



# Verbatim

Séance du 21 juin 2007

## “Quartiers de gare”

Le 21 juin 2007 s'est tenue la deuxième séance du Club des aménageurs franciliens, mis en place et animé par l'IAURIF.

50 personnes ont débattu pendant 4 heures des quartiers de gare en Ile-de-France. Après le thème prospectif des Nouveaux quartiers urbains, lié au SDRIF en révision, il s'agissait, avec les quartiers de gare, d'aborder un sujet concret et opérationnel, celui de la polarisation urbaine et de la densification autour des gares, autres thèmes sensibles dans le SDRIF version 2007.

Parmi elles, 25 aménageurs publics et privés de toute l'Ile-de-France, 4 experts et acteurs, des représentants techniques de la Région, de la Direction régionale de l'Equipement, du Ministère, de l'Etablissement public foncier régional, de l'IAURIF.

**Verbatim n°2** restitue les contenus des présentations et des débats de la séance et résume les acquis sur le thème des quartiers de gare.

Le club des aménageurs franciliens (rappel)	2
Les participants à la séance	4
Les quartiers de gare, introduction	5
L'expertise	5
La problématique	6
L'opérationnel : quatre projets en question et leurs fiches descriptives	7
Les points forts du débat	17
Les enseignements	21
La prochaine séance	24
En annexe, les textes préliminaires (expertise, problématique)	26
les douze fiches de projet	36
les sept cartes régionales	61



## Le club des aménageurs franciliens

Les lieux d'échanges et d'information sur les projets d'aménagement se multiplient. C'est le signe d'un besoin croissant pour les aménageurs et les collectivités donneuses d'ordre de se situer dans un ensemble d'expériences et de réflexions. Ce sont en général des lieux d'échelle nationale (le Club ville-aménagement, le Forum des projets urbains, l'atelier des projets urbains), parfois organisés autour des métiers (la FNAU, la Fédération des SEM, etc.) ou attachés à des thèmes spécifiques, nationaux ou régionaux (sur le foncier en Ile-de-France, comme l'ORF).

### ■ Pourquoi ?

Malgré la multiplicité de ces offres, un besoin persiste pour échanger sur les conditions de l'aménagement dans ce cadre particulier qu'est la métropole francilienne, pour connaître les projets en cours, mais plus encore pour débattre des contraintes, modalités, moyens et objectifs de l'acte de produire l'espace métropolitain.

C'est pourquoi l'IAURIF lance, à partir de février 2007, un Club des aménageurs franciliens, un lieu d'échanges entre professionnels de l'aménagement en Ile-de-France :

- qui interroge les pratiques opérationnelles de l'aménagement au regard de grandes problématiques régionales franciliennes
- qui, par les échanges d'expériences et par un regard régional, apporte aux aménageurs des éléments de réflexion, de comparaison, d'orientation de leurs modalités d'intervention
- qui enrichisse les objectifs et moyens de la planification régionale (en particulier pour la mise en œuvre du SDRIF)

### ■ Avec qui ?

Le monde de l'aménagement est dominé par les acteurs publics, les collectivités territoriales et leurs outils publics et para-publics. Néanmoins, le contexte national évolue fortement et si la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement urbain reste publique, sa mise en œuvre est l'occasion de partenariats croissants entre des acteurs publics et privés.

Dès lors, les débats peuvent utilement associer des responsables de l'aménagement :

- des communes, communautés et associations intercommunales
- des SEM
- des EPA, GIE et autres structures dédiées
- des promoteurs-aménageurs privés
- des agences d'urbanisme, des CAUE
- le cas échéant, d'organismes HLM, équipes d'ANRU et autres

### ■ Comment ?

La particularité du Club des aménageurs franciliens est moins de diffuser une information sur les projets (nombre de lieux existent pour ça) que de favoriser le débat sur leurs modalités d'élaboration et de réalisation. Dès lors, quelques règles de fonctionnement visent à la qualité de ces échanges :

- **Format** : pour préserver une réelle interactivité, limité autant que faire se peut à une trentaine de participants qui, tous, ont une expérience directe en lien avec le thème et sont à même de participer au débat en portant leur témoignage concret (d'où une rotation des participants dans un panel estimé à une bonne centaine de professionnels).

- **Durée** : une demi-journée, avec une fréquence de 2 à 3 séances par an
- **Cadrage préalable** : une courte note de problématique situant le sujet dans son contexte régional et ses contraintes de mise en œuvre opérationnelle, une expertise, issue d'une étude de l'IAURIF ou autre, offrant des éléments de comparaison et d'analyse par des réalisations franciliennes, nationales ou internationales
- **Lancement du débat** : quelques présentations de démarches et projets en cours par des participants à la séance, qui lancent un questionnement collectif
- **Restitution** : diffusion rapide, par mail et par courrier, d'une Lettre du club des aménageurs franciliens, englobant les contributions des aménageurs, la problématique, l'expertise et la synthèse des débats
- **Pilotage** : un pilote au sein du DUAT (Département Urbanisme, Aménagement et Territoires) avec un groupe de travail interne (élargi le cas échéant à d'autres départements de l'Institut) et un groupe informel d'aménageurs, volontaires pour des échanges par courrier électronique sur le programme et le ciblage des thèmes
- **Lieu** : salle Haussmann à l'IAURIF, salle Delouvrier, 15 rue Falguière, Paris 15e

## ■ Sur quels thèmes ?

Une étude de faisabilité réalisée à la mi-2006 auprès d'une vingtaine de structures publiques et para-publiques a fait ressortir une large gamme de sujets intéressant les aménageurs. Le programme sera établi à partir de cette première liste et discuté avec les participants de la séance précédente et avec le groupe informel.

Un souci est de ne pas empiéter sur les champs déjà couverts par d'autres lieux d'échanges ou de rechercher des collaborations lorsque les préoccupations sont voisines (par exemple avec l'ORF). Plusieurs thèmes nécessitent d'être ciblés plus précisément, notamment au regard des problématiques spécifiquement franciliennes, quitte à renvoyer sur d'autres lieux :

- **Traduction opérationnelle de problématiques régionales** : La densité dans le cœur d'agglomération et aux franges ● *Logement et densité dans les PLU et les SCOT* ● La mixité et l'insertion de l'économique dans l'urbain ● *Le commerce et la centralité* ● Les nouveaux quartiers urbains et la poly-centralité métropolitaine ● *Le développement durable et les démarches HQE* ● L'insertion des infrastructures pénalisantes dans les projets urbains ● *Le développement de la logistique urbaine* ● La ville aéroportuaire (grands aéroports et aéroports d'affaires) ● *Le rapport urbain au fleuve* ● La gestion des espaces ouverts hors d'une conception naturaliste ● *L'université dans la ville* ● L'impact du vieillissement sur l'offre urbaine ● *La structuration de nouveaux quartiers en extension sur les franges*
- **Outils de l'aménagement** : La fabrication des SCOT et PLU ● *Les méthodes et outils des démarches de territoire* ● Le pilotage public d'opérations conduites par des aménageurs privés ● *La concertation publique* ● L'accompagnement culturel des projets longs et perturbateurs ● *La pratique de l'agrément et les déséquilibres régionaux* ● Les moyens et procédures de la dépollution des sols ● *Les formes nouvelles de stationnement*

---

**Equipe 2<sup>e</sup> séance** : Martine Liotard, Yann Lesouef (infographie), Yann Watkin, DUAT

**Groupe d'appui** : Amélie Darley, Eric Huybrechts, Paul Lecroart, Jean-Pierre Palisse, Laurent Perrin, Dominique Riou, DTI

**Conception graphique** : Sylvie Castano, DUAT

---

Contact : Martine Liotard ☎ 01.77.49.78.74

✉ IAU îdF

📧 [martine.liotard@iau-idf.fr](mailto:martine.liotard@iau-idf.fr)

15 rue Falguière 75 740 Paris cedex 15



## Les participants à la séance du 21 juin 2007



### ■ Aménageurs

Jocelyne Abis	DGA aménagement CAMS
Eric Beaudu	CA Saint-Quentin-en-Yvelines
Eugène Bégoc	Chef de projet Ville de Bezons
Patrice Berthé	Directeur ACTEP
Jacques Burguière	Directeur du dévelop. économique CA Melun Val de Seine
Raphaël Catonnet	Directeur de l'aménagement SEM92
Olivier Danziger	Directeur de l'aménagement Meunier
Olivier Durohet	Directeur de l'aménagement CA Val d'Orge
Anne Fourniau	Directrice Association Seine-amont Développement
Danielle Gardrat	Directrice de l'urbanisme CA SQY
Vincent Heuzé	Directeur Général Nexity
Marie Jorio	Chef de projet EPA Seine-arche
Céline Laurens	Chargée de mission Issy-les-Moulineaux
Jean-François Lorès	Directeur de l'aménagement Ivry-sur-Seine
Sylvie Mazel	Directrice de l'aménagement CC des Portes de l'Essonne
Olivier Nicoulaud	Directeur-adjoint APUR
Hélène Planque	Directrice de l'aménagement Clichy-la-Garenne
Bernard Romain	Directeur SEMCODAN Courbevoie
Samuel Soriano	DGA aménagement Pantin
Patrick Thépin	Directeur des études AUDES0
François Tiro	Directeur de l'aménagement EPA Sénart
Jacques Touchefeu	Directeur de l'OIN ORSA (Orly-Rungis / Seine-amont)
Anne-Véronique Vernardet	Directrice AUDES0
Danièle Vigier	Responsable du projet de territoire Plaine Commune
<i>Excusés :</i>	
François Connilleau	Directeur des projets EPA Mantes-Seine-aval
Jean-Pierre Merlot	Directeur de la stratégie EPA Plaine-de-France
Daniel Talamoni	Directeur de l'aménagement EPA Mantes-Seine-aval
Christophe Vénien	Directeur de la stratégie EPA Seine-arche

### ■ Experts et acteurs

Francis Beaucire	Chercheur, enseignant Paris 1
Nicolas Bonvalet	AREP, enseignant
Anne-Marie Duquenne	Directrice de projet GIE Ville & transport
Thyphaine Guillemain	chargée de mission département du Patrimoine RATP (remplaçait Rémi Feredj, directeur du Patrimoine)

### ■ Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France

Nathalie Tessier	Directrice générale adjointe
------------------	------------------------------

### ■ Etat

Marie-Antoinette Basciani-Funestre	Déléguée ORF DRE
Evelyne Lemerrier	Chargée de mission PUCA-DGUHC
Olivier Milan	Directeur DUSD DRE

### ■ Région

Agnès Defosse	Chargée de mission DADT
Véronique Hostein	Chargée de mission DADT
Evelyne Lestrat	Chargée de mission DADT
Jean-Claude Pierre	Directeur adjoint DADT

## ■ IAURIF

Anne-Marie Chavanon, responsable du site internet ; Christine Corbillé / Directrice DDHEGL ; Amélie Darley / DUAT ; François Dugény / Directeur Général ; Vincent Fouchier / Directeur Délégué SDRIF ; Eric Huybrechts / DUAT ; Paul Lecroart / DUAT ; Martine Liotard / DUAT ; Muriel Naudin, Mission SDRIF ; Jean-Pierre Palisse / Directeur Général Adjoint DUAT ; Laurent Perrin / DUAT ; Dominique Riou, DTI ; Victor Said / DUAT ; Yann Watkin, DUAT.

# “ Les quartiers de gare, introduction ”

## ■ Introduction

François Dugény, directeur général de l'IAURIF, accueille les participants et introduit le thème du débat en le qualifiant de « serpent de mer », vu la persistance de la préoccupation pour les quartiers de gare dans l'histoire de l'aménagement. Il note son actualité au regard du SDRIF 2007 et la complexité de sa bonne résolution. Des quartiers de gare pourraient sans doute figurer parmi les nouveaux quartiers urbains dont on prépare l'appel à projets.

## ■ Le thème des quartiers de gare

Martine Liotard, pilote du club des aménageurs franciliens à l'IAURIF, rappelle le cheminement du choix de ce sujet, après les « nouveaux quartiers urbains ». Il croise deux ambitions majeures du SDRIF, la priorité aux transports en commun et la structuration du territoire régional par une densification modulée, avec des zones de densité préférentielle ayant une bonne desserte. Les quartiers de gare sont au cœur de ces ambitions régionales et au cœur d'enjeux locaux, comme opportunités de projet.

# “ L'expertise ”

Martine Liotard rappelle quelques spécificités du réseau des 800 gares franciliennes au regard des gares de villes de province (de nombreuses gares ont des flux très importants dans le cœur de l'agglomération et au-delà, malgré une forte dégressivité depuis le centre) ou d'autres capitales (à Londres, où le trafic voyageurs est moindre, plusieurs projets de quartier de gare sont beaucoup plus importants qu'en Ile-de-France).

Sont montrées des cartes extraites de plusieurs études, tentant une hiérarchisation des gares par volume de flux ou selon la densité de l'urbanisation alentour (les deux n'étant pas toujours liés), localisant les grands sites mutables contigus (près de 50) et les projets (environ 80). Cette géographie cible beaucoup la première couronne mais aussi la moyenne et des villes de grande couronne. Rapportée à la carte de l'intercommunalité, elle révèle une conduite essentiellement communale des projets.

Jean-Pierre Palisse, directeur général adjoint et responsable du DUAT, dresse un historique des quartiers de gare depuis la première ligne ferrée en 1837, avec des

vagues successives d'aménagement intra muros (grands quartiers de gare haussmanniens) et d'urbanisation suivant l'extension du réseau (entre-deux-guerres). Les années soixante et soixante-dix, avec le RER, le SDAU et les villes nouvelles, ont vu naître de grands quartiers intégrés dans Paris (Montparnasse, gare de Lyon), à La Défense ou à Noisy-le-grand, avant une période de décrue des grands projets liée à la domination de l'automobile et au désengagement financier de l'Etat.

La période actuelle est marquée par la question du développement durable et avec elle un retour au transport en commun, avec le souci de l'articuler à l'urbanisation. Le marché porteur en première couronne ouest a permis quelques opérations denses près des gares mais la tendance dominante (hormis sur Paris Rive gauche et Bercy) est maintenant aux projets plus limités et prudents, alors que le SDRIF place haut les ambitions à leur égard.

Yann Watkin, chargé d'étude et auteur d'une étude récente sur les quartiers de gare au DUAT, passe en revue une série de types de projets. Après les grands projets du cœur de l'agglomération, à La Défense et en ville nouvelle (anciens sites stratégiques du SDRIF), les projets récents sont moins denses (Cergy, Bussy) et moins ambitieux (Massy) et les opportunités sur les nouvelles OIN sont encore limitées (Saclay, Seine-amont).

En moyenne couronne, quelques projets mixtes sortent (moindre pression des prix) mais requièrent l'appui du marché (difficultés au Bourget) et souffrent souvent d'une volonté de ne pas concurrencer le centre-ville. Les grands ensembles en restructuration ne suscitent que rarement des projets forts sur les gares proches (Argenteuil), même si des opérations ANRU voisinent des quartiers de gare en projet (Choisy, Bezons). En grande couronne, il y a peu de projets denses mais des dynamiques dans quelques villes moyennes (les 3 M) et des études intéressantes (AUDESO) visant à faire émerger des logiques de projet en lien avec les villes.

⇒ voir le texte préliminaire d'expertise en annexe, page 26

## “ La problématique ”

Vincent Fouchier, directeur délégué en charge du SDRIF à l'IAURIF, met le sujet en perspective avec le SDRIF. Il pose une question de méthode, l'échelle des quartiers de gare (abords immédiats, rayon de 1000 mètres comme au SDRIF, distance-temps ?) et développe les deux objectifs principaux : la densification (maximiser l'usage des terrains en zone urbaine et bien desservis) et l'usage des transports en commun avec des origines / destinations - et donc des quartiers de gare - très attractives (pour le logement mais aussi l'emploi, les équipements, les services, le commerce). Il rappelle les difficultés fréquentes d'accès à la gare pour raison d'encombrement, la nécessité de bonnes réponses opérationnelles aux questions des rabattements, des gares routières et parkings-relais.

Il identifie des tendances à la spécialisation dans le centre de l'agglomération, avec des quartiers de gare exclusivement en bureaux (travaux de Miguel Padeiro) qui posent la question de la complémentarité entre quartiers de gare, proches ou considérés dans une logique de faisceau. Des enjeux pèsent aussi sur le foncier ferroviaire, notamment dédié à la logistique, avec une alternative maintien du fret ou valorisation urbaine à examiner régionalement. Une autre question est le chaînage de la planification : au regard du SDRIF, le débat devrait faire ressortir des informations sur le potentiel effectif de densification préférentielle autour des gares et l'articulation avec les SCOT et PLU. L'appel à projet sur les nouveaux quartiers urbains sera un outil incitatif. Les dispositifs de sur-densité, bonus de densité ou densité minimale (cf Barcelone) sont-ils une autre piste, en lien avec les OIN ou les pôles de compétitivité ?

Martine Liotard complète la problématique par quelques constats : difficulté à sérier les types de projet, rareté actuelle des grands projets-vitrine en Ile-de-France, prégnance des nuisances ferroviaires et contraintes des flux d'accès pour le quartier alentour, faible prise en compte de l'enjeu de polarité du quartier de gare dans les PLU. Elle propose de considérer les quartiers de gare comme des entrées de ville métropolitaine et non de simples opportunités d'aménagement, avec des programmations adaptées à leur rôle territorial (variable dans la région, d'où l'intérêt des typologies).

Quelque 25 projets de quartier de gare ont été retenus pour cette séance, parmi lesquels 20 font l'objet de fiches de projet, distribuées en séance, et quatre sont présentées oralement. Le débat est lancé sur 3 axes : les conditions d'émergence, l'ambition territoriale, la densification autour des transports « lents » (les TCSP, notamment, nombreux au SDRIF 2007).

⇒ voir le texte préliminaire de problématique en annexe page 32 et les fiches de projet page 36 et suivantes

## “ Quatre projets en question ”

### ■ Les quatre projets présentés et les débats suscités

#### ■ le quartier de la gare à Saint-Denis

Danièle Vigier présente l'opération communautaire dite Confluence, projet urbain autour d'une gare du XIXe siècle, non loin de la confluence Seine / canal de Saint-Denis et des centres de Saint-Denis et de l'Ile-Saint-Denis. Le pôle d'échanges est important (train, bus, tramway) et difficile à structurer dans un espace très contraint. Malgré des atouts de site exceptionnels, la relance urbaine a pris 20 ans et plusieurs tentatives vaines pour s'engager sur cette zone très dévalorisée. Le projet avance par morceaux, affaibli dans sa cohérence et son ambition par cette lente émergence. Dans la perspective de diffuser vers les centres de Saint-Denis et de l'Ile-Saint-Denis tout proches, décision a été prise de ne pas prévoir de commerce pour ne pas les concurrencer.

Les questions portent sur les raisons de la lenteur (l'absence de marché immobilier à l'époque, la différence de développement avec le reste de la Plaine Saint-Denis, peut-être aussi un projet pas très formulé, des acteurs peu mobilisés, hormis les collectivités locales), sur l'articulation projet urbain / projet de transport avec l'archaïsme de la gare et les accès compliqués), sur l'éclatement du projet sans objectif de centralité (la gare reste le motif de la venue des promoteurs, peut-être pas assez exploité).

#### ■ le quartier Nanterre-Université à Seine-Arche

Marie Jorio présente un contexte très différent, les 320 ha de l'OIN de Seine-Arche avec 3 gares RER près de La Défense. Celle de Nanterre-Université (RER A, réseau transilien vers Cergy, tramway en projet) dessert Paris X (30 000 étudiants) et plusieurs cités HLM des années soixante (10 000 h), dans un site recoupé par les infrastructures. Le déplacement des ateliers de maintenance de la RATP (3,5 ha) permet de constituer un cœur de quartier très dense (164 000 m<sup>2</sup>) et mixte près de la gare et entre ces entités urbaines encloses : tour de bureaux, centre commercial de 30 000 m<sup>2</sup>, hôtels, logements dont 15% de HLM et 25% de logements étudiants, soit 1000 habitants et 5000 salariés nouveaux. Le projet est conduit par l'EPA avec un groupement opérateurs / concepteur. Le pôle d'échanges, articulé au projet urbain, est prévu pour 2013.

Les questions portent sur l'impact de la densité sur le bilan d'opération (la densité comme principe urbain mais des coûts qui s'avèrent très lourds), sur l'accroche de cette centralité aux quartiers proches (liaisons piétonnes et vélo via les terrasses du projet Seine-Arche, retard du tramway, réfléchir aux bus), sur les dynamiques du projet et des quartiers alentour (périmètre circonscrit à l'immobilier et aux espaces publics mais l'EPA est sollicité pour travailler sur l'université et une opération ANRU, ce qui constitue un début de rapprochement).

#### ■ le quartier Tête de pont à Bezons

Eugène Bégoc présente le projet Tête de pont à Bezons, secteur en bord de Seine bientôt desservi par le tramway T2 depuis La Défense et traversé par la RN192 depuis le pont, très chargée (10 000 v/j). Mi-industriel, mi-résidentiel avec ensembles sociaux (en ANRU) et pavillons, ce quartier va accueillir 60 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 300 logements à 50% en accession et 173 logements reconstruits par l'ANRU, un parc en bord de Seine. Hormis 3 commerces de bord de RN reconstitués, il n'est pas prévu de commerces, pour ne pas concurrencer le centre-ville proche. C'est le seul exemple d'un projet sur un tramway et de connexion avec une problématique sociale, dans un secteur populaire néanmoins sous forte pression du marché.

Les remarques et questions portent sur la faiblesse de l'urbanité, l'espace peu dense et l'absence de centralité, sur le petit nombre de logements sachant la perspective d'une poussée urbaine dans tout ce secteur (volonté de conserver la population à 30 000 h, rejet d'une proposition plus forte de l'AFTRP), sur l'échelle très locale d'appréhension du projet (étude AFTRP commandée par l'Etat en 2002 sur ANRU et station de tramway), sur l'absence de parking d'intérêt régional pour le rabattement (secteur saturé, le parking n'y aurait rien changé, l'accès est d'abord piétonnier et par bus).

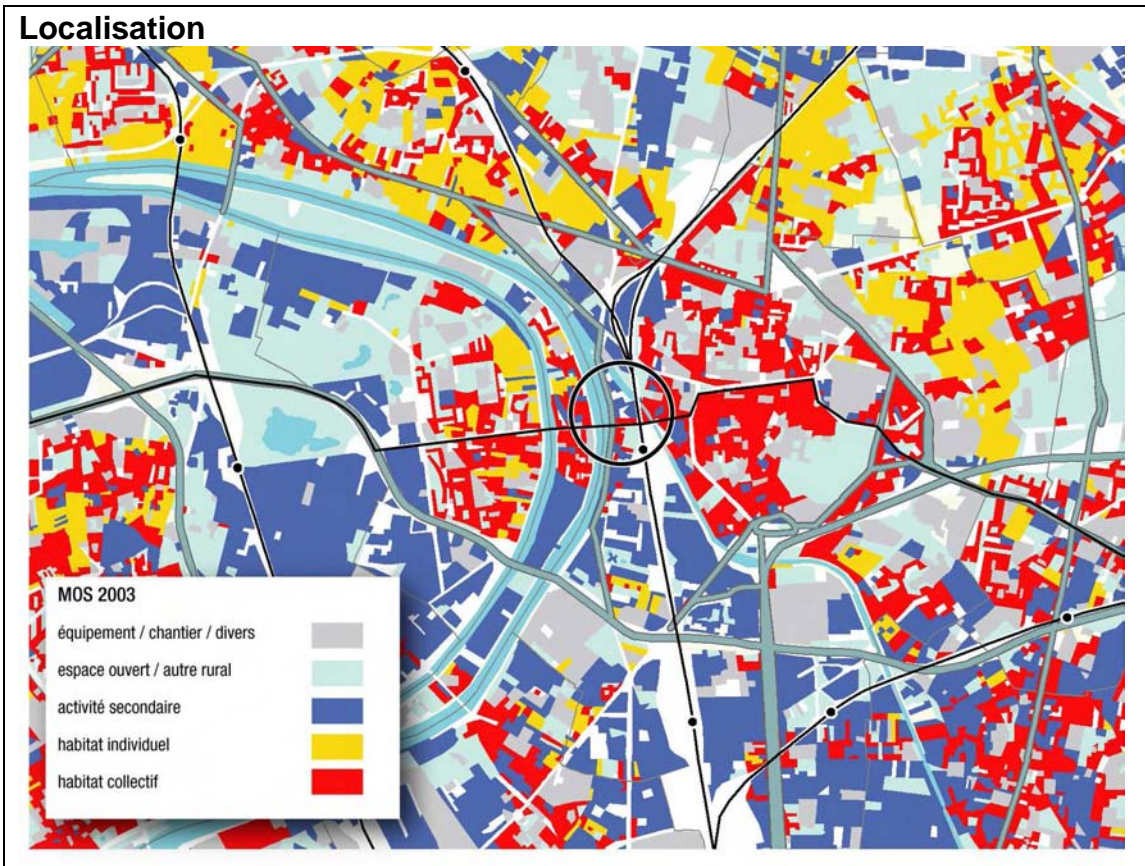
#### ■ Le quartier de la gare à Ermont-Eaubonne

Vincent Heuzé présente ce projet de grande couronne, un quartier de gare multisite sur 8 ha, à cheval sur 2 communes au sein d'une communauté d'agglomération, dont la gare va être refaite. Les petits îlots accueillent du logement et de l'activité, le principal îlot près de la gare au nord compte 58 000 m<sup>2</sup> de logements, 10 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 4900 m<sup>2</sup> de commerces (en général existants et re-localisés en pied d'immeuble). Un parking de dissuasion existe, le stationnement résidentiel a pu, difficilement, être abaissé par l'aménageur. L'espace public distingue un lieu ouvert sur la gare (18 000 entrants/j) et un centre de quartier plus urbain, porteur d'urbanité (« le quartier de la gare »). Le programme économique a été fait en étroite concertation locale. Le circuit de décision était assez complexe, entre échelons communal et communautaire.

