

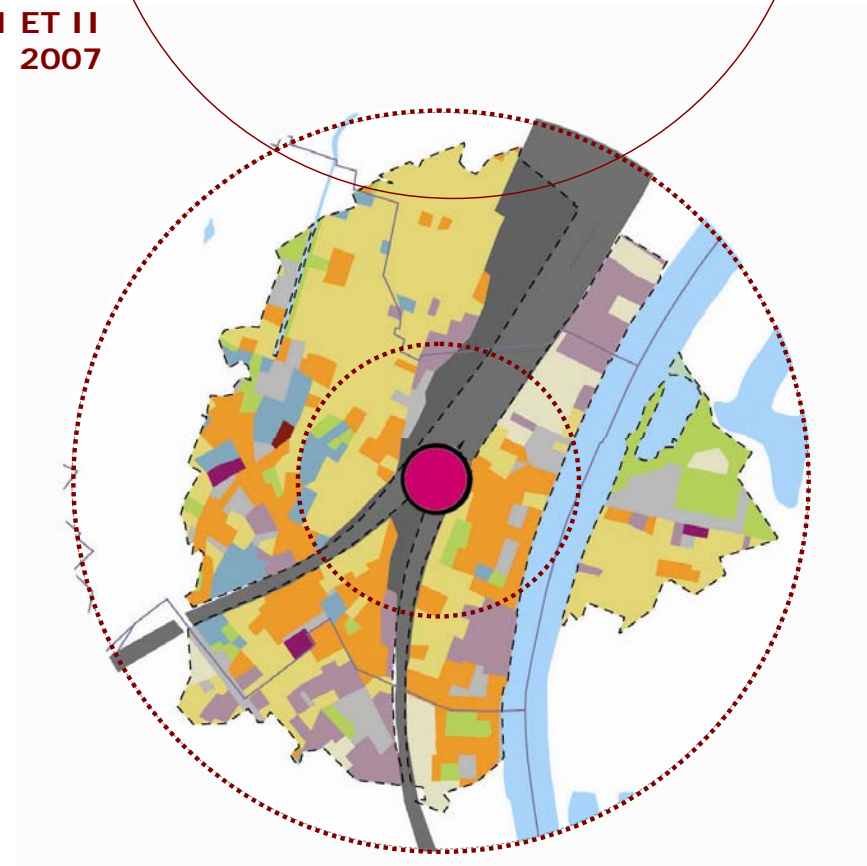


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



POTENTIEL DE DENSIFICATION AUTOUR DES PÔLES ET DES AXES DE TRANSPORT EN COMMUN

RAPPORT FINAL- BILAN DES PHASES I ET II
2007



BRES + MARIOLLE
et associés s.a.r.l.
Architecture - Urbanisme - Programmation
15-17 rue de Chabrol
75010 Paris
Tél: 01 43 25 32 83
Fax: 01 43 26 86 88
agence@bresmariolle.fr
RCS PARIS B 348 775 941 Code APE: 742.A


GERAU CONSEIL
8, rue du Mt Thabor
75001 PARIS


PRODIG

RÉALISATION ET COORDINATION

RÉALISATION

BRÈS+MARIOLE & associés (mandataire) :

Antoine BRÈS,
Gwenaël LECOCC
Graphisme: Sophie Coursimault

15/17, rue de Chabrol
75010 Paris
Tél : 01.43.25.32.83
Fax : 01.43.26.86.88
agence@bresmariolle.fr

GERAU Conseil :

Laurence DINI,
Marianne DESSERIÈRES

8, rue du Mont Thabor
75001 Paris
Tél : 01.40.15.00.56
Fax : 01.42.60.38.83

PRODIG :

Jean-François CUENOT

2, rue Valette
75005 Paris
Tél : 01.44.07.75.74

COORDINATION

DREIF, Division de l'urbanisme et du schéma directeur,

Jacques DEVAL,
Architecte et chargé de mission
« aménagement »/GORE

COMITÉ DE PILOTAGE

Les Directions Départementales de l'Équipement:

l'Essonne (DDE 91) Cécile ROLAND, Stéphane SCHEHL ; les Hauts-de-Seine (DDE 92) Emmanuel ACCHIARDI, Christiane CIANFARANI ; le Val-de-Marne (DDE 94), Mehdi BOUKHATEM ; Le Val d'Oise (DDE 95) Jonathan HUMEZ, Florent MORETTI ; les Yvelines (DDE 78) Nathalie DEGRYSE ; la Seine-Saint-Denis (DDE 93) Élise EQUOY, Elsa ROUILLARD.

