

Newsletter #16 – Séminaire mensuel Sciences Po – Société du Grand Paris « Grand Paris, Grand Londres et New York City »

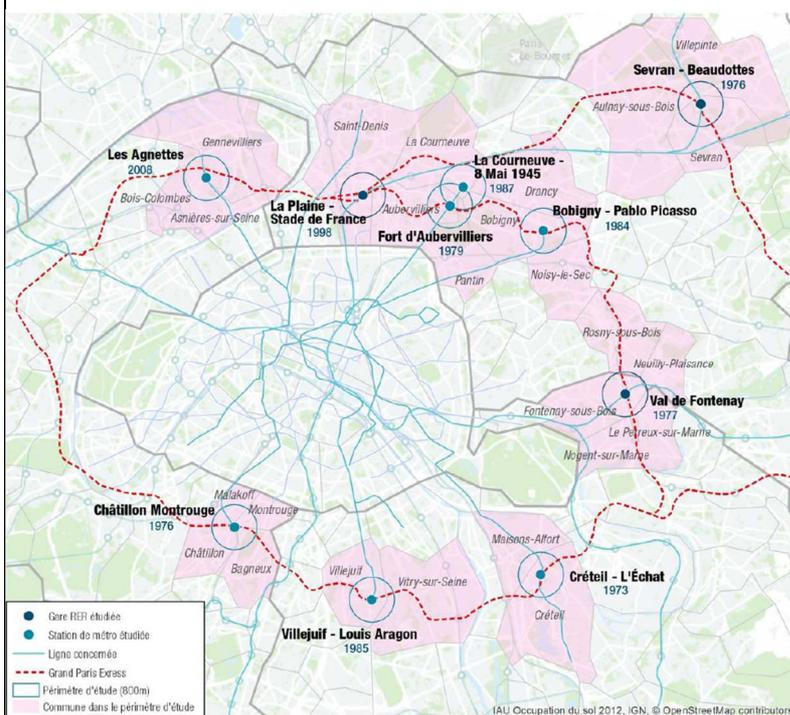
Dans le cadre de leur partenariat pluriannuel, l'École Urbaine de Sciences Po, le Centre d'études européennes et la Société du Grand Paris sont heureux de vous adresser cette seizième newsletter pour rendre compte de nos activités !

La dix-septième séance du séminaire a eu lieu le 27 mars 2019 de 17h à 19h à Sciences Po. **Martin Omhovère (Directeur du département Habitat et Société - IAU Ile-de-France)** a présenté les résultats d'une étude menée en partenariat avec la Société du Grand Paris sur « **L'articulation ville et transport dans les quartiers de gare. 40 d'aménagement aux abords des gares** » devant une audience composée de chercheur.e.s du programme *Cities are back in town*, d'étudiant.e.s et de professionnel.le.s du transport et de l'aménagement francilien.

Le diaporama de sa présentation est disponible sur demande adressée à Edouard Dequeker, doctorant au Centre de Sociologie des Organisations :
edouard.dequeker@sciencespo.fr

Partant du constat que la thématique du rôle des grandes infrastructures de transports et des gares dans la transformation de l'environnement urbain est à la fois très répandue mais peu étayée de manière rétrospective, l'IAU Ile-de-France a réalisé en partenariat avec la SGP un travail historique sur la trajectoire de certains quartiers de gare ayant connu l'arrivée d'une nouvelle infrastructure de transports. Martin Omhovère nous a présenté la méthode et les grands enseignements de cette étude au travers de certaines des études de cas effectuées. Le rapport issu de cette étude est disponible depuis décembre 2018 sur le site de l'IAU Ile-de-France [au lien suivant](#).

Présentation de la démarche d'ensemble



Après avoir rappelé les grandes caractéristiques du projet du Grand Paris Express (68 gares, 200 kilomètres de gares, doublement du réseau actuel) Martin Omhovère a insisté sur la nécessité de dépasser un rapport idéalisé aux effets mécaniques des infrastructures de transport sur le développement urbain. Il a donc justifié de l'intérêt de se plonger dans une analyse historique des effets de projets précédents sur les territoires desservis, afin d'interroger leur contribution au développement de ces derniers et de mettre en évidence les conditions dans lesquelles ce développement a pu dans certains cas se produire.

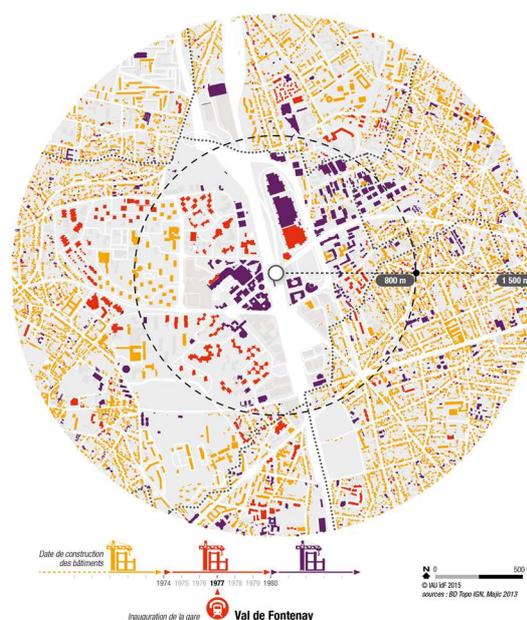
L'étude d'ensemble a consisté en dix études de cas correspondant à des stations inaugurées entre 1973 et 2008 (*voir carte ci-dessus*). Ces études reflètent chacune la diversité des cas abordées en particulier en matière d'urbanisation : lors de l'ouverture des gares et stations de métro, certains quartiers étaient anciennement urbanisés (Châtillon, Fort d'Aubervilliers, Villejuif Louis Aragon, Les Agnettes), récemment urbanisés (Bobigny, La Courneuve / Les Courtilières) ou en cours d'urbanisation (Créteil, Sevran, Val-de-Fontenay ou encore la Plaine Saint-Denis). Ces différents cas illustrent également la diversité des jeux d'acteurs en question (relations entre maires et grands porteurs de projets et autorités organisatrices) et du positionnement des stations dans leur environnement communal (situations stratégiques / centrales / de frange et périphériques). Dans chacune de ces études de cas la méthode d'analyse a été à la fois quantitative (production de logements dans le temps et mutations des espaces urbains) et qualitative (entretiens retraçant l'histoire urbaine locale, les jeux d'acteurs et les leviers politiques et opérationnels alors mobilisés pour l'aménagement).

Les études de cas

Martin Omhovère a ensuite présenté quelques-unes des dix études de cas reflétant trois grandes configurations possibles : lorsque les nouvelles infrastructures sont des composantes intégrantes de projets d'aménagement plus larges (1), lorsque la nouvelle desserte est porteuse de nouveaux projets (2) et enfin lorsque l'amélioration de l'accessibilité dynamise le développement urbain dans son ensemble (3).

(1) Des infrastructures partie intégrantes d'un projet urbain : les cas de Val-de-Fontenay et Sevran-Beaudottes

L'intervenant nous a d'abord présenté le cas de Val-de-Fontenay bénéficiant en 1977 de l'arrivée du RER A (*voir plan à droite*). Après avoir rappelé l'historique des schémas de planification et des projets d'aménagement sur ce territoire jusqu'à la création d'une Zone à Urbaniser en Priorité (ZUP), il a montré l'efficacité d'ensemble du dispositif : production de 4 000 logements aux abords de la gare entre les années 1960 et 1980, nombreux équipements mais aussi développement tertiaire à partir de l'ouverture de la gare. Il a notamment insisté sur le caractère exemplaire de ce cas en termes d'accompagnement par une politique foncière et par des outils d'urbanisme opérationnel : une ZUP portée alors par l'Etat via la Société d'Aménagement et d'Equipement de la Région Parisienne (SAERP). Mais il a également complété cette analyse par une présentation fine des jeux d'acteurs locaux pour montrer de quelle façon le projet d'aménagement de ce quartier depuis les années 1960 a fait l'objet d'oppositions et d'évolutions au gré des alternances politiques, ce qui a permis que le projet de transport participe à une nouvelle révision de programmation vers plus de mixité fonctionnelle.



En insistant sur le rôle de ces jeux de gouvernance il a du même coup présenté le contre-exemple de Sevran-Beaudottes où le projet porté par l'Etat dans les années 1960 n'a pas fait l'objet d'une réappropriation locale. Une ZUP y avait également été créée en 1964 sur 460 ha avec un objectif de construction de 18 000 logements sur les communes d'Aulnay, de Villepinte et de Sevran, le tout porté par la Société d'Aménagement Economique et Social (SAES). Mais il a montré de quelle manière des alternances municipales et des réorientations de leurs stratégies d'aménagement respectives ont amené à un déficit de coordination et contribué à produire une trame viaire très lâche ainsi que des équipements créant de nouvelles coupures urbaines. Ainsi pour une infrastructure comparable (RER) des dynamiques locales plus éclatées et des jeux d'alternance ont abouti à une configuration radicalement différente où la nouvelle gare apparaît moins bien intégrée à un environnement et à des projets locaux plus larges.

(2) Une accessibilité à l'origine de nouveaux projets : le cas de Chatillon-Montrouge

Martin Omhovère a ensuite présenté le cas de Chatillon-Montrouge où l'arrivée d'une nouvelle ligne de métro en 1976 (ligne 13) ne s'est d'abord pas traduit par un fort développement (faible construction de logements en particulier). En effet la configuration particulière à la confluence de quatre communes (*voir photo et carte ci-dessous*), lesquelles ont longtemps porté un regard radicalement différent en matière de développement urbain de leur territoire.

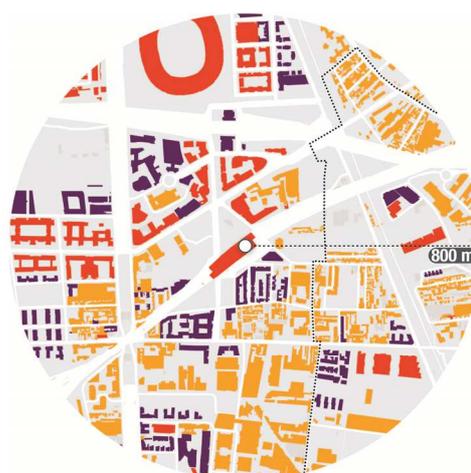


Par exemple, alors que Montrouge a toujours privilégié l'aménagement de son cœur de ville et pratiqué une politique contraignante en matière de droit des sols, Chatillon y a vu à partir des années 1980 un secteur stratégique en matière de reconquête de terrains gelés pour l'A10 (projet entre temps abandonné en 1976) et de reconversion urbaine. La création de la ZAC Maison Blanche en 1990 portée par la Société d'Economie Mixte (SEM) municipale donne une nouvelle impulsion au développement urbain de Chatillon dans ce secteur proche de la gare, qui produit des effets visibles surtout dans les années 2000. Depuis 1980 ce sont 50 ha qui ont été reconvertis : essentiellement des espaces d'activités, de stockage et des espaces ouverts qui ont muté, pour moitié vers de l'habitat mais aussi d'autres usages (tertiarisation des emprises industrielles). Ce cas montre à l'inverse une configuration où la gare n'a pas en elle-même produit un développement urbain mais où des configurations locales (facteurs politiques, présence d'ingénierie et de moyens financiers, structuration d'une demande immobilière sur le temps long) ont permis d'utiliser le levier d'une gare existante pour un redéveloppement urbain postérieur.

(3) Un effet catalyseur pour le développement urbain ? Les cas de La Plaine – Stade de France, Villejuin-Louis Aragon et La Courneuve – 4 Routes

Enfin Martin Omhovère a présenté différents cas où l'infrastructure de transport et le développement urbain ont pu apparaître relativement concomitants, mais où en fait les choses sont à chaque fois plus complexes en matière de lien causal. Tout d'abord le cas emblématique de la Plaine Saint-Denis où des réflexions en matière de redéveloppement étaient à l'œuvre depuis les années 1980 (par les communes de Saint-Denis et Aubervilliers) et 1990 (SEM Plaine Développement, GIE Hippodamos 1993) mais où l'organisation du Mondial 98 a véritablement changé la donne pour le territoire en permettant le financement aménagements connexes au Stade de France, notamment la couverture de l'A1 et la réalisation d'une passerelle au-dessus du Canal Saint-Denis, et nécessitant le renforcement de la desserte en transports lourds (ouverture de la gare de RER B La Plaine – Stade de France en 1998). L'héritage de la coupe aura aussi permis de changer l'image du territoire et servi de catalyseur au développement du territoire (arrivée de grandes entreprises, développement du parc tertiaire, etc.).

La Plaine Saint-Denis et le Stade de France



Date de construction
des bâtiments



Inauguration de la gare  La Plaine - Stade de France

N 0 200 m

© IAU tdf 2015 sources : BD Topo IGN, Majic 2013

Ensuite le cas de Villejuif-Louis Aragon où la station Louis-Aragon (ligne 7) inaugurée en 1985 est venue se greffer sur un tissu urbain déjà existant (*voir carte à droite*). Le secteur ayant connu une urbanisation rapide dès les années 1950 et 1960 le prolongement de la ligne de métro relevait ici d'une nécessité de rattrapage de cette urbanisation. Le constat effectué par Martin Omhovère est celui d'une dynamique plus limitée quoique non négligeable surtout à partir des années 2000 : 14% du terrain étudié ayant muté depuis 1982, dont deux tiers en urbanisation d'espaces ouverts et un tiers en recyclage, et 2 200 logements construits dont 10% en habitat individuel. Ce cas relève selon lui d'une configuration où la desserte constitue un « potentiel » d'attractivité qui se concrétise sur le temps long car dépendant d'autres facteurs notamment l'apparition d'une demande résidentielle et/ou d'activités en lien avec l'évolution et la dynamique des marchés immobiliers.-



Date de construction
des bâtiments



Inauguration de la gare  Villejuif - Louis Aragon

N 0 200 m

© IAU tdf 2015 sources : BD Topo IGN, Majic 2013

Enfin Martin Omhovère a évoqué le cas de La Courneuve – 4 Routes qualifié de « contre-exemple ». Dans un contexte communal marqué par une dynamique démographique diffuse et une pression sur les équipements notamment scolaires, l'inauguration en 1987 de la station La Courneuve – 8 mai 1945 en 1987 et l'amélioration globale de l'accessibilité se sont traduites par une progression importante du logement indigne. Si les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ont tenté d'encadrer les extensions et constructions nouvelles ainsi que les divisions de maisons et d'appartements, au travers de hauteurs minimales des pièces sous comble, d'obligation de création de stationnements en cas de nouveaux logements, force est de constater de fortes disparités dans les effets observés.

Les grands enseignements : ancrer les projets dans leur territoire

Martin Omhovère a ainsi présenté les grands enseignements qu'il était possible de tirer de ce travail rétrospectif et typologique. Il a d'abord invité à considérer plusieurs échelles dans la réflexion d'ensemble et dans l'analyse de chaque cas. Tout d'abord l'insertion spatiale de l'infrastructure (faisceau ferré, objet gare). Ensuite le pôle gare (*voir photos ci-dessous*), pour

lequel l'intervenant a invité à concilier fonctionnalité et urbanité, à éviter l'étalement des fonctions et la mise à distance du quartier environnant (constituer des objets plus denses en faisant entrer « la ville » dans la station – galeries commerciales – et en camouflant les parkings) et à intégrer la gare « dans la ville » via notamment l'utilisation de l'espace public comme support de l'intermodalité. Enfin le territoire plus large où l'enjeu consiste principalement à promouvoir un aménagement facilitant l'accès à la gare.



Martin Omhovère a grandement insisté sur le fait que l'ouverture d'une infrastructure de transport ne se traduisait donc pas systématiquement par une dynamique de développement urbain et donc une attractivité économique et résidentielle du quartier de gare en question. D'autre part lorsqu'un développement a effectivement été observé quantitativement, ce dernier peut être en grande partie éclairé par des jeux d'acteurs : configurations locales (contexte urbain, dynamique de projets, ingénierie, moyens financiers) ainsi que relations avec l'Etat.

Dans l'ensemble il apparaît fondamental de préserver autant que possible des voies de « bifurcation » pour le projet du fait des différents aléas politiques, socioéconomiques et culturels que révèlent les différentes études de cas. En raison de l'impossibilité d'anticiper ces aléas il convient de privilégier des aménagements évolutifs, d'éviter la constitution de plaques monofonctionnelles aux abords des gares (qui segmentent l'espace et obèrent les valorisations à venir) et ne pas chercher à trop anticiper les futurs modes de vie. Tout ceci implique de définir une stratégie d'aménagement porteuse d'attractivité à long terme : en s'appuyant sur les projets pour faire exister le territoire, en investissant la pratique de l'aménagement pour conforter l'urbanité des territoires – avec une attention particulière aux espaces publics et à leur animation – en enfin en séquençant les projets de manière à engager progressivement le développement urbain et ainsi à valoriser au mieux les sites les plus stratégiques.

Prochains séminaires

Le 24 avril 2019 de 17h à 19h (Salle Goguel, 27 rue Saint-Guillaume 75007 Paris), Moses Gates (Vice-Président de la Regional Plan Association du Greater New-York) interviendra sur le thème: « The Fourth Regional Planning Strategy for Greater New-York ».

Les autres séminaires du premier semestre 2019 auront lieu les 22 mai et 19 juin.

Nous connaître, nous lire : [Grand Paris, Grand Londres et New York City](#)

Contact : edouard.dequeker@sciencespo.fr