Les questions et remarques portent sur la densité relative du projet et le caractère très local du projet, près d'une gare importante (densification à R+4 dans ce tissu pavillonnaire, difficile d'aller au-delà, commande figée avant l'appel à projet), sur une programmation qui serait plus adaptée aux fonctions de la gare et occuperait aussi le sud de la gare (bureaux et activités prévus, gare routière au sud, incertitude de programmes tertiaires plus importants), sur la faible organisation du pôle multimodal, assez éclaté.



<b>Collectivité</b> Plaine Commune	<b>Ville</b> <b>Quartier</b>	<b>Saint Denis</b> <b>Confluence</b>
<b>Aménageur :</b> SEM Plaine Commune développement	<b>Gare</b> <b>Ligne</b>	Saint Denis centre RER B - T1- trains de banlieue



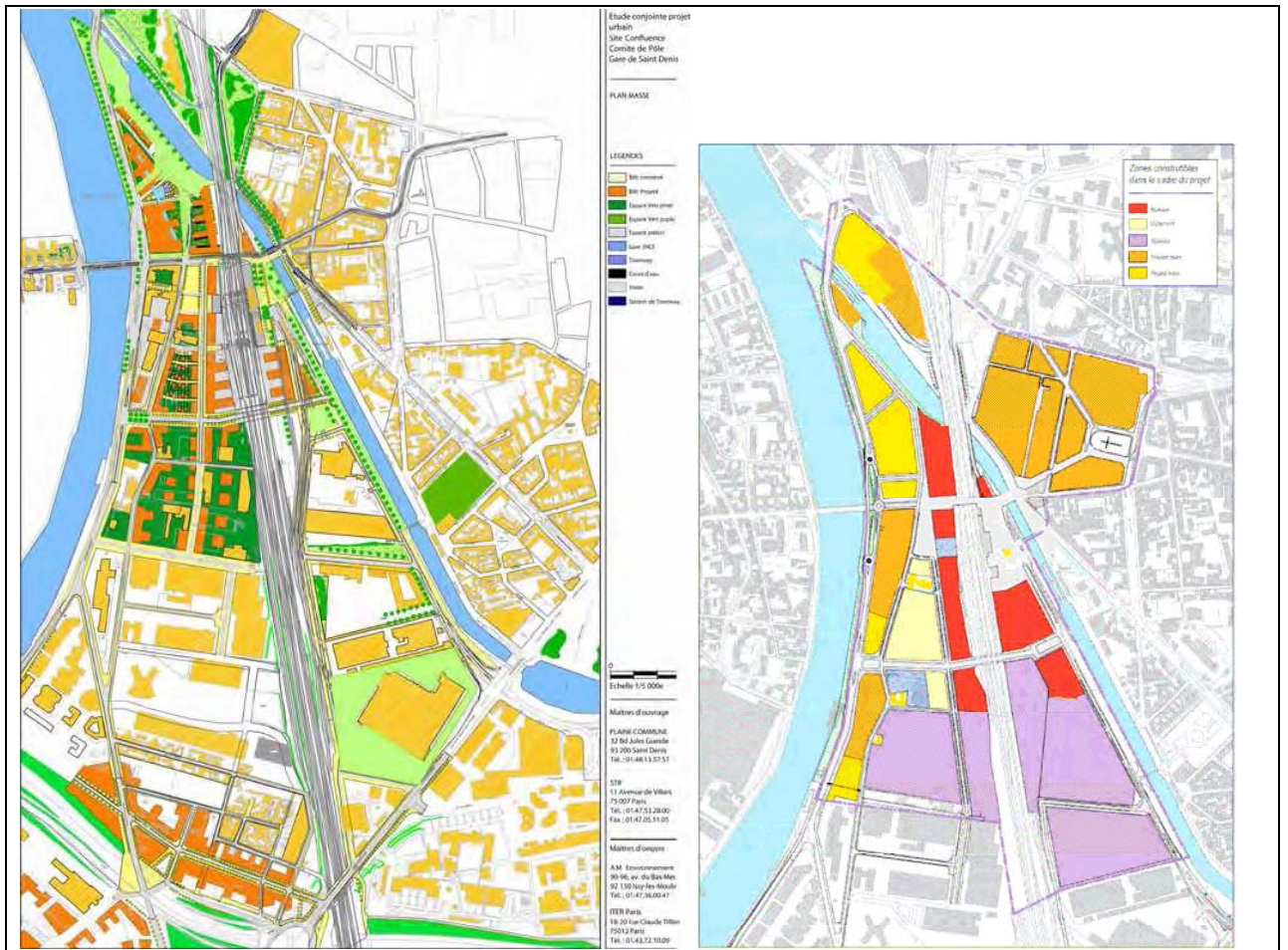
### **Présentation du projet / problématiques et enjeux**

Entre les centres de l'Île-Saint-Denis et Saint-Denis, à la confluence entre Seine et canal, un pôle d'échanges important (RER, tramway, bus) dans un quartier dévalorisé (friches industrielles, logements insalubres, commerce peu qualitatif) et aux circulations routières et piétonnes complexes. Un « pôle d'intensité urbaine » au SCOT, avec des atouts de site et de lourds handicaps, que des opérations tentées dans la décennie 1990 n'ont pas surmontés.

Les enjeux :

- créer un quartier mixte de part et d'autre de la gare et renforcer son attractivité urbaine par une densité accrue
- relier la gare aux centres-villes (Saint-Denis, l'Île-Saint-Denis)
- définir un maillage de voies pour un bon fonctionnement des transports
- résoudre les problèmes d'enclavement
- constituer un pôle d'échange confortable : améliorer les liaisons gare-tram-bus-rabattement véhicules.
- valoriser la présence de la Seine et du canal, réaliser de nouveaux équipements

## Plan-masse programmatique



### Programme

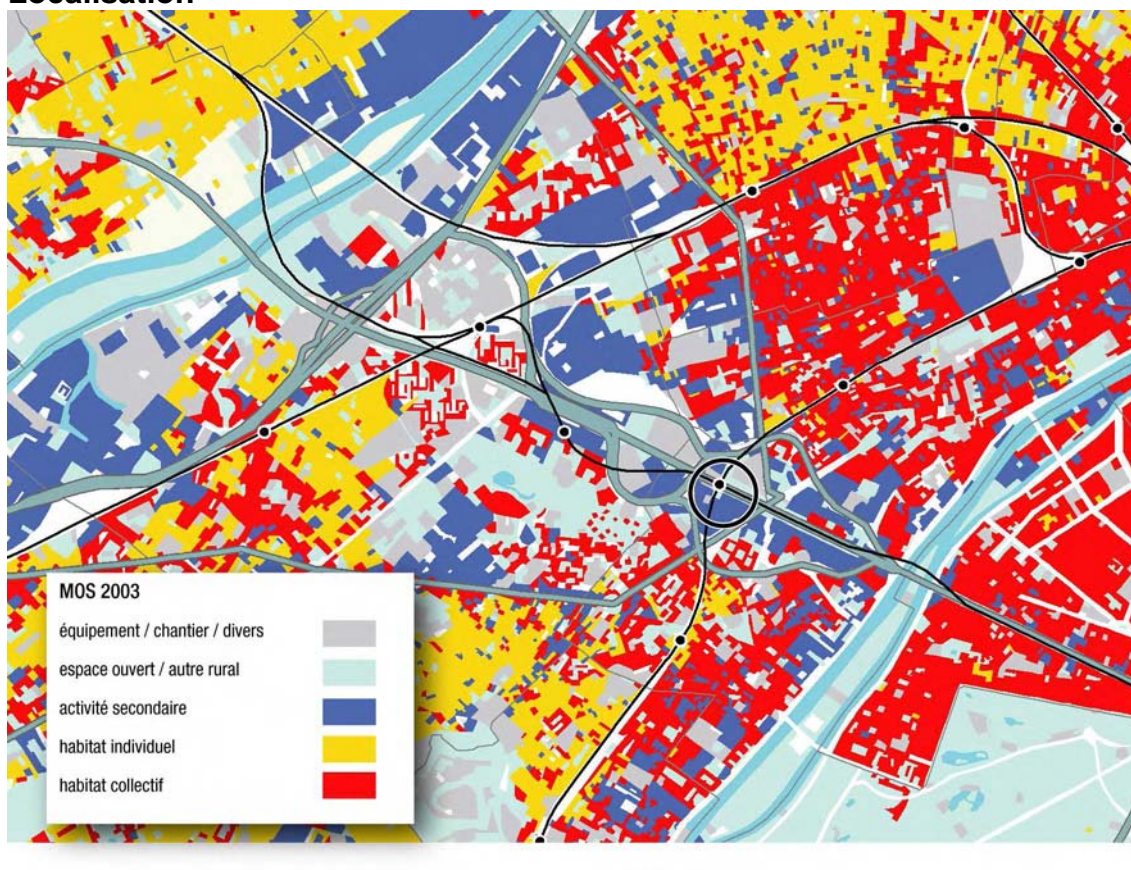
- mixité fonctionnelle sur les 65 ha du secteur confluence : logements, bureaux, commerces (chiffres ?)
- densité : altimétrie moyenne de ; modification du PLU pour permettre des bâtiments de bureaux plus haut (31m-R+8) en écran le long des voies ferrées

### Échéancier

- projet urbain de la Plaine en 1994
- POS de secteur en 2000
- aménagements routiers à la suite, projets sans suite
- réhabilitation de logements aux abords
- étude pôle gare 2003 et plan-programme 2006
- un premier permis de logements et bureaux déposé en 2007 (pointe nord, ex-Alstom)
- premiers travaux de confortation de la gare en cours
- prolongement et arrivée du tramway fin 2010
- pas de projets prévus avec les partenaires ( ?)

<b>Collectivité</b>	<b>Ville</b> Nanterre
	<b>Quartier</b> Université
<b>Aménageur :</b> EPA Seine Arche	<b>Gare</b> Nanterre Université
	<b>Ligne</b> RER A / SNCF Paris-Cergy-Poissy

### Localisation



### Présentation du projet / problématiques et enjeux

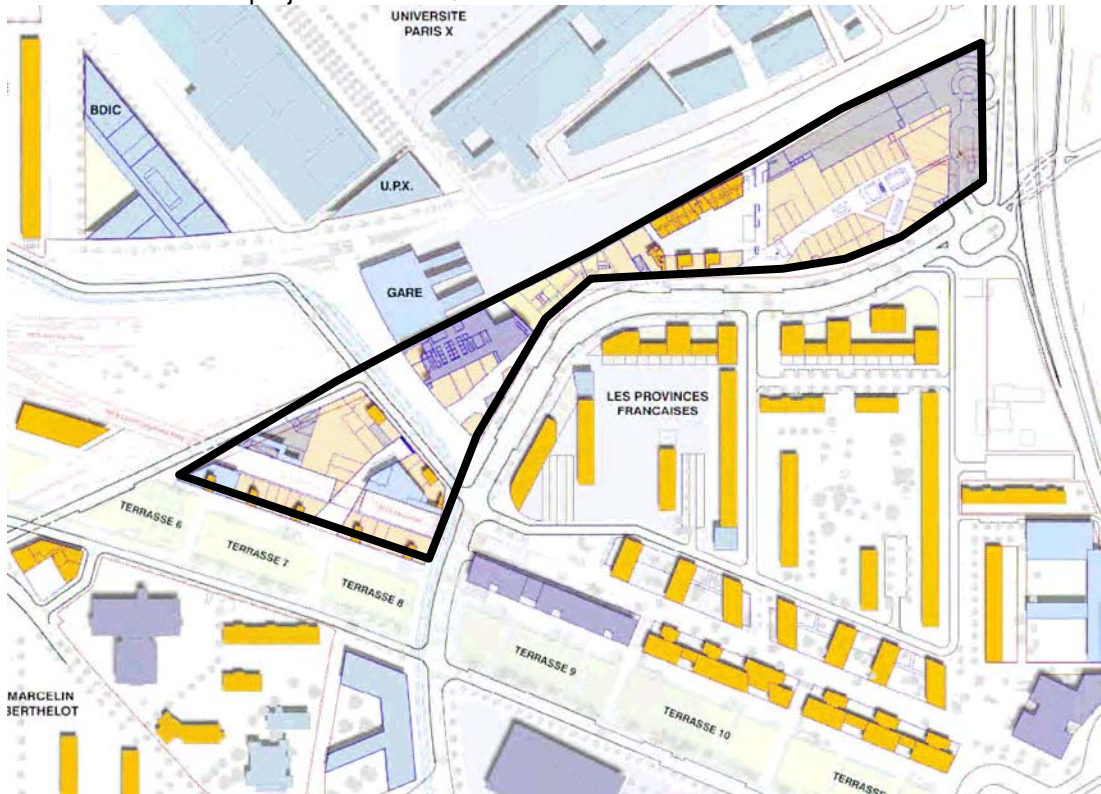
Réalisation d'un programme immobilier complexe nommé « Cœur de Quartier Université », en synergie avec le projet de pôle multimodal autour de la gare Nanterre Université, et dans le cadre du projet Seine Arche, qui porte des enjeux métropolitains (prolongement de l'axe historique) et des enjeux locaux de couture urbaine.

Problématiques :

- > **Couture urbaine** : réparer le territoire lacéré par les infrastructures ferroviaires et routières, par la réalisation d'ouvrages de franchissement complexes situés au cœur des programmes de développement urbain.
- > **Mixité fonctionnelle et sociale** : proposer une offre de logements et commerces qui s'adresse à tous les usagers déjà présents (université, cités d'habitat social, préfecture) et à venir (nouveaux résidents, salariés).
- > **Gouvernance** : imbrication forte avec le projet de pôle multimodal bénéficiant de financement CPER. Présence d'un opérateur privé partageant le risque avec l'EPA. Rôle de la ville de Nanterre : absente du projet pôle multimodal, présente dans l'EPA et impliquée dans les dossiers ANRU. Liens avec l'université en développement (U3M et contrat de projet).

## Plan-masse programmatique

Assiette foncière du projet Cœur de Quartier Université : 35 000 m<sup>2</sup>



### Programme : 164 000 m<sup>2</sup>

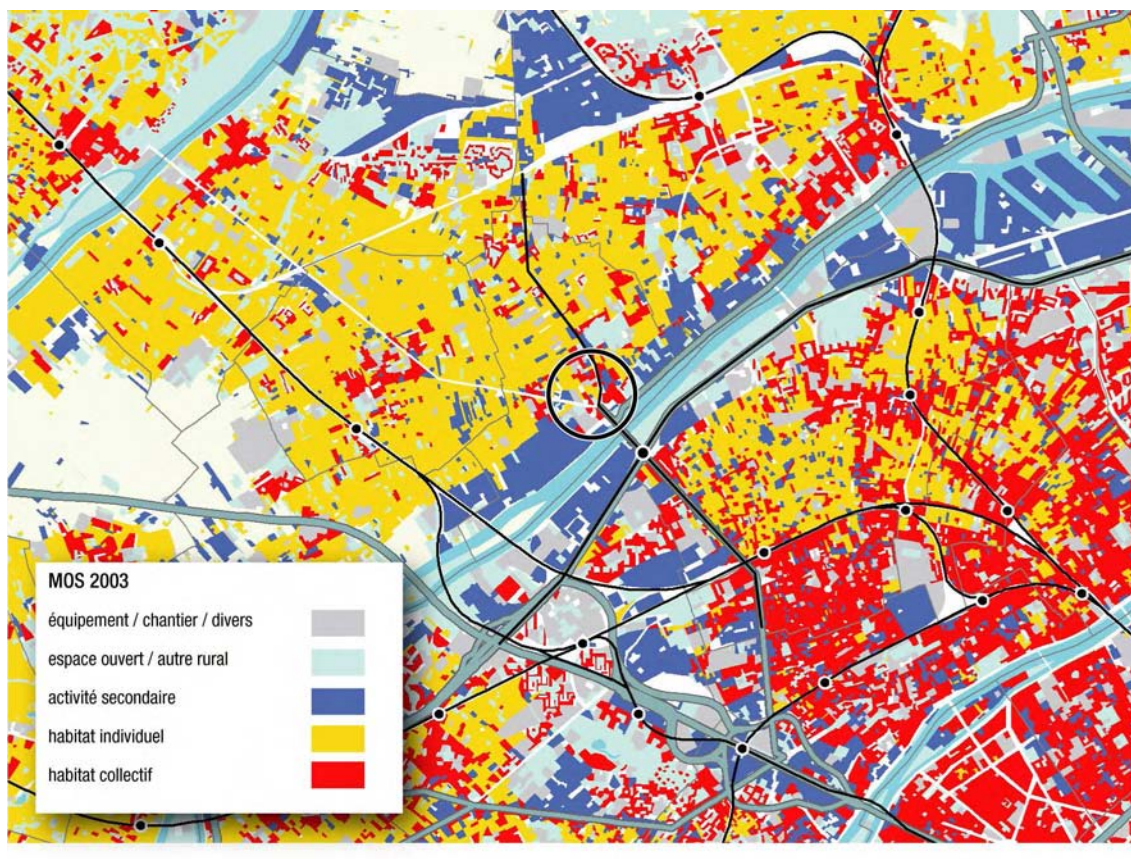
Logements : 33 000 m<sup>2</sup> (social, libre, résidences étudiants/chercheurs)  
 Bureaux : 69 000 m<sup>2</sup>  
 Hôtels : 12 000 m<sup>2</sup>  
 Commerces : 41 000 m<sup>2</sup> (centre commercial 30 000 m<sup>2</sup>, commerces RdC 10 000 m<sup>2</sup>)  
 Cinémas : 6 000 m<sup>2</sup>  
 Equipements : 3 000 m<sup>2</sup> (loisirs et culture)

### Échéancier

PROJET	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pôle multimodal Nanterre Université EPASA/RATP/RFF/SNCF	Validation GA du SYF		Phase 1a		Mise en exploitation ateliers RATP			Mise à niveau des installations renovatoires, élargissement du souterrain, élargissement du quai RATP			
		Financement CPES phase 2						Mise en service nouvelle gare multimodale			
Cœur de Quartier EPASA/Alteara/Eiffage	Protocole d'accord		Promesse de vente								Achevement du programme de bureau
		Classe	Procédure					Contrat de phases			

<b>Collectivité</b> Ville de Bezons	<b>Ville</b> Bezons <b>Quartier</b> Tête-de-Pont
<b>Aménageur</b> non désigné Eugène Bégoc, serv. Eco.	<b>Gare</b> tramway Tête de pont <b>Ligne</b> prolongement du tramway T2 (2011)

### Localisation



### Présentation du projet / problématiques et enjeux

Le prolongement du tramway T2 entre la Défense et l'entrée sud de Bezons positionne la gare tramway-bus à 150 mètres d'un pôle de centre-ville que les décisions d'urbanisme cherchent à conforter depuis deux décennies.

Le projet urbain développe, entre ce centre-ville et le tramway, la reconstruction des 173 logements sociaux (opération ANRU) les plus affectés par le trafic de transit (90 000 véhicules/jour) et la création de 300 nouveaux logements aidés ou en accession.

La programmation est mixte et inclut du tertiaire, en complémentarité des deux zones d'activités en cours de revitalisation.

Un fort parti pris paysager est affirmé en entrée ville et matérialise le lien entre le centre ville, le quartier et la Seine, sur les berges de laquelle sont prévus aménagement du chemin de halage et base de loisirs nautiques.

## Plan-masse programmatique



### Programme

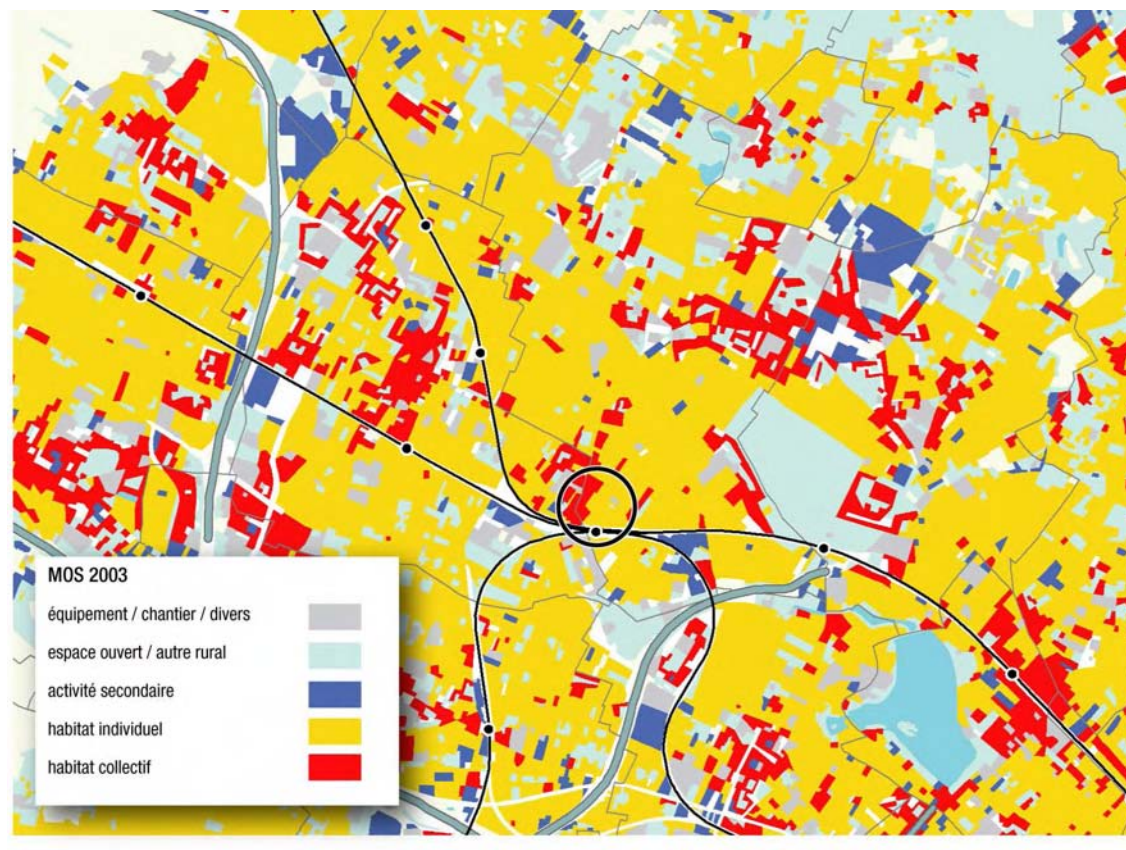
- 300 nouveaux logements, reconstruction de 173 logements locatifs sociaux
- 62 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 3 600 m<sup>2</sup> de commerces (dont relocalisation de commerces alimentaires et de restauration)
- équipements : centre social, école, centre de loisirs maternel, maison de la petite enfance, base de loisirs
- espaces publics : deux mails paysagers le long des boulevards vers la Seine, restructuration de la voirie et des espaces publics

### Échéancier

- 2007-2008 : dossier de création de ZAC, révision du POS-PLU, enquêtes DUP et enquête parcellaire, dossier de réalisation de ZAC ;
- 2008-2015 : réalisation
- 2011 : mise en exploitation du tramway

<b>Collectivité</b> CA de Val et Forêt	<b>Ville</b> <b>Quartier</b>	<b>Ermont et Eaubonne</b> <b>de la gare</b>
<b>Aménageur</b> Nexity Villes & projets	<b>Gare</b> <b>Ligne</b>	Ermont-Eaubonne Train de banlieue, RER C

### Localisation



### Présentation du projet / problématiques et enjeux

Site intercommunal mitoyen avec le pôle d'échanges de la gare SNCF, l'une des plus importantes du Val d'Oise (18 000 entrants-sortants/jour, vers gare du Nord et St-Lazare et RER C, future tangentielle Cergy-Roissy). A115 et A15 vers Paris.