L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAURIF):

Anca DUGUET, Laurence NOLORGUES, Jean-Pierre PALISSE, Yann WATKIN

Le Conseil Régional de l'Ordre des Architectes d'Île-de-France:

Jérôme CHIARODO

L'Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne Seine Orge (AUDES):

Clément TASSIN

Mission de préfiguration de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis Seine Amont: Benoît VERNIÈRE

La Direction Régionale de l'Équipement de l'Île-de-France (DREIF):

Carole ANSELIN, Marie-Antoinette BASCIANI-FUNESTRE, François BERTRAND, Jean-Pascal BEZY, Jacques DEVAL, Dominique DUPRÉ-HENRY, Juliette HUGUES, Émilie LEMAIRE, Olivier MILAN, Jean-Claude NOËL, Pascale ROHAUT, Jean-Michel VINCENT

PRÉAMBULE

La DREIF a engagé cette étude sur le « potentiel de densification autour des pôles et axes de transport en commun » après plus d'une décennie d'investissement^[1] sur la valorisation urbaine des quartiers de gare. Aujourd'hui, cette nouvelle réflexion s'inscrit dans la volonté de « construire la ville sur la ville^[2] » telle qu'elle est affirmée par :

1 . le projet de schéma directeur de la région Île-de-France,

« l'accent est mis sur la densification des espaces urbains existants et la mutation des friches. La priorité à donner aux aménagements des espaces les mieux desservis est affirmée. Le principe d'intensification urbaine, qui s'appuie notamment sur la densification, la compacité et l'accessibilité, guide l'ensemble de la démarche du SDRIF » ;

2 . les orientations du Conseil Économique et Social Régional dans son rapport sur « La densification : pour un urbanisme à échelle humaine en Île-de-France » ; et en cohérence avec,

3 . le soutien aux dynamiques territoriales de cohésion et d'innovation, en l'occurrence un appel à projet en faveur de « nouveaux quartiers urbains » liées au contrat de plan État-Région 2007-2013.

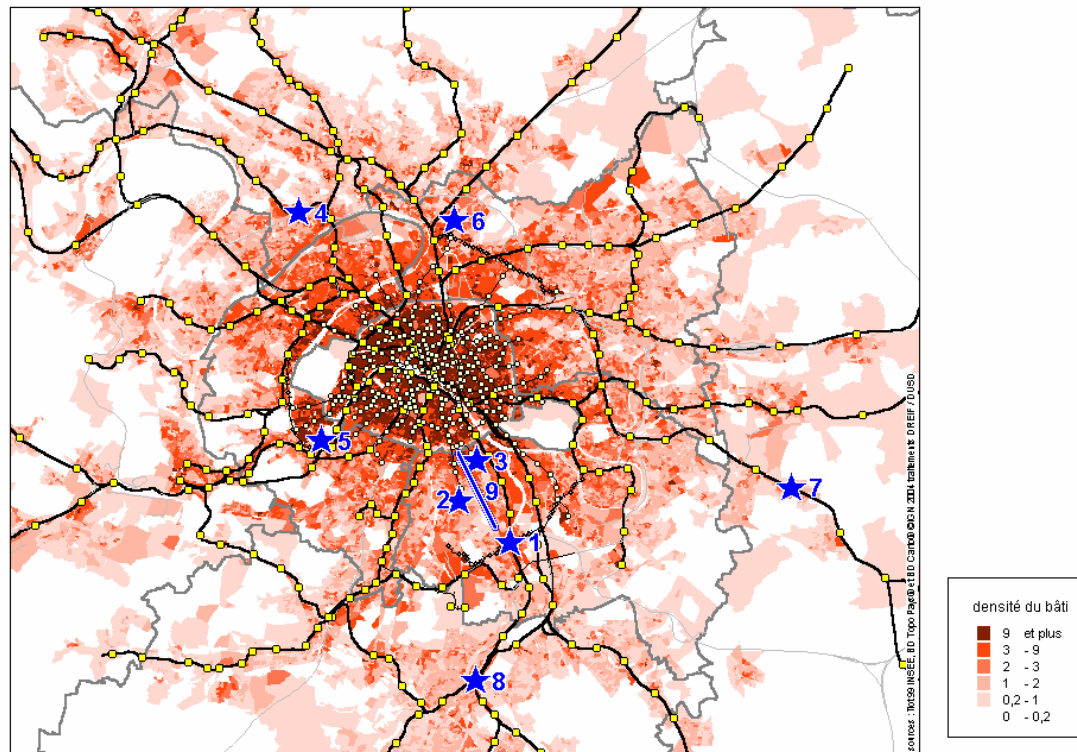
Ce travail d'étude révèle le potentiel et le processus de densification à travers des analyses sensibles, spatiales et temporelles de neuf sites de la périphérie francilienne dotés d'un pôle de transport en commun. Associées à la finesse des données géographiques et statistiques une diversité d'indicateurs ont été établis. C'est le caractère reproductif et la visée pédagogique de l'interprétation de ce travail^[3] qui a été recherché dans les monographies et les synthèses comparatives et prospectives que vous allez découvrir maintenant.

