New Key Projects*) ;
- les politiques publiques qui visent à promouvoir un développement urbain plus durable allant à l'encontre de l'étalement urbain et d'une ville dominée par la voiture, et qui promeuvent le développement des voies ferrées et des quartiers autour des nœuds de ces voies (Stedenbaan dans l'aire Rotterdam - la Haye ; le plan 100 stazioni à Naples) ;
- les dynamiques spatiales de la société contemporaine qui vont vers une mobilité généralisée où les nœuds des réseaux disposent d'une position de plus en plus stratégique. De plus, les évolutions démographiques récentes des sociétés européennes favorisent les lieux les plus accessibles (vieillesse de la population, décroissance de certains espaces urbains, modes de travail plus flexibles).

Le développement des quartiers de gare s'effectue dans trois cadres :

- « *Property capitalization* » (années 1980) : l'exemple de Broadgate (Londres) montre la recherche de valorisation de leur foncier par les gestionnaires des réseaux ferrés nouvellement privatisés, en particulier par la construction d'immeubles de bureaux. Ce type de projet a bien fonctionné à Broadgate, mais beaucoup moins ailleurs. Ces projets monofonctionnels doivent être réalisés au bon endroit (à proximité des grands quartiers d'affaire déjà existants) et au bon moment (en termes de dynamique du marché de l'investissement en immobilier de bureau).
- « *Urban mega-project* » (années 1990) : comme à Euralille (Lille) et dans les *New Key Projects* (Pays-Bas), l'idée est de profiter de l'augmentation de l'accessibilité offerte par l'arrivée d'une ligne à grande vitesse pour propulser la ville sur la scène internationale. La gare est vue comme le catalyseur d'une transition économique de la ville (tertiarisation).

- « *Transit oriented development* » TOD (années 2000) : comme à Stedenbaan (Rotterdam - La Haye), l'objectif est de favoriser un développement urbain durable en articulant mieux transports publics et urbanisme à partir des principes du TOD nés aux États-Unis dans les années 1990. Il ne s'agit plus de se concentrer sur les grandes gares, mais de développer des réseaux de transports et de projets urbains plus « ordinaires » (Bertolini et al., 2012) et de favoriser une logique multipolaire (Gallez et al., 2015).

Hong Kong et le TOD

A Hong Kong le contexte urbain est marqué par l'exiguïté et le cloisonnement (dû au relief), d'où la nécessité de densifier toujours davantage les espaces facilement aménageables. L'importance des transports ferroviaires y est à la fois ancienne et cruciale : elle assure l'interaccessibilité entre les parties, physiquement séparées, de l'agglomération hongkongaise, où la majorité des déplacements s'effectue en transports en commun. Depuis les années 1970, le développement du réseau de métro est financé par des opérations immobilières lancées par la compagnie de transports sur les terrains adjacents, qui lui sont concédés à bas prix par le gouvernement de Hong Kong. Les gares sont donc conçues comme des nœuds dans le réseau de transport, mais aussi comme des centralités urbaines à aménager (Tiry, 2003). Leur aménagement est soumis à un principe de densification, selon un modèle appliqué à la fois à des projets de très grandes dimensions (gare de Kowloon Bay ou de Tai Koo) ou plus modestes. La « gare » est en fait une superposition de couches : en sous-sol, elle est surmontée par un « podium », socle accueillant des commerces et relié au reste du tissu urbain. Sur ce podium sont bâties de grandes tours d'habitation et de bureaux, un espace central étant généralement aménagé en parc ou jardin. Les gares hongkongaises sont donc à la fois des centres d'échanges souvent multimodaux (bien que les transports ferroviaires aient une place prédominante) et des complexes urbains appliquant un principe de stratification des fonctions urbaines.

En conclusion, nous soulignerons les enjeux liés au TOD, au-delà de leurs avantages en termes de mobilité durable et de densité urbaine. Tout d'abord, ces projets peuvent être liés à des processus de gentrification. Une étude sur 14 villes aux États-Unis (Kahn, 2007) montre que l'implantation d'un projet de TOD a des conséquences multiples et accélère les processus d'inégalités socio-spatiales en poussant les personnes les plus démunies à déménager plus loin.