Projet de redynamisation du quartier autour de la future gare multimodale par une ZAC multisite avec pôle d'activité, nouveau pôle résidentiel, fonction commerciale du quartier nord redynamisée, deux nouveaux espaces publics structurants.

#### Enjeux

1. créer un pôle d'activité à l'échelle des enjeux (présence du pôle multimodal de la gare, stratégie d'une offre d'immobilier d'entreprise pour révéler la demande dormante).
2. développer un nouveau pôle résidentiel en cohérence avec les quartiers existants.
3. réaliser un pôle commercial de pieds d'immeuble à double vocation : développer des commerces qui captent les flux voyageurs, requalifier le commerce de proximité.

**Objectif : créer le quartier de la Gare, non un quartier de gare.**

## Plan-masse programmatique



### Programme

<b>- logements</b>		<b>57 145 m<sup>2</sup></b>
. accession libre	51 430 m <sup>2</sup>	
. social	5 715 m <sup>2</sup>	
<b>- commerces</b>		<b>4 900 m<sup>2</sup></b>
. moyenne surface alimentaire	1 500 m <sup>2</sup>	
. boutiques	3 400 m <sup>2</sup>	
<b>- bureaux ou assimilés</b>		<b>13 800 m<sup>2</sup></b>
<b>- activités</b>		

### Échéancier

Mai 2007	Création de la ZAC
Fin 2007	Approbation du dossier de réalisation Signature du traité de concession
2008	Début des travaux de la première tranche
Mi 2013	Achèvement de l'opération d'aménagement



# “ Les points forts du débat ”

## ■ Questions pour le débat

- Quelles conditions d'émergence des projets (système d'acteurs, mobilisation du foncier, dynamiques du marché, concomitance du projet de transport, politique urbaine) ?
- Quel positionnement territorial et quelle ambition pour le quartier de gare (au regard de la taille de la gare, des centralités existantes, du tissu environnant, du portage politique des projets) ?
- Quelle programmation selon l'ambition du projet (logements et intensité urbaine, pôle économique, pôle fonctionnel) ?
- Quelle coordination avec le pôle d'échanges (ouverture / adossement, gestion des flux et des rabattements, complémentarité des services en gare et dans le quartier, intégration des espaces techniques, qualité des espaces publics) ?
- Quelle stratégie de valorisation urbaine près des tramways et autres TCSP (dynamisation urbaine en réseau, rapport à la densité en fin de première couronne) ?
- Quelles ambitions de développement durable dans ces sites contraints ?

## ■ Constats

### ■ les conditions préalables

*L'impensé de la programmation dans la diversification des formes de commande*

Vincent Heuzé voit se développer deux types de commande : de plus en plus sont lancés des appels à projet très ouverts, type Ermont-Eaubonne, où les opérateurs ont une grande latitude pour définir le projet ; un système antérieur peut persister, où la collectivité développe la conception du projet, choisissant ensuite un ou des opérateurs pour le traduire dans le temps et l'espace. Danielle Gardrat constate que beaucoup de collectivités lancent des consultations sans savoir ce qu'elles veulent et peuvent passer à côté de questions essentielles de programmation.

*Des systèmes d'acteurs insatisfaisants et en évolution*

Si le projet de Nanterre, conduit par un EPA, suit un cours rapide, comme le décrit Marie Jorio, les projets durent souvent dix, voire vingt ans si le marché ne suit pas (à Saint-Denis, comme le dit Danièle Vigier). L'articulation avec le projet de transport est une difficulté récurrente : face au disfonctionnement d'une gare comme celle de Saint-Denis, Nicolas Bonvalet estime que le Comité de pôle n'est pas adapté. Selon Marie Jorio, le STIF devrait intervenir avec une réflexion urbaine. Les systèmes d'acteurs varient aussi selon le foncier, rappelle Vincent Heuzé, friches ferroviaires (croisement avec la logique ferroviaire) ou terrains urbains (élus locaux en première ligne). Face à des acteurs fonciers ferroviaires aux contraintes variées (fort endettement de la SNCF, signale Samuel Soriano), les aménageurs privés se positionnent comme facilitateurs, explique Olivier Danziger. La SOVAFIM vend souvent des terrains au privé, les collectivités manquant de moyens pour préempter du foncier stratégique (sauf à, comme Paris, s'adosser à des opérateurs privés).

*L'importance décisive du foncier*

La difficulté de la maîtrise foncière et la faible évolutivité fréquente des tissus autour des gares restent un obstacle majeur pour réaliser des quartiers de gare, d'où l'effet « serpent de mer » du sujet, rappelle François Dugény en introduction. Nathalie Tessier indique d'ailleurs que 30% des sites suivis par l'EPFR sont des tissus urbains dans des quartiers de gare (pas les friches ferroviaires, négociées directement par les collectivités). Elle ajoute que des stratégies de construction en diffus, avec de petites

opérations de logement, peuvent être établies sur les quartiers « cristallisés ». A l'inverse, l'opération de Nanterre-Université, relatée par Marie Jorio, a bénéficié du déplacement par la RATP d'une installation industrielle financée par le contrat de plan.

#### *Le coût de reconstitution du ferroviaire dans les négociations foncières*

Olivier Danziger signale que les acteurs du ferroviaire traitent cette question différemment selon les interlocuteurs : une collectivité intéressée à un foncier ferroviaire devra prendre à sa charge la reconstitution de l'emprise au fil du projet, un promoteur se verra proposer une péruquation sur le prix du foncier, formule plus souple et rapide. Thiffaine Guillemain signale que la RATP – plus à l'aide financièrement que la SNCF – trouve fréquemment des solutions de modernisation sur place (centre de bus enterré dans le 20<sup>e</sup>) ou relocalise ses activités (les ateliers du RER à Nanterre).

#### *Faible anticipation du rôle urbain des quartiers de gare dans la politique urbaine et les PLU*

Le site de la gare de Saint-Denis était mentionné dans le projet urbain de la Plaine-Saint-Denis, rappelle Danièle Vigier, mais reste « un quartier comme les autres » dans la politique urbaine, sans objectif de polarité urbaine forte (si ce n'est autour de la gare), un quartier difficile, contraint et dégradé, modifié par morceaux. Le projet de Bezons décrit par Eugène Bégoc s'est formalisé à partir d'une étude récente de l'AFTRP missionnée par l'Etat plus que par le PLU, qui entérine le choix de limiter la croissance de la commune (d'où la faiblesse du logement dans le projet). Olivier Danziger regrette la fréquence du zonage ferroviaire dans les PLU, qui sous-estime la capacité de mutation. Lorsqu'on arrive au stade de l'appel à projet, rappellent Danielle Gardrat et Vincent Heuzé, il est trop tard pour faire varier la programmation.

#### *Incidences fortes de la mise en concurrence future de l'activité transport*

Olivier Danziger signale que la mise en concurrence de l'activité transport va partout compliquer le système d'acteurs par la multiplication des opérateurs, pour les services en gare et pour les logiques foncières sur le fret. La SNCF, qui réalise des schémas directeurs du patrimoine ferroviaire, fera moins de rationalisation foncière pour pouvoir accueillir toutes les infrastructures d'exploitation (maintenance, etc.). Il ajoute que cette concurrence va hiérarchiser les gares selon leur position dans cette concurrence, entre des gares très convoitées et des gares « pauvres », en services et en personnel.

### ■ polarité et densité : le rôle urbain des quartiers de gare

#### *Des réticences à créer de nouvelles polarités urbaines*

A Saint-Denis et Bezons, disent Danièle Vigier et Eugène Bégoc, le choix explicite a été fait de ne pas concurrencer les centralités urbaines existantes (d'où peu ou pas de commerces et pas de polarité urbaine). A Nanterre, dit Marie Jorio, il s'agissait de faire un cœur de quartier ; à Ermont-Eaubonne, un vrai quartier de la gare, rappelle Vincent Heuzé.

#### *Des densités souvent faibles au regard des flux ferroviaires, une ambition limitée*

Le projet de Bezons décrit par Eugène Bégoc est relativement dense (bureaux), en raison de sa position dans le marché de La Défense via le futur tramway. Danielle Gardrat pense que la densité est rarement un choix urbain et plus souvent un facteur d'équilibre financier, lorsque le marché est favorable. La densité à Ermont-Eaubonne a été voulue mais, selon Vincent Heuzé, limitée par l'acceptabilité du tissu pavillonnaire hors de la zone métropolitaine dense, en dépit de l'importance régionale de la gare. Le projet reste local, estime Jean-Pierre Palisse. Nathalie Tessier, comme beaucoup, estime que les projets manquent généralement d'ambition en matière de densité.

#### *Portage des projets : une échelle intercommunale rare et peu adaptée*

Le portage intercommunal du projet Confluence à Saint-Denis n'a pas induit plus d'ambition pour le projet. A Ermont-Eaubonne, relate Vincent Heuzé, le portage intercommunal a compliqué le système de décision, qui reste en fait communal. Samuel Soriano pense que le portage du projet à l'échelle communale est plus efficace.

La plupart des projets, rappelle Martine Liotard, sont effectivement communaux, sans enjeux territoriaux identifiés. Jacques Touchefeu décrit l'impact de la limite communale dans la perception de la proximité de la gare et les choix en matière de densification.

## ■ les programmes

*Un souci fréquent de mixité logements / activités, moins marqué pour le commerce*

Les quatre sites présentés associent bureaux et logements, pas de commerce à Saint-Denis et peu à Bezons (effet du choix urbain de non-polarité). Mais la nécessité d'un seuil minimum de concentration de bureaux a conduit à limiter le logement à Villejuif, raconte Nathalie Tessier. L'intégration d'un équipement peut, dans un quartier de gare de densité faible, rehausser son positionnement territorial, estime Vincent Heuzé, qui souligne aussi la nécessité d'une étude de merchandising pour bien calibrer les commerces.

*Réflexions nouvelles sur des programmes hors de la zone dense*

Vincent Heuzé dit avoir, sur Ermont, étudié un immobilier d'entreprise de seconde zone, entre 3 et 5000m<sup>2</sup> de bureaux, avec des prix adaptés. Celui-ci a révélé une demande endogène dormante, évitant le « syndrome de Vendôme » (offre tertiaire bâtie sur la seule desserte TC et s'avérant peu attractive) par un travail sur les capacités locales (tours de table, etc.). Nathalie Tessier rappelle le développement d'interventions sur des petits collectifs dans les tissus constitués. Dominique Riou insiste sur la nécessité d'activités au plus près des gares pour dissuader l'usage de la voiture, y compris dans les petites gares. Vincent Fouchier s'interroge sur les programmes qui peuvent renforcer l'attractivité d'un quartier de grande gare en zone peu dense.

*La mixité sociale résidentielle et la maîtrise incertaine des effets de la valorisation*

Sylvie Mazel s'inquiète du risque que fait courir la valorisation urbaine sur le maintien des populations modestes alentours, au-delà d'une part de HLM. Olivier Danziger rappelle que la convention d'aménagement peut prévoir des logements à loyers maîtrisés. Danièle Vigier décrit sur Saint-Denis la résorption de l'habitat insalubre et le maintien des habitants. A Bezons, l'ANRU sur le quartier de la gare préserve une offre HLM conséquente, avec une petite offre pavillonnaire privée, indique Eugène Bégoc.

## ■ projet urbain / projet de transport

*Une disjonction fréquente et dommageable*

Très nombreux sont les exemples de décalage temporel entre le projet de transport (ou sur la gare) et le projet urbain : vingt ans sur Saint-Denis, expose Danièle Vigier, la question de la gare n'étant pas résolue, dix ans sur les tramways, rappellent Danièle Vigier et Patrice Berthé. Ceci rend peu claire la vision globale de l'opération pour les promoteurs, indique Anne-Marie Duquenne. Dans des sites à marché florissant, le projet urbain suit plus vite le projet de transport (Nanterre, Bezons). La nouvelle gare peut être conçue avant l'élaboration du projet urbain (Ermont) et limiter son ampleur.

*Evolution difficile des gares du XIXe siècle*

Les gares du XIXe sont exiguës et inadaptées aux besoins actuels, disent Jacques Touchefeu et Nicolas Bonvalet. Souvent les quartiers alentour sont marginalisés et dégradés, décrit Danièle Vigier. Le désenclavement peut être très complexe. Ce problème de la gare peut bloquer même lorsque le projet de transport est au point, signale Anne-Marie Duquenne.

*Une gestion difficile de la concentration des flux*

Lorsqu'une gare est au centre-ville, la concentration des flux peut être excessive, signale Jacques Touchefeu, au point de « tuer » la centralité urbaine (Choisy, Villeneuve-le-Roi). Le projet de Bezons a aussi à gérer un flux routier considérable, rappelle Eugène Bégoc. Le quartier de gare doit à la fois gérer les flux et devenir un vrai quartier, avec une forte identité propre, estime Vincent Heuzé, qui distingue un parvis ouvert sur la gare et des espaces publics plus intimes, avec une grande qualité de ces espaces. Les infrastructures de transport génèrent aussi souvent une complexité spatiale qui gêne les flux de proximité (Nanterre).

### *La question toujours délicate du stationnement et des rabattements*

Olivier Danziger rappelle que les maires ont tendance à installer du parking automobile près des gares. Vincent Heuzé confirme et expose son effort pour obtenir une baisse du nombre de places de parking résidentiel à Ermont-Eaubonne. Eugène Bégoc explique que Bezons a considéré un parking de dissuasion inutile sachant la saturation du trafic automobile. Dominique Riou estime que le rabattement piétonnier et des bus est effectivement plus important pour les TCSP en zone dense.

### *Polarité du quartier de gare et ancrage urbain large*

Le projet de Nanterre présenté par Marie Jorio a suscité un débat sur l'ouverture du futur cœur de quartier aux quartiers voisins, généralement sociaux. Le projet est dense mais les espaces publics et liaisons vers ces grandes emprises, l'accès piétonnier au grand centre commercial, sont cruciaux, remarque Jean-Pierre Palisse. La question de la synergie avec la dynamique de ces cités est posée, remarque Patrice Berthé, et induit celle du vrai périmètre d'intervention. Cette question est aussi posée par Sylvie Mazel à Juvisy, au regard du maintien des populations alentour. La coupure des lignes peut aussi, comme à Ermont-Eaubonne décrit par Vincent Heuzé, empêcher la restructuration urbaine de l'autre côté de la gare. A Bezons, la relative densité bâtie ne s'accompagne pas d'une organisation urbaine des espaces publics et l'absence de commerces fait craindre une faible intensité urbaine, une « pièce rapportée » étrangère à son environnement.

## ■ la spécificité des transports en commun en site propre

### *Un enjeu sous-estimé et important au regard des projets inscrits au SDRIF*

Martine Liotard rappelle que les projets de TCSP sont nombreux au SDRIF et, au contraire d'autres pays européens, ne font pour l'instant pas l'objet de réflexions spécifiques. L'enjeu est donc réel.

### *Lenteur de mise en place des projets et difficile organisation de la valorisation urbaine*

Danièle Vigier indique que, sur le tracé du T1, les études liées au POS de Saint-Denis ont en partie anticipé l'évolution urbaine mais il n'y a pas eu d'étude systématique d'évolution urbaine sur tout le parcours. Cette absence d'études préalables et la modestie des arrêts ont fait qu'il ne s'est rien passé pendant dix ans. Elle ajoute qu'en France, la collectivité ne profite pas de la valorisation du foncier par le transport.

### *Une dynamique de valorisation par le marché très variée*

Patrice Berthé met en avant le jeu du marché, peu actif autour du T1, pour proposer un dispositif d'anticipation de la valorisation urbaine et foncière. A l'inverse, Eugène Bégoc reconnaît que le marché porteur permet de financer l'opération sur Bezons.

## ■ Idées neuves et suggestions

### ■ polarité et densité : le rôle urbain des quartiers de gare

>> *plus d'obligation de densité urbaine en proportion des investissements sur le transport*

Jean-Claude Pierre estime qu'un lien devrait être établi entre les grands projets de transport inscrits au SDRIF et un investissement urbain dense et pose la question du financement du transport par l'aménagement. Olivier Milan s'interroge sur le moyen d'un juste retour urbain des investissements sur les transports en commun, avec des dispositions plus coercitives telles qu'une directive d'aménagement près des gares d'échelle régionale.

>> *des outils pour mutualiser transport et valorisation urbaine dans la durée*

Patrice Berthé pose la question d'organiser une mutualisation entre aménagement et transport, sachant la longue durée de réalisation d'un tramway, l'échelle limitée de la ZAC et l'importance des m<sup>2</sup> construits à terme. Jean-Claude Pierre insiste sur la nécessité de faire collaborer les bénéfices de la valorisation urbaine à l'investissement sur les transports. Vincent Heuzé estime que l'EPFR devrait anticiper les futurs

arbitrages du marché autour des projets de transport quand celui-ci est peu actif. Nathalie Tessier insiste sur la nécessité d'aller assez vite aux projets en cas de veille foncière, de solliciter la valorisation urbaine.

*>> un périmètre de mutualisation plus large que le périmètre opérationnel*

Patrice Berthé, Danièle Gardrat, Samuel Soriano et Marie Jorio proposent de déterminer un périmètre intermédiaire entre le site opérationnel et l'aire d'influence de la gare pour travailler sur la valorisation urbaine et organiser la mutualisation. Nathalie Tessier estime utile un dispositif associant veille foncière et projets le long d'un nouveau tramway.

### ■ les programmes

*>> des travaux préalables pour caler la programmation avant l'arrivée des promoteurs*

Samuel Soriano et Danièle Gardrat rappellent que la programmation dépend directement des choix urbains et du positionnement du projet dans la ville et proposent un travail préalable avant la mise en concurrence des opérateurs, de diagnostic sur un périmètre large où mener une réflexion urbaine, de programmation de la mixité fonctionnelle et sociale.

### ■ projet urbain / projet de transport

*>> adapter les réseaux viaires à la convergence des flux en première couronne*

Jacques Touchefeu identifie une problématique propre à la première couronne avec son tissu faubourien aux rues étroites, alors que les flux vers Paris et vers les gares sont importants. Au-delà du désenclavement des gares, il préconise une réflexion d'ensemble sur le réseau viaire pour répartir les flux et le cas échéant réaliser quelques boulevards urbains. Jean-Pierre Palisse confirme que l'accessibilité est d'échelle supra-communale.

### ■ la spécificité des transports en commun en site propre

*>> L'EPFR pour anticiper la valorisation urbaine et foncière*

La spécificité des projets de TCSP, réseau linéaire sans gare marquée, appelle effectivement un dispositif particulier, foncier au départ et articulé à l'élaboration de projets pour limiter le temps de latence. L'Etablissement Public Foncier Régional, dit Nathalie Tessier, pourrait y réfléchir avec les collectivités.

## “ Les enseignements ”

### ■ Un sujet mal maîtrisé mais central dans l'application du SDRIF

Bien que le sujet ne soit pas nouveau, il garde manifestement toute son actualité avec l'importance accordée au transport en commun, à la densification et à la polarisation urbaine dans le SDRIF. Il pousse à poursuivre la réflexion de fond (cadre général des projets, diversité des typologies, problématiques et orientations spécifiques des projets, modes opératoires) et à accompagner des formes nouvelles d'intervention.

### ■ La faiblesse des systèmes d'acteurs et des outils de mutualisation et programmation

Elle apparaît clairement dans le débat, avec plusieurs points durs, qui expliquent la lenteur et la prudence de nombre de projets de quartiers de gare. L'accélération des projets autour des gares dépendra entre autres de leur amélioration.

La fragilité des acteurs du ferroviaire (mise en concurrence, endettement) rend plus difficiles les négociations foncières et l'articulation du projet urbain avec les logiques ferroviaires patrimoniales et fonctionnelles. Jointe au retrait des financements publics, elle retarde souvent les investissements nécessaires. Les instances de concertation autour des pôles d'échange ne permettent pas de prendre en compte ces diverses contraintes, le monde du transport restant à l'écart d'une réflexion urbaine elle-même pas très structurée.

Une tendance forte, mais sans outillage concret, est la participation des collectivités publiques au financement du transport. Avec la difficulté du décalage fréquent de la valorisation foncière et l'absence de dispositifs permettant à la collectivité de recueillir une part de la rente foncière. La mutualisation financière comme piste de travail.

L'arrivée des opérateurs privés dans l'aménagement est concomitante du reflux du financement public national ou local. Face à des systèmes d'acteurs complexes et des montages d'opération difficiles comme souvent dans les quartiers de gare, ils présentent des avantages souplesse et de capacité d'engagement financier, une bonne connaissance du milieu (beaucoup d'aménageurs viennent du secteur public) et parfois des méthodes nouvelles. Dans cette période, ils semblent rechercher une certaine exemplarité. Par ailleurs, les collaborations privé / public se multiplient.

Cette discontinuité nouvelle du processus d'aménagement rend plus importante que jamais la définition préalable des objectifs par la collectivité, sur les principes et jusque dans la programmation, ainsi que sur le long terme. Cette phase est très déficitaire actuellement. La rareté de l'intercommunalité n'explique pas seule la faiblesse des maîtrises d'ouvrage, les élus recherchent une maîtrise locale de leur projet, qui pousse à une vision locale de leurs projets (alors que les gares sont souvent intercommunales dans leur localisation et leur impact), et ne peuvent, par leur petite échelle, assurer le rassemblement du système des acteurs (type EPA).

#### ■ *Les perspectives de la mise en concurrence dans les transports et leurs incidences*

Exposées par un aménageur privé venu de la SNCF, elles semblent un facteur supplémentaire de possible complication du montage des projets et d'aggravation des différentiels de dynamique de projet entre les gares.

Cette évolution sera progressive mais pousse d'autant plus à développer maintenant des approches stratégiques concertées avec le monde ferroviaire et à étudier régionalement des logiques de valorisation adaptées à la diversité des gares, y compris les plus petites ou moyennes. L'adaptation des instances actuelles de concertation autour des pôles d'échanges sera d'autant plus nécessaire.

#### ■ *L'ambition souvent limitée des projets*

Elle s'explique beaucoup par les déficits du système des acteurs et la faiblesse d'une maîtrise d'ouvrage presque toujours très locale (quelques projets forts portés par des EPA mais condition non suffisante, voir Plaine de France).

Elle s'explique aussi par la faible dynamique du marché dans plusieurs secteurs géographiques, ce qui met en lumière la nécessité de dispositifs de soutien particulier (aider la maîtrise du foncier, anticiper les mutations urbaines, faciliter le rassemblement des acteurs).

Des propositions fortes sont faites pour instaurer un donnant donnant entre les investissements sur le transport et sur l'urbain, notamment en terme de densité. Néanmoins, hiérarchiser les quartiers de gare à partir de la seule hiérarchie des gares paraît aléatoire hors de la zone dense, ce qui conduit à affiner la réflexion sur les gares en moyenne et grande couronne et sur les conditions de polarités s'appuyant sur un développement à la fois exogène et endogène en tissu peu dense.

### ■ *L'insuffisance du positionnement territorial des quartiers de gare*

Il était dit en introduction qu'il fallait concevoir les quartiers de gare comme des entrées de ville métropolitaines, de nouveaux nœuds d'organisation du tissu urbain métropolitain. D'évidence, on en est très loin dans la conception des quartiers de gare, du fait d'absence d'instances capables de fixer les enjeux à la bonne échelle.

Il y a là matière à intervenir au niveau régional, au moins sur les plus grandes gares et les lieux de densification préférentielle, en apportant aux collectivités et communautés des éclairages concrets sur le positionnement des quartiers de gare (cf. les directives d'aménagement imaginées par Olivier Milan).