[1] intervention de Jean-Pierre Palisse, directeur général adjoint de l'IAURIF lors des rencontres liminaires de ce travail d'étude sur les « Dix ans d'études de densification/valorisation des quartiers des gares », programme partagé État-IAURIF1995-2005.

[2] extrait du SDRIF dans le projet arrêté par délibération du conseil régional d'Île-de-France, le 15 février 2007 (*introduction page n°9*).

[3] L'état des lieux et le rapport de synthèse final, réalisé par l'agence d'architecture et d'urbanisme Brès+Mariolle, GERAU Conseil, PRODIG/CNRS dans le cadre du programme d'étude de la division de l'urbanisme et du schéma directeur DREIF2006.

DENSITE DU BATI ET LOCALISATION DES SITES ETUDIES



Cette étude contribue à la conception et la construction de savoirs et savoir-faire des métiers de l'aménagement, préfigure sinon accompagne les volontés politiques actuelles pour une « ville de périphérie plus dense ». Principalement, elle désigne la démarche de densification comme une dynamique de la qualité urbaine, et en particulier, dans sa dimension de développement durable. Sa valorisation doit permettre de l'inscrire dans les politiques publiques : du projet de schéma directeur aux plans locaux d'urbanisme, des opérations d'intérêt national aux procédures d'aménagement.

Les avancées les plus significatives sont :

a . la découverte et le dessin de "nouveaux territoires urbains" comme espaces potentiels de la densité urbaine autour des pôles et axes de transport en commun. Ces espaces sont nés des parcours concrets à pied, en vélo et/ou en bus.

Espaces qu'il faudrait croiser précisément avec la connaissance des mutations foncières. C'est une méthode transversale entre échelles d'espace et temporalités qui enrichi l'habituel cadre de comparaison des 500 mètres à 800 mètres autour d'une gare ou station. Cette re-connaissance d'une accessibilité est décrite par l'équipe d'étude comme : « *une approche en distance-temps... (qui) situe concrètement les objectifs de densification dans une réalité morphologique et urbaine et permet de déterminer trois périmètres d'analyse détaillés ... périmètre de proximité, périmètre de référence, et, périmètre étendu ou d'attraction* », extrait de la synthèse finale (voir aussi les diagrammes temps/espace MOS (mode d'occupation de l'espace) pour les neuf sites.

b . le rôle de la qualité des espaces publics dans l'ancrage des volontés politiques de densification dans les « quartiers de gare » est primordiale. Ancrage par la continuité harmonieuse des espaces ouverts des lieux de la densification.

Face au caractère monumental de ces ouvrages d'art dans la ville, la continuité urbaine avec les grands tracés des avenues, boulevards et de places existants, et jusqu'aux « lisières naturelles », se révèle indispensable pour conférer une qualité urbaine à la densité perçue, condition de l'attractivité des territoires autour du pôle de transport en commun. (cf. les planches de l'étude "sortie de gare/entrée de ville").

c . la hiérarchisation des pôles de transport en commun par la connaissance de l'accessibilité à l'emploi^[1].

d . la force ou l'inertie de l'histoire marquant pour longtemps le territoire qui accueille un pôle ou un axe de transport en commun :

. de l'histoire locale par l'existence d'un fort qui attire la présence des équipements publics (gares, université et archives nationales) à Saint-Denis Université ; du château au pôle intermodal de Choisy-le-Roi, ou plus récemment le déplacement même de la gare du centre-bourg à la nouvelle « urbanité » de Roissy-en-Brie.

. à l'histoire régionale^[2], par l'influence des réseaux de transport régionaux sur le potentiel de densification d'un territoire, toujours d'actualité, avec l'exemple pertinent du territoire de la Seine Amont où rayonne plus de la moitié des sites choisis pour cette étude.

e . la « question de la mesure » par la comparaison entre densité observée et densité prescrite, traitée uniquement à l'échelle de fragment de ville mais qu'il faudrait élargir aux « nouveaux territoires urbains » déterminés justement par l'étude. La notion de « COS minimal » prôné par le CESR ouvre des perspectives à ce sujet.

f . le nécessaire équilibre de différentes natures de programme (commerces de proximité; centre commerciaux; logements; bureaux).

g . la notion de rythme de la densification et sa gestion, avec entre autre la gestion d'une densification envisagée sur le long terme.

h . l'échelle et la mixité des opérations à travers le rôle crucial d'un équilibre habitat/emploi, habitat/commerce de proximité/équipements.