Un autre enjeu est le risque de « main-basse » sur les quartiers de gare par les acteurs privés dans le cadre d'un urbanisme néolibéral (Van Criekingen, 2008). Le quartier de la gare de Bruxelles-Midi est un exemple des limites de cet urbanisme. Ces politiques urbaines peuvent être perçues comme l'illustration de la ville « entrepreneuriale » définie par Harvey (1989), et plus généralement comme l'illustration spatiale de la nouvelle phase du capitalisme qu'est le néolibéralisme qui cherche davantage à répondre à des impératifs d'attractivité et de compétitivité qu'à des obligations sociales.

TABLE RONDE

NOUVELLES PRATIQUES ET NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITES : QUELLES PISTES POUR L'ACTION ?

Avec **Pierre VIONNET**, *Directeur général adjoint à l'aménagement du territoire, à la jeunesse et au sport de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise*, **Alexandre BOUTON**, *Architecte et urbaniste, président d'Urban'Act, agence d'architecture et d'écologie* et **Joachim SOLDA**, *Chargé de projet à la direction de l'action territoriale, région Ile-de-France*.

Animée par **Brigitte GUIGOU**, *Chargée de mission à l'IAU îdF*

Pierre VIONNET

Directeur général adjoint à l'aménagement du territoire, à la jeunesse et au sport de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise (GPS&O)

Questions : La communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise a vu le jour le 1^{er} janvier 2016 dans le Nord des Yvelines. Sur ce territoire de 500 km² et de plus de 400 000 habitants répartis dans 73 communes, comment accompagnez-vous le développement urbain des principales gares concernées par le projet de la ligne Eole ? Vous revendiquez une démarche intégrée, comment l'organisez-vous au sein d'une collectivité de création aussi récente ?

La communauté urbaine GPS&O jouxte presque la métropole du Grand Paris au sud, et touche quasiment la Normandie, sur cinquante kilomètres de berges de Seine. C'est une situation périurbaine de grande couronne où la place de la voiture individuelle reste prépondérante. Dans cette intercommunalité nous avons fait le choix de lancer simultanément, dès sa création en 2016, toutes les démarches de planification stratégique (PLUi, PLHi, etc.).

La communauté urbaine, comme vous l'avez rappelé, rassemble 73 communes pour 400 000 habitants, et constitue un territoire polycentrique (quatre villes de 40 000 habitants environ : Poissy, Conflans, Mantes-la-Jolie, Les Mureaux). Elle résulte de la réunion de six intercommunalités et de communes qui n'ont jamais forcément été bien intégrées dans une intercommunalité.

La ligne de force du projet de territoire repose sur le prolongement de la ligne E du RER (Eole) qui desservira la communauté urbaine. La stratégie de cette dernière prévoit une intensification urbaine autour des principaux quartiers de gare, dont il s'agit de faire des nouvelles centralités. Des études ont été réalisées sur ces quartiers. Certains quartiers de gare sont déjà bâtis, et doivent être réaménagés, "recyclés", pour être densifiés. Il est aussi important d'organiser l'intermodalité et les mobilités en provenance de l'ensemble des territoires de la communauté urbaine.

Quels sont les outils réglementaires mobilisés ?

On utilise le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi), notamment pour établir un zonage, qui à ce jour n'a pas encore été bouclé. Les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)² sont particulièrement mobilisées, à trois échelles : OAP de secteur d'intérêt communal, OAP d'enjeux métropolitains (qui concernent notamment les quartiers de gare), OAP relatives à l'ensemble du territoire de la CU, pour renforcer sa cohérence territoriale.

² Les OAP constituent une des pièces constitutives du dossier de PLU. Elles exposent la manière dont la collectivité souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager des quartiers ou des secteurs de son territoire.

L'objectif d'intensification est primordial. La question de la compacité et de l'arrêt de la consommation des terres agricoles et naturelles est centrale et est clairement posée. Il est difficile de ralentir l'extension urbaine dans ce type de territoire : notre objectif est de réduire les zones à urbaniser, en accord avec les maires, de 1400 ha à 700 ha.

Il s'agit d'arriver à une surface de zones à urbaniser avoisinant les 700 ha – ce qui est encore trop. Il est plus facile d'obtenir ces réductions sur les projets d'habitat que sur les projets d'activités économiques. L'activité économique pourtant, sur le territoire de la l'intercommunalité, se trouve pour l'essentiel dans le tissu d'habitation, et pas dans les zones d'activité.

Le logement construit sous l'égide de GPS&O l'est d'abord dans le tissu urbain existant (au sein duquel il y a des réserves).

Il y a un lien très fort entre programmation d'habitat et mobilité : les quartiers de gare sont également les espaces privilégiés et prioritaires de la construction de logement (surtout pour la ligne E, et un peu en rive droite).

Il faut aussi combattre le couple infernal qui lie la zone pavillonnaire et la zone commerciale : une OAP vise à réduire ces dernières. Il y a une démarche de réurbanisation des zones commerciales, en construisant des logements en leur sein.

On pourrait citer encore de nombreux autres sujets, comme celui de la gestion de la voirie et des espaces publics pour lequel nous avons mis en place une charte des espaces publics à l'échelle de l'intercommunalité, ou celui de l'organisation de l'intermodalité dans un territoire dominé par l'automobile. Sur l'ensemble des points évoqués, la sensibilisation et la pédagogie sont importants.

Alexandre BOUTON

Architecte et urbaniste, président d'Urban'Act, agence d'architecture et d'écologie

Questions : Urban Act', votre bureau d'études, travaille à la fois sur la dimension territoriale, sur de l'urban design et de l'urban planning, et sur l'architecture bioclimatique, en lien avec la relation aux flux. Au vu de votre expérience, comment concevoir et organiser l'intermodalité dans les quartiers de gare franciliens ? Comment favoriser l'intensification dans ces quartiers ?

Le design des flux prend de plus en plus de place dans la définition de la ville. L'intermodalité est le lieu même d'expression de ces flux. Il y a des intermodalités propres à la gare : train, voiture, métro, vélo, piétons. Le territoire a un lexique urbain cristallisé et très lié au fonctionnement automobile : il y a un temps d'adaptation entre l'arrivée de la gare et la transformation des usages. Il y a une intermodalité entre les flux amenés par la gare et les flux du centre-ville. La ville implique des gens qui bougent ; là où les gens bougent, des entreprises et des commerces s'installent.

Urban'Act a travaillé sur l'extension de la ligne 11 du métro à l'Est du Grand Paris, en partant d'une analyse territoriale pour comprendre comment s'implantaient les gens et les activités, et comment les rabattements pouvaient se faire vers la gare, dans un territoire toujours très marqué par la voiture. Ce territoire est caractérisé par un tissu de faubourg très complexe et imbriqué, avec industries, pavillons, grands ensembles, et avec des voies peu larges, un maillage complexe et intriqué. Il était difficile d'imaginer comment on allait pouvoir optimiser rapidement les rabattements entre les différents modes de transport.



CONTINUITÉ PAYSAGÈRE TRANSVERSALE À CRÉER ET AFFIRMER COMME NOUVEL AXE STRUCTURANT DU QUARTIER

RÉORGANISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN AUTOUR DE LA GARE ET DE SON ATTRACTIVITÉ

ÉQUIPEMENTS ATTRACTIFS EXISTANTS À CONFORTER ET À STRUCTURER EN UN RÉSEAU DE SOLIDARITÉ ET DE SERVICES

AFFIRMER LES AXES PRIMAIRES DANS LEUR STATUT D'AXE URBAIN STRUCTURANT ET LEUR FONCTION DE CONNEXION INTERCOMMUNALE

REQUALIFIER ET STRUCTURER LES AXES SECONDAIRES TRANSVERSAUX

RENFORCER LES SENTES ET PASSAGES EXISTANTS COMME MOYEN DE DIFFUSION DES FLUX PIÉTONS

NOUVELLES POROSITÉS TRANSVERSALES À CRÉER POUR DESSERVIR LA GARE ET LES ÉQUIPEMENTS DU QUARTIER

DIFFUSER LES QUALITÉS PAYSAGÈRES DE LA BPAL DANS LA VILLE

ESPACES PUBLICS À REQUALIFIER EN LIEN AVEC LA BPAL

USAGES EXISTANTS À CONFORTER

NOUVEAUX USAGES À DÉVELOPPER EN LIEN AVEC LA BPAL

VALORISANT LES ESPACES PUBLICS DES GRANDS ENSEMBLES

Comment relier organisation des mobilités et organisation spatiale, dans une stratégie d'évolution de la ville, si possible en lien avec une stratégie d'aménagement ? On a créé un plan de mobilité, car il est impossible d'avoir, sur 14 mètres de large, l'ensemble des modes sur une seule rue (il faut 18 à 21 mètres pour les laisser cohabiter, or cela n'existe pas sur le territoire d'Est ensemble). Ont alors été imaginés des itinéraires spécifiques, avec une re-répartition des usages. Il y a une question de partage de l'espace public : à qui donne-t-on ce dernier ? Il y a un axe primaire où l'on va mêler le bus, les transports en commun, sans voitures.

Comme dans tous les territoires de la première couronne, on a une trame historique d'espace maraîcher, qui a été coupée par les routes telles que l'A86. Il faut donc recréer des coutures face à ces coupures et à ces discontinuités territoriales. Il faut irriguer les différents équipements (écoles, etc.). Aux Lilas, à la gare Serge Gainsbourg, on souhaite casser la voie routière, pour redonner de la mobilité aux piétons et aux vélos (Cf. illustrations ci-dessous). Mais il y a des résistances, notamment d'élus, car la voiture demeure ancrée dans leur esprit.

Le territoire d'Est ensemble a été décomposé en plusieurs parties. Personne ne veut de la densité, ni les maires, ni les habitants, qui aiment sortir de chez eux pour trouver des arbres, de la verdure, du paysage. En général, les gens ne veulent pas vivre dans les quartiers de gare ! Urban Act' établit un lien entre le nouveau tracé de transports en commun, une nouvelle trame d'espaces publics, et une trame paysagère confortée. Cela permet d'esquisser des espaces de densification préférentiels.

Joachim SOLDA

Chargé de projet à la direction de l'action territoriale, région Ile-de-France

Question : Quels sont les dispositifs et leviers mis en place par la région Ile-de-France pour favoriser l'intensification urbaine autour des quartiers de gare ?

La région Ile de France se saisit des enjeux dans et autour des quartiers de gare à travers la vision stratégique, la contractualisation et la planification. Elle a élaboré avec l'État, et avec l'appui technique de l'IAU, le SDRIF. La région est aussi l'un des principaux financeurs des transports, ce qui lui donne à la fois une responsabilité et une légitimité sur les enjeux de quartiers de gare.

Le SDRIF de 2013 est construit sur l'idée qu'il faut limiter l'extension de l'urbanisation et qu'il faut densifier et intensifier les espaces déjà urbanisés, en privilégiant les espaces bien desservis et en renforçant l'intermodalité. La mise en œuvre de ce principe accorde une place importante aux pôles gares. Sur ces secteurs gares, le schéma directeur donne des capacités importantes de développement urbain (buffer, secteurs de développement autour des gares). En contrepartie, le schéma directeur fixe des objectifs et exige une certaine intensification des tissus urbanisés à proximité des gares (dans un périmètre de 500 à 1000 m autour des gares). Il ne s'agit pas de densifier de façon aveugle et uniforme sur tous ces secteurs mais d'adapter ces principes à la diversité des contextes.

L'étude *node-place* de l'IAU pourra permettre aussi de mieux orienter l'action publique en proposant des analyses quantitatives objectives et qualitatives, et donc une finesse d'analyse supplémentaire sur la centralité, la desserte, etc.

Un autre élément de réponse est opérationnel et de l'ordre de la contractualisation. Le nerf de la guerre, c'est à la fois la question du foncier et celle des moyens de financement. La région a conçu et mis en œuvre des dispositifs qui permettent la réalisation d'un certain nombre d'études, il s'agit du dispositif de soutien à l'ingénierie territoriale en grande couronne. Les études menées pour accueillir l'extension

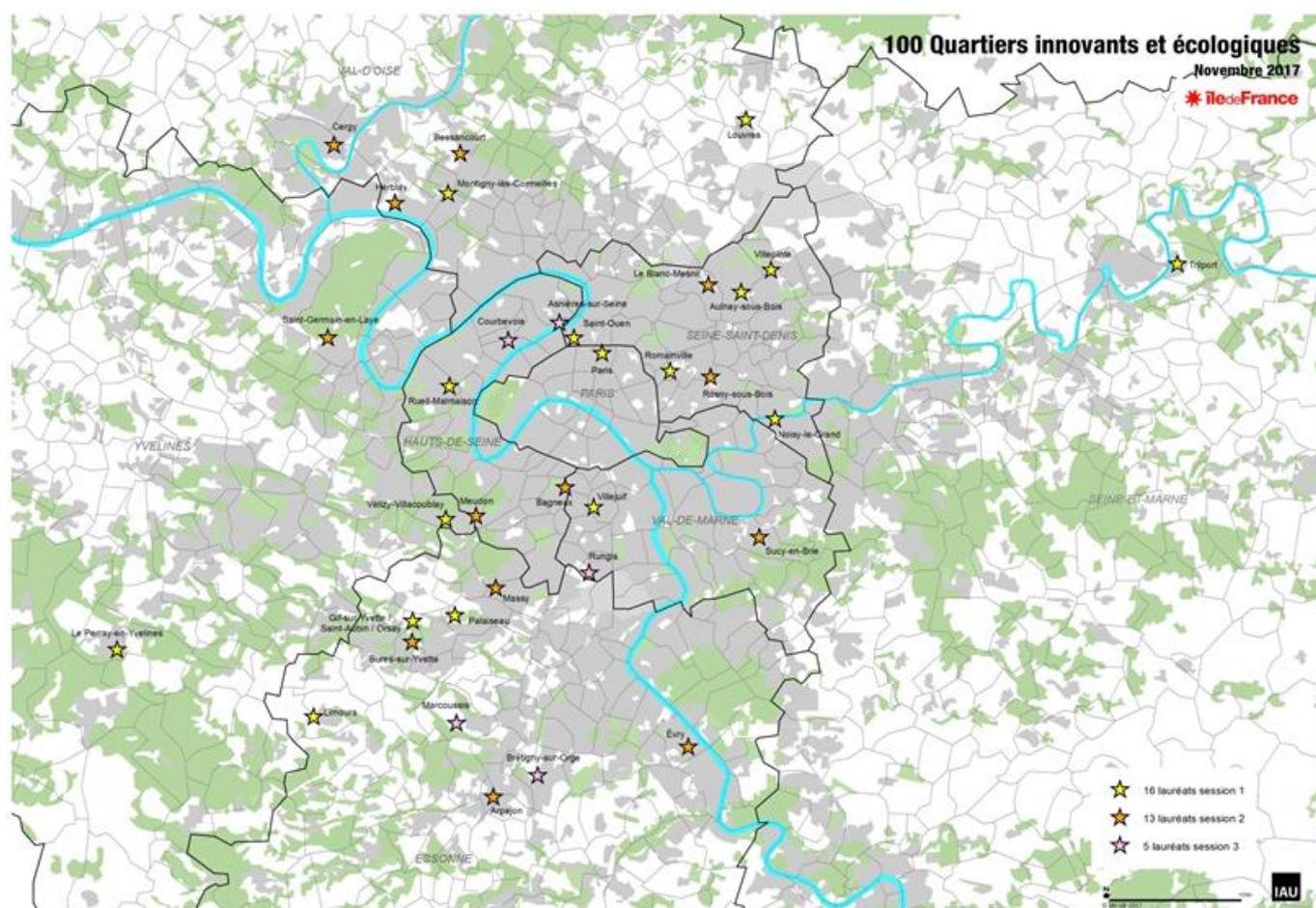
d'Eole ont, par exemple, été cofinancées par la Région. L'idée du dispositif régional est de financer des études d'ingénierie. Il est porté par la Région et l'Etat dans le cadre du Contrat de plan État-Région (CPER).

Le deuxième type de dispositif est celui des aides à l'investissement. La région Ile de France soutient notamment la création de parcs-relais, dont elle pense qu'ils sont centraux dans la question du rabattement. Ainsi si la voiture individuelle est réintroduite dans les politiques de déplacement, c'est pour lui permettre de devenir un moyen de transport plus coopératif.

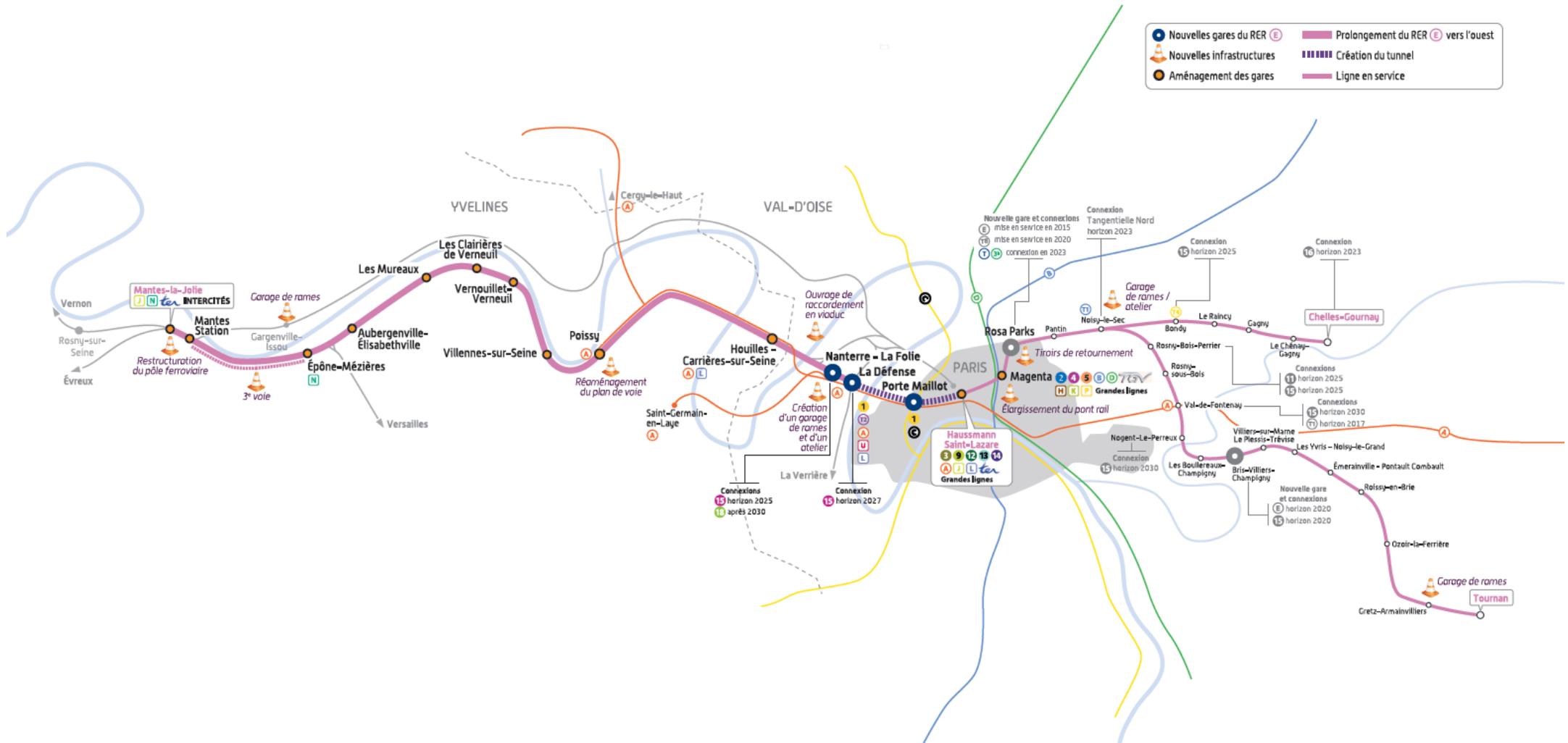
Enfin, la région a créé le dispositif « 100 quartiers innovants et écologiques », qui se focalise sur les espaces publics, notamment dans les pôles gares, et a pour objectif d'accompagner la production de logements. Il s'agit d'appels à manifestation d'intérêt, avec des cahiers des charges assez précis et détaillés.

En réponse des collectivités proposent des projets innovants et écologiques, dont beaucoup prennent appui sur des gares. Ces projets, souvent situés dans le périmètre de la zone dense mais parfois au-delà, permettent de redévelopper ou de requalifier des quartiers de gare existants. Plus de 100 millions d'euros ont déjà été mobilisés, notamment dans des pôles gares (mais pas seulement, certains territoires sélectionnés étant à ce jour moins bien desservis par les transports).

100 quartiers innovants et écologiques



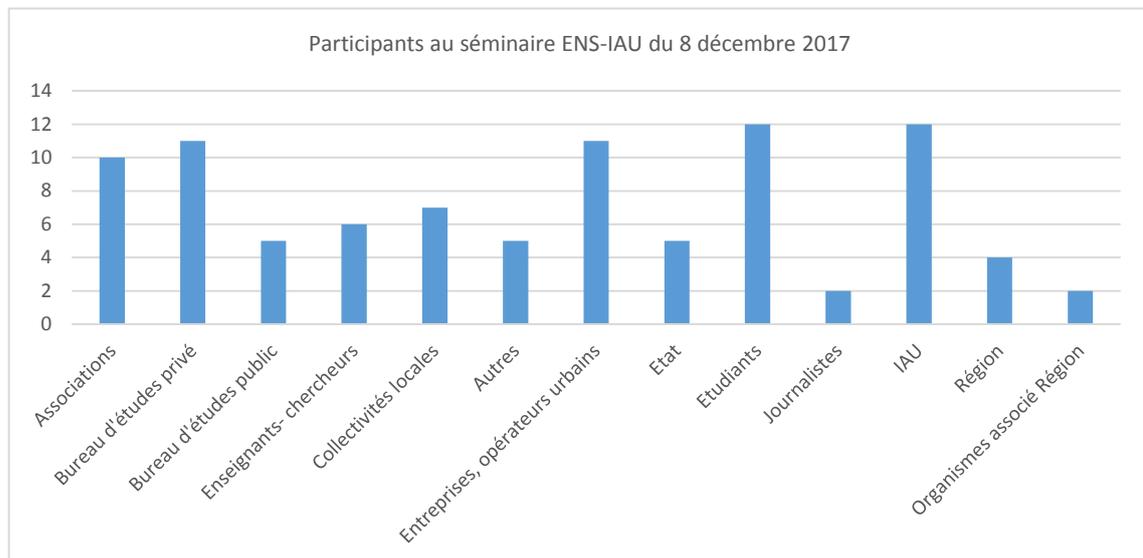
RER E (Eole)



Source : <http://www.rer-eole.fr/la-carte-du-projet/>

QUI SONT LES PARTICIPANTS AU SÉMINAIRE ?

Le séminaire a réuni plus de 90 personnes d'horizon divers (graphique), signe de la mobilisation et de l'attente des acteurs sur ces thématiques.



BIBLIOGRAPHIE

Augé, M., 1992. Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité, Seuil.

Bouleau M., 2016, La marche à pied en Ile-de-France, IAU îdF, URL : <https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/la-marche-a-pied-en-ile-de-france.html>

Bouleau M., Laurent S., 2017, "Articulation entre gares et quartiers de gares : la méthode node-place", *Note rapide de l'IAU*, n° 762, novembre 2017, URL : <https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/edition/articulation-entre-gares-et-quartiers-de-gare-la-methode-node-place.html>

Baron N., Roseau N., 2016, « Les gares au miroir de l'urbain », *Flux*, 2016/1 (N°103-104)

Bertolini L. et Spit T., 1998, *Cities on Rails: The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings*, Taylor & Francis.

Bertolini L., Curtis C., Renne J., 2012, « Station Area Projects in Europe and Beyond: Towards Transit Oriented Development? », *Built Environment*, no. 38, p. 31-50

Dupuy G., 1999, La dépendance automobile : symptômes , analyse, diagnostic, traitements, Paris, Editions Anthropos, Collection Villes.

Fol S. et Gallez C., 2017, Evaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité. [En ligne] *Riurba* 2017/4, URL : <http://riurba.net/Revue/evaluer-les-inegalites-sociales-daccès-aux-ressources-interet-dune-approche-fondée-sur-laccessibilité>.

Gallez C., 2015, "La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir, Mémoire d'habilitation à diriger des recherches", Université Paris-Est, soutenu à Champs-sur-Marne, ENPC, 5 juin 2015 sous le parrainage d'Alain Faure.

Gallez C., Maulat J., Roy-Baillargeon O., Thébert M., 2015, « Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine », *Flux*, 2015/3 (N° 101-102), p. 5-15
Gallez C. & Maulat J., 2015, Une démarche pilote portée par la Région Ile-de-France : Charte et contrat aménagement-transport autour du prolongement de la ligne 11 du métro, Entretien avec Sophie Laurent (IAU IdF) et Juliana Ribeiro (Région IdF), *Flux*, n°101-102, septembre-décembre, 124-132.

Harvey D., 1989, « Vers la ville entrepreneuriale. Mutation du capitalisme et transformations de la gouvernance urbaine », in Gintrac C., Giroud M. (dir.), 2014, *Villes contestées. Pour une géographie critique de l'urbain*, Les Prairies Ordinaires, Paris, p. 95-133

Kahn M. E., 2007, « Gentrification trends in new transit-oriented communities: Evidence from 14 cities that expanded and built rail transit systems », *Real Estate Economics*, vol. 35, p. 155-182

Kokoreff M., 2002, « Pratiques urbaines d'un quartier de gare », *Espaces et sociétés : revue critique internationale de l'aménagement, de l'architecture et de l'urbanisation* (N°108-109), p.177-196

Kokoreff M., Steinauer O., Valdenaire P., 2000, Anatomie d'un "quartier de gares". Recomposition urbaine, logique d'acteurs et pratiques d'espace dans la métropole lilloise, Lille, Ifresi, 223 p.

Offner J.M., 1993, Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace géographique*, tome 22, vol. 3, pp. 233-242

Rémy J., 1996, Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville, in Hirschhorn M. & Berthelot J.-M., *Mobilités et ancrages : vers un nouveau mode de spatialisation ?*, Paris, L'Harmattan, 135-153.

Tiry C., 2003, « Hong Kong : un avenir urbain modelé par les transports ferroviaires », *Perspectives chinoises*, n°78, juillet-août 2003

Van Criekingen M., 2008, « Urbanisme néolibéral et politiques de gentrification : main basse sur le quartier de la gare TGV à Bruxelles », *Géo-Regards*, n°1, 2008

RESSOURCES WEB

IAU :

- Ressources du séminaire ENS-IAU « Quartiers de gare » : <https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/societe-et-habitat/les-seminaires-ens-iau-sur-les-questions-urbaines/cycle-2017-2018/quelles-dynamiques-urbaines-autour-des-quartiers-de-gare.html>
- Contrat aménagement transport pour le territoire de la ligne 11 :
 - <http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/mobilite-et-transports/transports-publics/contrat-amenagement-transport-pour-le-territoire-de-la-ligne-11.html>
 - http://www.iauidf.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/Mobilite_et_transports/TC/ligne11/contrat_L11.pdf

Projet Eole : <http://www.rer-eole.fr/la-carte-du-projet/>

Région Ile-de-France :

- <https://www.iledefrance.fr/region/l-action-regionale-matiere-d-amenagement-territoire>
- <https://www.iledefrance.fr/fil-presidence/3-mdseu-transformer-gares-franciliennes>

Société du Grand Paris : <https://www.societedugrandparis.fr/>

Urban act' : <http://www.urban-act.com/>



L'INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE
EST UNE FONDATION RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE PAR DÉCRET DU 2 AOÛT 1960.

15, RUE FALGUIÈRE - 75740 PARIS CEDEX 15 - TÉL. : 01 77 49 77 49