Certains travaux intéressants sont conduits, à une échelle intermédiaire, avec les villes par le CESO ou envisagés par l'ACTEP pour déterminer les enjeux spécifiques à chaque quartier de gare sur un territoire infra-régional (des efforts similaires avaient concerné la tangentielle nord). Soutenir et fédérer ces initiatives en amont de la programmation pourrait être un prolongement du travail du club des aménageurs franciliens sur le sujet.

### ■ *La nécessité de la mutualisation*

Cette question vient très fort, sous deux formes : la mutualisation financière et la mutualisation des dynamiques de valorisation urbaine.

Le financement du transport est devenu problématique, les collectivités peuvent y participer si elles captent en partie la rente foncière induite par le transport. La seule voie est l'anticipation foncière et l'accélération des projets d'aménagement, la ZAC n'étant généralement pas sur un périmètre suffisamment large. D'où une idée nouvelle maintes fois avancée, l'intervention croissante de l'EPFR sur certains territoires tels que le trajet de futurs tramways pour une veille foncière qui débouche rapidement sur des projets (raccourcir les temps de latence fréquents dans les zones hors marché).

La mutualisation de la valorisation urbaine vise à maîtriser les mutations sur des aires plus larges que les périmètres opérationnels : maintien de la diversité sociale, lien avec les quartiers voisins, articulation des dynamiques de projet, adaptation des voiries aux nouveaux flux, veille foncière. L'idée d'un périmètre intermédiaire est revenue souvent comme nécessité pour organiser la valorisation urbaine et ce d'autant plus qu'il y a un effort de polarisation et de densification autour de la gare. Cette approche spatiale élargie devrait s'inscrire dans la politique urbaine et le PLU, ce qui est rarement le cas.

### ■ *Pour une connaissance plus fine des conditions de projet dense selon les sites*

Le tour de piste des projets montre la grande diversité des problématiques de polarisation, selon les types de gare et le contexte urbain (éléments souvent analysés), mais aussi le système d'acteurs, les dynamiques économiques locales ou le rapport au marché.

Les études sur les quartiers de gare doivent mieux prendre en compte ces divers facteurs et, notamment, mieux mesurer les capacités de polarisation et de densification couplant les dynamiques endogènes et exogènes (effet diffusant du transport) et leurs traductions en terme de programmation. Les sites de moindre importance urbaine ou n'appartenant pas à la zone dense méritent ainsi une réflexion particulière.

La polarisation peut aussi créer une pièce rapportée, une excroissance étrangère à son environnement, d'où l'importance du travail sur la structure urbaine, les espaces publics, les supports de l'animation quotidienne (équipements, commerces), garants d'une intensité urbaine, d'une identité de quartier. L'acceptation difficile par les villes d'une nouvelle centralité montre que la prospective sur l'évolution de la structure et du fonctionnement urbain est peu développée. L'élaboration des PLU devrait en être l'occasion en intégrant mieux les impacts du transport en commun.

La question de l'urbanisation sur les TCSP est aussi venue avec force , de même que, à côté des grands quartiers de gare avec densification forte, les quartiers de gare d'échelle moyenne, appelant un raisonnement et une programmation spécifiques.

Il y a là un champ d'études à poursuivre, au plus près des situations réelles de projet (recherche-action ?) et des experts.

## “ La prochaine séance ”

### ■ propositions pour les prochaines séances du club des aménageurs franciliens

Quelques sujets sont proposés par les participants, en écho aux débats. Le club des aménageurs franciliens va réfléchir sur ces bases pour proposer une troisième séance, fin 2007 ou début 2008.

Sachant la tenue du colloque international "Quels grands projets urbains pour l'Ile-de-France au XXIe siècle ? Références européennes" qu'organise l'IAURIF le vendredi 23 novembre 2007 à la maison du Sport français (Stade Charléty) de 9h00 à 16h30, il paraît préférable de situer la séance n°3 en janvier 2008. Par ailleurs, pour plusieurs thèmes, les experts de l'IAURIF ne sont pas disponibles pour engager une préparation immédiatement.

#### *Les outils du projet social et de sa durabilité*

Ce thème, déjà proposé à la fin de la première séance (Danièle Vigier, Hélène Planque), a été soumis aux experts en logement de l'IAURIF, avec les questions suivantes : la composition du peuplement à travers la programmation des logements, sa durabilité (prévoir les évolutions, ancrer les populations sur place), les outils mobilisables (études, méthodes, dispositifs). Ce thème reçoit un fort assentiment mais réclame un temps de préparation qui oblige, par manque de disponibilité des experts en interne, à localiser la séance n°3 en début d'année 2008. Christine Corbillé, directrice du DDHEGL à l'IAURIF, assurera l'expertise régionale, avec Hélène Joinet et Anne-Claire Davy.

#### *Faire ville autour des aéroports*

Comment maintenir une vie urbaine aux abords des zones impactées par les nuisances aéroportuaires ? Quelles stratégies foncières développer autour des PEB et comment allouer en priorité à l'urbain les zones hors PEB ? Quelles perspectives pour déplacer les activités ? (Jean-Pierre Merlot). Après discussion avec, notamment, Etienne Berthon, il apparaît d'une part que ce thème est restreint géographiquement et, d'autre part, qu'il est quelque peu contradictoire avec la volonté régionale de limiter l'urbanisation dans les zones impactées par de fortes nuisances.

#### *La logique de haute qualité environnementale dans les projets*

Les appels d'offres réclament de plus en plus un « mieux disant environnemental ». Au-delà des effets de mode - voire d'affichage-gadget -, où en est-on en Ile-de-France sur l'adaptation des projets, leur économie globale, leur rationalité générale ? (Olivier Danziger)

#### *La gouvernance des projets et l'articulation verticale des acteurs*

Dans la multiplicité des acteurs de l'aménagement, de l'opérationnel à la planification, quelles sont les articulations entre séquences de la production de l'espace ? Quelle place pour les nouveaux intervenants, les OIN, les agences d'urbanisme, les



aménageurs privés ? Quels outils, quels systèmes d'acteurs ? (Vincent Heuzé). Dans le même ordre d'idée, quels modes opératoires, quelles méthodes d'étude, de projet, de gouvernance ? (Danielle Gardrat)

#### *Nouvelles conceptions des zones d'activités*

Le sujet des zones d'activités a déjà été proposé à la fin de la première séance (François Tirot). Il a été reformulé avec le spécialiste des zones d'activités à l'IAURIF, avec le questionnement suivant : quels nouveaux produits fonciers et immobiliers adaptés aux différents sites de la région, quels services associés pour répondre aux besoins des entreprises ? Quelle qualité environnementale, quel rapport à la densité, à la mixité fonctionnelle ? Une étude générale est en cours à l'IAURIF, qui va déboucher en fin d'année puis en 2008. Donc un peu tard pour la 3<sup>e</sup> séance du club des aménageurs.

#### *Les nouveaux campus universitaro-technologiques*

Ce thème est proposé hors séance par Laurent Perrin, de l'IAURIF. Il pourrait se bâtir à partir d'une étude en cours (avec un séminaire à l'automne) sur des exemples intéressants de campus pour le plateau de Saclay : Paris VII à Tolbiac, le génopôle d'Evry, les campus des années 1970 consolidés tels que Polytechnique, des cas étrangers. La problématique pourrait être élargie aux multiples campus franciliens dans le cadre du club.

#### *Les processus d'urbanisation dans les sites ANRU et alentour*

Ce thème est proposé hors séance par Amélie Darley, de l'IAURIF, sur le constat d'une attention grandissante des promoteurs non seulement pour les opérations dans les opérations ANRU mais aussi aux alentours. A partir de cette idée pourraient être interrogées la dynamique immobilière en cours (marchés immobiliers spécifiques ? immersion dans les tissus alentour ?), sa logique urbaine et sa signification sociale (diversification ? couches moyennes ?). Le thème est en cours d'affinage avec Brigitte Guigou, sociologue au DDHEGL.

#### *Le fleuve, axe stratégique du SDRIF*

Ce thème est proposé hors séance par Patrice Berthé. Des études sont en cours sur le sujet à l'IAURIF, qui pourront ultérieurement former la base d'un débat.

#### *Les franges, nouvelles centralités et densités faibles*

Patrice Berthé et Vincent Fouchier proposent ce thème hors séance. Il est intéressant et permettra de contacter d'autres types d'aménageurs (petites communes et intercommunalités, lotisseurs, etc.). Une expertise régionale doit être établie au préalable.

#### ■ la prochaine séance

Il est convenu que la 3<sup>e</sup> séance du club traitera du thème « **projet social, mixité et programmation des logements dans les opérations d'aménagement** ».

La date de cette 3<sup>e</sup> séance est arrêtée au **mardi 22 janvier 2008**. Elle se tiendra salle Delouvrier, au rez de chaussée de l'IAURIF, **de 9 heures à 13 heures**. Elle sera suivie d'un buffet.

# “ Annexe 1 : l'expertise ”

La question des quartiers de gare a été posée à plusieurs reprises dans l'histoire urbaine de la métropole et le lien transport en commun / urbanisation est un thème récurrent dans la planification régionale. Une expertise est tentée ici à partir d'exemples franciliens.

Cinq études récentes offrent des bases (étude IAURIF 2000-01 sur 51 quartiers de gare, étude IAURIF 2007 sur 11 cas, étude DRE en cours sur 9 cas, étude DDE 91 sur 12 gares RER en Essonne dans l'OIN Massy-Saclay, étude AUDES0 sur le réseau RER C et D du Centre-Essonne-Seine-Orge. Par ailleurs, environ 25 fiches d'opération sont prévues pour la séance n°2 du club.

Divers exemples extra-régionaux ou étrangers montrent des directions possibles, qui ne seront pas traitées ici (Reims, Orléans, Lyon-Vaise, tram-train Mulhouse-Thann, Rhein-Neckar-Zentrum sur la ligne du Rundfahrt Mannheim-Heidelberg, projets Orestad à Copenhague, Zuidas à Amsterdam, Adlershof à Berlin, Kent Thameside à Londres<sup>1</sup>, etc.).

## ■ Gares et flux : un réseau dense pour des entrées de ville métropolitaines

### ■ Les flux de transport

Le métro transporte en 2005 1372 millions de voyageurs par an sur la région, le RER et les trains de banlieue 1076 millions, le tramway 44 millions, soit un total de 2492 millions<sup>2</sup>. La région compte en 2002 11 millions d'habitants et 5 millions d'emplois.

	Paris	Londres	New York	Tokyo
Population	10,661 M	17,549 M	19,843 M	31,797 M
Emplois	5 M	7,775 M	10,741 M	16,441 M
Superficie	12 000 km <sup>2</sup>	27 200 km <sup>2</sup>	33 165 km <sup>2</sup>	13 500 km <sup>2</sup>
Dont centre	105 km <sup>2</sup>	1580 km <sup>2</sup>	790 km <sup>2</sup>	2183 km <sup>2</sup>
<b>Nb voyageurs/ an</b>	<b>2 069 M</b>	<b>1 259 M</b>	<b>1 226 M</b>	<b>12 148 M</b>

La comparaison des flux avec ceux de 3 autres régions métropolitaines mondiales en 1998<sup>3</sup> établit l'Île-de-France au-dessus de Londres et New York, pourtant plus peuplés, mais très loin de Tokyo (dont on connaît les gares-mégastructures sur la Yamanote Line), à peine plus vaste, mais beaucoup plus dense en population et emplois. Néanmoins, le Grand Londres continue, plus que l'Île-de-France, à lancer de vastes projets urbains autour de gares de transports en commun.

L'Île-de-France compte 800 gares et stations en 2005 (437 / chemin de fer, 297 / métro, 66 / tramway et tram-train<sup>4</sup>), des flux exceptionnels à la mesure des 11 millions de franciliens, qui font de la moindre station de métro un pôle de flux proche d'une gare centrale de grande ville.

<sup>1</sup> Voir Grands projets européens, n° 146 des cahiers de l'IAURIF, mars 2007

<sup>2</sup> rapport d'activité 2005 du STIF

<sup>3</sup> Comparaison des réseaux de transport entre Paris, Londres, New York et Tokyo, IAURIF, septembre 1998

<sup>4</sup> Chiffres IAURIF 2005

En terme de nombre de trains par heure, la station Chatelet - Les Halles est la plus importante (45 trains par heure), la moyenne est de 21,4 trains par heure aux heures de pointe à Paris (mais 25% des gares n'ont que 6 trains par heure), elle est de 8,3 trains par heure en première couronne, de 6,34 en moyenne couronne, de 2,66 en grande couronne<sup>5</sup> [carte].

Si on compte les flux entrants<sup>6</sup> en gare ou station (qui traversent donc les quartiers de gare), les plus grands sont en 2003 : 420 000 à la gare du nord, 245 000 à la gare de Lyon, 183 000 à la Défense, 168 000 à Chatelet-les Halles, 122 000 à Montparnasse, 52 000 à République, 31 300 à Val-de-Fontenay, 27 000 à Massy, autour de 25 000 sur les grandes portes de Paris, autour de 20 000 à Antony, Argenteuil, Aulnay, Aubervilliers 4 chemins, Nanterre-université, Pont-de-Neuilly, Saint-Denis, Versailles-chantiers, Villiers... Les principales gares parisiennes sont loin devant, mais plusieurs gares de banlieue sont à l'égal de grandes stations de métro parisiennes, voire plus en y ajoutant bus et tramway, comme à Saint-Denis.

### ■ Le réseau des TC existants et en projet

Le réseau est extrêmement dense et en trame fine grâce au métro dans Paris, en radiales longues avec quelques rares barreaux tangentiels sur tout l'espace régional grâce au RER, aux tramways, lignes de banlieue et grandes lignes. Le SDRIF 2007 prévoit quelques prolongements de lignes de métro, la rocade rapide Arc Express en première couronne et plusieurs TCSP en rocade et radiale, qui participeront ensemble d'un maillage renforcé, quel que soit le flux généré.

Sachant leur variété, la typologie des gares franciliennes est complexe et change selon les critères (fréquentation, nombre de trains, nombre de lignes). Est ici retenue une hiérarchie en 4 catégories (locale, intercommunale, régionale, internationale), qui synthétisait, dans la préparation du SDRIF, leur rôle dans les déplacements régionaux [carte].

### ■ Gare et urbanisation

Il faut se garder de relations trop directes entre l'importance de la gare et l'effet urbain à en attendre alentours. Certaines grandes gares d'échange (telle Juvisy) prennent place dans des tissus urbains peu denses et peu propices à une urbanisation marquée. A l'inverse, nombre de quartiers denses entourent de petites gares à faible flux<sup>7</sup> [carte].

Le potentiel foncier (carte des sites mutables de plus de 10 hectares, IAURIF 2006) est connecté aux transports en commun sur une cinquantaine de sites. En 2006, on recense 57 sites de projets de diverses tailles autour de gares [carte en cours, IAURIF 2006], dont 28 sont aussi des sites mutables de plus de 10 ha : certains projets sont sur des assises plus petites avec un renouvellement urbain ponctuel, certains grands terrains ne font pas l'objet de projets recensés. D'après la typologie des projets, tous les quartiers alentours ne sont pas à dominante urbaine mixte (nombre de projets de zones d'activités, de bureaux).

Les grands projets-locomotives restent l'apanage de Paris (Paris-Rive-gauche, surtout). En moyenne couronne, Massy est l'exemple d'une opportunité rare (gare internationale, grands terrains) qui a donné lieu à des projets très ambitieux mais sans suite et génère aujourd'hui une opération importante mais d'échelle plus locale.

<sup>5</sup> Voir Comparaison Paris-Berlin en matière de transport, IAURIF 2002

<sup>6</sup> Chiffres SNCF de mai 2003 et RATP de juin 2003

<sup>7</sup> Etude IAURIF 2006 sur les quartiers de gare

Sur la soixantaine de projets recensés sur des quartiers de gare, 28 sont mixtes. C'est généralement le cas en proche couronne, dans les villes nouvelles (Cergy, Marne-la-vallée), dans de grandes villes moyennes (Melun, Meaux), en moyenne couronne (Chelles, Ermont-Eaubonne). Dans ce dernier secteur, la conjugaison prix moins élevés / disponibilités foncières semble favorable à des projets urbains d'une certaine taille.

### ■ **Gouvernance, dynamique et niveau d'ambition pour les quartiers de gare**

L'intercommunalité progresse lentement en Île-de-France [carte], les projets sont souvent mono-communaux sur les quartiers de gare, même en intercommunalité (Bezons / Argenteuil-Bezons, Issy / Arc-de-Seine). Un grand rôle urbain ou économique leur est rarement assigné (Saint-Denis confluence, Saint-Denis-université / Tartres, Rungis-la-fraternelle, Ivry-RER, etc.). Crainte de la concurrence avec les centres existants ? Difficulté spécifique à l'Île-de-France liée à son mode de gouvernance très éclaté ?

Dans la dynamique des projets, le décalage géographique est net. Le marché donne du souffle aux projets à l'ouest, avec du tertiaire (Versailles-Chantiers, Rueil, Bezons), du grand commerce (Nanterre, Versailles) Facteur d'incertitude à l'est, il pénalise leur ambition - voire leur réalisation - malgré la présence de possibles locomotives (Musée de l'air au Bourget, universités Paris XIII à Villetaneuse et Paris VIII à Saint-Denis).

Quelle que soit la position des quartiers de gare dans l'espace métropolitain, quelle que soit l'importance de la gare, ceux-ci manifestent encore assez peu un statut d'entrée de ville métropolitaine. La problématique est à ouvrir à horizon du projet de SDRIF, qui multiplie les projets de transports en commun et en attend aussi des effets urbains structurants.

## ■ **Un historique des quartiers de gare**

### ■ **L'urbanisation à partir des gares ferroviaires au XIXe siècle**

En 1837, la création de la ligne de chemin de fer Paris Saint-Germain a inauguré un développement urbain qui a perduré un siècle grâce aux nombreuses lignes ferroviaires créées durant le second Empire et la troisième république et à une nouvelle polarisation urbaine autour des gares.

A Paris, les gares de Saint-Lazare, d'Orsay, du Nord, de l'Est, de Lyon, de Montparnasse ont contribué fortement au succès de la rénovation haussmannienne, comme pôles urbains majeurs avec des quartiers résidentiels, tertiaires et commerçants, denses et attractifs. Le réseau métropolitain souterrain créé à la fin du siècle a renforcé cette trame urbaine.

Quelques villes de destination (Versailles, Saint-Germain) ont profité de leurs nouvelles gares pour renforcer leur centre historique proche, mais le plus souvent la ligne de chemin de fer a contourné l'agglomération, d'où (comme à Melun) développement d'un pôle urbain secondaire peu attractif, dissocié du centre historique, près d'activités industrielles. Les stations intermédiaires ont suscité, surtout à l'ouest, des villégiatures dans des sites de grande qualité paysagère appréciée par les classes aisées (Bougival, Médan, Auvers-sur-Oise, Athis-Mons, Enghien, son lac et le thermalisme).

Dans les villages et les petites villes de proche couronne (Asnières, Courbevoie, Issy-les-Moulineaux, Maisons-Alfort, Nogent-sur-Marne, Saint-Denis...) se sont implantés près des gares, au hasard de la libération du foncier rural, pavillons, immeubles de rapport, usines, bien avant que n'arrivent équipements et infrastructures. Propriétaires et investisseurs lancent de grands lotissements spéculatifs : à Levallois-Perret pour la population et les activités au service des

beaux quartiers de Paris et de Neuilly, pour les classes moyennes à la Garenne-Colombes, à Saint-Maur, au Raincy, cités-jardins huppées à Maisons-Laffitte ou au Vésinet. Mais les quartiers de gare eux-mêmes, en l'absence de volonté et de maîtrise publique, restent souvent peu structurés et plusieurs ont conservé un statut en marge de plus en plus dévalorisé (Saint-Denis).

#### ■ L'entre deux-guerres et les lotissements pavillonnaires près des gares

En 1914, la première guerre mondiale a interrompu cette croissance ferroviaire, aucune ligne nouvelle n'a été créée entre les deux guerres, plusieurs lignes secondaires ont même été fermées. Le développement d'un réseau de tramway a été interrompu vers 1925 et ses lignes peu à peu abandonnées. L'automobile a commencé sa conquête de la voirie.

Cette période a été marquée par le raz de marée pavillonnaire qui, à partir des gares, s'est étendu sur toutes les parties basses de la cuvette parisienne (boucles de Nanterre, Colombes et Sartrouville, rive droite de la Seine, vallée de Montmorency, abords du canal de l'Ourcq et de la Marne, vallées de la Bièvre, de l'Orge, de l'Yvette). Les quartiers autour des gares sont peu denses et comptent peu d'habitat social (HBM, cités-jardins). Bécon-les-Bruyères est l'un des rares qui soit assez dense et commerçant.

#### ■ Le SDAU de 1965 : autoroutes, RER et quartiers de gare intégrés sur dalle

Souvent bombardés pendant la deuxième guerre mondiale (usines, gares de marchandise et centres de triage), certains quartiers de gare ont été reconstruits, parfois jusqu'au centre ville (Colombes, Noisy-le-sec). De grands ensembles sociaux ont été implantés près des gares (Sarcelles-Gonesse, Val d'Argent à Argenteuil, Epine Guyon à Franconville...) mais celles-ci structurent peu leur fonctionnement urbain.

Avec le SDAURP de 1965, le réseau ferré régional a connu un fort développement parallèlement à la création d'un réseau autoroutier. Le RER et le prolongement de lignes de métro vers la banlieue ont servi une stratégie polycentrique régionale et la gare comme lieu de centralité est devenue un élément fort des projets urbains : quartier de la gare Montparnasse (fonctions tertiaires et commerciales), abords de la gare de Val-de-Fontenay, quartier de la gare de Lyon (tertiaire), villes nouvelles (Cergy-Pontoise, Evry, Noisy-le-Grand). La Défense reste l'archétype de l'opération intégrée avec pôle d'échange et, sur une dalle piétonnière, centre commercial, tours de bureaux, équipements publics, tours de logements.

Dès les années quatre-vingt, les inconvénients de l'urbanisme sur dalle et le ralentissement de la croissance ont conduit les villes nouvelles (Saint-Quentin, Cergy-Saint-Christophe, Noisiel, Savigny-le-Temple, Val d'Europe) à revenir à des solutions plus traditionnelles et moins denses avec quartiers de gare néo-hausmanniens et centres commerciaux. La domination de l'automobile a réduit le rôle du réseau ferré dans la structuration du territoire et le potentiel urbain des gares a été en général peu exploité, le RER installant ses gares dans des tissus urbains existants, souvent sans restructuration urbaine concomitante.

#### ■ Le SDRIF de 1994 et sa révision actuelle : retour aux quartiers de gare

Avec le SDRIF de 1994 et la prise de conscience des risques environnementaux et de l'étalement urbain lié à l'automobile, une relative priorité au transport en commun s'est fait jour. La crise des années 1990 a limité l'urbanisation attendue et rares ont été les nouveaux quartiers de gare (ZAC Paris-Rive Gauche). Le PDU régional et la récente mise en révision du SDRIF ont renforcé la priorité aux transports en commun dans une logique de développement durable. La poussée timide de l'intercommunalité en Ile-de-France a parfois donné un cadre élargi à la réflexion urbaine.

Le contexte d'une nouvelle volonté de densifier les quartiers de gare est marqué par la raréfaction de l'argent public (retrait de l'Etat, collectivités locales en difficulté pour co-financer et faire accepter les projets), qui conduit à privilégier les TCSP et rend complexe la réalisation de la rocade Arc Express ou de la tangentielle ferrée. Aucun nouveau grand projet de quartier de gare n'est lancé en Ile-de-France, au contraire de quelques grandes villes de province : effet-vitrine marqué à Lyon-Vaise, dynamiques autour des lignes de tram à Mulhouse, nouveaux quartiers autour des gares SNCF à Reims, Orléans, Grenoble. Ce qui pose plus que jamais la question du rôle urbain et territorial des quartiers de gare et de l'ambition des projets dans la métropole francilienne.

## ■ Spécificités franciliennes des quartiers de gare

L'Île-de-France est à la fois une ville-capitale, une grande métropole européenne et le biotope de 11 millions de franciliens. Les enjeux sur les quartiers de gare sont très variés, allant de l'ambition internationale ou régionale à la structuration urbaine d'intérêt local.

Les grands quartiers de gares internationales sont situés à Paris et La Défense (le projet de Massy est d'échelle plus locale, Val d'Europe n'a pas vraiment réalisé à ce jour sa vocation internationale, Chessy est centré sur Disney et le tourisme international, il y a un projet tertiaire fort sur Orly avec l'hypothèse du TGV, la gare de Roissy est hors tissu urbain). Quelques opportunités se dessinent encore mal dans les grands sites stratégiques (OIN ORSA et Massy-Saclay). Les gares régionales, intercommunales et locales suscitent des projets d'urbanisation aux ambitions et contenus assez mesurés.

Ce qui suit n'est qu'une esquisse de raisonnement typologique autour des quartiers de gare. Le débat et l'exposé des projets représentés par leurs aménageurs seront précieux pour faire avancer l'analyse dans ce domaine.

### ■ Sites stratégiques et grands quartiers de gare intégrés

Les modèles historiques sont La Défense, Paris-Rive-gauche, Noisy-le-grand, Val d'Europe. Ils associent de façon dense du tertiaire de bureau, des centres commerciaux, de grands équipements, du logement et des services, des espaces publics majeurs. Ces programmes exceptionnels créent une centralité forte dans le territoire, mais la connexion aux tissus existants voisins n'est pas évidente (Noisy-le-grand, Paris Rive-gauche). Nombre d'opérations sont aussi mixtes mais avec moins de densité et d'intensité urbaine (Bussy, Cergy-le-haut, Créteil).

Parmi les projets analysés, aucun ne semble à ce jour esquisser un grand projet intégré, même dans les OIN. A terme, ce niveau d'ambition semble une question forte pour ces opérations à enjeu régional et national majeur. Les études de la DDE 91 et de la DRE (voir plus loin) montrent que la mutabilité des sites est rarement importante en Essonne, plus forte mais encore imprécise dans le Val-de-Marne. Il sera intéressant de voir comment se structurent les projets sur Massy-Saclay ou Saint-Quentin-en-Yvelines, aux Ardoines, à Ivry-Gambetta ou Rungis-la-fraternelle. Enfin, l'enjeu de quartiers exemplaires (densité, développement durable, qualité d'espace public, logique HQE) ne semble pas souvent apparaître autour des gares, si ce n'est par la mixité et l'espace public (Massy).

### ■ Mixité en question dans les quartiers de gare en péri-central et moyenne couronne

La catégorie la plus active dans les projets est celle de projets mixtes à intensité urbaine moyenne, avec l'ambition de « faire ville », même en moyenne couronne (Ermont-Eaubonne, Brétigny) avec logements, bureaux, linéaires de commerces et services, mais pas de créer une centralité forte. Parfois, comme à Saint-Denis Confluence, à Issy-bords-de-Seine, à la Tête de pont à Bezons, ressort le souci

de ne pas affaiblir le centre-ville proche. Il sera intéressant d'interroger les projets autour de la gare de Pantin à cet égard.

Plusieurs projets concernent des pôles mono-fonctionnels sans dimension résidentielle : bureaux et commerce à Val-de-Fontenay (isolement vis-à-vis du centre-ville), commerce et bureaux à Versailles-chantiers avec un grand espace public, Orly et son centre tertiaire. Ils sont généralement associés à de grandes gares qui assurent une excellente desserte, mais la dimension urbaine semble faible au regard de la recherche de polarités économiques pures. L'ambition économique régionale n'est réellement affirmée que sur Orly avec un centre de congrès et un futur « pôle d'affaires du sud francilien ».

Des projets peinent à se préciser : autour du Bourget et en général sur la tangentielle nord (Villetaneuse, Epinay-Villetaneuse), à Ris-Orangis, sur Bobigny-vallée de l'Ourcq, aux Ardoines. Les raisons sont multiples mais au premier rang figure souvent l'absence de gouvernance et d'ambition à la hauteur des enjeux d'échelle régionale (université à Villetaneuse, aéroport, musée de l'air et Parc des expositions au Bourget. Ce qui amène à s'interroger sur l'insuffisance d'intercommunalités fortes, sur le rôle des EPA et sur l'effet OIN. A Nanterre-université, la présence de l'EPA Seine-arche a conforté la dimension structurante du projet. L'autre raison forte est celle du marché, porteur à l'ouest et incertain à l'est, comme on l'a dit. Une gare de tramway comme le T2 à Bezons permet une opération tertiaire mixte à l'ouest, la dynamique reste floue au Bourget malgré sa gare d'interconnexion.

Plusieurs projets illustrent une situation de quartiers de gare au sein de quartiers d'habitat social en ANRU : à Argenteuil Val d'Argent (gare entre le nord et le sud), à Choisy (centre sur dalle, ZAC du port à proximité), à Nanterre-université (3 cités et l'université), à Bezons (plusieurs petites cités avec démolition / reconstruction en bord de Seine). Les choix sont variés, cœur de quartier dense en projet à Nanterre pour relier les sites isolés, nouvel espace ouvert et peu dense pour du bureau, des commerces et une base de loisirs à Bezons, activités à Argenteuil. Hormis à Nanterre, les projets ne paraissent pas viser une grande intensité urbaine, avec comme une difficulté à transcender l'espace dilaté des ensembles sociaux. Une réflexion à poursuivre, sur de possibles effets de centralité et de dynamique urbaine forte aux marges de la zone centrale.

#### ■ Dans les densités faibles, mixité limitée autour des gares et pôles structurants

En grande couronne, il y a beaucoup de gares locales ou intercommunales, avec des projets souvent mono-fonctionnels alentour, du logement de faible densité (Louvres), parfois un peu de collectif (Mitry-Mory), du foncier compliqué et contraint (Juvisy, entre Seine et voies ferrées) ou peu de dynamique de projet (Roissy-en-Brie, Sucy-Bonneuil, Lieusaint). L'étude de la DDE 91 sur 12 gares des RER B et C montre beaucoup de situations bloquées par un tissu pavillonnaire très valorisé et de rares opportunités (Palaiseau) dans cette partie de l'OIN Massy-Saclay-Saint-Quentin-en-Yvelines.

La ville nouvelle de Sénart, à dominante pavillonnaire, illustre la difficulté de faire émerger des centralités urbaines fortes, notamment autour des gares, à Lieusaint et au Carré Sénart (centre commercial sans logements prévus). La conception péri-urbaine qui a présidé à l'urbanisation de Sénart est là mise en question. Il sera intéressant de voir comment s'orientent les réflexions sur une ex-ville nouvelle telle que Saint-Quentin-en-Yvelines.

L'étude de l'AUDES0 tend à faire émerger quelques pôles à conforter autour des gares RER, qui pourraient être pris en charge par les intercommunalités. Par ailleurs, les villes moyennes, qui ont développé leur intercommunalité récemment, travaillent autour des gares. Le projet Mantes-université associe logements et locaux universitaires.

À Melun, un projet est à l'étude autour de la gare centrale et le déplacement d'une gare est espéré pour desservir une autre opération, le Clos Saint-Martin. On devine ainsi, dans ces pôles structurants pour la grande couronne que sont les villes moyennes de périphérie, une tendance à exploiter les opportunités aux abords des gares pour créer du logement de centre-ville et ainsi conforter leur rôle urbain, conformément aux orientations du SDRIF.

## “ Annexe 2 : la problématique ”

La deuxième séance du Club des aménageurs franciliens est consacrée aux quartiers de gare en Ile-de-France et à la nature, aux conditions, difficultés et voies nouvelles d'une urbanisation dense et active autour des gares franciliennes.

### ■ Le sujet

#### ■ Une ambition régionale

La thématique des quartiers de gare rejoint l'objectif, exprimé dans le projet de SDRIF, de construire dense dans les zones particulièrement bien desservies (« zones de densification préférentielle » aux abords des gares, concernant notamment le logement).

Cette ambition revêt un aspect quantitatif, faire une ville compacte, densifier et construire du logement. Mais elle est aussi systémique : faciliter la mobilité des personnes en lien avec les projets de transports en commun, limiter les déplacements automobiles et les nuisances afférentes, lier logement, desserte et qualité urbaine, structurer l'espace de la métropole.

Le SDRIF en révision pose quelques principes forts en matière de transports en commun : une priorité renforcée en leur faveur va se traduire par la recherche d'une meilleure efficacité du réseau maillé central (prolongements de métros, rocade Arc Express, tangentielle, tramways, qualité de service du réseau existant) et par une meilleure desserte des bassins de vie périphériques à partir des pôles existants (TCSP, bus et modes doux). C'est dire que non seulement les nouvelles gares mais aussi les gares existantes peuvent se trouver en situation privilégiée pour l'urbanisation et un bon niveau de desserte métropolitaine.

#### ■ Un concept émergent

La recherche d'une articulation transport / urbanisation n'est pas nouvelle. Avec le PDU régional se sont mis en place de nombreux comités de pôle sur les gares, de façon à accompagner l'optimisation des gares (les « bâtiments-voyageurs » et les fonctions qu'ils peuvent accueillir) et de leurs abords (organisation de l'intermodalité, aménagement de l'espace public et de la voirie, gare routière, parking, etc.).

La question posée aujourd'hui à travers les quartiers de gare s'attache moins au pôle d'échanges ainsi défini qu'à l'urbanisation alentour (qui se distingue des phénomènes de renouvellement urbain diffus dans des aires élargies). On raisonne donc sur une logique de contiguïté directe, avec des opérations qui intègrent la gestion de la confrontation au pôle d'échanges dans un rayon de 500 à 800 mètres.



Alors qu'une priorité nouvelle est donnée aux transports en commun dans la planification régionale, on dépasse le seul aspect quantitatif de la densification souhaitée. Est en question un nouveau principe : recomposer la ville en fonction des transports en commun (actuels et en projet dans le SDRIF) et non plus seulement de la voiture, en créant autour des gares des projets forts et structurants pour ce qui deviendrait des **entrées de ville métropolitaine**.

L'extrême variété des gares et des situations urbaines induit la plus grande diversité des rôles et de la composition de ces quartiers dans l'armature urbaine. Les plus grands d'entre eux peuvent rejoindre la problématique globale des Nouveaux quartiers urbains. Pour tous se pose la question de l'**ambition** qui s'attache à ces situations privilégiées dans l'espace métropolitain, des atouts et contraintes pour la concrétiser. La deuxième séance du club des aménageurs franciliens sera consacrée à l'affinage de ces questions, par l'expertise, l'analyse de projets et le débat.

## ■ Pour un état des lieux francilien

On part des constats suivants :

- la **dynamique urbaine** autour des gares franciliennes est extrêmement variée, tenant à la nature et à la mutabilité du tissu alentour (nombre de gares anciennes en banlieue sont dans un environnement pavillonnaire peu évolutif, par exemple), à l'importance des flux de transport (hiérarchie des gares), à l'ambition des politiques urbaines locales ; la valorisation urbaine de cette desserte directe est loin d'être automatique (beaucoup de projets sortent difficilement ou pas au **niveau d'ambition** qu'appelle l'importance de la gare, plusieurs gares n'entraînent pas ou peu d'urbanisation)

- dès lors que le réseau ferré est aérien (ce qui n'est en général pas le cas du métro), l'**infrastructure** génère des **difficultés spécifiques** au regard de l'urbanisation : effet de coupure, nuisances phoniques ferroviaires, nuisances visuelles le cas échéant (zones ferroviaires techniques, larges faisceaux, etc.), forte circulation alentour. Les surmonter passe par l'articulation entre projet sur la gare et projet urbain

- les **flux de transport** sont porteurs à la fois **d'animation et de nuisances** potentielles pour l'aménagement urbain : bruit et encombrement des flux et du stationnement des automobiles et des bus, fortes variations et volatilité des flux piétonniers, rôle social et gestion parfois délicate des abords de gare. Cette ambivalence peut limiter la programmation résidentielle, générer de la valorisation (effet de vitrine avec des activités de haut niveau urbain ou économique) ou, au contraire, de la dévalorisation (petits commerces liés à des flux volatiles, vente à emporter, restauration rapide ...)

- l'intensité urbaine autour des gares est maximale dans Paris, souvent forte dans la zone centrale desservie par le métro, devient très variable avec le RER ou les TCSP. Si le chemin de fer a accompagné l'urbanisation de la banlieue au XIXe siècle, les transports en commun actuels ne génèrent pas forcément une **centralité** nouvelle (concurrence du centre-ville, situation aux marges près des limites communales, etc.) et le **rôle urbain** des quartiers de gare reste flou.

## ■ Une problématique francilienne

### ■ Le champ de l'analyse

L'analyse couvre toutes les gares franciliennes dès lors qu'il y a projet urbain réel ou potentiel autour d'elles et écarte donc des gares aux abords déjà urbanisés, qui ont muté récemment, ne sont pas mutables ou sont dans des contextes très peu denses. A l'autre extrême, les gares parisiennes se situent dans des contextes urbains déjà hyperdenses et valorisés, quartiers qui, de ce fait, sont exceptionnels ; les projets actuels y sont d'ailleurs plutôt sur les gares elles-mêmes, avec des centres commerciaux, notamment. Cette dynamique commerciale peut néanmoins informer sur les mécanismes de valorisation urbaine ou les jeux d'acteurs dans les plus grandes « entrées de ville métropolitaine ».

En termes de réseaux de transport, les stations de métro, généralement enterrées, posent peu la question d'intégrer les infrastructures, ce que font en revanche les gares RER et ferroviaires. Concernant les tramways et autres TCSP, les flux sont a priori moindres et ne semblent qu'exceptionnellement générer une urbanisation / densification concentrée. Mais des exemples extra-régionaux montrent qu'il peut être utile de réfléchir à leur endroit, d'autant plus que les projets inscrits au SDRIF en révision sont souvent des TCSP. Naturellement, tous les projets d'infrastructure inscrits au SDRIF sont pris en compte.

Plusieurs cas de figure sont des projets putatifs, avec un potentiel théorique d'urbanisation et une fonction notable de la gare, mais sur lesquels les projets peinent à sortir, parfois depuis très longtemps. Ils sont aussi intéressants pour l'analyse.

#### ■ La problématique

Par l'analyse de quelques projets et la confrontation d'une trentaine de cas à travers la région, le débat devrait permettre de :

- détailler les **conditions d'émergence** des projets, l'organisation du système d'acteurs, la mobilisation du foncier, la concomitance des projets urbains et sur la gare, la position dans le marché et les dynamiques économiques, le portage opérationnel du projet, l'inscription dans les politiques urbaines locales, les raisons des blocages et les voies de leur dépassement, etc.
- analyser le **positionnement territorial du quartier de gare et l'ambition de son rôle urbain et territorial**, au regard de l'importance de la gare (locale, régionale, etc.), du type de tissu existant, des logiques des politiques urbaines locales (centralité secondaire, vitrine régionale, nouveau pôle de développement, simple quartier résidentiel ?), du niveau de portage des projets (communal, communautaire, autre ?)
- corrélérer **positionnement territorial du quartier de gare et programmation** : quartier à dominante résidentielle (quels logements, quelles populations, quelle densité, quelle mixité fonctionnelle avec commerces, équipements et services locaux), pôle d'intensité urbaine avec densification du tissu alentour, pôle économique (bureaux, centre commercial, organisation de la mixité avec les logements), grand pôle fonctionnel (grand équipement, université, fonctions à haute valeur ajoutée, mixité urbaine)
- examiner les modalités de **coordination durable avec le pôle d'échanges** (parti pris d'ouverture ou d'adossement du quartier à la gare, gestion des flux, réduction des nuisances et effets de coupure, complémentarité des fonctions internes à la gare (commerces, services) et dans le quartier, qualité des espaces publics et des cheminements, modes d'intégration des espaces techniques (parking, etc.).
- observer le rôle de **l'espace public** dans la qualification du quartier de gare, outre la gestion des flux automobiles et piétonniers autour du pôle d'échanges et des coupures urbaines (adosser le quartier à la gare pour limiter les contacts ou valoriser une façade urbaine avec des espaces publics de qualité, logiques de liaison et d'ouverture sur la ville, espaces piétonniers, circulations douces, linéaires d'animation urbaine)
- identifier les logiques de densification urbaine sur les **stations des tramways et des TCSP**, malgré leur moindre efficacité en vitesse (logiques de dynamisation urbaine en réseau, comme cela se fait en Allemagne ou en Suisse, rapport à la densité pour des TCSP situés en limite de la première couronne, lien entre importance de la gare et densité d'urbanisation)
- rechercher un lien entre **quartiers de gare et qualité urbaine et environnementale durable** (effet limitatif des contraintes autour des gares sur les ambitions de qualité environnementale pour les quartiers alentour, vecteurs pour aller contre la tendance historique à la faible valeur urbaine des quartiers de gare)

Le débat pourrait déboucher sur une meilleure compréhension collective des enjeux qui s'attachent aux quartiers de gare franciliens (dont on présume qu'ils sont parfois ou souvent sous-évalués) et ainsi éclairer les démarches de positionnement des projets. Il

pourrait faire ressortir quelques conditions fortes pour faciliter la sortie opérationnelle (notamment la mobilisation du foncier, l'articulation avec les logiques ferroviaires foncières et fonctionnelles, le portage du projet au bon niveau) et permettre d'identifier les tendances actuelles les plus dynamiques, porteuses de qualité urbaine, de durabilité et de structuration territoriale.

## ■ Quatre projets présentés

### ■ le quartier Confluence à la gare de Saint-Denis (93)

Une grande gare de proche banlieue (trains de banlieue, RER D, tramway T1, gare routière) dans une situation péri-centrale. Un paysage exceptionnel à la confluence entre Seine et canal Saint-Denis, un site très urbain sur la « ligne des centres » de Saint-Denis, de l'Île-Saint-Denis et de Villeneuve-la-garenne, mais aussi un lieu très dévalorisé et contraint du point de vue circulatorio. Quel projet mixte, quelle ambition, portée par la communauté d'agglomération Plaine Commune, dans ce contexte complexe et difficile ?

### ■ le quartier autour de la gare de Nanterre-université (92)

Une grande gare RER de banlieue, près d'une université de 37 000 étudiants et de 3 cités d'habitat social enclavées, dans un entrecroisement complexe d'infrastructures qui font coupure. Au sein du grand projet de Seine-arche (et de l'OIN du même nom), conduit par un Etablissement public d'aménagement, un projet de quartier de gare en forme de cœur de quartier. Quels dispositifs et quels moyens pour donner corps à ce projet fédérateur et insérer les quartiers alentour dans la dynamique de Seine-arche ?

### ■ le quartier de la tête de pont à Bezons (95)

En lisière de la zone centrale nord-ouest valorisée, un quartier au débouché d'un pont sur la Seine, mêlant habitat social et friches industrielles, bientôt desservi par le tramway T2 vers La Défense. Entre opération ANRU, démolitions / reconstructions et exploitation des friches, l'opportunité d'un nouveau quartier mixte avec une façade tertiaire, non loin du centre de Bezons et conduit par la Ville. Quelle logique de valorisation et quelle stratégie d'intensité urbaine pour ce quartier en complet renouvellement grâce à une nouvelle desserte ?

### ■ le quartier autour de la gare à Ermont-Eaubonne (95)

Une gare restructurée (trains de banlieue, RER C, nouvelle gare routière) à la lisière de deux villes moyennes à vocation résidentielle, en limite nord-ouest de la zone agglomérée. Un projet mixte de quartier de gare porté par la Communauté d'agglomération Val-et-Forêt, de nouveaux espaces publics, une centralité commerciale à reconstituer dans ce quartier dévalorisé. Quelles ambitions d'intensité et de centralité urbaine, quelle gouvernance pour ce projet intercommunal ?

# “ Annexe 3 : les fiches de projet ”

77 Chessy	centre touristique	RER A/MLV Chessy	<b>B. Ousset</b>	EPAMarne – EPAFrance
77 Val d'Europe	centre urbain	RER A/Val d'Europe	<b>B. Ousset</b>	EPAMarne – EPAFrance
77 Melun	quartier de la gare	RER D, Tbanl, GL / Melun	<b>J. Burguière</b>	Ville de Melun
91 Brétigny	terrains Clause / Bois Badeau	RER C/Brétigny	<b>Y. Le Meur</b>	SORGEM
91 Juvisy + Athis-Mons	quartiers gare, Val d'Athis	RER C et D / Juvisy	<b>S. Mazel</b>	CC Portes de l'Essonne
91 Massy*	<i>Atlantis</i>	<i>RER B et D, TGV, Tang Sud</i>	<b>B. Trancart</b>	SEMMASSY
92 Issy-les-Moulineaux*	<i>bords de Seine T2</i>		<b>C. Laurens</b>	Ville d'Issy-les-Moulineaux
92 Nanterre**	<i>Cœur de quartier</i>	<i>RER A, Tbanl / Nanterre-université</i>	<b>M. Jorio</b>	EPA Seine-arche
93 Le Bourget – Drancy	quartier de gare	RER B, TgNord / Le Bourget	<b>JP. Merlot</b>	EPA Plaine de France
93 Noisy-le-sec	quartier de la gare	RER E, Tbanl, TgNord, T1/Noisy	<b>P. Berthé</b>	ACTEP
93 Pantin	hôtel de ville	RER E, T3 / Pantin	<b>S. Soriano</b>	Ville de Pantin
93 Saint-Denis**	<i>Confluence</i>	<i>RER D, T1, Tbanl St-Denis</i>	<b>D. Vigier</b>	CA Plaine Commune
93 Saint-Ouen*	<i>les Docks</i>	<i>RER B, M13/St-Ouen</i>	<b>H. Streiff</b>	Ville de Saint-Ouen
93 Stains/Pierrefitte/St-Denis	Les Tartres	RER D, TgNord, M13	<b>D. Vigier</b>	CA Plaine Commune
		Saint-Denis université et Stains Pierrefitte		
94 Fontenay-s/bois	Péripôle Périgare	RER A et E, Tbanl/Val de Fontenay	<b>P. Berthé</b>	ACTEP
94 Ivry	Gambetta / Ivry-port	RER C/Ivry	<b>JF. Lorès</b>	Ville d'Ivry
94 Rungis	Silic, cœur d'Orly	RER C projet TCSP	<b>J. Touchefeu</b>	OIN ORSA
		Rungis-la-Fraternelle		
95 Bezons**	tête de pont	T2 / Bezons	<b>E. Begoc</b>	Ville de Bezons
95 Cergy-le-haut*	quartier de la gare	RER A, Tbanl / Cergy-le-haut	<b>P. Ramond</b>	CA SQY
95 Ermont-Eaubonne**	quartier de la Gare	RER C, Tbanl	<b>V. Heuzé</b>	Nexity Villes & Projets
		Ermont-Eaubonne		

\* fiches non représentées, établies pour la séance n°1 du club sur « les nouveaux quartiers urbains » (voir Verbatim n°1)

\*\* fiches présentées page 7 et suivantes

<b>Collectivité</b>	<b>Ville</b>	<b>Chessy</b>
	<b>Quartier</b>	<b>« Centre Touristique »</b>
<b>Aménageur</b>	<b>Gare</b>	Marne-la-Vallée Chessy
EPA France	<b>Ligne</b>	RER A / TGV

### Localisation



### Présentation du projet / problématiques et enjeux

Dernier pôle urbain de développement de Marne-la-Vallée, le Val d'Europe est un des grands enjeux contemporains qui allie un Projet de Centre Urbain important à un attrait connexe d'affaires et de loisir international. Une centralité unique et forte, associant deux quartiers « Centre touristique » (Euro Disney) et « Centre urbain » (Val d'Europe) conçus pour constituer un ensemble Urbanistique et Programmatique unique. La Gare de Marne la Vallée Chessy est le lieu d'interconnexion de la gare TGV et de la gare terminale de la ligne A du RER. C'est le cœur de la richesse du Val d'Europe, complété demain par la mise en service du TGV EST.

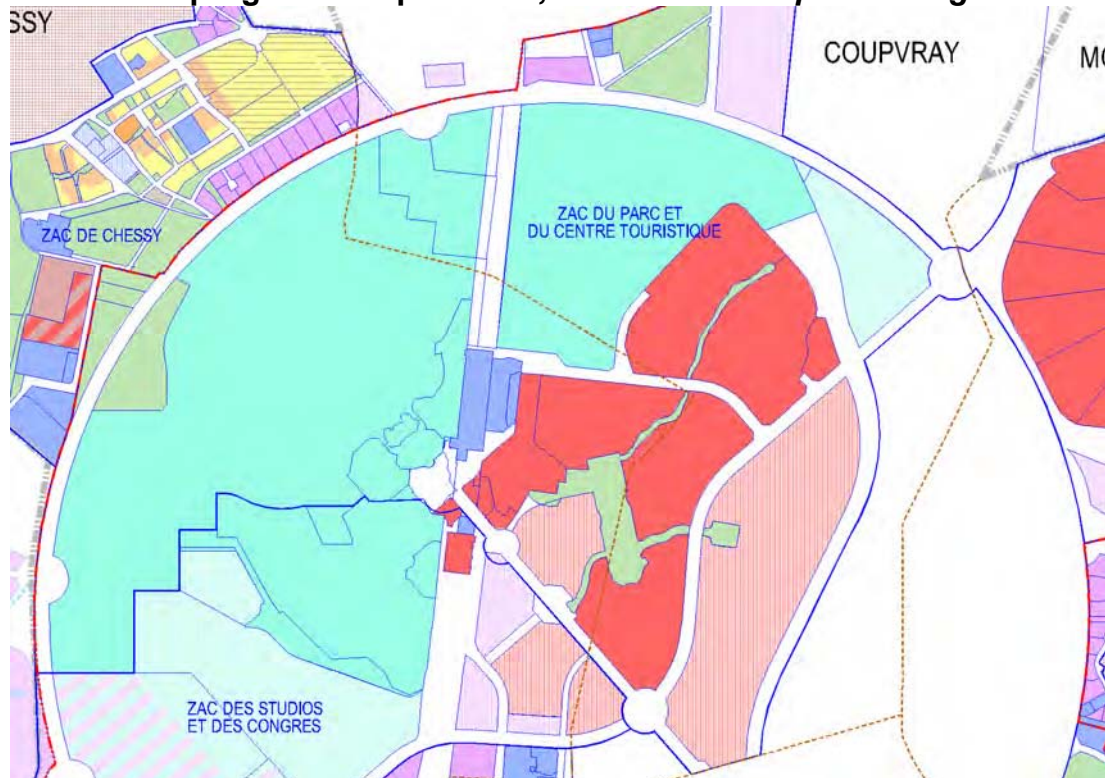
#### Problématiques et Enjeux :

L'implantation de la station Touristique de Disneyland Paris à Marne la Vallée a été conditionnée par le prolongement de la ligne du RER A jusqu'à CHESSEY et l'ouverture d'une gare aux portes du Parc. La réalisation de cet équipement a été soumise à une exigence de garantie de trafic apportée par DISNEY à la RATP. Ces dispositions ont débouchées sur un partenariat à long terme entre ces deux entités, générateur de développement réciproque.

La création de la Gare TGV de Chessy Marne-la-Vallée cofinancée par DISNEY s'inscrit dans une logique de partenariat permettant le développement de TGV « Charter » avec des Tour-opérateurs et entraînant parallèlement une formidable croissance du trafic « Régional » non Touristique représentant 60% de l'ensemble.

La mise en service du TGV Est et la perspective d'un « Hub TGV » régional à CHESSEY sont à l'origine d'un projet de grand Complexe de Congrès et d'Expositions en cours de finalisation.

## Plan masse programmatique *Parcs, Centre Touristique et Congrès*



**Programme 1.552.000 m2 sur une superficie de 205 hectares sur 2 ZAC**

	Activités / Bureaux.
	Commerces / Services / Equipements privés.
	Hôtels.
	Résidences hôtelières, touristiques ou d'affaires.
	Parcs d'attractions.
	Equipements publics.
	Espaces Paysagers / urbains

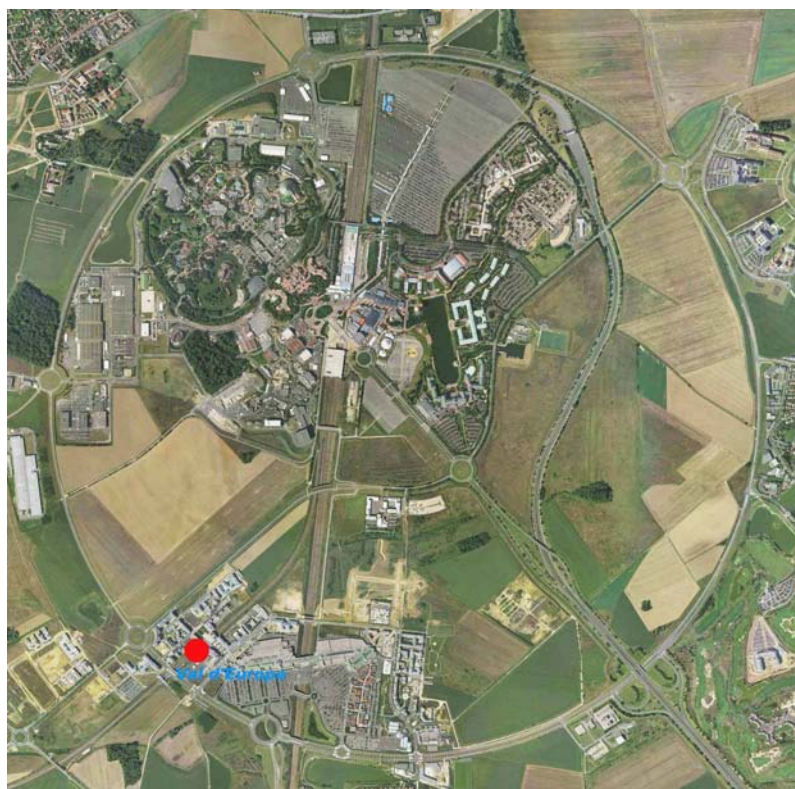
420 000 m2 SHON dont 222 000 m2 de Bureaux
115 000 m2 SHON dont 62 000 m2 de Restaurants
542 000 m2 SHON soit 8 200 Chambres d'hôtel
430 000 m2 SHON soit 130 Hectares
45 000 m2 SHON dont 40 000 m2 centre Congrès/Expo
7 Hectares

### Échéancier des réalisations

<b>1990-2007 – Activités Bureaux :</b>	15 000 m2 Shon
<b>Commerces Services :</b>	105 000 m2 Shon
<b>Hôtels Résidences hôtelières :</b>	345 000 m2 Shon pour 5 200 Chambres
<b>Parcs d'Attractions :</b>	315 000 m2 Shon pour 95 hectares
<b>Équipements :</b>	4 000 m2 Shon pour la gare

<b>Collectivité</b>	<b>Ville</b>	<b>Chessy</b>
	<b>Quartier</b>	<b>Centre Urbain du Val d'Europe</b>
<b>Aménageur</b>	<b>Gare</b>	Val d'Europe
EPAfrance	<b>Ligne</b>	RER A- Gare Routière

### Localisation



### Présentation du projet / problématiques et enjeux

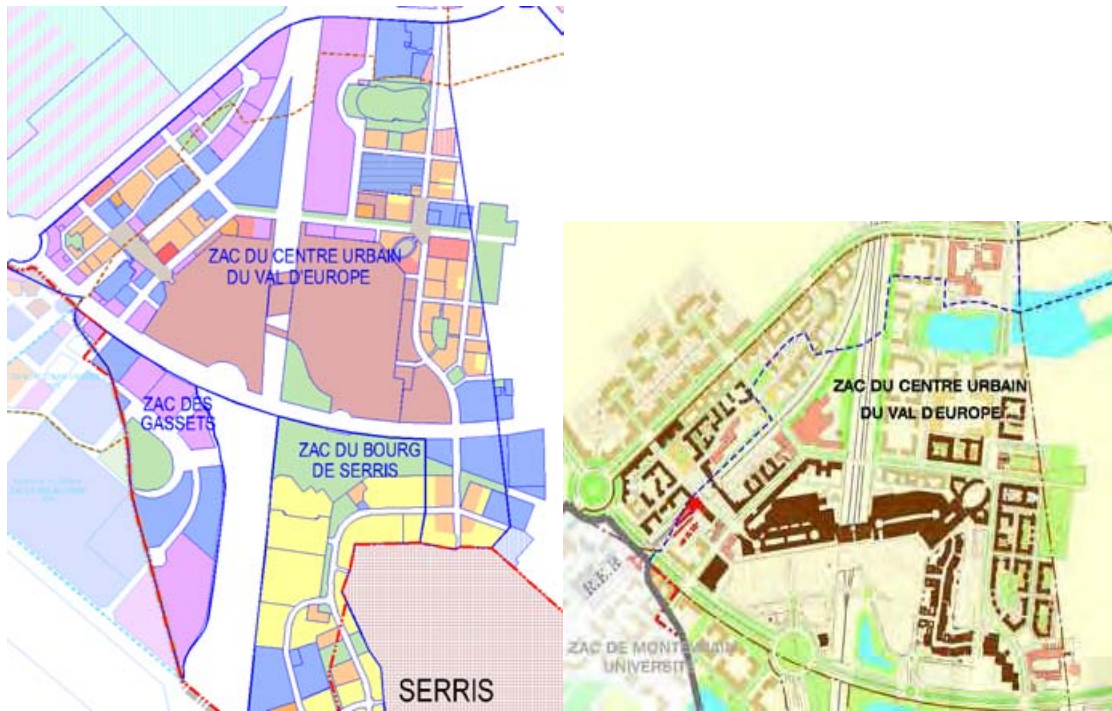
La gare de Val d'Europe distante d'environ deux kilomètres de la gare de MLV- Chessy a été le facteur déclencheur de la réalisation du Centre Urbain du Val d'Europe. Ville nouvelle, variée Socialement, Fonctionnellement, construite à l'échelle du piéton et organisée autour d'une succession de rues, places et parcs.

#### Problématiques et Enjeux :

Dans la convention de 1987 la RATP s'engageait à mettre en service une nouvelle gare sur la commune de SERRIS dès lors que seraient irrévocablement engagés la réalisation de Programmes pour une surface de 250 000 m<sup>2</sup> Shon dans un rayon de 700 mètres de la gare. C'est ainsi, que le lancement simultané d'un Centre Commercial Régional de 100 000 m<sup>2</sup> Shon de la réalisation de 2 000 Logements et de 60 000 m<sup>2</sup> Shon de Bureaux ont permis la réalisation de la gare du Val d'Europe.

Toutefois pour maximiser son aire d'influence la RATP a accepté de réaliser une Gare avec deux bâtiments voyageurs aux deux extrémités du quai et de part et d'autre du Boulevard Circulaire ( un bâtiment sur MONTEVRAIN et l'autre sur SERRIS).

## Plan masse programmatique *Centre Urbain du Val d'Europe*



### Programme 675.000 m2 pour une superficie de 117 hectares

	Bourgs.
	Logements individuels.
	Logements collectifs,
	dont hébergement,
	social et / ou spécial
	Activités / Bureaux.
	Commerces / Services /
	Equipements privés.
	Hôtels.
	Résidences hôtelières,
	touristiques ou d'affaires.
	Parcs d'attractions.
	Equipements publics.
	Espaces Paysagers / urbains

185 000 m2 SHON pour 2 800 logements  
 dont 2 400 de logements familiaux (13% sociaux)  
 400 unités d'hébergements (100% sociaux)  
 soit 23% de logements sociaux en centre urbain

282 000 m2 SHON de bureaux / activités

124 000 m2 SHON de commerces  
 7 500 m2 SHON pour une résidence médicalisée.

35 000 m2 SHON pour 1 050 chambres d'hôtels ou  
 d'hébergement touristique ou d'affaires.

40 000 m2 SHON d'équipements sur 15 hectares dont une  
 médiathèque, un lycée et une antenne universitaire

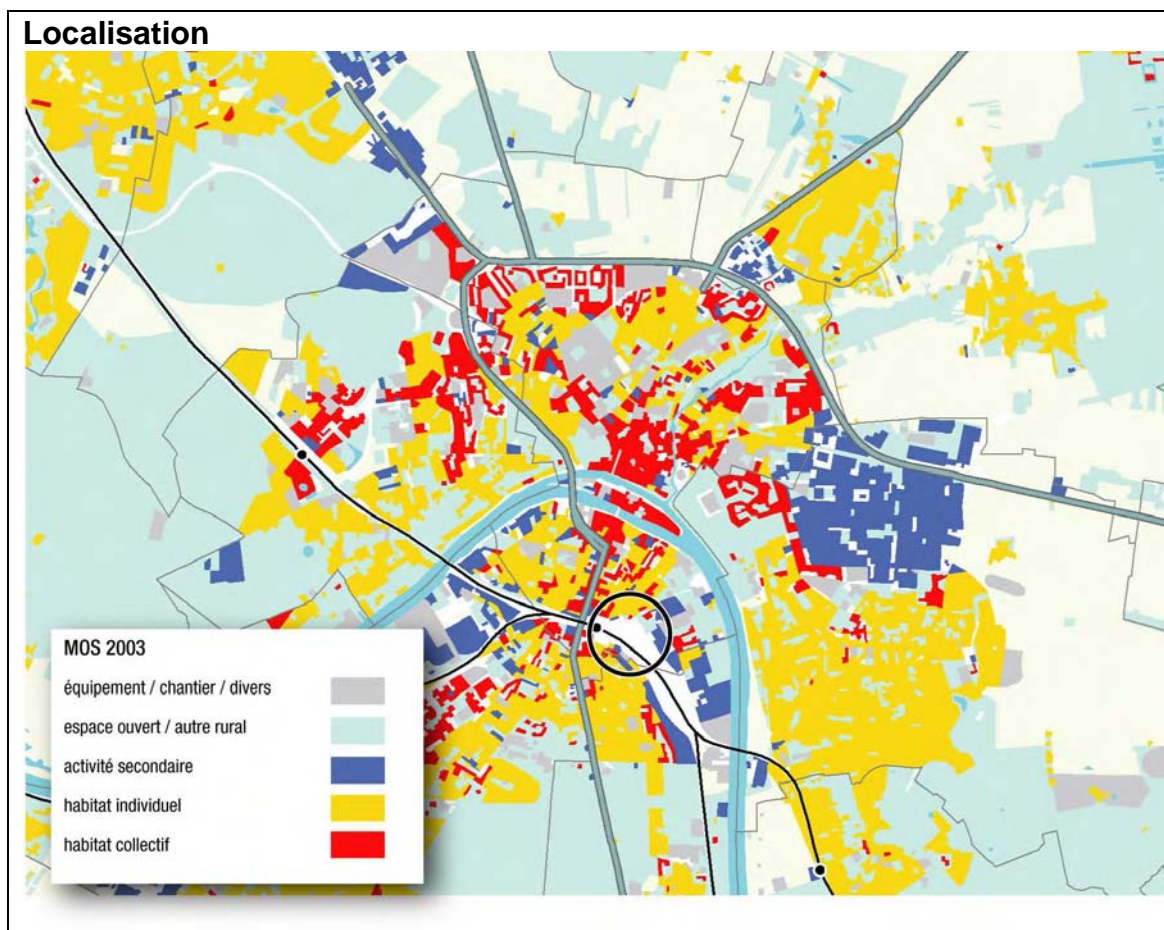
15 hectares

### Échéancier des réalisations

<b>1990-2007</b>	<b>Logements :</b>	185 000 m2 Shon	<b>2 800 Logements</b>
	<b>Activités / Bureaux :</b>	50 000 m2 Shon	
	<b>Commerces Services :</b>	124 000 m2 Shon	dont le <b>centre commercial</b>
	<b>Equipements Privés :</b>	7 500 m2 Shon	
	<b>Hôtels Résidences hôtelières :</b>	345 000 m2 Shon	<b>1 050 chambres</b>
	<b>Equipements :</b>	2 200 m2 Shon	<b>gare RER et gare routière</b>



<b>Collectivité</b> Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine (CAMVS)	<b>Ville</b> Melun <b>Quartier</b> Abords de la gare centrale
<b>Aménageur</b> Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine	<b>Gare</b> Melun <b>Lignes</b> RER D + SNCF sud-est



### Présentation du projet / problématiques et enjeux

Près de la gare, à 1 km du au sud du centre historique, sont installés de nombreux services (ASSEDIC, CPAM, CAF, Palais de justice, siège de la CAMVS, ANPE et bientôt ORGANIC, AVA...).

Après un diagnostic stratégique et économique réalisé par *Ville et Développement et Ecodev Conseil* en juillet 2005, la CAMVS a souhaité ouvrir le secteur au nord de la gare de Melun à un développement urbain et économique, notamment en créant un nouveau quartier d'affaires.

Deux conditions préalables conjointes pour la fonctionnalité et l'image d'un vrai quartier de gare :

- l'extension et la réorganisation de la gare routière, dont le principe a été validé par la CAMVS, le STIF et la Région
- la suppression des installations (bâtiments très dégradés) du SERNAM, nécessaire à l'extension de la gare routière

## Plan-masse programmatique



### Programme

- **une dominante de tertiaire bureaux** (pouvant comprendre des commerces en RDC et des services aux entreprises)
- **de l'hôtellerie de tourisme et d'affaires** (pouvant comprendre des lieux de séminaires)
- **la possibilité de créer des logements** (permettant une meilleure insertion dans le site et/ou la reconstitution de l'offre actuelle sur site)
- **l'extension de la gare routière** à l'emplacement de la halle SERNAM..

Pas encore de données programmatiques chiffrées. Les études en cours traitent :

- des principes de desserte d'un site actuellement enclavé,
- des enveloppes bâties et de leur insertion dans un tissu existant,
- d'un canevas de répartition fonctionnelle (bureaux, logements, hôtellerie),
- de la constructibilité du site sur la base de l'esquisse.

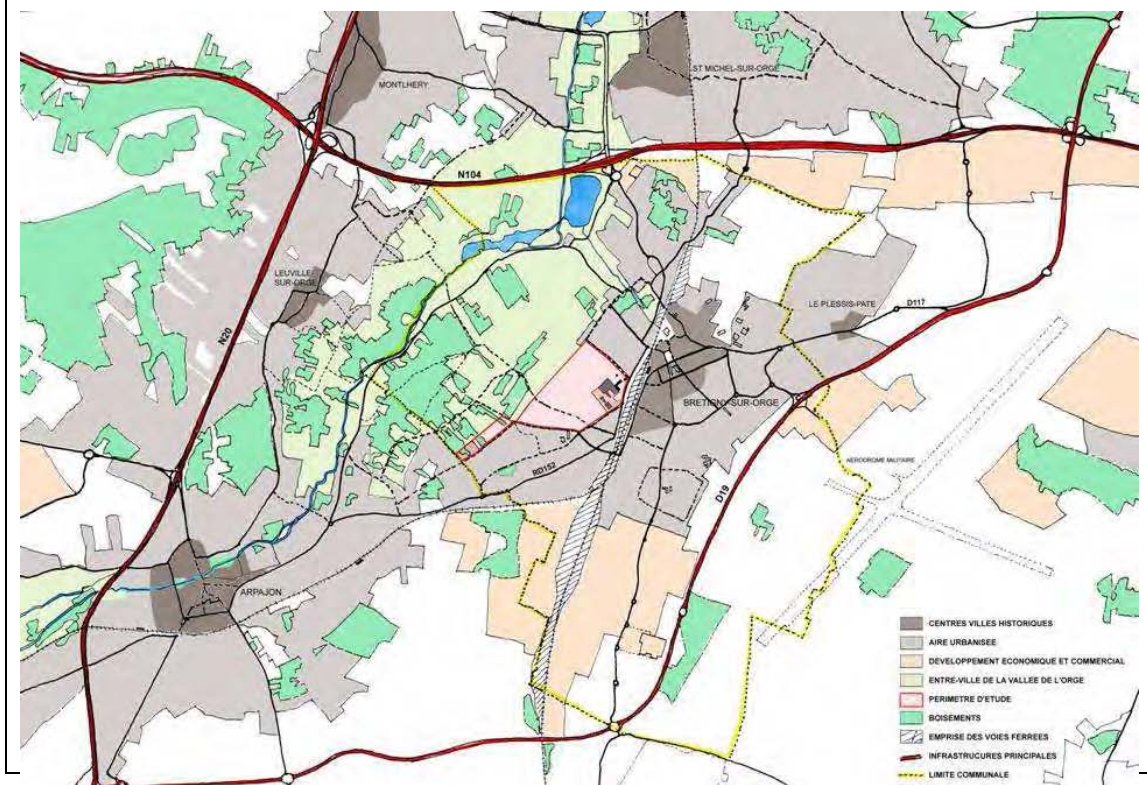
Le SERNAM, sans possibilité de développement, ne pourra au mieux que garder une activité limitée

### Échéancier

2006-07	première esquisse du projet
2007	présentation du projet aux différents acteurs du ferroviaire et propriétaires de terrains (SNCF, RFF, SERNAM, HLM La Sablière) et proposition de les associer
2008-09	poursuite du projet si le principe du départ du SERNAM et l'intérêt des propriétaires sont actés

<b>Collectivité</b> Brétigny-sur-Orge	<b>Ville</b> Brétigny-sur-Orge
<b>Aménageur</b> SORGEM	<b>Quartier</b> terrains Clause – Bois Badeau
	<b>Gare</b> Brétigny
	<b>Ligne</b> RER C

## Localisation



## Présentation du projet / problématiques et enjeux

Le projet couvre 46,7 ha à l'ouest de la gare du RER C, sur l'ancienne usine Clause et ses bâtiments industriels et administratifs, sur les champs et la ferme du Mesnil, Bois Badeau.

Le projet vise à recoudre la ville, morcelée par le faisceau ferré et la Francilienne, avec :

- une trame d'espace publics généreux (maillage principal, voies de desserte paysagère, liaisons douces vers la gare, le centre, les équipements, continuités écologiques)
- la nature dans la ville (de l'Orge au centre par une prairie centrale et des jardins naturels)
- la mixité urbaine et sociale : habitat (25% de logements locatifs sociaux répartis sur le site, diversité de produits, d'architectures, de typologies, de tailles), activités (compatibles avec le tissu résidentiel, profitant de la proximité de la gare et du centre-ville), services, commerces et équipements de proximité
- une intégration optimale dans la ville, avec des formes urbaines adaptées au tissu environnant (densité, formes et parcelles en lanière du faubourg du Mesnil, mixité résidentiel / économique rue du bois de Châtres, tissu urbain imbricant la nature du parc de l'Orge et l'habitat)
- une mise en œuvre opérationnelle progressive (phasage préservant la continuité des activités sur site, adaptations provisoires pour assurer la cohérence urbaine à chaque étape et garantir que chaque étape constitue un morceau de ville fini)

## Plan-masse programmatique



### Programme

Total de 1630 logements, avec équipements publics et bureaux

ZAC des Sorbiers (4,2 ha) : habitat (26 000 m<sup>2</sup>), commerces et activités (12 000 m<sup>2</sup>), services (600 m<sup>2</sup>)

ZAC Clause – Bois Badeau (42 ha) : logements libres (73 375 m<sup>2</sup>), logement social (24 125 m<sup>2</sup>), activités et commerces (37 600 m<sup>2</sup>), équipements (5 850 m<sup>2</sup> / école, petite enfance, gymnase)

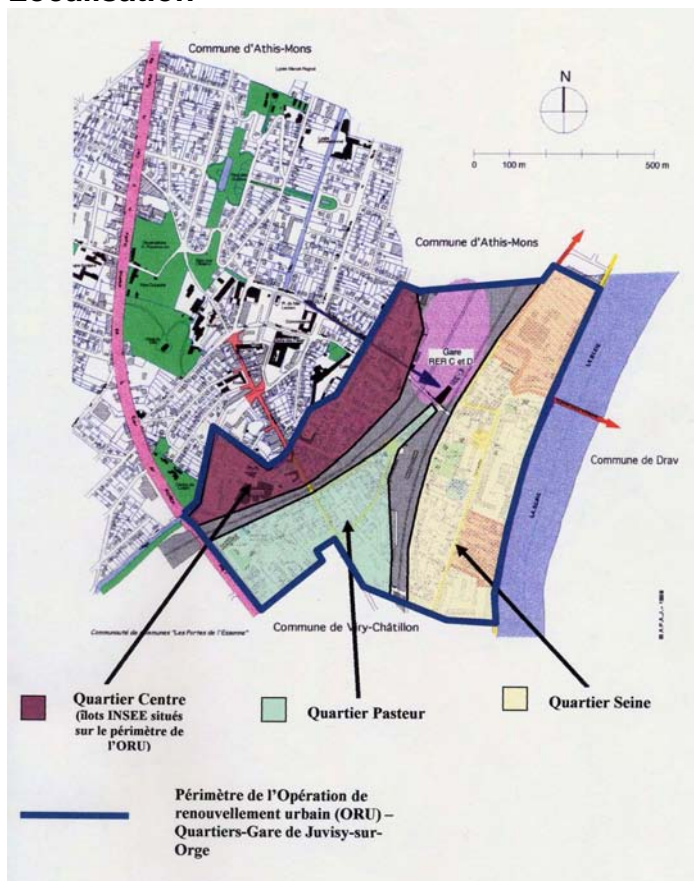
### Échéancier

ZAC des Sorbiers : 2006-2010

ZAC Clause Bois Badeau : 2007 - 2020

<b>Collectivité</b> Communauté de communes « Les Portes de l'Essonne »	<b>Ville</b> <b>Quartier</b>	<b>Juvisy / Athis-Mons</b> <b>Quartiers-Gare et Val d'Athis</b>
<b>Aménageur</b> multiples	<b>Gare</b> <b>Ligne</b>	Juvisy RER C et D, tramway

## Localisation



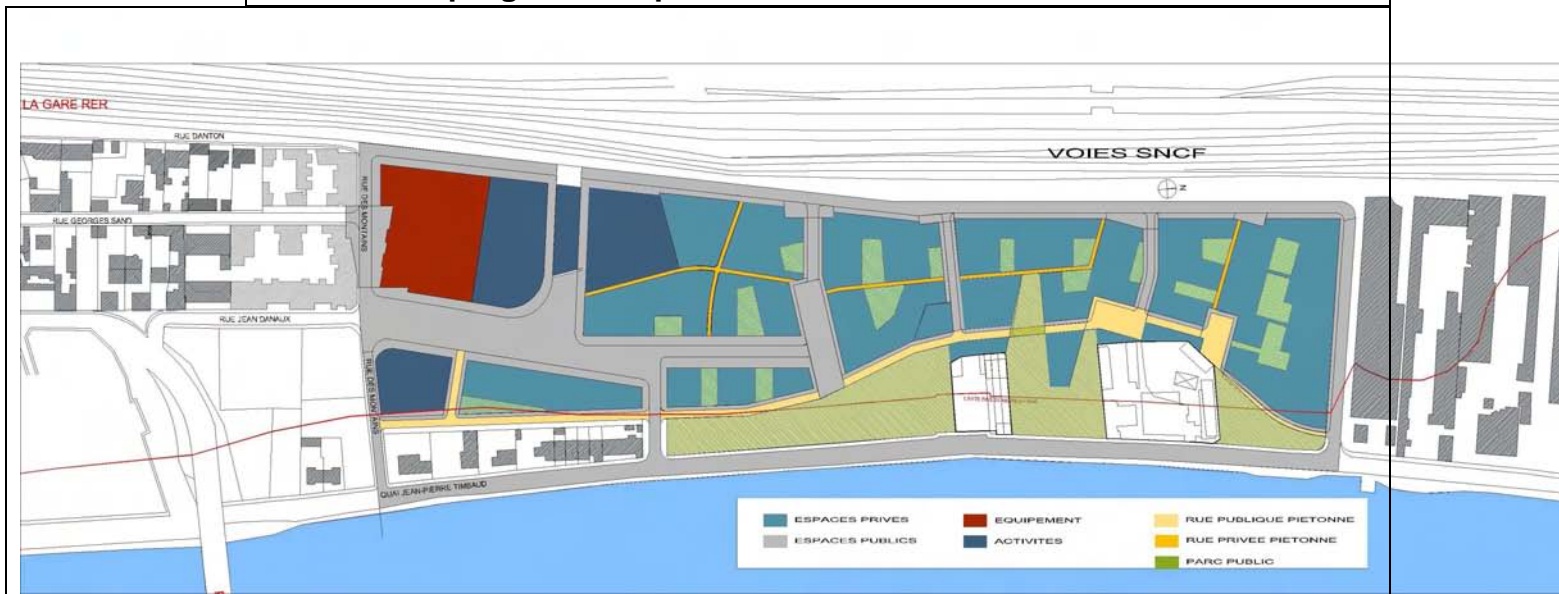
## Présentation du projet / problématiques et enjeux

Les « Quartiers Gare », dans le centre ancien de Juvisy-sur-Orge, sont classés en ORU. Le Val d'Athis-Mons prolonge le secteur Centre-mairie entre le faisceau ferré et l'Orge. Il est hors ORU mais appartient à la même entité urbaine, qui est au cœur de la restructuration du pôle multimodal avec l'arrivée en gare du tramway Villejuif-Athis-Mons-Juvisy. Dans le secteur « Seine », ZAC sur des friches industrielles sur Juvisy et Athis-Mons : ZAC communale Montessuy à Juvisy, ZAC communautaires Bords de Seine-amont sur Juvisy et Bords de Seine-aval » sur Athis-Mons sur 8 ha en friches autour d'un projet urbain global. Le site est contraint : pollution des sols, PPRI Seine.

### Double problématique :

- requalifier l'habitat ancien (OPAH RU ?),
- contenir le risque d'exclusion des populations les plus fragiles, voire modestes (secteur Pasteur), par une maîtrise des risques d'inflation immobilière et foncière liés aux opérations de requalification de l'habitat et de la gare.

## Plan-masse programmatique



Plan-masse indicatif du projet urbain des Bords de Seine sur Juvisy et Athis-Mons

### Programme

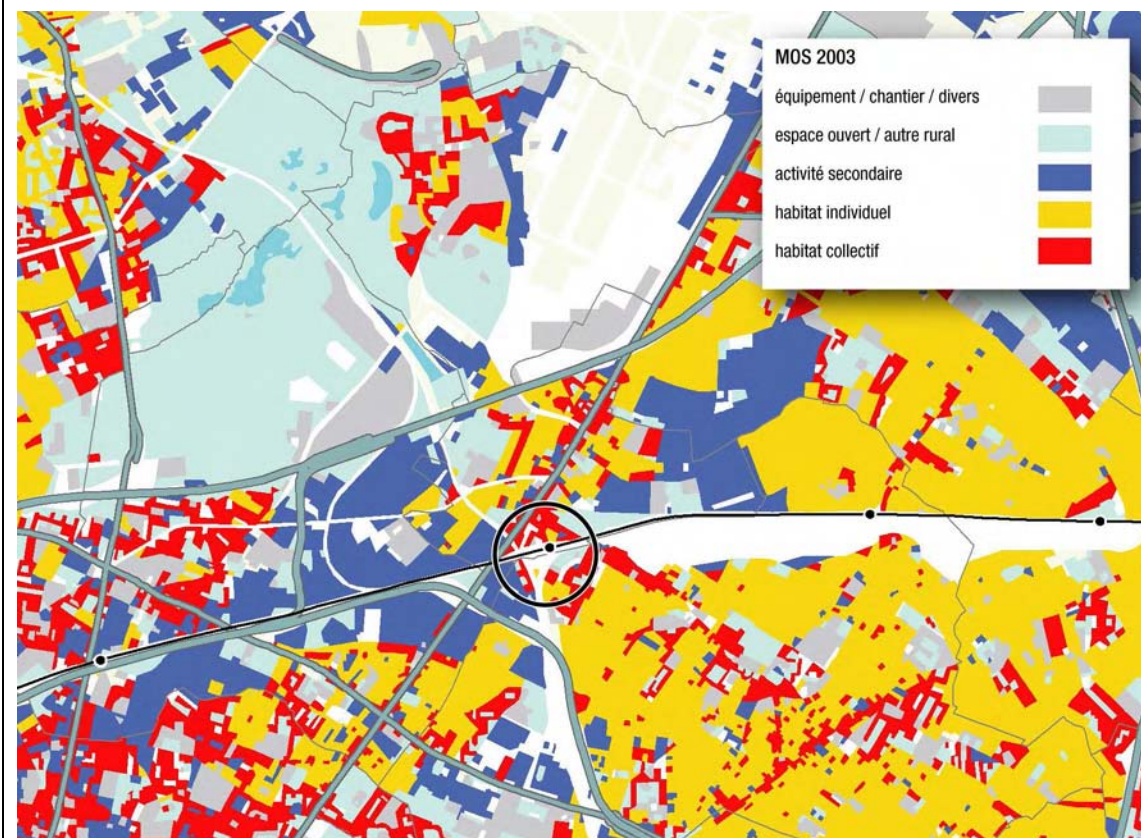
- ZAC communale « Montessuy » à Juvisy : 263 nouveaux logements dont 20% de locatifs sociaux (aménageur NEXITY) adossés à un petit parc paysager de 4 000 m<sup>2</sup> s'ouvrant sur la Seine ;
- ZAC communautaires « Bords de Seine Amont » sur Juvisy et « Bords de Seine Aval » sur Athis-Mons, situées au nord du pont franchissant la Seine et s'inscrivant sur 8 hectares de terrains en friche autour d'un projet urbain global  
550 à 600 logements dont environ 30% de locatifs sociaux, avec commerces et activités économiques, équipements publics et parc urbain de 8 à 9 000 m<sup>2</sup> en bord de Seine.

### Échéancier

ZAC communale Montessuy en cours à Juvisy  
Dossiers de création des deux ZAC Bords de Seine approuvés par le conseil communautaire en décembre 2006  
Consultation d'aménageurs en cours en 2007 pour les deux ZAC

<b>Collectivité</b> : Comm. de Communes Bourget – Drancy	<b>Ville</b> <b>le Bourget</b> <b>Quartier</b> <b>Gare Centre Ville</b>
<b>Urbaniste</b> SOREPA	<b>Gare</b> Le Bourget
<b>Aménageur</b> non désigné	<b>Ligne</b> RER B, Tangentielle Nord + ligne 7 ?

### Localisation :



### Présentation du projet / problématiques et enjeux :

- Située sur la ligne B du RER en cours d'amélioration (Projet RER B+)
- Augmentation forte du trafic voyageur avec en particulier le Parc des Exposition (PEX) du Bourget et le du Musée de l'Air et de l'Espace (MAE).
- Dessert de vastes zones d'activités ainsi que de grands équipements et infrastructures d'importance régionale.
- Constitution de l'un des principaux pôles d'échanges du territoire avec la mise en service à l'horizon 2013 de la Tangentielle Nord et le prolongement de la ligne 7 du métro jusqu'au MAE.
- 10 lignes de Bus et 400 places de parking, essentiellement sur voirie.
- Gare située à proximité immédiate du centre ville du Bourget. Le tissu urbain environnant est essentiellement composé de zone d'habitat individuel et collectif, et de zones d'activités sur deux axes importants : avenue de la Division Leclerc (RN2) et Jean Jaurès (RD30).
- Pas de continuité urbaine avec Drancy, sauf par un étroit passage souterrain

## Plan-masse programmatique :



### Pôle Gare Le Bourget - Drancy



#### Programme du Pôle Gare :

##### Améliorer l'offre de transports actuelle et future et restructurer le quartier :

- Prendre en compte les attentes en termes d'accessibilité, des quartiers avoisinants et du cadre de vie des habitants.
- Permettre au quartier de bénéficier de l'attractivité de la gare (développement des commerces notamment) et réduire les nuisances (circulation et stationnement)
- Intégrer les évolutions des projets d'aménagement présents dans sa zone d'influence et qui ont des horizons différents. Un nouveau centre de gravité sera donc créé autour de la gare RER B – Tangentielle, de la gare routière et de la future station de la ligne 7 prolongée.
- Réorganiser l'offre de transports pour optimiser et sécuriser les échanges entre les différents modes (train, bus, VP, 2 roues, piétons). La circulation devra être mieux gérée autour de la gare.

Le programme bâti sera affiné ultérieurement

#### Échéancier :

3 <sup>e</sup> trim. 07 :	Phase 1 : Validation des actions sur le Pôle Gare
4 <sup>e</sup> trim. 07 :	Phase 2 : Validation des propositions d'aménagement du Quartier de la Gare
Année 2008 :	Désignation Aménageur
2009 /2014 :	Travaux d'aménagement et de construction
Année 2014 :	Arrivée Tangentielle Nord



<b>Collectivité</b> Ville de Noisy-le-sec	<b>Ville</b> <b>Quartier</b>	<b>Noisy-le-sec</b> <b>quartier de la gare – centre ville</b>
<b>Aménageur</b> Ville, SNCF, RFF, RATP, etc.	<b>Gare</b> <b>Ligne</b> TgNord	Noisy-le-sec RER E, Tbanl, tramway T1,

## Localisation



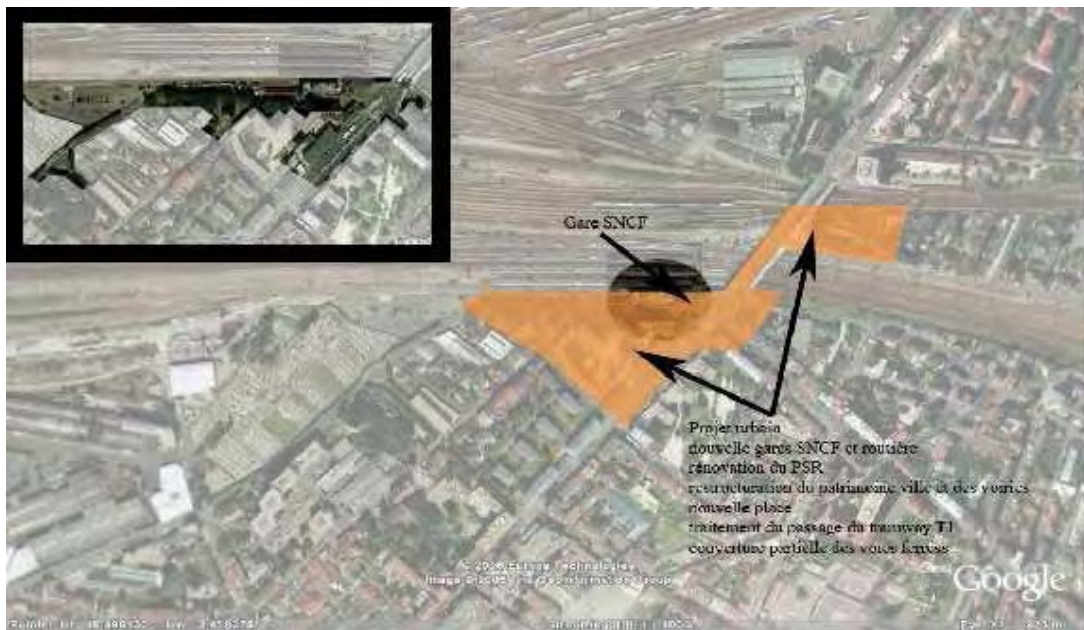
## Présentation du projet / problématiques et enjeux


Le pôle gare, au nord du centre-ville, constitue le trait d'union entre le nord et le sud de la ville. Inscrit au CPER 2000-06, le pôle d'échanges multimodal a vu son étude relancée début 2007, dans la perspective de l'arrivée de la tangentielle nord (il devrait être réalisé avant). Les aménagements à réaliser dépendent du choix définitif du tracé du prolongement du tramway T1.

Un aménagement est prévu autour du pôle gare, un projet de renouvellement urbain est établi plus au nord, au bout d'un nouvel axe nord-sud.

Le pôle multimodal est complexe et constitue un nœud ferroviaire important. Le manque de disponibilités foncières à proximité limite cependant l'ampleur des programmes urbains du quartier de la gare.

## Plan-masse programmatique



<p><b>Construction d'un pôle tertiaire</b> Les disponibilités foncières, la bonne desserte de ce site et les aménagements qualitatifs envisagés dans le cadre du prolongement du tramway sont autant d'arguments qui viennent conforter ce projet.</p> 	<p><b>Démolition du centre Gérard Philippe</b></p> <p>Construction d'une nouvelle gare et d'un parking en sous-sol en lieu et place de l'ancien PSR</p> <p>Réaménagement d'une place offrant une perspective sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'axe historique formé par la rue Jean Jaurès</li> <li>- la nouvelle façade urbaine ferroviaire qui marquera l'entrée du nouveau quartier via le prolongement du tramway</li> <li>- l'île du petit noisy</li> <li>- l'avenue Gallieni</li> <li>- la liaison territoire Ourcq/centre ville</li> </ul>
--	--

### Programme

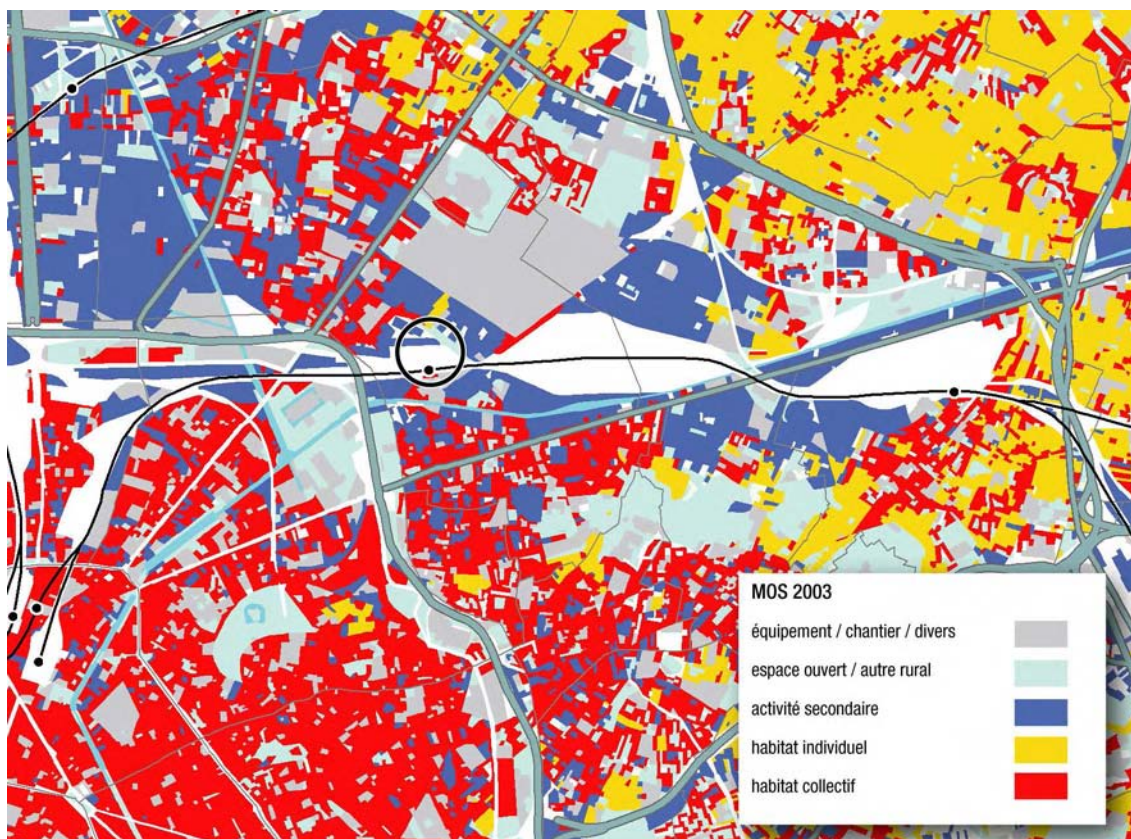
- Pôle d'échanges multimodal : espace tramway, gare routière, borne taxi, parking en sous-sol
- Environnement : mur anti-bruit, clôture et entretien des talus
- Projet urbain : place urbaine, couverture des voies côté île du Petit Noisy  
: restructuration de l'îlot Gérard Philipe, pôle tertiaire sur l'ancien parking

### Échéancier

relance des études du pôle gare au 3<sup>e</sup> trimestre 2007 (Noisy-le-sec, STIF, Région, Etat, SNCF, RFF, RATP)  
convention de financement RFF pour mur anti-bruit en 2007

<b>Collectivité</b> Ville de Pantin	<b>Ville</b> Pantin (93) <b>Quartier</b> gare Eole – hôtel de ville
<b>Aménageur</b> pas encore désigné	<b>Gare</b> Pantin <b>Ligne</b> RER E

### Localisation



### Présentation du projet / problématiques et enjeux

À 150 m de Paris, visibles depuis le boulevard périphérique, des terrains ferroviaires (30 hectares dont 20 ha propriété de RFF / SNCF et 10 ha privés) au droit de la gare de Pantin RER E (8 mn de Haussmann-St-Lazare) et à proximité immédiate des Grands Moulins. Un pôle d'échange à structurer à partir de la gare RER E de Pantin, intégrant tramway T3 et bus (dont mobilien 170).

**À l'échelle métropolitaine et régionale**, il s'agit, avec l'articulation programmatique et financière de grands projets d'aménagement et de transport, de mobiliser une réserve foncière du cœur d'agglomération pour construire de nouveaux logements, de rééquilibrer l'offre tertiaire à l'est de Paris, d'améliorer la desserte de l'Est francilien (interconnexion T3 / RER E) et de renforcer le maillage en espace vert à l'est du cœur d'agglomération francilien.

**À l'échelle urbaine locale**, l'objectif est de conforter la nouvelle centralité de Pantin entre métro Hoche et RER E en reliant les Quatre-Chemins (Pantin / Aubervilliers) à la mairie de Pantin, de prolonger le pôle tertiaire amorcé par la réhabilitation des Grands Moulins de Pantin, d'offrir un grand espace vert urbain à l'un des quartiers les plus denses aux portes de Paris, de répondre aux besoins d'équipements de proximité : écoles, collège, piscine, etc...

## Plan-masse programmatique



### Programme

Premières orientations de programme issues de l'étude AREP de 2004, à préciser et compléter au regard des contraintes du site et de la faisabilité économique :

- au moins 500 logements dont 30% de logements sociaux
- de 60 à 80 000 m<sup>2</sup> de bureaux et activités
- un grand parc urbain et une voie de contournement du centre-ville

Par ailleurs, selon les nécessités, programmes d'équipements, écoles, collège, piscine.

### Échéancier

signature d'une convention Ville de Pantin – EPF Ile-de-France

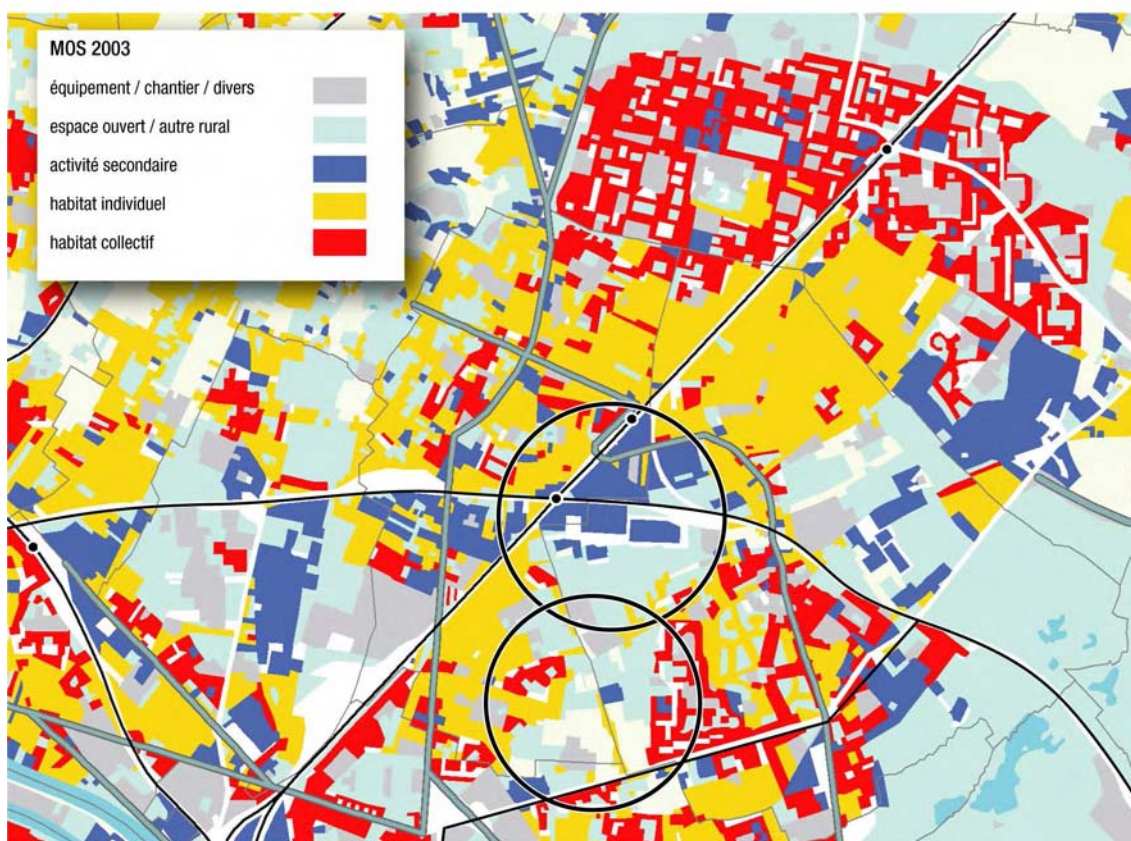
2007 : signature d'un protocole partenarial avec l'Etat, RFF, SNCF, RIF, CG93, STIF et Ville de Pantin pour la réalisation des études préalables d'aménagement.

2007-08 : identification des contraintes (+ chiffrage de la reconstitution), programmation

2008-2010 : élaboration d'un projet urbain, projet de restructuration du pôle d'échanges, finalisation des négociations financières avec RFF et SNCF.

<b>Collectivité</b> Plaine Commune	<b>Ville</b> <b>Quartier</b>	<b>Stains/Pierrefitte/St-Denis</b> <b>les Tartres</b>
<b>Aménageur</b> Non désigné	<b>Gare</b> <b>Ligne</b>	Pierrefitte-Stains + St-Denis univ. RER D + TgN, ligne 13

### Localisation



### Présentation du projet / problématiques et enjeux

40 ha de friches maraîchères et industrielles, jardins familiaux, zones d'activités en ZFU au nord, université Paris 8 (24 000 étudiants) et projet des archives nationales au sud. Site contigu à des secteurs pavillonnaires et aux quartiers d'habitat social (en ANRU) du Clos St Lazare (2186 logements) et de la cité jardin sur Stains (1650 logements). Partie centrale sous PEB du Bourget et ligne à haute tension, inconstructible pour du logement.

Problématique de grand site mutable, contrasté et sans structure, à fortes contraintes, peu lisible dans le marché métropolitain, étiré entre 2 gares et appréhendé par morceaux.

Les **enjeux**, à ce stade de l'étude (marché de définition), sont :

- développer un pôle d'échange entre la gare RER et la future gare tangentielle
- susciter l'attractivité du secteur par un pôle de développement (repéré au SCOT) rééquilibrant nord et sud de Plaine Commune
- créer un quartier de couture et de liaison entre les quartiers environnants

Les **choix de principe** :

- réaliser un pôle d'équipements autour de Paris 8 au sud, valoriser la qualité environnementale et paysagère des lieux
- près de la gare, valoriser l'activité économique utile en proche couronne (locaux pour PMI-PME, emplois correspondant aux populations), les logements étant en second rang

## Plan-masse programmatique



le pôle d'échanges nord

la zone des Tartres



Le pôle gare

Le vallon du Bois Moussay

Le quartier des terrasses

Les esplanades du Clos

Les tertres

Le bois des archives

Le quartier des canaux

Le canal Stalingrad

Le pôle Archives / Université

### Programme

étude de définition en cours : quartier mixte habitat / activités / espaces verts / équipements

### Échéancier

2003 : étude pôle gare

2007 : étude de définition, étude gare TGV

<b>Collectivité</b> ville de Fontenay-sous-Bois	<b>Ville</b> Fontenay-sous-Bois <b>Quartier</b> Jean Zay/Alouettes (Péripôle-Périgare)
<b>Aménageur</b> AXA / Meunier promotion	<b>Gare</b> Val de Fontenay <b>Ligne</b> RER A et E, TVM

## Localisation



## Présentation du projet / problématiques et enjeux

**Enjeux urbains liés à l'aménagement du pôle gare** : création d'une gare routière, aménagement de la perspective de l'avenue sur la gare, intégration de la gare Tram au pôle RER

**Accessibilité du site** : révision du plan des circulations piétonnes du secteur avec priorité à l'amélioration des accès piétonniers au RER, aménagement de la desserte TC des quartiers riverains au pôle gare, amélioration de la desserte viaire (réduction de l'emprise des échangeurs et aménagement de la N 186 en boulevard urbain), meilleure capacité d'accueil des voyageurs (gare sous-dimensionnée)

**Projet de restructuration du quartier Périgare - Péripôle** : restructurer le secteur à l'est des voies ferrées des RER A et B et de la A86 (locaux d'activités, bureaux, entrepôts), afin de créer un véritable pôle de développement économique tertiaire. Construire des bureaux en négociation avec le propriétaire foncier et raccrocher efficacement ce quartier par des liaisons piétonnes au pôle TC et par des liaisons viaires repensées. Aménagement non figé, à déterminer avec le propriétaire foncier (une banque), prévoir le relogement des entreprises actuelles.

**Aménagement concerté intercommunal** du quartier aux limites de Fontenay/Rosny/Montreuil, prenant en compte la ZAE de la Garenne sur Rosny et l'implantation d'un équipement d'envergure régionale de type salle des spectacles (démarche de projet urbain).

## Plan-masse programmatique

### PROJETS DE FONTENAY - Renforcement du pôle tertiaire et aménagement de la gare intermodale

-  Secteur de projet au futur PLU
-  Projet logement : 25 000 m<sup>2</sup> Shon
-  Projet bureaux : 300 000 m<sup>2</sup> de SHON
-  Projet d'un équipement d'envergure
-  Projet d'implantation d'activités mixtes : commerces, loisirs
-  Requalification économique  
Développement d'un pôle tertiaire régional
-  Restructuration pôle intermodal :  
-- Aménagement de la gare routière  
- Amélioration des accès et des franchissements piétons
-  Projet de restructuration de carrefour



## Programme

Aménagement d'espaces publics : réaménagement de la gare routière à l'est, aménagement de l'accès est et des accès routiers à la zone, création d'une nouvelle entrée au nord, intégration de l'arrivée du T1 et du TVM, transformation de la N 186 en boulevard urbain, aménagement de ronds-points, de circulations douces et accès piétonniers transversaux, plan vélo à coordonner avec les schémas de circulations douces des communes limitrophes.

Périgare : création de 70 000 m<sup>2</sup> de bureaux, soit un total de 150 000 m<sup>2</sup> et 700 nouveaux emplois (plus de 200 000 m<sup>2</sup> à l'ouest de l'A86)

Transformation de la zone d'entrepôts Pérépôle : création de 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 25 000 m<sup>2</sup> de logements, plus des commerces et activités de loisirs

Logements : négociation avec le 1% patronal des entreprises locales

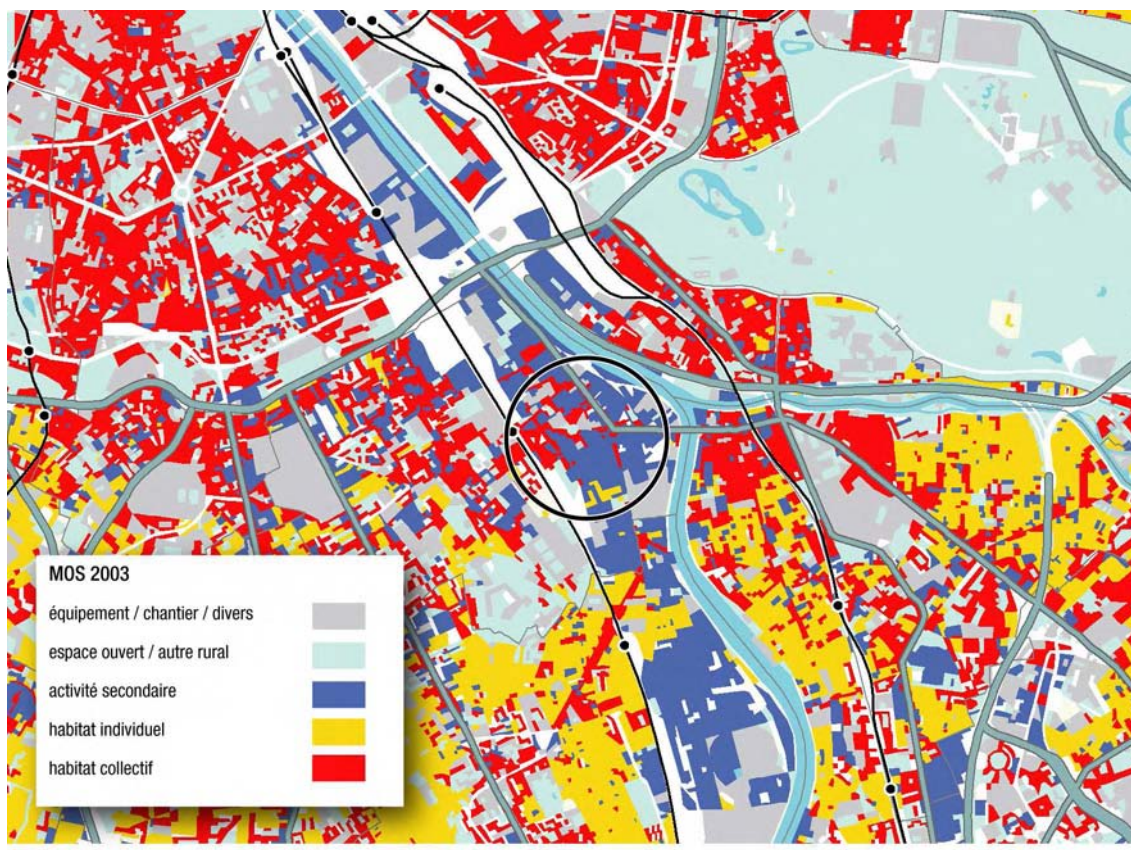
## Échéancier

- travaux du pôle gare : juillet 2007 / début 2008.
- construction d'un immeuble de bureaux (Société générale / Meunier), en cours
- négociation avec le propriétaire foncier, en cours
- PLU : début de l'enquête publique en juin 2007



<b>Collectivité</b> Ville d'Ivry	<b>Ville</b> <b>Quartier</b>	<b>Ivry-sur-Seine</b> <b>Centre Ville / Ivry-Port</b>
<b>Aménageur</b> SADEV 94	<b>Gare</b> <b>Ligne</b>	Ivry-sur-Seine RER C

### Localisation



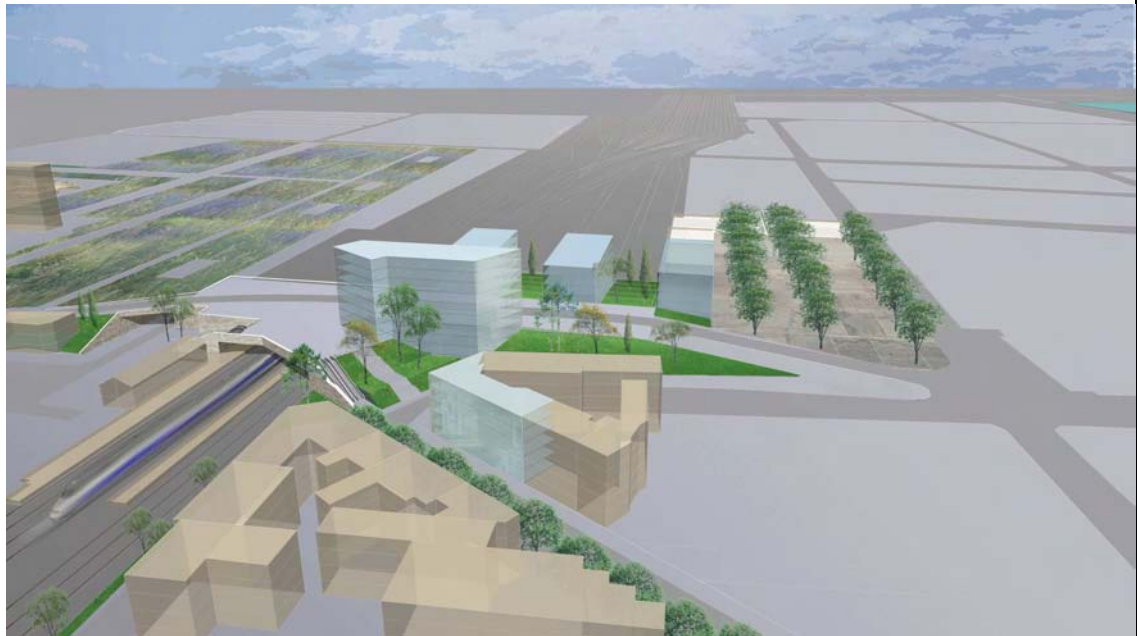
### Présentation du projet / problématiques et enjeux

La gare du RER C (première au sortir de Paris) est restée inchangée depuis le XIXe, elle est peu accessible, au pied d'un pont, trop petite. Par ailleurs, les fréquences sont insuffisantes. Le comité de pôle prévoit un ré-aménagement (accès routier et piéton, meilleure visibilité, accès aux quais et services). Le pont sur le faisceau vient d'être restructuré. L'amélioration des fréquences du RER C est prévue au SDRIF est inscrit dans le protocole d'accord avec l'EPA Orly-Rungis Seine-Amont (Avenir-Gambetta est un des sites opérationnels de l'OIN). La gare est côté centre-ville (58% des usagers en viennent), à l'interface avec Ivry-port et le grand projet Avenir-Gambetta, qui couvre tout le secteur de la gare RER à la Seine sur plus de 120 hectares à restructurer et reste mal desservi. Le PLU de 2004 stipule une densification autour des gares métro et RER et y a abaissé les normes de stationnement pour le tertiaire dans un rayon de 400 m.

Le schéma de référence Avenir-Gambetta de 2004 propose une densification sur les terrains SERNAM en lisière du faisceau ferré, un belvédère de la gare sur le boulevard Brandebourg, axe urbain majeur.

## Plan-masse programmatique

Traitement du débouché de l'axe Brandebourg / Colonel Fabien sur la gare  
Densification du secteur de la gare  
(planches extraites du schéma de référence Avenir-Gambetta, étude Fortier 2004)



### Programme

Quartier mixte, logements, bureaux, équipements sur un secteur de 4 hectares  
Programme pouvant aller jusqu'à 80 000 m<sup>2</sup> SHON (non arrêté, soumis à évolution)

### Échéancier

Schéma de référence à la suite d'une étude de définition en 2004  
Projet de territoire sur Seine-amont en 2006  
Convention d'aménagement signée avec la SADEV en 2007, études opérationnelles en 2007  
Étude d'un schéma de développement 2007-2008

<b>Collectivité</b> Rungis	<b>Ville</b> <b>Quartier</b>	<b>Rungis</b> <b>Silic / Cœur d'Orly</b>
<b>Aménageur</b> aucun	<b>Gare</b> <b>Ligne</b>	Rungis la Fraternelle RER C / tramway en projet

### Localisation



### présentation du projet / problématiques et enjeux

Une future gare d'interconnexion entre la ZA de la SILIC, en pleine évolution, et l'aéroport d'Orly, avec le site d'Orly-tech en bordure du projet tertiaire Cœur d'Orly porté par ADP sur ses terrains (avec une éventuelle gare TGV). Un site à forte mutabilité, sans projet spécifique ni gouvernance à ce jour autour de la gare RER, connectée au futur tramway Villejuif / Juvisy. Un concours en 2006 a fait émerger un schéma d'intention sur le Cœur d'Orly, qui prévoit notamment des « pôles de centralité secondaires » sur le RER.

Ce site est un pôle régional en devenir, qui intéresse aussi bien le Val-de-Marne que l'Essonne. Il est situé sur la seule commune de Rungis, mais fait partie des sites majeurs de l'OIN Orly-Rungis / Seine-Amont.

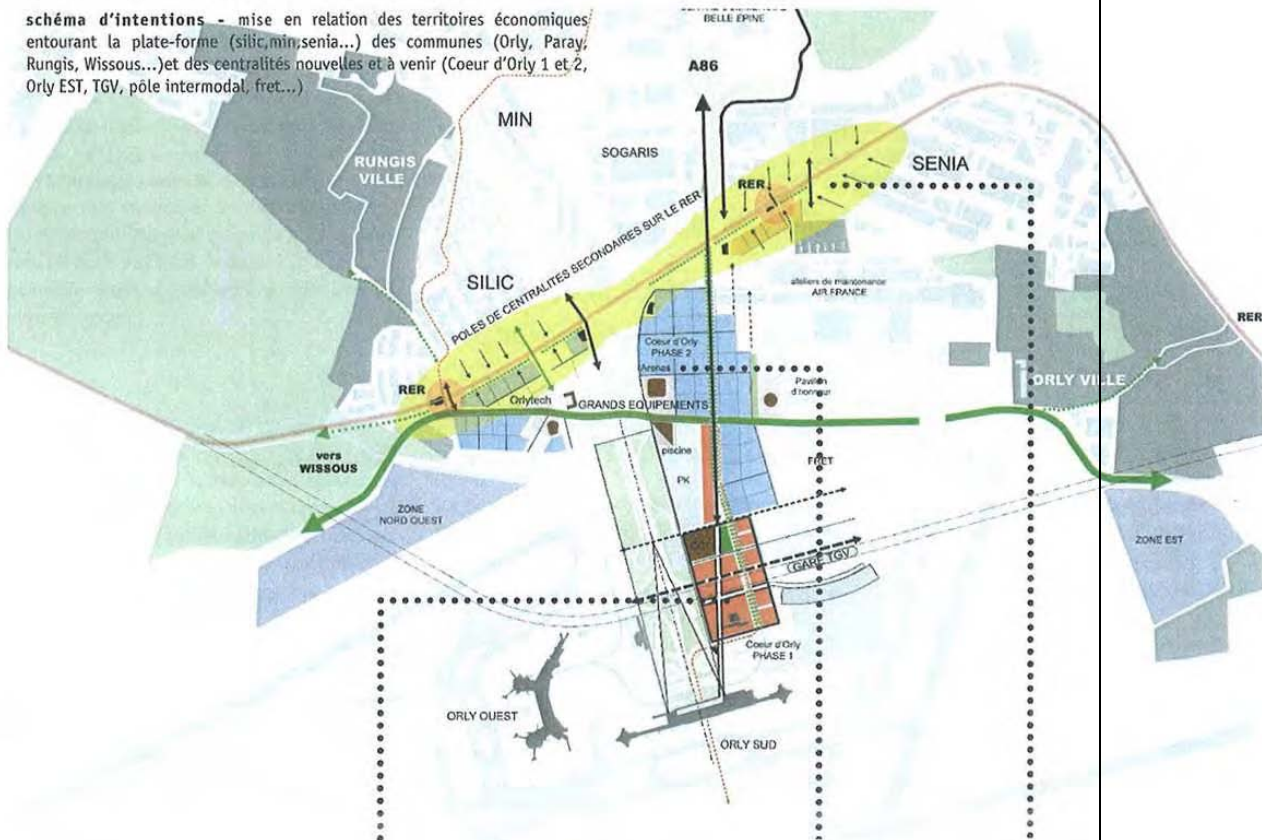
Une question forte est la gouvernance pour définir et conduire un projet à la hauteur des enjeux régionaux, auquel puissent prendre part les acteurs locaux (les collectivités, réunies en syndicat mixte, les acteurs économiques réunis dans l'ADOR).

## Plan-masse programmatique

Schéma d'intentions pour Cœur d'Orly / ADP tiré de Traits Urbains n°13, mars 2007

Au-delà du développement aéroportuaire, un futur morceau de ville.

**schéma d'intentions** - mise en relation des territoires économiques entourant la plate-forme (silic, min, senia...) des communes (Orly, Paray, Rungis, Wissous...) et des centralités nouvelles et à venir (Cœur d'Orly 1 et 2, Orly EST, TGV, pôle intermodal, fret...)



### Programme

- Sur les 100 hectares d'ADP pour le Cœur d'Orly, projet d'un million de m<sup>2</sup> de SHON (centre de congrès, bureaux, commerces, hôtels, gare TGV, etc.)
- Sur la SILIC, projet de doublement des surfaces de bureaux du quartier de l'Europe (350 000 m<sup>2</sup> supplémentaires d'ici 2015) par densification – pas de terrains libres –, avec des emplois passant de 11000 à 35000.

Pas d'indication de programme sur le quartier de la gare à ce stade.

### Échéancier

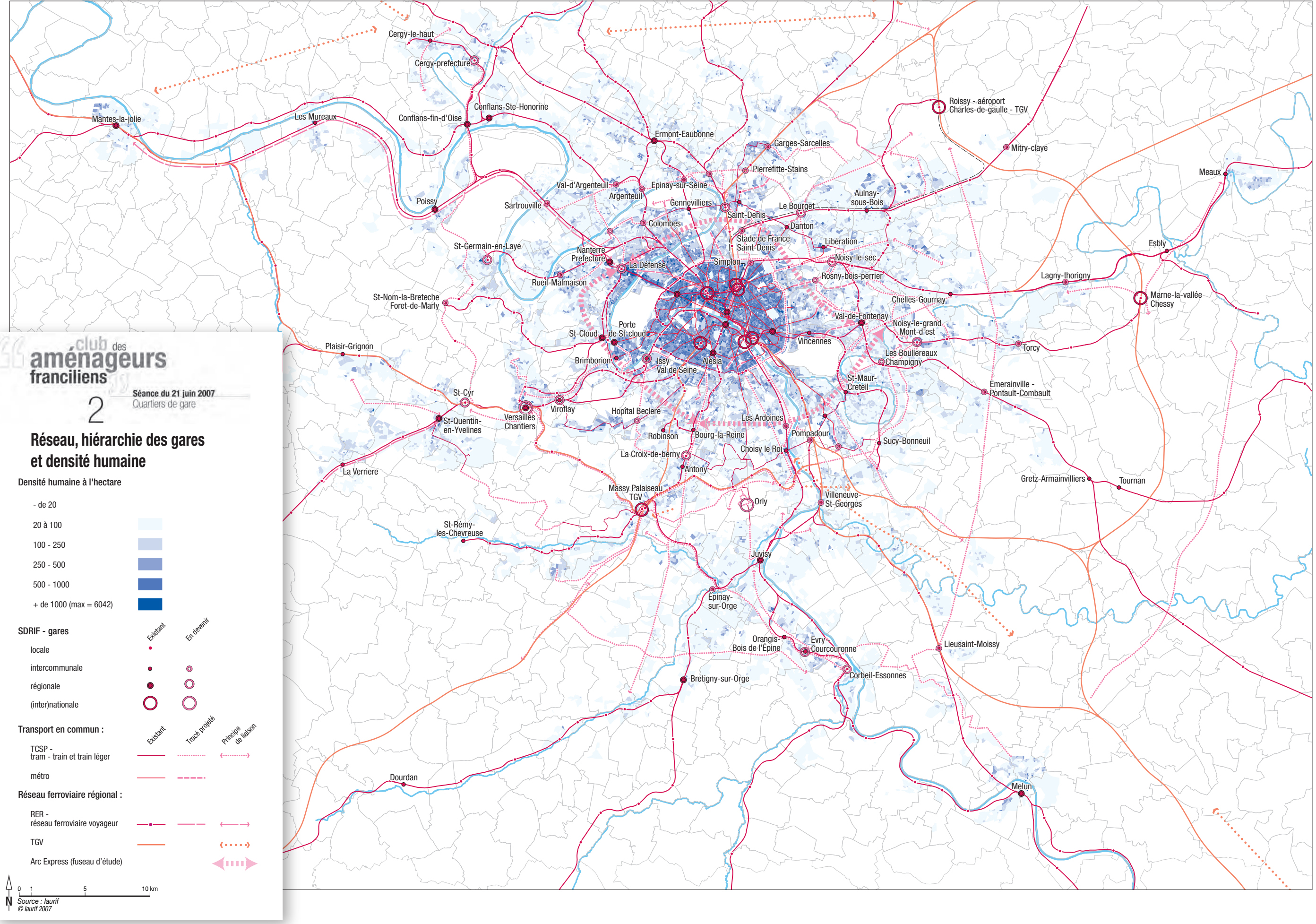
Concours d'urbanisme sur le Cœur d'Orly jugé en novembre 2006 par ADP. Projet en 2 phases.

Densification / restructuration du parc tertiaire de la SILIC en 15 ans

Pas de dispositif de projet sur le quartier de la gare Rungis La Fraternelle à ce jour.

# “ Annexe 4 : les cartes régionales ”

1. Réseau, hiérarchie des gares et densité humaine
2. Les gares et les extrêmes du rapport densité humaine / desserte
3. Grandes emprises mutables autour des gares
4. Projets d'aménagement et quartiers de gare
5. Projets de quartiers de gare et intercommunalité
6. Hiérarchie des gares et zones de densification du SDRIF
7. Hiérarchie des gares et projets présentés pour la séance du 21 juin 2007



**club des aménageurs franciliens**

Séance du 21 juin 2007  
Quartiers de gare

## 2 Réseau, hiérarchie des gares et densité humaine

Densité humaine à l'hectare

- de 20
- 20 à 100
- 100 - 250
- 250 - 500
- 500 - 1000
- + de 1000 (max = 6042)

SDRIF - gares

- locale
- intercommunale
- régionale
- (internationale)

Transport en commun :

- TCS - tram - train et train léger
- métro

Réseau ferroviaire régional :

- RER - réseau ferroviaire voyageur
- TGV
- Arc Express (fuseau d'étude)

0 1 5 10 km  
Source : Insee  
© Insee 2007