[1] Cf cartographie « densité et desserte », et hiérarchisation des pôles par la mesure de l'accessibilité à l'emploi en 15mn et 30mn depuis la gare, travaux internes du groupe étude et stratégie des déplacements, pôle déplacement DIT/DREIF2007.

[2] Le rôle industriel puis social des gares de la ligne Paris-Orléans et Paris Lyon Méditerranée exposé par Jean Bastié (La croissance urbaine de la banlieue parisienne, PUF1964), puis plus récemment soulignée par Michel Carmona (Territoire partagé, l'archipel métropolitain, Picard, 2002) et Annie Fourcault (Paris/banlieues, Créaphis 2007).

Le réchauffement climatique impose un nouveau regard sur les modes de vie et de vivre en ville. La densification urbaine est l'un des leviers de réduction des gaz à effet de serre. La présente étude propose une grille d'analyse et des indicateurs susceptibles d'enclencher une réflexion partagée et une dynamique de projets. Elle a été constituée à partir de l'analyse du potentiel de densification de 9 sites de l'agglomération dotés d'un pôle de transport en commun. Quatre clés d'entrée en ressortent :

- L'accessibilité du pôle à pied, en vélo, en bus, en 5 à 15mn permet d'identifier le périmètre de réflexion. Il est souvent supra-communal.
- Le rappel des mutations urbaines historiques donne corps au partage de la réflexion.
- La densité humaine - population plus emploi à l'hectare urbanisé - permet de se situer par rapport aux autres territoires et à leur évolution depuis 20 ans. Avec la qualité de desserte régionale en TC, la densité humaine esquisse les potentiels d'évolution.
- Le COS prescrit et le COS de fait pointent les limites réglementaires à l'œuvre, parfois à contre-densification, dans les 9 sites analysés.

Deux orientations majeures se détachent

- L'objectif de mixité urbaine - «vivre et travailler au même endroit» - qui permet aussi d'aller vers plus d'équipements publics, de transport en commun et de commerces;
- L'incontournable redimensionnement des espaces publics ouverts: la densification demande des espaces de respiration et de circulation repensés à la bonne échelle, le plus souvent supra-communale.

Dans le jeu d'acteurs habituel de l'urbanisme, de l'aménagement, de la construction, le transporteur (SNCF, RATP) est susceptible de s'intéresser et d'être intéressé à l'aménagement; les EPF ont vocation à anticiper sur la hausse des prix fonciers, peuvent préempter et travailler en amont de l'aménagement de manière à créer de l'offre foncière.

Une vision exhaustive des enjeux financiers - financement de l'investissement de l'aménagement - mais aussi des recettes fiscales dessine le possible et les participations susceptibles d'être appelées, aux différents échelons de l'État et des collectivités territoriales

La grille ci-après établie par l'équipe d'étude suggère ainsi les facteurs incitatifs ou défavorables à la densification.

Contribution de Jean-Michel Vincent lors du comité de pilotage du 31 mai 2007

Ce travail d'étude développe un ensemble d'outils étayé et complété par des acteurs de l'aménagement (directeurs généraux de ville, directeur d'EPA et EPF, de SEM) : depuis la nature des programmes et des aménités de cette qualité urbaine ; la définition de procédures (politique foncière, les PLU, le PDUIdF, les ZAC) ; les registres d'intervention (incitatif, volontariste) ; la nature des services impliqués (SEM ; syndicat intercommunaux ; service aménagement, urbanisme, logement ou économie des villes) ; jusqu'à l'importance des temporalités de production et de la gestion associée et la référence au bilan même des opérations (qualité, temporalité, gestion).

Initié ici sur neuf sites choisis, ce travail d'étude enrichi l'interprétation nécessaire des références de formes urbaines franciliennes, démarche essentielle comme le montre en particulier la contribution au projet de SDRIF du Conseil Régional de l'Ordre des Architectes d'Île-de-France.

Nous espérons que ce travail va faire naître des motivations et des volontés de densification favorable à la création de paysages et ambiances urbaines agréables à vivre pour ceux qui habitent et travaillent dans les "nouveaux territoires urbains" révélés par cette étude.

juin 2007

**Direction de la Division de l'Urbanisme et du Schéma Directeur
DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE**