



HAL
open science

GARES ET TERRITOIRES DU GRAND PARIS EXPRESS

Julien Aldhuy, Adeline Heitz, Sandrine Wenglenski

► **To cite this version:**

Julien Aldhuy, Adeline Heitz, Sandrine Wenglenski. GARES ET TERRITOIRES DU GRAND PARIS EXPRESS. [Rapport de recherche] Commissariat Général à l'Égalité des Territoires; Société du Grand Paris; Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine; Ecole d'Urbanisme de Paris. 2018, pp.139. halshs-01817335

HAL Id: halshs-01817335

<https://shs.hal.science/halshs-01817335v1>

Submitted on 31 Oct 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



GARES ET TERRITOIRES DU GRAND PARIS EXPRESS

ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS DES GARES SUR LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE

Expertise collective de l'École d'urbanisme de Paris, coordonnée par Julien Aldhuy (EUP-Lab'Urba), Adeline Heitz (EUP-Lab'Urba), Sandrine Wenglenski (EUP-LVMT)

Juin 2017 – Septembre 2018

Société
du Grand
Paris

cget
Commissariat
général
à l'égalité
des territoires

**ÉCOLE
D'URBANISME
DE
PARIS**

ANRU
Agence Nationale
pour la Rénovation
Urbaine

GARES ET TERRITOIRES DU GRAND PARIS EXPRESS

ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS DES GARES SUR LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES PRIORITAIRES DE LA POLITIQUE DE LA VILLE

1. Le projet partenarial « Gares et territoires du Grand Paris »

Avec la création de nouvelles lignes et dessertes de transport public à l'horizon 2030, le projet du Grand Paris Express (GPE), issu de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, vise des enjeux de qualité de vie (amélioration de la qualité de service, réduction du temps de transport quotidien, promotion de la proximité), sociaux (désenclavement des territoires les plus pauvres, amélioration de l'accessibilité aux zones d'emploi) et économiques (attractivité régionale, création d'emplois), voire écologiques (transfert modal, densification, rapprochement domicile-travail, lutte contre l'étalement urbain).

Les ambitions de ce vaste chantier excèdent donc la seule dimension strictement « transport » et drainent d'importants objectifs de développement urbain et territorial à des échelles à la fois régionales et locales, tant en termes d'aménagement, de concertation, d'habitat, d'intégration économique et sociale, que d'amélioration de la vie locale. Les attendus sont considérables et les projections réalisées par la Société du Grand Paris (SGP), établissement public chargé de la conception et de la réalisation du Grand Paris Express, anticipent une profonde transformation des territoires franciliens.

En particulier, une part des nouvelles gares du Grand Paris Express sera située au sein ou proches de territoires relevant des dispositifs de la politique de la ville. Ces territoires, définis statistiquement par un ensemble d'indicateurs exprimant le niveau cumulé de difficultés des populations résidentes, font l'objet depuis 40 ans d'une politique nationale spécifique, déclinée localement.

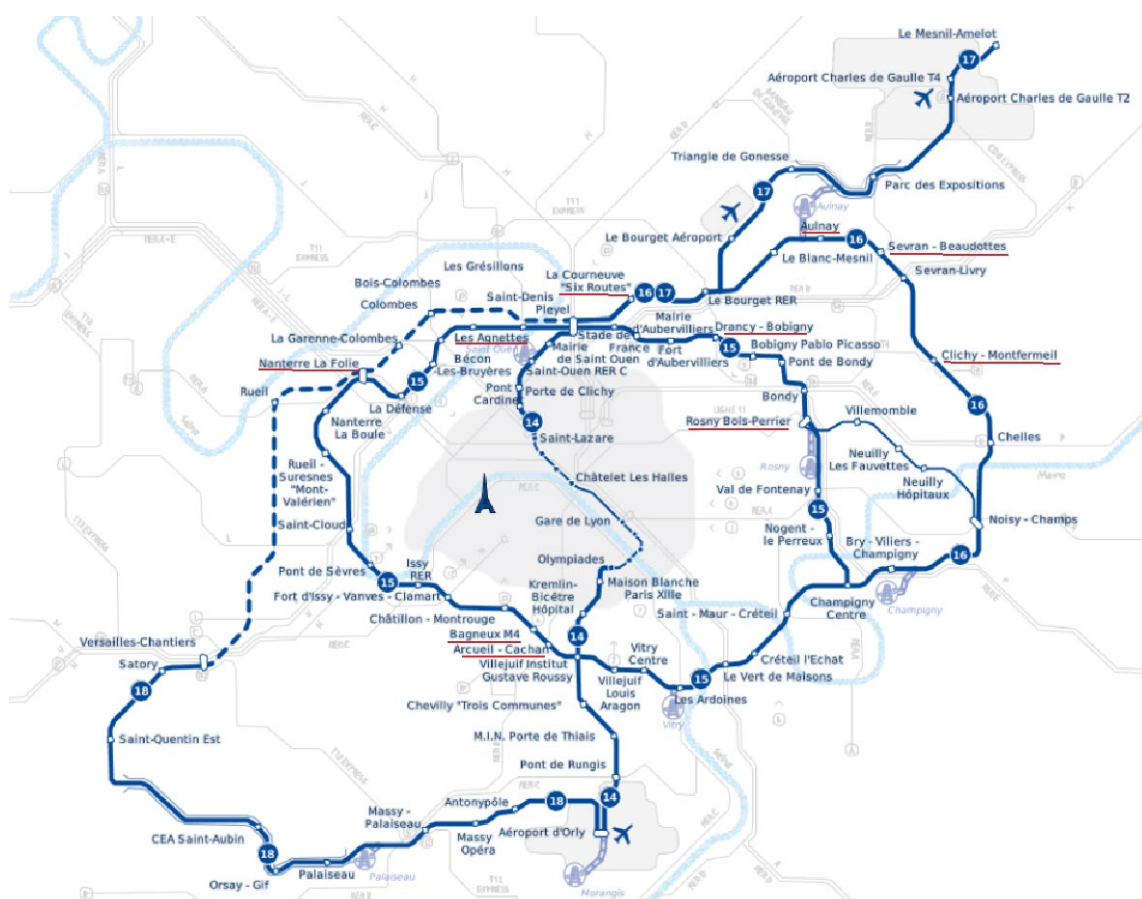
SYNTHESE

La Société du Grand Paris, le Commissariat général à l'égalité des territoires et l'Agence nationale pour la rénovation urbaine ont missionné les chercheurs et les enseignants-chercheurs de l'École d'urbanisme de Paris pour la réalisation d'une étude visant à anticiper les impacts des gares du Grand Paris Express sur le territoire des quartiers de gare. Menée entre juin 2017 et juin 2018, cette expertise collective aura mobilisé près de 130 étudiants de master et une quinzaine de chercheurs. Les études ont été réalisées sur la base d'un échantillon de 10 gares représentatives. À travers des approches méthodologiques et thématiques différentes, la pluralité et la diversité de ces travaux ont permis de nourrir un travail de synthèse final dont fait l'objet ce rapport.

Le Commissariat général à l'égalité des territoires (CGET), la Société du Grand Paris (SGP) et l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) se sont associés à l'École d'urbanisme de Paris (EUP) pour conduire des travaux à visée « prospective » sur les impacts de l'inscription de certaines des nouvelles gares du Grand Paris Express dans les territoires qui vont les accueillir. Si l'articulation des projets de gare avec les dispositifs de la politique de la ville n'est pas l'objet de l'étude, les 10 quartiers de gare retenus relèvent de la géographie prioritaire.

Les problématiques d'intérêt pour les partenaires sont vastes et sont laissées à l'initiative des chercheurs : activité, accès à l'emploi, habitat, représentation des habitants, programmation urbaine, aménités locales, etc. Mais la commande privilégie des approches locales, tournées vers la spécificité des territoires, de leurs configurations sociospatiales et de leurs jeux d'acteurs. Dix gares ont été retenues dans le cadre de l'étude, chacune caractérisée par la présence sur leur commune de quartiers « politique de la ville » :

- Arcueil-Cachan, sur la ligne 15 sud
- Aulnay, sur la ligne 16
- Bagneux, sur la ligne 15 sud
- Clichy-Montfermeil, sur la ligne 16
- Drancy-Bobigny, sur la ligne 15 est
- La Courneuve-Six-Routes, les lignes 16 et 17
- Les Agnettes, sur la ligne 15 ouest
- Nanterre-la-Folie, sur la ligne 15 ouest
- Rosny-Bois-Perrier, sur la ligne 15 est
- Sevrans-Beaudottes, sur la ligne 16



Les 10 gares du Grand Paris Express retenues dans le cadre de l'étude

2. L'École d'urbanisme comme dispositif d'expertise original

Présentation de l'École d'urbanisme de Paris

Fondée en 2015, l'École d'urbanisme de Paris (EUP, [eup.fr](http://www.eup.fr)) est issue de l'union entre l'Institut d'urbanisme de Paris de l'université Paris-Est Créteil Val-de-Marne (UPEC), fondé en 1919, et l'Institut français d'urbanisme de l'université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM), fondé en 1969. L'EUP est la première école de ce type en France et est l'une des plus importantes d'Europe. L'EUP est adossée à trois laboratoires de recherche : le Lab'urba (Laboratoire d'urbanisme, UPEM, UPEC, EIVP, [laburba.fr](http://www.laburba.fr)) ; le Latts (Laboratoire techniques, territoires, sociétés, CNRS, ENPC, UPEM, [latts.fr](http://www.latts.fr)) ; le LVMT (Laboratoire ville mobilité transport, IFSTTAR, ENPC, UPEM, [lvmt.fr](http://www.lvmt.fr)).

L'école porte trois ambitions principales : développer et internationaliser l'ensemble de ses formations et les compléter par d'autres, notamment en matière de formation continue. Un accent est mis également sur une approche pédagogique innovante centrée sur la mise en situation professionnelle et le suivi individualisé de l'acquisition des savoirs et des savoir-faire ; jouer un rôle essentiel de liaison entre la formation et la recherche en développant et en intensifiant les relations entre les laboratoires de recherche sur l'urbain et le Labex Futurs Urbains ([futurs-urbains.fr](http://www.futurs-urbains.fr)) ; devenir un haut lieu du débat public sur les grands enjeux urbains et de la fabrique urbaine de France, en France, en Europe et dans le monde.

L'EUP est d'abord un centre de formation proposant un master unique Urbanisme et aménagement qui accueille chaque année un total de plus de 350 étudiants en première et deuxième années. L'offre de deuxième année de master repose sur neuf parcours offrant autant de colorations à la manière de concevoir et de traiter les problématiques urbaines :

AUDE : Alternatives urbaines, démarches expérimentales et espaces publics coordonné par Camille Gardesse (UPEC) et Anne Jarrigeon (UPEM),

<http://www.eup.fr/formation/formation-initiale/m2-alternatives-urbaines-demarches-experimentales-et-espaces-publics> ;

DETER : Développement et territoires : ressources, politiques et stratégies, coordonné par Julien Aldhuy (UPEC) et Marie Delaplace (UPEM),

<http://www.eup.fr/formation/formation-initiale/m2-developpement-et-territoires-ressources-politiques-et-strategies> ;

DUI : Développement urbain intégré coordonné par Nadia Arab (UPEC) et Yoan Miot (UPEM),

<http://www.eup.fr/formation/formation-initiale/m2-developpement-urbain-integre-strategies-et-projets> ;

Environnement urbain : Stratégies, projets, services coordonné par Laure Cormier et Stéphane Mercier (UPEC),

<http://www.eup.fr/formation/formation-initiale/m2-environnements-urbains-strategies-projets-services> ;

HRU : Habitat et renouvellement urbain coordonné par Jean-Claude Driant (UPEC),

<http://www.eup.fr/formation/formation-initiale/m2-environnements-urbains-strategies-projets-services> ;

MOPU : Maîtrise d'ouvrage des projets urbains coordonné par Daniel Béhar (UPEC),

<http://www.eup.fr/formation-continue/le-master-mopu>.

PROMU : Programmation, projet et management urbain coordonné par Hélène Dang Vu (UPEM) et Marcus Zepf (UPEC),

<http://www.eup.fr/formation/formation-initiale/m2-promu-programmation-projet-management-urbain> ;

TM : Transport et mobilité coordonné par Florent Le Néchet (UPEM) et Marie-Hélène Massot (UPEC),

<http://www.eup.fr/formation/formation-initiale/m2-transport-et-mobilite> ;

Urbanisme et expertise internationale coordonné par Francesca Artioli (UPEC) et Sylvie Jaglin (UPEM),

<http://www.eup.fr/formation/formation-initiale/m2-urbanisme-et-expertise-internationale>.

Cette diversité des formations et des approches, la force de la mise en discussion croisée de leurs apports scientifiques et opérationnels sont les bases sur lesquelles a été construit le dispositif d'expertise collective permettant de comprendre les liens entre gares et territoires dans le cadre du projet du Grand Paris Express.

La démarche proposée par l'EUP à ses partenaires repose sur la mise en œuvre d'une expertise collective mobilisant enseignants-chercheurs, chercheurs, doctorants, postdoctorants des laboratoires associés à l'école et des étudiants du master, à travers des contributions de différents formats : travaux d'atelier, mémoires d'étudiants, expertises académiques individuelles et collectives.

Par sa nature, son agenda et sa dimension partenariale, la sollicitation du CGET, de l'ANRU et de la SGP constituait davantage une demande d'expertise qu'une commande de recherche. Elle s'est donc appuyée sur la mobilisation des compétences de l'EUP dans un dispositif *ad hoc* qui associe le cadre pédagogique des travaux des étudiants en urbanisme (ateliers, mémoires et autres activités pédagogiques) et l'expertise scientifique tant individuelle que collective des enseignants-chercheurs, chercheurs et professionnels associés de l'école et des laboratoires qui lui sont associés. Ce dispositif et l'agenda du projet ont impliqué un protocole de fonctionnement inédit et expérimental.

L'ensemble de la démarche s'est déployé en trois phases. La première phase a été celle d'une réflexion interne à l'EUP afin de mobiliser les parties prenantes, cibler les expertises et flécher les dispositifs pédagogiques à intégrer au projet. Dans cette première phase, il s'agissait en particulier d'identifier comment l'étude pourra capitaliser au mieux sur les dispositifs d'ateliers qui sont intégrés aux différentes spécialités du master de l'EUP et qui renvoient à une pluralité de manières d'aborder la ville, l'urbain et les territoires (cf. *supra*, p. 3 et 4). Pluralité dont il s'agissait de tirer le plus parti dans l'analyse des gares et des territoires. Cette première phase visait à fonder le socle de l'ensemble de la démarche et s'assurer de la valeur ajoutée des analyses *in fine* réalisées.

La deuxième phase a été celle de la mise en œuvre et de la réalisation de ce qui avait été proposé dans la première phase, soit :

- cinq expertises de chercheurs ou d'enseignants-chercheurs ;
- cinq ateliers de deuxième année du master Urbanisme et aménagement ;
- six ateliers de première année du master Urbanisme et aménagement ;
- trois séquences de travaux pratiques dans le cadre de cours de deuxième année du master ;
- une synthèse de la littérature sur les liens entre gares et territoires, comme attendu par les partenaires et réalisée par les coordinateurs du projet.

L'ensemble de ce dispositif a mobilisé 17 enseignants-chercheurs et chercheurs de l'EUP et des laboratoires qui lui sont associés et près de 130 étudiants, de première et de deuxième années de master, tant en formation initiale qu'en formation continue.

La troisième phase a été celle de la réalisation d'une lecture transversale de l'ensemble des travaux réalisés pour produire une synthèse des principaux résultats à l'échelle de l'ensemble des territoires concernés. Les livrables du projet offrent donc deux niveaux de lecture complémentaires : celui de la synthèse, celui des différents travaux qui lui sont annexés. Entre juin 2017 et avril 2018, le temps du projet a été rythmé par trois séminaires communs dont l'objectif était de faire émerger une analyse collective et transversale des partenaires du projet sur l'ensemble des contributions. C'est la valeur ajoutée du dispositif collectif.

La spécificité du dispositif d'expertise induit une lecture particulière de l'ensemble des travaux. La synthèse, chacun des travaux d'atelier ou chaque expertise sont autonomes et peuvent être lus de manière indépendante. Toutefois, il peut être judicieux, pour bénéficier à plein de la valeur ajoutée du dispositif, d'associer systématiquement la lecture de la synthèse à toute lecture concernant une ou plusieurs gares.

3. Grandes orientations des contributions du dispositif d'expertise collective

La synthèse de la revue de littérature (partie 1, p. 12) présente une approche théorique de la question de la relation entre gares, quartiers de gare et territoires et montre qu'il existe trois grandes catégories de travaux qui traitent de la relation entre la gare intra-urbaine et le territoire.

La première catégorie s'appuie principalement sur la notion de réseau. La gare est à la fois un nœud et un lieu du réseau. La gare assure la connexion d'un lieu à un autre ; en ce sens, elle constitue une interface entre les territoires connectés par le réseau. La gare sert de point d'entrée aux politiques d'aménagement du territoire. Elle est alors analysée comme un nœud dans un réseau garantissant l'accès au réseau. Cette approche réticulaire a donné lieu à une vaste littérature sur l'accessibilité aux transports et aux ressources territoriales, aux questions d'équité territoriale, de *spatial justice* et *environmental justice*. Longtemps privilégiée comme outil d'analyse des effets du développement du transport sur le territoire, cette conception réticulaire est d'une portée limitée pour l'échelle locale car elle ne traite que partiellement de la question de l'insertion de la gare dans le territoire.

La deuxième catégorie s'articule autour d'une définition du territoire pris dans un sens local. La gare est analysée comme un « morceau de ville » et devient un point d'entrée pour l'analyse du quartier qu'elle dessert. Les gares cumulent les attentes et les objectifs en termes de recomposition urbaine, en devenant les pôles et les nœuds de l'urbanisation, et les exigences en termes d'urbanité. Le territoire se définit dès lors par les espaces contigus à la gare, et les inscrit dans un rapport de proximité. La

gare devient un élément du tissu urbain qui assure sa continuité. L'habitant et le piéton sont alors intégrés et considérés à travers ces nouveaux projets urbains. L'insertion locale et la recomposition urbaine sont au cœur de ces travaux. La gare est alors un projet urbain en soi, dont le rôle et la fonction sur le territoire sont réinvestis.

Enfin, la troisième catégorie concerne les travaux portant sur les pôles d'échange. À travers la notion de pôle d'échange, la gare devient une interface entre les échelles de la mobilité, qui doit fonctionnellement s'intégrer dans le territoire. Cette approche plus globale permet de prendre en compte les objectifs de multimodalité ainsi que la place accordée aux piétons qui apparaissent de plus en plus comme des catalyseurs d'une nouvelle organisation du territoire.

Des trois catégories d'approches identifiées dans les études et les recherches préexistantes, la première, autour de la notion de réseau, et la troisième, autour de la notion de pôle d'échange et de nouvelle organisation du territoire, sont des approches plus globales. Elles ont été peu investies dans les contributions proposées par l'équipe de l'EUP parce que moins appropriées à l'échelle locale qui est privilégiée dans l'ensemble du projet.

L'approche de la gare comme « morceau de ville », projet urbain en soi, réceptacle de recompositions urbaines et d'évolutions en termes d'urbanité, est d'évidence celle qui domine les différentes propositions constituant le dispositif d'expertise au-delà de leur grande diversité. On peut identifier cinq types d'entrées dans les questionnements initiés autour des liens entre gares et territoires :

- Projection et implication des acteurs institutionnels locaux

Comment les parties prenantes locales **anticipent/projettent** la capacité d'une nouvelle gare à faire émerger une centralité pour améliorer son urbanité ? (atelier DETER) : Aulnay ;

L'acceptabilité sociale et politique d'un nouveau quartier de gare (atelier M1) : Clichy-Montfermeil ;

Les **attentes et les fantasmes** des acteurs locaux saisis par une méthodologie fictionnelle (expertise) : Clichy-Montfermeil ;

Évolution des documents d'urbanisme locaux en une période transitoire de transfert de compétences dans les territoires des EPT des nouvelles gares (expertise) : Les Agnettes, Nanterre, Sevrans, Arcueil.

- Recompositions des activités et des marchés locaux

Quelle valorisation économique des quartiers de gare du Grand Paris Express ? **Création et répartition de la valeur** autour du quartier de gare (expertise) : Nanterre ;

Quelles formes de valorisation commerciale des quartiers de gare du Grand Paris Express ?
Évolutions qualitatives et quantitatives de l'offre commerciale et effets possibles sur l'organisation spatiale du quartier (ateliers M1) : Nanterre, Arcueil ;

Comment l'**injonction de l'innovation** en gare de banlieue (économie collaborative, gare servicielle, tiers lieux et services du quotidien) est-elle renégociée par les acteurs locaux en fonction d'enjeux territorialisés ? (travail du cours, projet) : Rosny-Bois-Perrier ;

Quel est l'impact d'une nouvelle gare du Grand Paris Express et des projets de renouvellement urbain qui l'accompagnent **sur les activités logistiques** (renouvellement, maintien ou facteurs de délocalisation) ? (expertise, atelier M1) : Aulnay ;

- Aménités environnementales

Produire un **guide de promenade** à partir du point d'entrée que constituent les gares dans les quartiers en s'appuyant sur **une cartographie sensible** du quartier (activité transversale M2) : Arcueil ;

L'intégration du parc départemental de La Courneuve comme **aménité métropolitaine** du Grand Paris par l'intermodalité autour de la gare (atelier environnement) : La Courneuve.

- Une opportunité pour les territoires surinvestis ?

Comment fédérer **les échelles et les temporalités** des différents projets en cours sur l'**espace public** ? (expertise) : La Courneuve ;

Les quartiers en difficulté peuvent-ils bénéficier de l'arrivée d'une nouvelle gare de réseau métropolitain en termes de développement socio-économique et d'accès à l'emploi par les habitants ? (atelier international) : La Courneuve ;

Comment initier **une prise de conscience citoyenne** de ce que le mode de transport va bouleverser en termes de mobilité et d'accès à la métropole et de logiques résidentielles ? (atelier AUDE) : Bagneux ou La Courneuve ou Aulnay.

- Transformations des territoires et des pratiques

Évolution des **pratiques de mobilité** à moyen et à long terme (atelier M1) : Clichy-Montfermeil ;

Diagnostic de programmation urbaine d'un quartier de gare Grand Paris Express (atelier Promu) : Drancy-Bobigny ou Les Agnettes ou Rosny-Bois-Perrier ;

Note fictive au président de l'EPT sur **les évolutions actuelles et à venir du territoire** après l'implantation de la gare du Grand Paris Express (travaux individuels d'étudiants MOPU) : Sevrans.

L'intégralité de ces contributions compose les annexes de ce rapport, téléchargeables à l'adresse suivante : <http://www.cget.gouv.fr/grand-paris-express>.

Le présent volume est organisé en trois volets.

La question de la relation entre gare et territoire est l'objet d'une abondante littérature qui interroge les effets territoriaux de l'arrivée d'une gare. Ces travaux manifestent un questionnement constant sur le statut de la gare comme instrument de politique d'aménagement autant qu'ils mettent en doute la vision d'un instrument magique et mécanique. Le premier volet de ce volume se fait l'écho de ces débats en proposant une revue de littérature sur le traitement de la question des relations gare-territoire comme support potentiel de développement urbain.

La littérature conclut notamment sur la sensibilité des effets territoriaux potentiels de l'arrivée d'une gare à la mobilisation et l'appropriation locale d'un projet, d'une part, et aux caractéristiques socio-économiques territoriales préexistantes, d'autre part. Le deuxième volet de ce rapport présente ces caractéristiques pour les dix quartiers de gare étudiés. Tous ont connu les conséquences de la désindustrialisation mais ils diffèrent aujourd'hui par leur degré de difficultés économiques et sociales et leur position vis-à-vis d'une dynamique de transition.

Les études des quartiers de gare du Grand Paris Express proposées par l'EUP sont une nouvelle occasion d'interroger la gare comme outil de développement du territoire dans un exercice qui se situe au début du calendrier du chantier du GPE. Le troisième volet du rapport propose une synthèse de ces études en travaillant la question de l'instrument gare tel qu'il est pensé et pratiqué par l'action locale et la question des formes de développement urbain projeté. Les modalités de la mobilisation des acteurs mais surtout la stratégie menée distinguent les projets locaux. Attirer de nouvelles populations et activités ou améliorer le cadre de vie pour les populations déjà résidentes apparaissent deux stratégies non nécessairement exclusives mais relativement distinctives. Cette variété des ambitions locales en matière de transformations et de recompositions territoriales laisse ouverte la question des retombées globales du GPE en termes de rattrapage des inégalités socio-spatiales à l'échelle métropolitaine, objectif affiché et persistant de la planification régionale.

SOMMAIRE

PARTIE 1 | L'infrastructure comme outil d'aménagement : une revue de littérature

Introduction	12
1. Les « effets » de la gare sur la mobilité	15
1.1. Nouvelle desserte	15
1.2. Gain d'accessibilité	17
1.3. Report modal	20
2. Les « effets » de la gare sur le développement urbain	21
2.1. Densification	22
2.2. Prix du foncier	26
2.3. Gentrification et embourgeoisement ?	29
3. Les « effets » de la gare sur la centralité	31
3.1. Développement de l'emploi	31
3.2. Nouvelles centralités commerciales	34
Conclusion	36

PARTIE 2 | Les gares du Grand Paris Express : un enjeu d'aménagement. Les forces vives en présence

Introduction	39
1. Les trajectoires inégales des communes de la petite couronne	39
1.1. Est-Ouest : des reconversions industrielles contrastées	39
1.2. Ban et arrière-ban : l'embourgeoisement des pourtours parisiens	41
2. Des quartiers de gare emblématiques des disparités métropolitaines	44
2.1. Hétérogénéité des quartiers de gare Grand Paris Express, une typologie	44
2.2. Onze quartiers concentrent la moitié des emplois des 69 gares du Grand Paris Express	48
2.3. Des villes dans la ville	55
3. Gares du Grand Paris Express : un levier d'homogénéisation spatiale ?	57
3.1. Les objectifs du Sdrif : rééquilibrage, mixité, réduction des inégalités socio-spatiales	57
3.2. Des acteurs aux objectifs dissonants	59
3.3. Le calendrier des travaux : effets d'annonce et effets d'aubaine	62
Conclusion	63

PARTIE 3 | Développement des quartiers de gare : le poids du local. Analyse prospective des 10 quartiers de gare

Introduction	66
1 Mobilité : pas de « choc d'accessibilité », mais des gains potentiels	68

1.1.	Un désenclavement symbolique	68
1.2.	Un désenclavement économique sous condition	73
2.	Développement urbain : une fonction des capacités de projection et d'organisation des acteurs.....	78
2.1.	Des capacités inégales de mobilisation des acteurs	78
2.2.	La gouvernance plurielle et multiscalaire, contexte complexe, mais propice à la dynamique territoriale.....	93
3.	Nouvelles centralités : renouveler ou maintenir les populations et les activités.....	112
3.1.	Des stratégies au service d'une montée en gamme du territoire.....	112
3.2.	Des stratégies au service de l'amélioration du cadre de vie	121
	Conclusion.....	128
	Conclusion finale.....	129
	Références bibliographiques	132
	Liste des annexes.....	140
	Tableau synoptique des annexes	143

PARTIE 1 |

L'infrastructure comme outil d'aménagement

Une revue de littérature

INTRODUCTION

Aujourd'hui, la gare est le symbole d'une société tournée vers le développement durable, qui privilégie les transports en commun pour la circulation des biens et des personnes. Depuis les années 2000, la « ville compacte » apparaît comme un modèle plébiscité dans la plupart des documents de planification (Gallez *et al.*, 2013). L'urbanisme et l'aménagement du territoire connaissent alors une profonde mutation. La mobilité apparaît comme la clé d'un développement urbain durable qui associe tant le transport que les politiques urbaines. La mobilité caractérise une société dans laquelle à la fois le nombre global de déplacements et les possibilités de se déplacer augmentent. Composante du fonctionnement et de l'attractivité des villes, cette facilité à se déplacer et ses modalités sont devenues le point central d'une réflexion émergente sur la ville durable. La recherche d'un nouveau modèle de ville moins congestionné, moins pollué, moins tourné vers l'automobile débouche sur une volonté politique de favoriser les transports en commun, notamment ferrés. Le modèle de la ville durable et compacte incite les politiques publiques à favoriser la densification des activités et le report modal. Le regain d'intérêt pour le mode ferré a propulsé à nouveau la gare comme principal levier pour asseoir ces nouvelles politiques. La gare devient un espace à aménager permettant l'articulation des mobilités et le quartier de gare un espace propice pour répondre aux nouveaux objectifs. Ces quartiers de gare vont donc cristalliser des attentes en termes de transport et d'urbanisme.

Les gares sont des points d'entrée sur un réseau de transport. Dans les modèles gravitaires, ils sont représentés comme des nœuds reliés par des arêtes matérialisant des flux. Ces points assurent la connexion entre des territoires, mais constituent également l'interface entre le réseau et le territoire. De nombreux auteurs ont noté la « prépondérance du rôle de réseaux dans les sociétés urbaines » (Dupuy, 1991 ; Stathopoulos *et al.*, 1991) au point que cette notion et ses composantes comme les nœuds (gares) ont largement dominé les pratiques de l'aménagement. Néanmoins, les gares sont des objets ambivalents : à la fois nœuds dans un réseau dont la fonction au sein des réseaux est d'assurer la connexion des territoires (Bavoux, Beaucire *et al.*, 2010), et lieux dans la ville (Bertolini, 1998). D'un point de vue morphologique la gare peut apparaître comme un bastion, une enclave coupée de son environnement immédiat pour des raisons techniques et gestionnaires. De ce fait, la gare tourne parfois le dos à l'urbain, créant des effets de coupures parfois difficiles à atténuer (Ribeill, 1998 ; Delage, 2013). Mais elle peut au contraire constituer une centralité dans la ville, ouverte et fonctionnellement intégrée à l'espace urbain et aux pratiques des populations. Le quartier de gare apparaît donc aussi comme un « morceau de ville » (Joseph, 1999). Cette ambivalence fait de ces quartiers de gare des objets d'analyse pertinents pour appréhender les effets d'un réseau de transport sur le territoire à l'échelle urbaine.

Certains auteurs décrivent un « sentiment de saturation » (Baron, 2016) face à la profusion des travaux sur la question de l'impact des gares sur le territoire. D'autres insistent sur la banalité du traitement de cette question au prisme de lien urbanisme-transport (Gallez *et al.*, 2013 ; Maulat, 2014 ; Nessi *et al.*, 2009). Il y aurait désormais un consensus chez l'ensemble des acteurs de l'urbanisme et de l'aménagement autour des questions de mobilités et des questions urbaines. La gare est alors un objet syncrétique qui permet à la fois l'organisation des mobilités à diverses échelles et une action sur l'aménagement urbain. Dans la lignée de l'avertissement lancé par Offner (1993) sur « le mythe des effets structurants du transport » il semble que cette approche intégrée conforte les acteurs de l'aménagement dans la croyance d'un développement urbain entrepris par la construction d'un nouveau réseau de transport. Autrement dit, les projets de transport ne génèrent pas seulement des attentes en matière de mobilité (accessibilité, report modal, etc.), mais également en termes de développement urbain. De point d'entrée d'un réseau, les gares deviennent des points d'entrée pour l'aménagement urbain. Les gares vont cristalliser des attentes, être au cœur de projets urbains, immobiliers, économiques, sociaux destinés à régénérer la ville. Le développement urbain attendu traduit la volonté de rendre ces espaces plus attractifs pour les activités ou les populations donc de modifier les conditions locales. La notion de développement peut s'entendre sur plusieurs temporalités. Il peut signifier une action à court et moyen terme qui transforme le territoire, et une action à plus long terme qui influence la trajectoire du territoire. Les gares sont alors le support de projets urbains permettant de développer le quartier autour de la gare. La disponibilité foncière autour de ces gares, résultant d'anciennes friches industrielles ou ferroviaires, ou de quartiers existants, présente souvent un potentiel intéressant. Le quartier de gare devient alors un outil d'aménagement à part entière, au service de la politique urbaine permettant d'associer le développement urbain à l'amélioration de l'offre de mobilité. La possibilité offerte par ce quartier de gare de répondre aux objectifs en termes de transport et d'aménagement urbain en fait un objet attractif. Ces quartiers de gare tendent alors à cristalliser un grand nombre d'attentes.

C'est dans ce contexte qu'est apparu le projet du Grand Paris Express (GPE) et que la Société du Grand Paris (SGP) a été créée afin d'assurer la construction et la mise en œuvre du réseau de transport et l'aménagement des gares (Cour des comptes, 2018). La SGP s'est donnée comme objectif de participer au développement urbain des communes traversées par le nouveau réseau du Grand Paris Express en accompagnant les pouvoirs publics locaux dans la construction de logements, bureaux, commerces et équipements en surplomb et à proximité immédiate des gares du Grand Paris afin de permettre l'intégration du transport dans la ville et le développement de la métropole parisienne. Elle entend faire de ces gares des marqueurs territoriaux permettant d'agir sur les centralités urbaines et l'accessibilité. La programmation, l'utilisation et la valorisation du foncier ainsi que le projet urbain lui-même constituent un des enjeux fondamentaux du projet. Le Grand Paris

Express se fait une place au cœur d'une réflexion métropolitaine, tandis que le quartier de gare apparaît comme la nouvelle échelle pertinente pour assurer le développement urbain local. Dans cet esprit, les quartiers de gare ont fait l'objet d'une définition précise, entendue comme un espace de 800 mètres de rayon autour de la gare correspondant à un trajet piéton moyen de 10 minutes. Si le périmètre de ce quartier de gare a pu faire l'objet de débats, il est présenté comme un outil homogène et équitable permettant d'aménager les abords de la gare de la même façon sur tous les territoires indépendamment des spécificités locales. Il incarne l'idée d'un outil d'aménagement standardisé pour le territoire francilien.

Les territoires de l'Île-de-France et de la métropole du Grand Paris ont amorcé une nouvelle phase de transition. Entre 2000 et 2012, l'étalement de la population est quasi-nul, les emplois se sont globalement reconcentrés dans le cœur de l'agglomération, tandis que certaines activités, comme les activités logistiques, ont poursuivi leur expansion spatiale (Heitz et Dablanc, 2015). La partie centrale de la région francilienne est entrée dans une phase de densification. De nombreux travaux montrent la diversification des stratégies des aménageurs pour regagner du foncier dans les zones denses, autour des emprises ferroviaires (Adisson, 2013). Cette densification amorcée au début des années 2000 s'accompagne d'une hausse de la population parisienne, ce qui n'était pas arrivé depuis les années 1960, et d'une hausse des valeurs foncières et immobilières pouvant entraîner le développement d'un phénomène d'embourgeoisement, voire de gentrification (Clerval, 2008). Les documents de planification (SDRIF 2013, PLU des communes) sont aujourd'hui guidés par des objectifs de mixité sociale et fonctionnelle, qui apparaissent comme une réponse locale permettant de limiter les effets pervers de la densification, notamment la hausse des prix du foncier. La construction des gares du Grand Paris Express s'inscrit donc dans un contexte de pression foncière importante et de redistribution des populations et des activités dans l'agglomération parisienne.

Cette revue de littérature proposée ici permet d'inscrire notre étude sur les effets territoriaux de 10 quartiers de gare dans la continuité des travaux qui ont traité des liens « gare-territoire » et de la question du développement urbain. Les défis et les attentes auxquels fait face la construction de ces quartiers de gare sont paradoxalement peu traités dans la littérature en dehors des études prospectives menées notamment par l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), dans le cadre de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris (APUR, 2015, 2016), qui interrogent la relation entre ces futures gares et leur quartier ou leur territoire. Plus généralement, il existe relativement peu de travaux dans la littérature qui traitent de la question des effets de la construction d'un nouveau réseau de transport intra-urbain et même sous-terrain. En effet, la relation entre les gares et leurs territoires a davantage fait l'objet d'analyses dans le cadre des lignes à grande vitesse, des lignes régionales ou dans des espaces de faible densité. L'analyse de la littérature permet de revenir sur les effets attendus en

termes de développement urbain lié à la construction de nouvelles gares et de les confronter aux effets réels observés dans différentes villes à travers le monde et à différentes échelles.

1. LES « EFFETS » DE LA GARE SUR LA MOBILITE

La gare a longtemps été analysée au prisme de sa fonction réticulaire, liée à sa place dans un réseau. Dès lors les attentes des acteurs publics étaient, d'une part, d'améliorer la desserte et, de l'autre, l'accessibilité. La mesure des effets d'un réseau de transport s'aborde au regard de ces deux concepts majeurs. La desserte qui a fait l'objet de nombreux travaux se définit par la construction d'une gare, d'une entrée nouvelle sur le réseau de transport permettant le désenclavement du territoire concerné (Desjardins, 2017). Mais la prise en compte de cette notion seule ne suffit pas à appréhender la qualité d'une offre de transport. Il convient également de développer une analyse des conditions d'accessibilité, c'est-à-dire des potentialités d'interactions (Fol et Gallez, 2014 ; Desjardins, 2017). L'accessibilité est dépendante des caractéristiques de la population (facultés financières, cognitives, physiques), mais également de la distribution spatiale des ressources. Partant de cette double conception des effets du réseau sur la mobilité potentielle, il nous apparaît que les gares du Grand Paris Express se différencient selon qu'elles constituent une connexion sur un réseau existant (RER, métro, tramway) améliorant l'accessibilité des quartiers de gare, ou qu'elles correspondent à un réel potentiel de désenclavement du fait de la création d'une nouvelle desserte. Dans notre échantillon composé de 10 gares, quatre correspondent à cette catégorie.

1.1. NOUVELLE DESSERTE

Le désenclavement consiste à « construire des infrastructures de transport afin d'ouvrir le lieu, de l'insérer dans les territoires, dans les réseaux existants pour les sortir de leur isolement et les intégrer dans le système monde » (Géoconfluence, entrée « désenclavement ¹ »). Ce faisant il doit permettre de résorber les inégalités territoriales (économiques, sociales, culturelles, etc.) en réduisant l'isolement de certains lieux par rapport à d'autres. Cela peut passer par la construction de voies de communication, mais cela ne suffit pas toujours. Il arrive même qu'elle soit contre-productive et aboutisse à l'effet inverse : les nouveaux équipements sont alors autant d'incitations au départ, ou à l'arrivée de nouvelles populations qui transforment, le tissu urbain, économique et social existant, dans un sens qui ne correspond pas aux attentes locales. Une nouvelle desserte cristallise donc des attentes en termes de développement économique, d'une part, mais également une attente au regard du potentiel de résorption des inégalités territoriales, d'autre part. L'exemple du TGV est souvent cité

¹ « Désenclavement » <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/enclavement-desenclavement>, consulté le 17 janvier 2018.

pour montrer l'absence de relation linéaire entre le développement économique et la création d'une nouvelle desserte. Les seuls effets probants des dessertes TGV sont des effets d'image associés à l'appartenance au club des villes TGV, et encore cela n'est-il pas attesté lorsque les villes desservies sont caractérisées par un déficit d'image (Delaplace *et al.*, 2013). On reconnaît aux TGV un potentiel de mobilisation des acteurs territoriaux important mais, même à ces conditions, les résultats ne sont pas automatiques à court terme. La diversité des cas traduit la non-occurrence d'une réponse unique à l'arrivée d'une nouvelle desserte et l'importance des contextes territoriaux. La littérature distingue plusieurs groupes de critères intervenant dans la potentialité d'effets et leur intensité. On discerne les critères tenant au système TGV, à savoir la localisation de la gare (de préférence urbanisée) et l'intensité de la desserte, les critères tenant au contexte macroéconomique, et les critères tenant aux caractéristiques des territoires (Delaplace *et al.*, 2013).

Aujourd'hui, certains auteurs (Bazin *et al.*, 2006 ; Bazin *et al.*, 2015 ; Delaplace *et al.*, 2013) ont montré qu'avec les lignes à grande vitesse, les attentes en matière d'aménagement des réseaux de transport ont évolué, délaissant l'objectif de couverture maximale pour un objectif d'amélioration des performances du réseau et de rentabilité. Par conséquent, les lignes à grande vitesse amplifient la polarisation des territoires autour des grandes agglomérations. Elles apparaissent davantage comme des infrastructures de rabattement vers les grands pôles régionaux plutôt que comme des infrastructures de maillage. Elles contribuent également à la polarisation des dessertes depuis et vers Paris. Ceci est accentué par le caractère commercial de la SNCF qui a tendance à privilégier les dessertes à forte rentabilité, c'est-à-dire les axes à fortes potentialités de trafic qui relient les régions dynamiques. Cet exemple, marque le début d'un changement de paradigme. Ce n'est plus tant une politique visant l'équité territoriale au moyen du développement du réseau qui intéresse aujourd'hui les acteurs publics, que l'accessibilité directe d'une agglomération à l'autre.

À l'échelle d'un réseau intra-urbain comme le Grand Paris Express, ce changement de paradigme interroge l'action publique. Car le réseau est susceptible de renforcer la polarité de certains quartiers de gare déjà dotés en infrastructure de transport. Les effets attendus en termes de rééquilibrage peuvent se trouver contrariés du fait d'un renforcement de certaines polarités plus attractives pour le développement de programmes urbains ou d'emplois. Ainsi, la littérature sur les effets de la desserte d'un nouveau réseau de transport sur le territoire, indépendamment de l'échelle, montre que le développement économique attendu, ou la réduction des inégalités territoriales restent très dépendants des conditions territoriales initiales : de la distribution des emplois et de la population, du développement économique existant, et des dynamiques déjà à l'œuvre sur ces territoires.

Le Grand Paris Express est un réseau de transport ferré qui se base principalement sur un système de rocade, ce qui, *a priori*, est le système permettant de rendre la desserte la plus équitable possible (Drevelle, 2012). Construite à partir d'un réseau radioconcentrique, la rocade permet théoriquement

de réduire les écarts de desserte sur l'ensemble du réseau et lisse les différences de temps de parcours pour l'ensemble des quartiers alors que les solutions radiales favorisent l'accès au centre. Néanmoins, ces gains de desserte doivent se mesurer au regard de la localisation des aménités urbaines au sein de l'agglomération : la desserte en rocade présentant peu d'intérêt pour les agglomérations où tous les services et emplois sont concentrés dans l'hypercentre (Drevelle, 2012).

1.2. GAIN D'ACCESSIBILITE

L'une des principales fonctions du nœud est de connecter et d'assurer la continuité des réseaux, la continuité des chaînes de transport. En termes de transport cela signifie que le nœud correspond à une capacité de mise en relation de différents réseaux de transport, différents modes, différentes échelles. C'est ce potentiel de connectivité permettant la mise en réseau des territoires qui sera au cœur des politiques publiques et des objectifs d'aménagement du territoire des années 1990 jusque dans les années 2000. Les gares doivent permettre le rapprochement des territoires et favoriser le développement économique dans des espaces desservis par ces gares. Les politiques publiques, se reposant sur ses gares, entendent agir sur l'attractivité de ces lieux. Dans la littérature académique française, l'analyse de l'impact des gares sur les territoires a majoritairement été traitée sous l'angle du TGV (Plassard, 2003 ; Facchinetti-Mannone, 2006 ; Troin, 2008 et Bazin *et al.*, 2009) ou des gares périurbaines (Grillet-Aubert, 2015). Dans les années 1990, les politiques publiques cherchent à étendre les réseaux existants, multiplier les gares, améliorer l'accessibilité des individus. L'accessibilité se réfère généralement à l'accès physique pour atteindre les biens, les services, les activités et les destinations, et est généralement liée à la fourniture de transport (Litman, 2012). Traditionnellement l'aménagement du territoire s'appuie sur l'amélioration de l'accessibilité fournie par de nouveaux transports et entraîne souvent une augmentation des valeurs foncières et une intensification de l'utilisation du foncier dans les zones directement desservies par les gares (Smith *et al.*, 2006). La notion d'accessibilité permet de traiter le rapport gare/territoire sous un angle plus global, souvent à l'échelle du territoire du réseau lui-même (Giuliano, 2004).

Ainsi, les politiques publiques s'appuient sur le développement de l'accessibilité pour répondre à leur objectif de rééquilibrer le territoire d'un point de vue social et environnemental (*spatial justice*, (Caubel, 2003) et *environmental justice*). Le développement du concept d'accessibilité accompagne une prise de conscience de l'importance de la dimension sociale des transports urbains. Les inégalités sociales ou spatiales sont le résultat de nombreux paramètres concomitants, parmi lesquels, les conditions de la mobilité urbaine. Les différentiels d'accessibilité sont à l'origine de nouvelles inégalités entre les individus et entre les groupes sociaux (Fol *et al.*, 2010). Correspondant aux objectifs d'équité territoriale, d'égalité d'accès aux ressources et de désenclavement de certains

territoires, les acteurs publics vont s'appuyer sur la dimension réticulaire de la gare pour mettre en œuvre leur politique de développement du territoire. Cette politique s'est notamment traduite par la mise en place des réseaux de TER et de multiplication des lignes de TGV. À ce titre, les quartiers des gares régionales sont identifiés comme des secteurs stratégiques et comme point d'ancrage d'un renouvellement urbain dense.

La question de l'amélioration de la desserte renvoie à des objectifs de la puissance publique de couverture maximale du territoire. L'idée étant que plus le territoire est maillé par les réseaux de transport plus les conditions d'accès aux ressources deviennent égalitaires. En effet, les populations mal desservies par le transport ont une plus grande difficulté à atteindre les ressources du territoire (emplois, équipements publics, autres groupes sociaux, etc.). Les inégalités face à la mobilité renforcent les processus d'exclusion. « Les problèmes de transport et de mobilité dans les quartiers populaires se limitent-ils à une question de desserte ? », par cette interrogation Desjardins (2017) repose la distinction entre les effets liés à la desserte et les effets liés à l'accessibilité. Il montre avant tout que la desserte doit se mesurer au prisme de la localisation des ressources sur le territoire. Le désenclavement permis par les réseaux doit permettre aux populations locales d'accéder à un plus grand nombre de ressources. Par exemple, compte tenu de la distribution des résidences et des opportunités d'emplois dans la région francilienne, et de l'accès différenciés des actifs aux moyens de transport, le marché de l'emploi auquel peut accéder un ouvrier est moins important que celui d'un cadre (Wenglenski, 2006). L'analyse de l'évolution de l'accessibilité et de la desserte au réseau ferré francilien entre 1975 et 2012 (Desjardins, 2017) met en avant la dichotomie entre les effets de l'amélioration de la desserte sur le territoire et les effets d'une amélioration de l'accessibilité. De façon globale l'offre ferroviaire en direction des territoires populaires s'est améliorée grâce à une réduction de la différence de desserte entre la banlieue ouest et le reste de la région, cependant les écarts sociaux d'accessibilité ont augmenté, les employés et les ouvriers ayant vu leur accessibilité à l'emploi par le chemin de fer se dégrader. Une projection effectuée pour 2030, qui prend en compte le développement du réseau du Grand Paris Express, montre qu'à géographie sociale et économique constante (les actifs continueraient de se localiser où ils sont actuellement, et la distribution spatiale des emplois serait conservée) l'écart d'accessibilité entre les ouvriers/employés et les cadres serait réduit (Desjardins, 2017). Cette projection démontre qu'un des enjeux autour du Grand Paris Express réside dans sa cohérence et sa pertinence par rapport à la distribution spatiale des emplois, et des différentes classes sociales qui y postulent. D'après les travaux de Desjardins, compte tenu de l'amélioration de la desserte qu'il propose, pour être efficace du point de vue de l'accessibilité, le nouveau réseau, par l'amélioration de la desserte et de l'accessibilité doit rester cohérent et suivre les évolutions de la distribution géographique de la population. En ce sens, tout l'enjeu des quartiers de gare apparaît comme un outil permettant le maintien des populations face à des logiques de

recomposition potentielle liées à l'évolution des valeurs foncières générée par l'arrivée du nouveau réseau.

1.3. REPORT MODAL

Aujourd'hui, les gares cristallisent de nouvelles attentes des politiques en termes d'accessibilité, de mobilité et de développement urbain durable. Sans que soient évacuées les attentes en matière de développement économique, les gares deviennent également des instruments permettant de répondre à de nouveaux objectifs fixés par la puissance publique. La mobilité devient le cœur des politiques d'aménagement et d'urbanisme. L'essor d'une « mobilité durable » qui reposerait sur l'utilisation majeure des transports en commun plutôt que sur l'automobile a largement renouvelé la pensée et les pratiques en matière d'aménagement. Plusieurs travaux se sont intéressés à l'appréhension par les acteurs de l'aménagement de ce changement de paradigme (Gallez *et al.*, 2013). Avec l'essor du leitmotiv du développement durable, les politiques publiques renoncent à faire des villes aménagées pour l'automobile et souhaitent favoriser le report modal vers des transports en commun ou d'autres formes de mobilités individuelles alternatives. L'étalement urbain est le corollaire de la mobilité automobile, afin de le limiter il convient de proposer d'autres solutions de transport. Les transports en commun, et plus particulièrement les transports ferrés constituent alors un des leviers fondamentaux de cette politique. La nature même du réseau offre un support pour la conception d'une ville polycentrique où l'activité serait concentrée en quelques points évitant leur dilution. Les gares deviennent les points visibles d'un potentiel report modal, et répondent aux objectifs que se fixent la quasi-totalité des documents de planification visant une réduction des émissions de polluants. Mais pour que ce modèle fonctionne, les gares doivent desservir des espaces dont la densité est suffisante (Delage, 2008), d'où un impératif de densification.

Au-delà de leur fonction d'interface entre les territoires, les gares apparaissent comme des leviers pour articuler le développement de la ville moderne autour des flux, des déplacements, des échanges de façon durable, permettant ainsi de réduire l'usage de l'automobile. La gare devient l'interface des différents réseaux de transport et se mue progressivement comme un pôle d'échange. Le terme de « pôle » renvoie à l'idée de la structuration de l'espace. La gare devient un point d'attraction et de rayonnement au cœur de l'espace défini et l'ordonne. Aujourd'hui, il ne s'agit plus seulement de penser le développement de la gare pour les usagers du transport, mais comme un projet urbain à part entière. Le pôle d'échange, dont la définition est encore très orientée autour du transport, se définit comme : « un lieu d'organisation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport et qui assure, par son insertion urbaine, une interface entre la ville et le

réseau de transport » (Richer, 2008). La notion de pôle se substitue progressivement à celle de nœud participant de l'effacement progressif de la frontière entre la gare et la ville.

Aux États-Unis, l'utilisation de plus en plus généralisée du *Transit Oriented Development* (TOD), pour développer des quartiers autour des gares et des stations de nouveaux réseaux de transport public a largement marqué la pratique des urbanistes américains dans le développement des grandes métropoles (American Metropolitan Areas 2050, 2012). Il nous semble que la comparaison entre les quartiers de gare du Grand Paris et les TOD américains est pertinente, dans le sens où les objectifs en matière de développement urbain et de report modal sont les mêmes, dans un contexte où la voiture individuelle est dominante. Le développement axé sur le transport en commun aux États-Unis, se réfère à des quartiers commerciaux et résidentiels construits autour de stations de transport en commun ou de corridors, conçus pour encourager le report modal vers les bus, les trains, etc. Dans le cas des TOD, la densification des quartiers près des gares visait à la réduction de la congestion routière régionale et de la pollution. Dans les environnements où l'accessibilité aux transports en commun peut être considérablement augmentée, car ils présentent un fort potentiel, on s'attend à ce que le développement urbain axé sur le développement foncier lié à ces transports soit fructueux (Du et Mulley, 2007). Dans une récente étude, Chatman (2013) montre que la densification aux abords des gares privilégiant la mixité des activités et des logements peut réduire la congestion routière régionale et la pollution émise par les voitures. Selon lui cette baisse ne dépend pas tant de l'accès au chemin de fer que des services à disposition des automobilistes pour favoriser le rapport modal comme des parkings.

Les gares sont avant tout des éléments structurants du tissu urbain, mais également des éléments structurants du fonctionnement urbain, notamment des mobilités. La gare est un rouage stratégique dans la maîtrise des flux. Avec la notion de pôle d'échange, elle donne un sens nouveau au territoire. Ces pôles d'échange se focalisent davantage sur la dimension intra-urbaine. La multimodalité et le piéton sont des catalyseurs d'une organisation territoriale nouvelle encouragée par des politiques publiques de plus en plus défavorables aux automobiles. L'évolution des mobilités se caractérise par la cohabitation de vitesses hétérogènes dans les territoires urbains (Ollivro, 2000). La superposition de ces « mouvements » produits par des modes de transport motorisés ou non, collectifs ou individuels, urbains ou interurbains, « rapides » ou « lents », interroge l'organisation des nœuds appelés « pôles d'échange » qui associent ces différents réseaux de déplacements. Au-delà de la question de l'accessibilité, ces « lieux-mouvements » apparaissent en mesure de constituer des polarités stratégiques à l'interface des réseaux de transport et des territoires urbains (Richer, 2008). Ces types de pôles d'échange cherchent des formes compatibles avec la fluidité d'une chaîne de déplacement. Pour cela, les lieux de l'échange privilégient une emprise resserrée pour les correspondances et totalement autonome vis-à-vis de l'environnement dans lequel ils se situent

(Menerault, 2001). Les futures gares du Grand Paris Express s'inscrivent dans cette perspective et servent de points d'appui pour réorganiser la mobilité en Île-de-France.

2. LES « EFFETS » DE LA GARE SUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN

Certains travaux envisagent l'urbanité des « lieux-mouvements » par rapport à leur environnement (Kokoreff, 2002 ; Stransky, 2006). L'approche se focalise davantage sur « l'urbain » et s'intéresse aux manières dont celui-ci se transforme à proximité de grandes fonctions d'échanges. Le point de vue technique de la dimension « transport » est négligé au profit de la dimension « ville ». Les travaux intitulés « Lieux-mouvements de la ville » qui ont donné lieu à la publication de *Villes en gare* (Joseph, 1999), *Gares et quartiers de gare* (Menerault, Barré, 2001) et les travaux intitulés « lieux du transport : passerelles méthodologiques entre le fret et le transport de voyageurs » sélectionnés par le groupe du programme « Lieux du transport : continuité et rupture » de l'axe « recherches stratégiques » du PREDIT 1996-2000, ont largement investi la question de la gare et de son territoire au prisme de l'urbanité. En outre, les terrains étudiés se concentrent sur de grands lieux d'échanges comme Massy, Euralille, Gare du Nord ou La Défense, des gares à la fois inter- et intra-urbaines (Menerault, 2001). La notion même de « lieux-mouvements » marquerait la fin de l'opposition ville/réseau, urbanisme/transport (POPSU, 2013). Au-delà de sa fonction liée au transport, la gare devient aussi progressivement un levier pour développer le territoire, à l'échelle locale, ce qu'on a ensuite défini comme le « quartier de gare ». Des programmes de recherche, principalement ceux intitulés *Villes en gare* ou *Gares et quartiers de gare* sous la direction de Joseph (1999), ont contribué à repenser le rôle de la gare dans l'aménagement des espaces urbains. Les gares sont à la jonction d'une logique d'urbanisation en tissu dense et d'une logique d'urbanité, conçue comme qualité de l'expérience urbaine dans un contexte de rénovation et de construction des infrastructures de transport en commun. Le développement des gares s'inscrit alors dans celui d'un quartier. Le territoire prend un sens nouveau, plus local, dans lequel la dimension sociale est pleinement intégrée. Le quartier est défini comme un espace vécu, une structure territoriale produite et imaginée par l'individu, mais intelligible pour la collectivité, car imprégnée d'informations et d'apprentissages sociaux, par la fréquentation régulière d'espaces publics et/ou par des relations de voisinage (Di Méo, 1994). Le développement d'une gare devient un levier de transformation d'un quartier, d'un territoire bien défini. La gare devient un levier d'action pour à la fois articuler les mobilités et l'aménagement des espaces à proximité.

Les effets des gares sur le territoire, entendu dans son acception la plus large, ont fait l'objet de nombreuses études (Bourillon, 2008). Ces études concernent essentiellement les gares centrales, notamment dans les grandes villes. Elles montrent qu'au moment de leur création, ces gares étaient

des éléments structurants du développement urbain, en créant de nouvelles polarités. Les immeubles construits autour de ces gares résultent d'opérations foncières et financières menées par les financeurs du projet de gare, visant à rentabiliser les investissements massifs réalisés dans les infrastructures. Ces quartiers se construisaient sur la destruction d'un bâti existant, une façon d'opérer qui serait aujourd'hui plus complexe. Les auteurs insistent sur la dimension « effet d'entraînement » que ces constructions nouvelles ont eu sur la ville et les attentes générées, d'abord du point de vue de l'amélioration de l'accessibilité puis du développement urbain. D'abord, les acteurs publics attendent qu'elles améliorent les conditions de desserte et d'accessibilité, en offrant une plus grande ouverture de réseau et en réduisant les temps de parcours. Ensuite, ils attendent que ces gares permettent d'organiser les mobilités, de les polariser. Enfin, ils attendent des effets sur le développement urbain. L'évolution de ces attentes est intrinsèquement liée à l'évolution de la conception même de la gare.

2.1. DENSIFICATION

Les infrastructures de transport, qu'elles soient ferroviaires ou routières, alimentent la périurbanisation et l'« émiettement » de la ville (Charmes, 2011). Les gains de vitesse et d'accessibilité permettent la diffusion de l'habitat et des activités dans les franges de l'agglomération, en renforçant les mobilités entre les pôles. L'enjeu de l'urbanisation ou de la densification autour des gares, notamment des gares périurbaines, est de contrebalancer ce processus, en limitant et permettant une réorganisation de l'étalement urbain, en polarisant l'urbanisation sur les gares les mieux desservies. Le principe de la densification autour des gares pour limiter l'étalement urbain n'est pas un concept nouveau. La politique des villes nouvelles en Île-de-France qui est née dès les années 1960 reposait déjà sur ce principe. Cinq décennies plus tard, les effets de cette politique restent contestables. Si les abords des gares RER peuvent être denses, cela n'a pas empêché la dilatation urbaine. Les synergies entre le développement d'un réseau de transport, et notamment de gare, et les questions foncières et d'urbanisme ont été documentées pour de nombreuses villes du monde, dont Copenhague (Knowles, 2006), Hong Kong (Cervero et Murakami, 2009) ou Séoul (Cervero et Kang, 2011). Il est difficile de dégager de grandes conclusions à travers la collection de cas existants aux résultats parfois contradictoires, tantôt montrant l'existence d'un effet d'entraînement d'un transport sur le développement urbain, tantôt montrant l'absence d'effets consécutifs directs. Certains de ces travaux privilégient l'étude des effets en termes de transport [par exemple les effets sur le report modal (Cervero et Murakami, 2009)] ; d'autres au contraire insistent sur les effets sur l'immobilier et la programmation urbaine (Chatman, 2013).

La politique de densification peut rencontrer des difficultés d'acceptabilité sociale et politique. Elle s'opère aujourd'hui par recyclage de petites emprises foncières autrefois industrielles ou artisanales,

mais aussi par une hausse des valeurs foncières et une transformation socio-économique du quartier (embourgeoisement et gentrification). Les politiques de densification ne sont pas aisées à mener en dehors des friches, dans des quartiers déjà denses où les dents creuses sont rares. La possibilité de s'appuyer sur une nouvelle infrastructure de transport pour mettre en œuvre cette densification constitue un moyen pour ces pouvoirs publics pour mener leur politique de densification. La littérature recense un grand nombre de cas qui décrivent des projets de quartiers de gare utilisés comme outils de densification des espaces urbains. Thomann (2005) dresse ainsi la liste des conditions nécessaires pour densifier autour des gares. Il insiste d'abord sur la prise en compte du degré de centralité et d'accessibilité du site, puis sur la prise en compte de ses caractéristiques topographiques, morphologiques et patrimoniales, sur l'intégration des aménagements au tissu bâti environnant, sur la mixité fonctionnelle à une échelle et avec des fonctions adéquates, la mixité des types de logements, la qualité architecturale et, enfin, sur la valorisation des espaces non construits. Un grand nombre de documents de planification (Schémas de cohérence territoriale, Plan local d'urbanisme) mettent en avant les potentiels des quartiers de gare et les possibilités de densification, cependant la mise en œuvre opérationnelle de cette intention est souvent difficile (Bentayou *et al.*, 2015). Les gares TER sont un exemple récent de cette politique (Bentayou *et al.*, 2015). Les abords des gares TER peuvent offrir des opportunités foncières pour l'accueil de nouveaux habitants susceptibles d'utiliser le train pour leurs déplacements quotidiens ou pour l'implantation d'activités économiques et de pôles d'emplois dotés d'une bonne desserte en transport public (Bentayou *et al.*, 2015).

Cependant, les abords des gares sont des territoires particulièrement contraints, objets de stratégies rarement convergentes entre les différents acteurs concernés. Les acteurs de transport (SNCF, RATP, etc.) et les acteurs du territoire (commune, département, région, etc.) ont des intérêts divergents qui ne permettent pas toujours de trouver un consensus aboutissant à l'élaboration d'un projet urbain autour des gares.

Construire des logements et des locaux pour des activités, autrement dit densifier, ne suffit pas pour garantir un développement urbain sur le long terme. Les analyses des densifications de friches aux abords de gare réalisées en Suisse montrent la nécessité d'intégrer le temps long comme variable dans le processus de planification, et l'intérêt pour les aménageurs de se doter de stratégies à long terme (Hecker, 2010). D'après elles, le développement urbain ne repose pas seulement sur une stratégie de densification, mais doit s'accompagner d'autres politiques permettant la mise en œuvre d'un « lieu de vie ». Le quartier est un territoire approprié, de convivialité ou de sociabilité, qui renvoie à des pratiques et des usages dont la pérennité assure le développement urbain.

Dans le cas des gares du Grand Paris Express, c'est la notion même de quartier qui doit interpeller l'aménageur. La densification apparaît comme un des moyens permettant le développement d'un

quartier, mais il ne se suffit pas à lui seul. Cette question de la création d'un quartier est également très présente dans les recherches sur les *Transit Oriented Development* (TOD). Les TOD s'adosent à des quartiers de forte densité, dans un périmètre d'environ 1 kilomètre autour de la gare, ce qui correspond au trajet que peut faire un piéton (Cervero et Murakami, 2009). Ces quartiers cherchent à développer une mixité fonctionnelle en associant des logements, des bureaux et des commerces.

Certains auteurs montrent bien que le TOD, qui correspondrait peu ou prou aux quartiers de gare dans un contexte français, constitue un outil en tant que tel pour rendre opérationnel un objectif de densification et de durabilité jusque-là resté un vœu pieux (Douay *et al.*, 2015). Alors que la durabilité est devenue le référent majeur de l'aménagement, les acteurs publics ont tendance à concentrer l'action métropolitaine dans ces projets urbains. La domination de « ce concept dans la boîte à outils » permet l'opérationnalité de la transformation de ces quartiers autour des transports en commun. La densité est apparue aux yeux de nombreux acteurs comme la meilleure solution dans le développement des villes au point que cela peut prendre la forme d'une « obsession de densité » (Theys, 2009). Cette obsession est notamment née de l'interprétation du constat que les espaces peu denses consomment davantage d'énergie. La densification doit donc participer à limiter l'usage de l'automobile et ses conséquences environnementales. Certains travaux critiquent cette approche en démontrant que les indicateurs sur lesquels se basent ces analyses sont discutables, et que l'on ne peut pas conclure à un lien systématique entre densification et baisse de l'utilisation de la voiture dans les déplacements de la population. Le raccourcissement des distances parcourues serait en fait facilité par la densité quels que soient les moyens de transport (Desjardins, 2017).

LE CAS DU BART DE SAN FRANCISCO

Dans la baie de San Francisco, la mise en œuvre de TOD autour du BART (*Bay Area Rail Transit*) fournit un exemple sur ces mesures et sur les effets de la densification des quartiers de gare autour de ce réseau de transport. Le BART est un système ferroviaire et métro lourd desservant la baie de San Francisco. La station de Pleasant Hill est située dans le comté de Contra Costa, à environ 30 minutes en train du centre de San Francisco. Le BART a d'abord été beaucoup utilisé dans le cadre d'un système de parc relais : les gens se garent dans de très grands parkings construits aux abords des gares (voir photo 1) puis prennent le train pour se rendre principalement dans le centre de San Francisco (65 %) ou d'Oakland (15 %). À Pleasant Hill, 74 % des voyageurs se rendent dans le centre-ville de San Francisco (Cervero, 1998). Il a ensuite été décidé de densifier ces quartiers de gare en stimulant la production de logement (voir photos 2, 3, et 4) notamment pour inciter les individus à ne pas utiliser leur voiture pour se rendre à la station, mais à marcher. Les effets de ces quartiers sont mitigés et tous les auteurs s'accordent à dire que les résultats en termes de développement modal sont plutôt cohérents avec les attentes et les objectifs des politiques publiques ; en revanche, les résultats sont plus aléatoires en fonction des cas sur le développement urbain à l'échelle locale consécutif à la création de ces quartiers.



2.2. PRIX DU FONCIER

En France, comme aux États-Unis avec le TOD, les quartiers de gare apparaissent comme des leviers permettant la valorisation foncière des espaces autour des gares. Les formes que prend cette valorisation vont influencer le territoire et le quartier (Cervero, 2007), mais également la valeur de ce territoire par le truchement du jeu des acteurs du foncier et de l'immobilier (Hess *et al.*, 2007). La densification des quartiers de gare pose de nombreuses questions sur les prix du foncier. La complexité des arbitrages pour concilier développement urbain et transport ferroviaire incite également à un engagement important de la puissance publique, notamment en matière d'anticipation foncière. Les politiques de densification urbaine autour des gares peuvent impliquer des effets de hausse des prix.

2.2.1. LE CAS DES METROPOLES NORD-AMERICAINES

Cette question a fait l'objet d'un grand nombre de recherches et de rapports aux États-Unis dans les années 1990, au début de la mise en place des TOD. Dans le cas la station Orenco à Hillsboro, en Oregon, les promoteurs immobiliers avaient estimé que les prix varieraient de 20 % à 30 % par rapport à la moyenne de la région, du fait de la proximité de la gare (Urban Land Institute, 2003). Près de la station de tramway légère de Mockingbird à Dallas, les locaux de bureau et les commerces sont loués à des prix majorés de 40 % par rapport au reste du marché. Des prix élevés ont été enregistrés pour les locaux de bureau et de commerce près des stations de Washington Metrorail à Arlington, en Virginie et à Bethesda, dans le Maryland (Cervero, 1994).

La hausse des valeurs foncières s'est produite non seulement dans les villes bordées par le rail, mais aussi dans les quartiers en transition. Dans le district de Columbia, les prix des terrains aux abords de la gare, dans un quartier où les minorités sont surreprésentées et connu pour ses clubs de jazz et sa vie nocturne, ont presque doublé au début des années 2000 (Cervero *et al.*, 2002). Ces travaux montrent l'incidence que peut avoir le transport sur la valeur foncière. Une étude dans la baie de San Francisco a révélé que le transport ferré conférait les avantages les plus élevés aux logements unifamiliaux en raison d'une amélioration de la vitesse des transports, de services plus fréquents et d'une couverture spatiale de la baie plus grande. Les logements du comté d'Alameda à proximité des stations ont été vendus, en moyenne, 39 % plus cher que des logements comparables situés à plus de 20 kilomètres de la station la plus proche (Nelson, 1992). Une autre étude montre cependant, dans le cas des systèmes de transport plus légers, que la valeur ajoutée des logements était plus faible que dans le cas de système de transport ferré lourd, comme le suggère l'analyse du réseau d'Atlanta (Landis *et al.*, 1994). Ainsi la nature même de l'infrastructure développée et la nature des logements construits constituent des variables actives dans la variation du prix du foncier aux abords de la gare.

Dans les années 2000, une autre série de travaux a permis de nuancer les effets de la création des TOD sur les prix du foncier. Le cas de Hong Kong montre qu'une politique volontariste favorise la capture de valeur liée à la construction de nouveaux quartiers autour des gares pour financer l'infrastructure ferroviaire grâce à son programme de développement « Rail + Property », ou R + P. Plus de la moitié de tous les revenus des opérateurs ferroviaires provient du développement immobilier (Cervero et Murakami, 2009). La plupart des projets de R + P se concentrent sur le logement, même si tous ont un développement commercial. Les projets récents de R + P mettent le piéton au centre de leur projet. Cette recherche montre que les projets de R+P ont augmenté les prix de l'immobilier pour le commerce et les logements. Une station R + P avec une conception orientée vers le transport en commun équivaut à 35 000 passagers supplémentaires en semaine. Dans cette étude de cas, Cervero et Murakami (2009) montrent que les logements construits dans le cadre d'un programme de densification R + P font l'objet d'un marché spécifique dans lequel les prix sont supérieurs au reste du marché. La densification peut donc avoir un effet sur les prix du foncier à la hausse, mais être limité à un périmètre restreint autour de l'infrastructure et ne pas avoir d'impacts sur l'ensemble du territoire. Les abords directs de la gare où les prix augmentent constituent davantage un sous marché, dans lequel les variables liées à la formation du prix sont spécifiques (Kim, 2008).

En conclusion, il semble qu'il n'y ait pas d'effet mécanique dans la montée des prix des espaces à proximité des nouvelles gares construites sur un temps très court (Cervero et Duncan, 2003). L'étude menée à Los Angeles analyse les choix en termes de logement des ménages au regard de leur composition. La formation des prix du foncier est liée à la demande ; la simple création de logements à proximité de la gare ne suffit pas à faire augmenter les prix locaux à court terme. S'il n'y a pas de demande pour ce type de logement, les prix n'augmentent pas. Dans le modèle d'Alonso, les valeurs du foncier dédiées au commerce devraient être plus sensibles à la localisation des commerces que les valeurs résidentielles (Cervero *et al.*, 2003). La proximité d'une gare dans un quartier résidentiel peut avoir un impact négatif sur les valeurs résidentielles. La construction d'une gare n'entraîne pas automatiquement une hausse des valeurs foncières. Ainsi, la densification autour des gares et la possibilité d'avoir recours à un transport collectif n'entraînent pas de hausse automatique des prix. Cela dépend grandement du contexte, de la politique mise en œuvre ou de la nature même des logements par exemple. Une multitude de critères sont donc à prendre en compte, notamment territoriaux et supposent une bonne analyse des dynamiques spatiales qui s'exercent sur les territoires.

2.2.2. LE CAS DE LA METROPOLE PARISIENNE

Transposée dans un contexte francilien, l'analyse des valeurs foncières dépend de nombreux facteurs. En Île-de-France, on observe un gradient centre-périphérie des prix du foncier et de l'immobilier. Le

maintien des valeurs centrales élevées et même l'accroissement des écarts de prix entre centre et périphérie sont un effet de la place majeure accordée aux réseaux de transport radioconcentrique dans l'aménagement francilien (Desjardins, 2017). Depuis les années 1960, la politique d'aménagement francilienne a largement favorisé le développement de centres ou de pôles en périphéries, et donc de valeurs foncières fortes à une époque où le développement de l'automobile aurait pu amener à un lissage des conditions d'accessibilité et à une baisse des valeurs foncières au centre (Bieber, Orfeuil, Massot, 1993).

Par ailleurs, cette élévation des valeurs foncières de la zone centrale est renforcée par la politique de densification par la promotion d'un modèle de la ville compacte dès les années 2000. Dans la zone centrale de l'agglomération parisienne la densification résidentielle s'est accentuée au cours de ces dernières années. Le recyclage des grandes friches, terrains délaissés par l'industrie ou la logistique depuis les années 1970, amorçant une dynamique de désindustrialisation, toujours en cours aujourd'hui, a permis des projets de renouvellement urbain. Le nombre de logements supplémentaires réalisés chaque année dans la petite couronne parisienne s'est fortement accru entre 2000 et 2010. La densification produirait donc éventuellement une hausse des prix du sol qui rendrait difficile le maintien ou l'arrivée de populations à faibles revenus, ce qui pose la question du logement des classes populaires.

Certains travaux (Piron, 2007) constatent que les politiques publiques accompagnant ces projets et cette transition ont pu favoriser une augmentation des prix de l'immobilier car produire des logements en zone dense coûte cher en raison des coûts de l'immobilier, mais aussi des coûts de dépollution en zone déjà construite. Depuis la loi SRU de 2000 (qui imposait la réalisation de 20 % de logements sociaux aux communes urbaines franciliennes de plus de 1 500 habitants, puis 25 % en 2013), la politique en faveur du logement social s'est renforcée. Si cette politique vise au maintien de populations à moyens et faibles revenus dans les zones denses de l'agglomération, elle entraîne également une hausse des valeurs foncières du fait de son coût. Par ailleurs, une partie de la classe moyenne est exclue de ce processus : le parc aidé étant restreint. Néanmoins, ces dernières années sont marquées par le développement de logements intermédiaires dans la zone dense de l'agglomération. En effet, une politique de densification implique un élargissement des publics aidés pour le logement du fait même qu'elle débouche potentiellement sur une hausse des valeurs foncières (liée à la rareté des parcelles à construire (Bouvelot, 2013), aux coûts de rénovation du parc existant et à la forte concurrence pour leur acquisition). Depuis les années 1970, le périurbain jouait un rôle important dans l'équilibre des prix du foncier. Ces terrains ouverts, accessibles et attractifs pour une partie des classes moyennes, supérieures et, dans une certaine mesure, populaires ont permis de limiter la hausse des valeurs foncières dans le centre. Ces dernières années, on observe un double phénomène de déprise du périurbain, comme le montre le nombre décroissant de logements construits

en grande couronne francilienne (Desjardins, 2017), et de conduite de politique d'aménagement cherchant à limiter l'étalement urbain. Les années 2000 marquent donc un tournant dans la géographie francilienne. L'étalement de la population ralentit ou recule, ce qui favorise l'augmentation de la pression sur les zones densifiées et hausse des prix de l'immobilier.

La construction des gares du Grand Paris Express s'inscrit dans cette dynamique et peut participer d'une hausse des valeurs foncières autour des gares. Ce nouveau réseau pourrait renforcer une dynamique déjà amorcée et qui pose la question de la place et de la localisation des classes les plus populaires dans la métropole parisienne. Le contexte d'augmentation généralisée des prix fonciers et immobiliers contribue à renouveler le débat de l'accès à la ville (Dureau et Lévy, 2002) et de l'accès au logement. Cette situation interroge directement l'action des pouvoirs publics, notamment locaux, mais également les actions menées dans le cadre de la politique de la ville depuis 25 ans. Les périmètres de 53 quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) recouvrent, en totalité ou en partie, ceux des 68 quartiers de gare du Grand Paris Express. Les QPV représentent 9 % de la surface des quartiers de gare et 20 % des habitants. À l'échelle de la métropole du Grand Paris, ces quartiers regroupent 13 % des habitants (APUR, 2018). La question se pose donc de savoir si le Grand Paris Express entraîne effectivement une hausse des valeurs foncières autour des gares, quels impacts cela aura sur les dispositifs de la politique de la ville ? Avec un foncier plus cher, la réalisation de projets urbains sera d'autant plus complexe. Il paraît donc fondamental de prendre en compte l'effet additionnel du Grand Paris Express sur le zonage actuel.

2.3. GENTRIFICATION ET EMBOURGEOISEMENT ?

Une hypothèse communément admise, fondée sur la théorie de la localisation et de la rente foncière, consiste à dire que la proximité d'un réseau de transport représente un avantage comparatif à l'échelle intramétropolitaine de nature à entraîner une augmentation locale des prix fonciers et immobiliers (Padeiro, 2012). Bien qu'on ne dispose pas d'une validation empirique suffisante à ce jour (Giuliano *et al.*, 2010), il s'ensuit que les quartiers nouvellement desservis ou les quartiers dont l'accessibilité aurait été améliorée, pourraient changer dans leur composition, avec une hausse des niveaux socio-économiques des ménages résidents. Ces analyses se doublent d'un constat déjà très généralisé sur l'attractivité des centres-villes ces dernières décennies, qui a alimenté une abondante littérature autour de la gentrification (Clerval, 2008) et des classes créatives (Florida, 2017). Les espaces denses des agglomérations cumulent une très bonne desserte avec une forte densité d'aménités culturelles et économiques (emplois). Par ailleurs, les groupes sociaux dont sont issus les acteurs de la gentrification présentent des comportements de mobilité favorables à l'usage des modes peu polluants (transports publics, vélo), parfois de manière militante (Kaufmann *et al.*, 2005).

Non seulement le réseau du Grand Paris Express constitue un nouveau réseau de transport qui à lui seul est susceptible de faire grimper les prix aux abords des gares, mais il dessert majoritairement les zones denses de la métropole, les plus à même d'enregistrer ces hausses de prix et d'attirer les ménages les plus solvables. Même sous forme de rocade, une localisation résidentielle péri-centrale aux abords d'une station de métro constitue un substitut de la centralité de nature à attirer une partie des actifs de manière prédominante (Padeiro, 2012). L'embourgeoisement apparaît comme une expression visible d'un processus de valorisation d'espaces intra-urbains, et plus spécifiquement des quartiers centraux ou péri-centraux favorisant la concentration de populations aisées, professions intellectuelles et cadres supérieurs. À l'opposé de ce processus, les classes populaires et les classes moyennes sont confrontées à une double difficulté : un parc de logement privatif privé et social insuffisant et une moindre capacité d'enchère pour devenir propriétaire au regard des valeurs foncières dans la zone dense et face à la concurrence des classes supérieures. Ceci les contraint à se délocaliser dans des périphéries plus lointaines, dans des lieux moins bien desservis par le réseau de transport en commun.

Certains chercheurs identifient un « effet de ciseaux » (Clerval, 2008). Entre 1982 et 1999, la spécificité de Paris s'accroît, marquée par une surreprésentation des catégories socioprofessionnelles intellectuelles et supérieures et une sous-représentation des ouvriers. La part des premiers augmente beaucoup plus fortement à Paris et en Île-de-France qu'en France tandis que celle des catégories socioprofessionnelles populaires baisse plus à Paris qu'en Île-de-France et en France. Ainsi, la part des catégories socioprofessionnelles intellectuelles et supérieures dans la population des ménages – déjà plus forte à Paris qu'ailleurs en 1982 – y a augmenté de plus de sept points, contre seulement trois points en Île-de-France et deux en France en général. L'effet de ciseaux caractérise donc cette tendance à la hausse de la part de certaines catégories et à la baisse d'autres catégories. La gentrification apparaît comme un processus plus complexe que l'embourgeoisement. C'est un processus sur le long terme lié au double mouvement de désindustrialisation et de métropolisation de Paris. Il ne s'agit pas seulement d'un changement dans la composition sociale de la population résidente dans la zone centrale de l'agglomération. La restructuration du tissu productif, sélective selon les secteurs et les emplois, s'accompagne d'une dissociation des fonctions de conception et d'exécution, entre centre et périphérie, et conduit au déclin des emplois d'ouvriers dans les espaces denses (Padeiro, 2012), un phénomène visible avec l'industrie et la logistique (Heitz, 2017). Mais la spécialisation croissante de Paris dans le secteur tertiaire supérieur ne suffit pas à expliquer la gentrification des quartiers populaires parisiens, la mise en œuvre d'un mécanisme de sélection sociale est accrue par les logiques du marché immobilier et de la spéculation foncière.

Dans l'hypothèse d'une hausse des valeurs foncières autour des gares du Grand Paris Express, un phénomène d'embourgeoisement de ces quartiers dans un contexte plus généralisé de gentrification

des quartiers populaires parisiens et de la petite couronne, nécessite de faire l'objet d'une attention politique particulière. La question posée par ce processus est celle de la mise en œuvre de la mixité sociale et fonctionnelle, objectifs déterminants dans les documents de planification régionaux (SDRIF, 2013), c'est-à-dire une distribution équilibrée de la population sur le territoire au regard de leurs caractéristiques socio-économiques. La question de l'embourgeoisement, du changement de la composition socio-économique de la population, et de la mixité sociale montre que l'enjeu de ces quartiers de gare n'est pas seulement le développement urbain, qui constitue la principale attente, mais également l'intégration de ce quartier de gare dans le tissu urbain existant. La prise en compte de cet existant est une donnée essentielle dans la compréhension et l'anticipation des effets potentiels de ces quartiers de gare.

3. LES « EFFETS » DE LA GARE SUR LA CENTRALITE

Avec 844 000 emplois, les 69 quartiers de gare du Grand Paris Express concentrent 41 % des emplois de la métropole du Grand Paris hors Paris (2,1 millions) sur 16 % de son territoire. Ces quartiers comprennent l'équivalent de la moitié des emplois présents à Paris (1,6 million). Sur 200 kilomètres de voies, le Grand Paris Express desservira 18 des 39 pôles d'emploi structurant l'économie régionale (APUR, 2018). Ils restent néanmoins inégalement répartis sur l'ensemble des quartiers de gare. Dans le cadre du Grand Paris Express les attentes en termes de développement économique et de l'emploi sont fortes. Depuis le travail d'Offner (1993), l'absence d'effets mécaniques (« effet structurant ») entre le développement économique du territoire et la construction d'une gare a pu être documentée notamment autour de la question des emplois (par exemple : Delaplace *et al.*, 2013 ; Bazin *et al.*, 2005 ; Mannone, 1993). Vingt-cinq ans après, les conclusions d'Offner semblent intégrées (Baron, 2016), pourtant le quartier de gare reste un outil privilégié encore aujourd'hui pour asseoir une politique urbaine, cristallisant de nouvelles attentes autour de la centralité économique.

3.1. DEVELOPPEMENT DE L'EMPLOI

Les travaux académiques ont, de longue date, montré qu'il n'existait pas de causalité linéaire entre infrastructures de transport et transformations sociales, spatiales et économiques (Blanquart, Delaplace, 2009 ; Bazin, Beckerich, Delaplace, 2009 ; Bazin, Beckerich, Delaplace et Masson, 2006 ; Plassard, 2003 ; Offner, 1993). Pour autant, dans certains cas, de nouvelles dynamiques émergent. Ces infrastructures de transport contribuent donc parfois au développement des territoires, même si elles seules n'y suffisent pas (Troin, 1997). Certains modèles de localisation montrent l'existence de liens importants entre la desserte ou l'accessibilité et la concentration des activités ou des emplois. Ils

permettent d'évaluer l'impact d'un nouveau réseau de transport sur la localisation des activités ou des emplois. Partant de ces modèles, il est aisé de penser que la création d'une desserte ou l'amélioration de l'accessibilité permettra de renforcer l'attraction de ces lieux pour les emplois. Le problème est que si on observe généralement que les emplois se situent à proximité d'infrastructures de transport, la simple construction d'une infrastructure de transport n'est pas une condition suffisante pour obtenir un effet d'attractivité. Cette croyance reste entretenue par la série d'exemples qui montrent effectivement le lien entre le développement d'un transport et la croissance du nombre d'emplois. Mejia-Dorantes (2011) montre que la création du Metrosur à Madrid a eu des effets sur la localisation des emplois. L'étude montre que la concentration de l'emploi est liée au degré d'accessibilité. Ces dynamiques localisées, qui peuvent être instrumentalisées par les politiques publiques pour justifier leur investissement, contribuent alors à perpétuer le mythe selon lequel la création d'une gare contribue au développement économique local, notamment parmi les élus locaux. En insistant sur la complexité des phénomènes de développement urbain, certains travaux ont souligné la nécessité de stratégies d'acteurs venant accompagner la nouvelle infrastructure : une interprétation de ces travaux laisserait donc à penser que sous réserve d'une mobilisation suffisante des acteurs, des effets seraient possibles (Delaplace *et al.*, 2013). Les effets attendus ne seraient, certes pas automatiques ou directs, mais conditionnés à l'exercice de planification et à une mobilisation d'acteurs suffisante. Ces effets conditionnés ne se produisent qu'à la condition d'être accompagnés de stratégies et de politiques publiques, le plus souvent partagées par l'ensemble des acteurs. Les auteurs suggèrent qu'avec ces travaux, les acteurs publics conserveraient des attentes en matière de développement économique, sous-entendant que le « mythe des effets structurants » est toujours d'actualité.

Comme nous l'avons souligné, le TGV a souvent été l'objet d'une réflexion sur les effets des transports sur le développement des territoires. Les seuls effets incontestés des dessertes TGV sont des effets d'image associés à l'appartenance au club des villes TGV, et encore cela n'est le cas que lorsque les villes desservies sont caractérisées par un déficit d'image (Delaplace *et al.*, 2013). Cependant, comme le souligne Mannone (1995), « on ne peut reprocher au TGV de ne pas faire ce pour quoi il n'est pas destiné ». Il faut reconnaître aux TGV un potentiel de mobilisation des acteurs territoriaux important. Toutefois, même à ces conditions, les résultats ne sont pas automatiques à court terme. Les résultats font ainsi apparaître une diversité de cas qui traduit l'impossibilité d'une réponse unique et l'importance des contextes territoriaux.

D'autres effets sur le développement de l'emploi autour des stations et des gares sont à prendre en compte. Le cas de la gare RER Stade de France - Saint-Denis est un exemple de développement de l'emploi autour d'une gare qui ne s'accompagne pas de transformations sociales du quartier et exacerbe au contraire les tensions entre des travailleurs et des résidents, avec l'arrivée d'emplois de classes moyennes supérieures et de professions intellectuelles supérieures dans un quartier à

dominante populaire fortement marqué par le chômage lié à la désindustrialisation amorcée il y a déjà plusieurs décennies. Saint-Denis-Saint-Ouen (Plaine commune) concentre 40 000 emplois (Saint-Denis) et 1,1 million de mètres carrés de bureaux, des constructions récentes en ZAC, une forte présence des activités financières et d'assurances (16 % des emplois) et de l'industrie (12 %) (APUR, 2016). Depuis le début des années 2000, les promoteurs résidentiels investissent massivement aux abords de la gare à proximité des nouveaux bureaux. Construits selon les normes écologiques, ces logements, bien souvent dotés de balcons, de terrasses ou de parkings, à l'accès très sécurisé, affichent des prix supérieurs à ceux du marché local, essentiellement composé d'habitations vétustes. Entre 2000 et 2006, les prix de l'immobilier ont été multipliés par deux à Saint-Denis². Le quartier de gare du Stade de France apparaît comme un espace de frottement entre plusieurs catégories de population. Le faible développement du logement comparativement à celui du bureau contribue à faire de ce quartier d'affaire une enclave dans un territoire déjà enclavé. Car ce nouveau quartier d'affaire ne s'intègre pas au tissu urbain existant. Le sentiment d'insécurité contribue à freiner le développement du quartier et une possible mixité sociale.

Cet « effet Saint-Denis » montre qu'en dépit d'un développement des emplois, même très qualifiés, d'un quartier d'affaire qui fonctionne et qui est un des quatre pôles d'affaire franciliens grâce à la création de cette gare et à la bonne accessibilité aux transports en commun, la transformation sociale du quartier n'a pas eu lieu ou à la marge. Les attentes des politiques publiques par rapport aux nouvelles gares du Grand Paris Express sont particulièrement importantes au regard du développement de l'emploi. Les économistes évaluent à 115 000 créations d'emplois pour les plus pessimistes et 375 000 pour les plus optimistes le nombre d'emplois qui résulteront de la présence du Grand Paris Express d'ici à 2030. Des économistes ont récemment développé un modèle permettant de relier l'amélioration de l'efficacité du transport au développement de l'emploi. Leur raisonnement s'appuie sur le fait que l'amélioration des infrastructures de transport donne un avantage comparatif à l'agglomération concernée, améliorant son attractivité et générant une croissance de sa population active. Partant de ce postulat, l'augmentation de la taille critique de la ville se traduit par une augmentation du nombre d'employés et par une création significative d'emplois. Pour une augmentation de 3 % de l'efficacité des transports au sein de l'agglomération, permis par le développement du Grand Paris Express, les simulations prédisent une augmentation d'environ 3,1 % de la population active et environ 168 000 emplois (Chapelle, Wasmer, Bono, 2017). Cette étude s'appuie sur les mécanismes économiques traditionnellement décrits dans le cadre de la métropolisation, à savoir les effets d'agglomération, théorie développée par P. Krugman dans les années 1990. Cette pensée mécaniciste est par ailleurs critiquée par d'autres économistes (Levratto, Carré, Nguedam Ntouko 2018), qui montrent que les communes des futures gares ne semblent pas

² BREVILLE B., VERZAUX A., « La Seine-Saint-Denis entre deux mondes », *Le Monde diplomatique*, mars 2012, p. 20-21.

connaître de dynamiques d'emplois nouvelles ou supplémentaires à ce que prévoit la croissance « naturelle » de la région.

Au regard de l'ensemble des analyses, la seule certitude est que les effets structurants d'un réseau de transport sur le développement de l'emploi ne sont pas avérés. La controverse actuelle des effets des quartiers de gare du Grand Paris Express sur l'emploi l'illustre. Toutes ces analyses semblent renvoyer à l'exercice de la monographie pour pouvoir évaluer dans les faits le potentiel de ce développement de l'emploi.

3.2. NOUVELLES CENTRALITES COMMERCIALES

La concentration de flux de personnes permet au lieu d'acquérir un statut de centralité. Les gares qui sont des espaces exclusivement dédiés au transit des voyageurs sont devenues une catégorie de centralité. Les gares à fort trafic desservant la banlieue se sont transformées en lieux de correspondance entre les différents modes de transport, depuis l'automobile avec les parcs relais, jusqu'au TGV, en passant par le RER, les autobus, et parfois le vélo. Ces gares ont souvent fait l'objet d'une attention particulière en matière d'aménagement, d'agencement, et de services, à l'échelle de la gare elle-même et de sa capacité de rayonnement sur le quartier et la commune. Ces aménagements doivent permettre aux passagers de rentabiliser leur temps d'attente en faisant des courses par exemple. La gare est devenue un lieu d'économie du temps où se concentrent différents services. Les gares se dotent de galeries marchandes où le voyageur est également consommateur, ce qui confère au quartier un rôle de catalyseur.

Un projet urbain autour d'une gare ne peut se réduire au développement d'une offre de logements. La présence, à proximité de la gare, d'une diversité de services et commerces accessibles à pied par les usagers du train et les habitants du quartier contribue à promouvoir une ville des « courtes distances », et à transformer les abords de gare en « lieu de vie ». De même, le développement d'une offre de bureaux ou de locaux d'activités participe à la diversité fonctionnelle des quartiers de gare, tout en favorisant l'accessibilité à l'emploi par tous les modes. L'évaluation des besoins (en logements, commerces, activités, etc.) s'appuie nécessairement sur un diagnostic à une échelle plus large. Le programme d'aménagement du quartier de gare ne peut être conçu de façon isolée par rapport au reste de la commune.

Une tendance générale se dégage dans la gestion et l'aménagement des gares : « Le développement d'une stratégie de diversification des activités des entreprises de chemin de fer » (Doumas, 2005). Les gares japonaises constituent à cet égard un exemple souvent cité, notamment dans le cas de la gare de Shinjuku. Deuxième plus grande gare du monde, avec plus d'une centaine de sorties et plusieurs centres commerciaux, la gare constitue le point central du quartier de Shinjuku. À Shanghai, la gare

de Hongqiao est intégrée dans un centre commercial vaste de plus de 300 boutiques, sur quatre niveaux. Les gares contemporaines se caractérisent par la récurrence de trois éléments : le poids croissant des promoteurs immobiliers, le développement des commerces et l'implantation d'activités de loisirs. Ces pratiques, désormais bien inscrites dans les gares françaises, comme le montre le réaménagement des gares de l'Est, Saint Lazare ou de Lyon ces dernières années, rappellent aussi la gestion des aéroports (Dang Vu *et al.*, 2008). Dans le cas des gares japonaises, l'exploitation ferroviaire n'est qu'une fonction des opérateurs privés qui valorisent, par leurs activités commerciales et immobilières, les nœuds du système de transport qu'ils gèrent. Les gares sont donc des espaces de services, de commerces en lien avec des pratiques de consommation. La gare devient donc une nouvelle centralité économique dans le quartier. À travers des politiques proactives en matière de développement des commerces et des services, avec une action concertée avec des acteurs privés, les acteurs publics escomptent que les gares et les quartiers dans lesquels elles s'inscrivent polarisent un ensemble urbain plus large. Ils espèrent ainsi avoir un impact sur la forme et le fonctionnement de la ville, en orientant les flux non seulement des voyageurs, mais aussi des consommateurs.

Une des dernières innovations en termes de services dans les gares est celui du *click & collect* (figure 1). Ce principe désigne un service permettant aux consommateurs de commander en ligne pour ensuite retirer leur article en magasin. Sa particularité est de permettre la réservation d'un produit qui se trouve en stock dans le magasin, ce qui implique que celui-ci indique en temps réel l'état de ses stocks. Ce mode de livraison est en forte progression et constitue un atout majeur dans les lieux de flux (gares, etc.) que les grands magasins souhaitent optimiser. Ce service permet non seulement d'inscrire le consommateur dans un rapport de proximité à sa ville, mais contribue également à faire des gares une nouvelle centralité liée à une nouvelle pratique de consommation : le e-commerce. On retrouve aussi un grand nombre de services de type *lockers* ou casiers électroniques, qui permettent de récupérer des colis à l'aide de codes.



Figure 1 – Pickup station, gare d'Austerlitz, Paris, 2017

CONCLUSION

L'outil d'aménagement « gare » cristallise un grand nombre d'attentes, aussi bien pour le territoire, que l'économie ou la population. Si ces attentes ont pu évoluer au cours du temps, elles semblent aujourd'hui nombreuses et diverses. Les limites présentées ici et récemment mises en lumière par la littérature montrent toute l'importance de la prise en compte des caractéristiques du territoire, et des besoins d'adaptabilité de ces projets, mais aussi de bien remettre en question la pertinence du projet au regard de son contexte. La question de la standardisation du modèle du quartier de gare ou du TOD se pose notamment dans sa généralisation à tous les pays. Comme le rappelle Delpirou *et al.* (2015), les démarches de TOD en Chine montrent que le concept est souvent utilisé comme un « label » et que sa mise en œuvre reste partielle (Doulet *et al.*, 2014). Cette standardisation peut ainsi limiter l'opérationnalité du TOD et sa portée. Néanmoins, les auteurs précisent que si les principes du TOD ne sont pas respectés, c'est parce qu'ils font l'objet d'une appropriation territoriale forte, dans une logique d'intégration qui montre une prise de conscience des réalités du terrain. La coordination entre urbanisme et transport permet en l'espèce d'aboutir à des projets qui répondent aux objectifs posés par la puissance publique. S'il faut être prudent avec le contexte chinois, cette remarque nous permet d'insister sur les attentes que les acteurs publics ont vis-à-vis d'un outil standardisé dont les effets réels dépendent avant tout du contexte territorial. Le CEREMA (Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) publie un guide « des bonnes pratiques » à adopter pour l'aménagement des quartiers de gare. Ainsi, la densification des gares fait l'objet d'une « bonne pratique » en matière d'aménagement, une injonction pour atteindre le modèle de la ville durable plébiscité par l'ensemble des acteurs publics. Ces guides ou « bonnes pratiques » ne doivent pas gommer l'existence de caractéristiques territoriales parfois en contradiction avec leurs recommandations. Un effet pervers de la standardisation du quartier de gare est d'entretenir le mythe d'une capacité de généralisation sur n'importe quel territoire, avec des effets similaires d'un territoire à l'autre.

Dix ans après les premières expériences de TOD et la généralisation du concept, certains auteurs montrent que les actions entreprises sont souvent trop réduites ou localisées, de telle sorte qu'ils craignent un effet de marketing territorial. Le TOD, dans sa mise en œuvre, repose principalement sur l'effort de collaboration des différents acteurs (Douay *et al.*, 2015). Les retours d'expérience tendent à montrer que la difficile mise en place de ces approches collaboratives diminue l'impact potentiel des TOD. Au-delà de son aspect standardisé, sa mise en œuvre réelle se trouve confrontée à un jeu d'acteurs complexe qui peut atténuer les effets attendus de la mise en place de cet outil sur le territoire.

Au final, plusieurs critiques essentielles sont formulées à l'encontre du TOD. D'abord, celle d'une conception jugée consensuelle de l'aménagement des espaces urbains qui peut déboucher sur la standardisation de ces espaces au mépris d'une prise en compte territoriale. Ensuite, une critique liée à la légitimité de l'investissement de l'argent public dans les mégaprojets. Pour justifier un investissement dans une infrastructure de transport ferroviaire aussi conséquente, le projet s'appuie sur le potentiel de développement urbain et le dépassement de la dimension transport. Il ne s'agit pas seulement d'agir sur la mobilité, mais également d'infléchir les dynamiques urbaines et la distribution spatiale de la population et des emplois dans la métropole parisienne.

Cette revue de la littérature permet de mettre à jour l'évolution de la pensée des projets de gare et les critiques récentes issues d'analyses *a posteriori* d'un grand nombre de projets. Les contributions sur les 10 quartiers de gare du Grand Paris Express permettent de réinterroger la gare comme outil de (re)développement du territoire tel qu'il est pensé et utilisé dans la pratique. L'enjeu est de savoir si les futures gares vont effectivement infléchir une forme de développement urbain et quelle va être la forme de celui-ci. Mais on ne dispose pas aujourd'hui des outils suffisants pour faire de bonnes prévisions sur les effets de ces gares sur le territoire. Les gares représentent un potentiel de développement sous la forme d'un outil d'aménagement mobilisable par un certain nombre d'acteurs. Les effets sur le territoire sont hypothétiques et conditionnés par l'action des politiques publiques et les conditions territoriales préexistantes. Par ailleurs, si la construction de la gare a des effets sur le développement de l'emploi et du logement dans le quartier, et l'arrivée de nouvelles populations, une autre question est celle de l'intégration de ces nouvelles populations et du maintien des populations locales dans le territoire pour limiter les effets d'exclusion, de ségrégation ou de conflit d'usage. De manière sous-jacente, c'est la question de la mixité sociale et fonctionnelle qui est posée et qui constitue un des enjeux majeurs de ces quartiers de gare au-delà de la question du développement.

PARTIE 2 |

Les gares du Grand Paris Express : un enjeu d'aménagement

Les forces en présence

INTRODUCTION

La conclusion de la revue de littérature sur les effets des quartiers de gare sur le territoire montre que l'intégration de ces quartiers et leurs effets locaux sont dépendants des caractéristiques socio-économiques des territoires, de la situation existante et de la capacité des acteurs à s'en saisir. Il est donc essentiel pour l'aménageur d'avoir une bonne lecture de ces territoires pour anticiper l'ensemble des effets possibles et accompagner les politiques publiques dans leur projet de développement et de respect des objectifs de planification à l'échelle régionale et métropolitaine. Les quartiers de gare du Grand Paris Express ont aussi été pensés comme des outils, des leviers du développement territorial. Pour pouvoir mesurer leurs effets réels sur le territoire il convient de revenir sur les déterminants spatiaux, économiques, sociaux et politiques. Il s'agit d'identifier quelle est la part que l'on peut attribuer au quartier de gare dans le développement territorial et la part que l'on peut attribuer à des dynamiques déjà l'œuvre.

Le projet du Grand Paris Express se situe majoritairement dans la petite couronne francilienne avec 59 gares localisées dans la zone la plus dense de la région. La construction de ces gares répond donc à un double enjeu : développer ces territoires en termes de logements, d'emplois, d'aménités culturelles et économiques en créant de nouvelles centralités dans cette petite couronne encore polarisée par Paris, et intégrer ces objets nouveaux dans un tissu urbain, économique et social déjà constitué et soumis à des dynamiques territoriales intenses qui s'expriment de façon inégale sur le territoire. Notre étude analytique et prospective sur 10 quartiers de gare de ce nouveau réseau s'inscrit donc dans un contexte plus large sur lequel il nous semble essentiel de revenir.

1. LES TRAJECTOIRES INEGALES DES COMMUNES DE LA PETITE COURONNE

1.1. EST-OUEST : DES RECONVERSIONS INDUSTRIELLES CONTRASTEES

La petite couronne traduit le débordement de l'urbain du centre vers la périphérie en suivant un gradient de densité de population, d'activités, mais aussi de rente foncière. Exutoire des activités économiques les plus consommatrices d'espaces et les plus polluantes, comme les industries, la proche banlieue se développe rapidement au XIX^e siècle. L'usage du sol et sa valeur sont déterminés par une logique spatiale radioconcentrique et sectorielle (nord-est/sud-ouest) qui marque durablement l'organisation de l'agglomération parisienne. L'urbanisation de la banlieue reproduit les tropismes sociaux est-ouest et accueille les investissements industriels privés, laissant le centre aux usages

tertiaires et résidentiels plus rentables pour le foncier (Harvey, 2003). Les spécialisations sectorielles dessinent une nouvelle géographie de l'espace industriel de la banlieue. L'industrie lourde se concentre au nord et à l'ouest : métallurgie et chimie d'Asnières à Pantin, automobile et aéronautique d'Asnières à Boulogne-Billancourt ; à l'est et au sud, les industries sont plus diversifiées et s'insèrent dans le tissu urbain sous la forme d'ateliers et de petites usines. Ces modalités spatiales d'implantation de l'industrie seront ensuite déterminantes dans la reconversion des friches industrielles : une vaste friche d'un seul tenant présente des enjeux et des opportunités différentes que de nombreuses petites friches dispersées dans l'espace urbain (Subra, 2004).

Un important mouvement de désindustrialisation et de restructuration de l'appareil industriel a conduit à la diminution des emplois peu qualifiés, notamment industriels, des populations populaires et ouvrières créant de vastes friches. Le nombre d'emplois salariés peu qualifiés (ouvriers et employés) dans le secteur de l'industrie a diminué de 65 % entre 1982 et 2012 (dates auxquelles les données sont disponibles) en Île-de-France et n'est que faiblement compensé par le secteur de la logistique qui emploie majoritairement des travailleurs peu qualifiés et qui apparaît comme un secteur de repli possible pour les ouvriers de l'industrie (Heitz, Raimbault, Beziat, et Bounie, 2018) (figure 2).

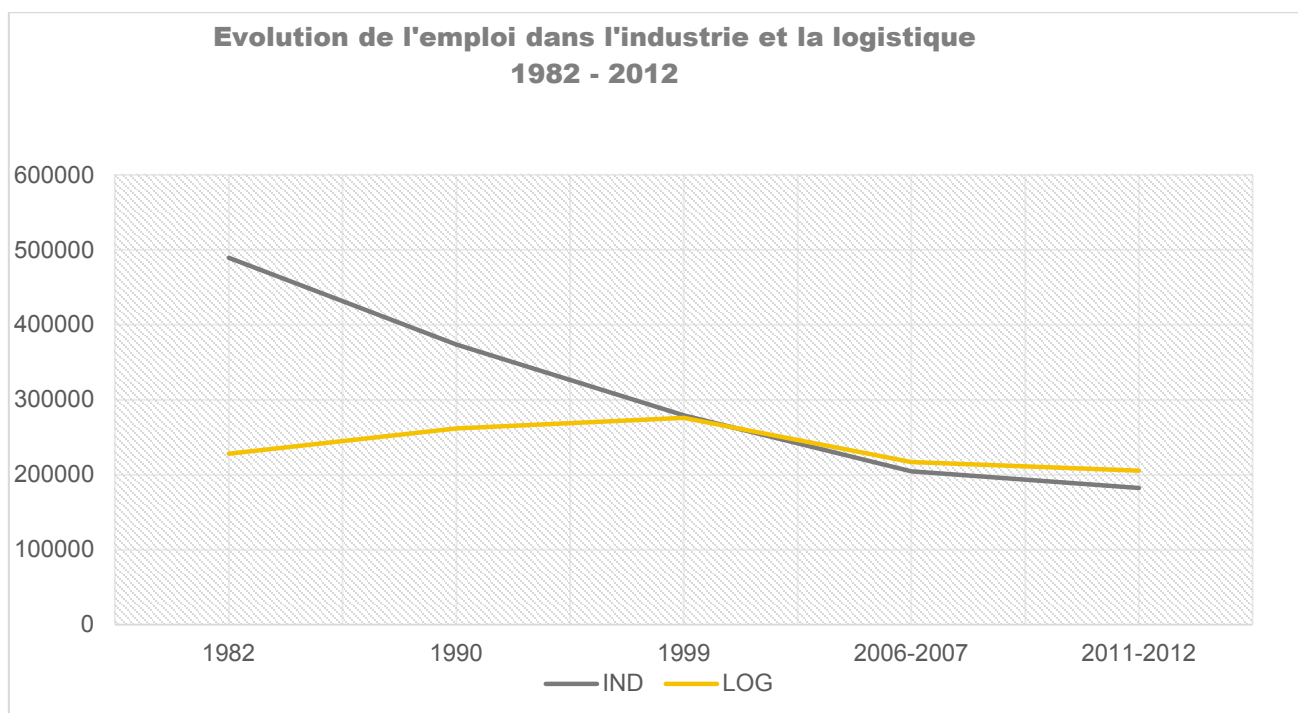


Figure 2 – Évolution de l'emploi industriel et logistique en Île-de-France (1982-2012)

On assiste par ailleurs à une succession de vagues de desserrement de la population des activités. Les industries et les activités logistiques, par exemple, vont se délocaliser plus loin en banlieue, notamment en grande couronne participant de fait à l'étalement urbain. Ces vagues de desserrement

sont progressives et n'impactent pas de manière uniforme l'ensemble du territoire. Ainsi, des territoires anticipent et amorcent une transition postindustrielle dès les années 1960 comme dans le cas du processus aboutissant à la construction du quartier de La Défense, tandis que d'autres verront les usines fermer à la fin des années 1990 jusque dans les années 2000 (par exemple : Aulnay et la fermeture de PSA en 2013). Cette première forme d'inégalité face à la transition territoriale marque profondément le territoire. Il reste des ouvriers dans la petite couronne, mais moins nombreux et souvent étrangers, dont la visibilité, notamment politique, et le rôle social ont considérablement diminué (Subra, 2004).

Cette mutation s'accompagne d'une reconfiguration de l'espace régional sur le plan social et économique qui aboutit à un phénomène de polarisation des populations. Il est commun d'analyser cette structure francilienne en opposant les cadres, populations avec des revenus élevés, là où ces catégories étaient déjà majoritaires (Paris, sud des Hauts-de-Seine, les Yvelines), avec des populations composées d'ouvriers actifs ou en retraite, de revenus faibles, de bénéficiaires des minima sociaux et d'étrangers, qui se localisent notamment dans l'ancienne « banlieue rouge ». On observe donc une spécialisation des territoires, une structuration nouvelle au regard de ces critères socio-économiques. La Seine-Saint-Denis offre à cet égard une excellente illustration de cette évolution, il constitue le département le plus pauvre de France marqué par un taux de chômage avoisinant les 20 %. Le résultat de la désindustrialisation aboutit progressivement à l'affaiblissement du concept de la « banlieue rouge », de moins en moins caractérisée par une population ouvrière syndiquée et engagée politiquement, qui donnait une identité particulière à cet espace. Aujourd'hui, cette banlieue est plus composite moins identifiable politiquement. Les populations peu qualifiées, les classes populaires n'ont pas pour autant disparu, tout comme certaines activités industrielles, mais elles s'intègrent autrement au territoire.

1.2. BAN ET ARRIERE-BAN : L'EMBOURGEOISEMENT DES POURTOURS PARISIENS

La première couronne se caractérise par sa proximité au centre ; elle est en outre dotée de bonnes infrastructures et de vastes espaces libérés par l'industrie. Cette proximité, permise par les prolongements de ligne de métro ou le RER, stimule la déconcentration des activités et des emplois depuis Paris. L'intervention de l'État accompagne donc le mouvement radioconcentrique de développement de la banlieue et du périurbain. La localisation limitrophe en fait un espace d'entredoux stratégique, entre Paris et les espaces périurbains. Le développement urbain se traduit par l'arrivée de certaines activités tertiaires supérieures, devenant ainsi particulièrement attractive pour les investissements publics et privés dans l'espace urbain. Ce développement urbain va prendre la forme d'une tertiarisation et d'une transformation de la structure socio-économique de la population

engendrant une dynamique de marginalisation des populations les plus vulnérables. Si les industries et les populations ouvrières sont de moins en moins présentes dans cette espace, la dynamique de débordement se poursuit. La déconcentration de la population, notamment plus aisée et qualifiée, et de certains types d'emplois va profondément faire muter la structure de ce territoire. On retrouve par exemple le débordement du centre d'affaire parisien vers la petite couronne constituant des polarités secondaires. D'abord à l'ouest autour de La Défense dès les années 1960, puis au nord, à l'est et au sud avec l'émergence de plusieurs pôles tertiaires de *back-office* dans d'anciens bastions ouvriers (Plaine-Saint-Denis, Montreuil, Ivry-sur-Seine) à partir des années 2000. Ces pôles de première couronne concentrent une part importante de l'immobilier de bureau en Île-de-France (Nappi-Choulet *et al.*, 2007). La rentabilité de l'immobilier de bureau conduit les politiques publiques locales à encourager l'offre immobilière privée pour accueillir les entreprises tertiaires. Ces communes misent sur ce type d'investissement pour stimuler leur politique de développement des emplois. Les politiques urbaines favorisant la construction de bureaux, n'ont pas adopté la même stratégie au regard de la construction de logements sociaux qui est restée faible. Par exemple, le projet de la mairie de Saint-Ouen pour le quartier des Docks affichant des objectifs de mixité a pourtant privilégié l'investissement dans les bureaux au détriment des logements en faveur de l'investisseur immobilier (Guironnet *et al.*, 2015).

Conséquemment, la structure sociale de ces communes s'est inversée, suivant leur orientation économique, avec une croissance de la population de cadres à partir des années et à l'inverse, la proportion d'ouvriers a décru (Clerval, 2008). La structure sociale de ces communes plutôt localisées à l'ouest de Paris est donc marquée aujourd'hui par la surreprésentation des cadres par rapport aux groupes sociaux les plus modestes. Cette intégration fonctionnelle engendre une situation de marginalisation sociale, avec une déconnexion entre des emplois créés localement et des populations résidentes. Le lien habitat-emploi s'atténue d'autant plus du fait de l'accroissement de la mobilité des travailleurs, notamment les plus qualifiés permettant des déplacements domicile-travail depuis des localisations parfois éloignées. Ce *spatial mismatch* de la géographie de l'emploi et de la géographie des travailleurs s'accroît encore avec les mouvements de desserrement des emplois les moins qualifiés (industrie, logistique) et les mutations du travail favorisant l'intérim et les emplois de courtes durées qui obligent à une plus grande mobilité des travailleurs. Ce phénomène, à l'échelle de l'agglomération parisienne, a été qualifié une « ségrégation dissociée ». Il se caractérise par l'essor des activités de services avancés à l'ouest tandis que le logement populaire reste à l'est en opposition à une « ségrégation associée » qui se caractérise par proximité entre usines et logement ouvrier (Damette et Beckouche, 1991). Ainsi dans certains pôles de la petite couronne, anciennement industriels, on assiste à une augmentation du prix des terrains ce qui accentue les inégalités sociospatiales et favorise un développement hétérogène de la petite couronne, certaines communes

assurant leur transition socio-économique dans un contexte de désindustrialisation. Cette augmentation des valeurs foncières s'explique par un contexte de pénurie de foncier croissante au cœur de l'agglomération parisienne alors que les nouvelles infrastructures, les changements d'affectation du sol, l'affirmation des divisions sociales de l'espace et le développement de la propriété individuelle stimulent la demande du secteur privé.

La désindustrialisation s'accroît avec la délocalisation de la production en périphérie. Les emplois ouvriers commencent à décliner, tandis que ceux de cadres progressent. Ce phénomène correspond à l'« effet de ciseaux » identifié par A. Clerval (2008). Ainsi, dès les années 1960-1970 commence la gentrification à Paris. Néanmoins, les classes populaires se maintiennent avec l'augmentation des emplois de service peu ou pas qualifiés, notamment les employés. Plus que les transformations des structures d'emploi, c'est la construction massive de logements sociaux en banlieue qui entraîne le départ de nombreux ménages populaires parisiens dans l'espoir d'accéder à de meilleures conditions de logement. Cet important départ des classes populaires en banlieue accompagne le dépeuplement de Paris intra-muros (Bonvalet et Lefebvre, 1983). La réorganisation de la division sociale de l'agglomération parisienne est déterminée par les politiques étatiques de logement et d'urbanisme. À la même époque, les premières opérations de rénovation contribuent à déstructurer les quartiers populaires parisiens (Clerval, 2008). Les ménages relogés le sont souvent en banlieue, où l'Office HLM de la ville de Paris possède de nombreux logements. Dans ce contexte de redistribution des classes sociales dans l'espace urbain, certains quartiers populaires parisiens commencent à être investis par des ménages plus aisés, en particulier dans le prolongement des « beaux quartiers ». Cette gentrification se poursuit dans les années 1980 au rythme de la hausse des valeurs foncières liées à la bulle immobilière spéculative sur le marché des bureaux. L'éclatement de la bulle ralentit la construction de logement, mais pas la gentrification dans les années 1990. L'immobilier est donc un facteur très important dans ce processus, ce qui rend vigilants aujourd'hui les acteurs publics de l'aménagement et les incite à vouloir contrôler ou moduler les prix du marché (Clerval, 2008).

La métropole francilienne, et plus particulièrement la petite couronne, est très marquée par la désindustrialisation qui, depuis plusieurs décennies, transforme le territoire et par un processus de gentrification qui a commencé à Paris il y a plusieurs décennies et suit les mêmes dynamiques territoriales que les emplois, dans une forme de dilution et de débordement hors de Paris intra-muros dans la petite couronne. De nombreuses zones de première couronne connaissent une paupérisation marquée, surtout au nord-est (Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin), tandis qu'un mouvement de gentrification se diffuse depuis le centre de Paris vers la banlieue à partir des années 1990 : il gagne d'abord le sud-ouest (Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt), puis l'est (Montreuil, Les Lilas) et le sud (Vanves, Malakoff) (Albecker, 2015).

2. DES QUARTIERS DE GARE EMBLEMATIQUES DES DISPARITES METROPOLITAINES

2.1. HETEROGENEITE DES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS, UNE TYPOLOGIE

Dans sa dernière synthèse, l'APUR a relevé l'existence d'une très forte hétérogénéité des quartiers de gare du Grand Paris (APUR, 2018). Ces quartiers de gare ne sont pas vierges de toute construction. Ce sont des espaces déjà habités, pratiqués et vécus. Ces quartiers de gare viennent donc (re)développer ces espaces en s'appuyant sur l'existant. L'objectif est donc double, à la fois d'assurer une forme de développement et d'intégrer au mieux l'existant (populations, pratiques, cultures) dans ce nouveau projet. Le développement territorial ne doit pas ignorer l'existant et doit même s'appuyer sur le terreau existant pour parachever l'intégration du projet, mais aussi limiter les effets d'embourgeoisement ou de gentrification qui conduiraient à l'exclusion ou la relégation de certaines populations. Ces quartiers ont des densités de bâti, mais aussi des hauteurs différentes. On retrouve des quartiers avec une moyenne de plus de 25 mètres de hauteur (29 % d'entre eux), des quartiers entre 15 et 5 mètres et des quartiers bas de moins de 5 mètres. Trente-deux pour cent des surfaces bâties des quartiers de gare sont constituées par un bâti mixte de faible hauteur. Cette situation interroge sur les formes de développement possibles. La densification de ces quartiers passera donc par une exploitation des dents creuses, des friches, mais aussi par une réflexion sur le bâti existant. Les quartiers de gare du Grand Paris Express sont donc marqués par une très forte hétérogénéité morphologique.

Afin de mieux appréhender cette disparité, nous proposons de regrouper les 69 quartiers de gare dans une typologie en s'appuyant sur différents critères tels que la population en 2013 (p13_pop), le taux de cadres dans la population en 2013 (tx13_cs5_6), le taux d'ouvriers et d'employés en 2013 (tx13_cs3), le taux de chômage en 2013 (Tx13_chom1), le revenu moyen annuel par unité de consommation en 2009 (Rfucmo09) et le nombre d'emplois total en 2009 (total_empl) dans le quartier de gare. Nous avons réalisé une analyse en composante principale (ACP), puis une classification ascendante hiérarchique (ACH) à partir des données ouvertes publiées par l'APUR (APUR, 2018). L'ACP est une méthode statistique, qui consiste à transformer des variables liées entre elles (dites « corrélées » en statistique) en nouvelles variables décorrélées les unes des autres. Ces nouvelles variables sont nommées « composantes principales », ou axes principaux. Elle permet au praticien de réduire le nombre de variables et de rendre l'information moins redondante. L'ACH est une méthode statistique de classification itérative qui permet le regroupement des données sous la forme d'un arbre binaire de classification (dendrogramme). Ces méthodes statistiques permettent de créer des typologies à partir de données quantitatives. Nous avons pu identifier sept types de quartier

de gare. Ces sept profils recourent très inégalement les quartiers de gare et révèlent la grande hétérogénéité du territoire du Grand Paris Express. La figure suivante (figure 3) représente la contribution de chaque variable au profil.

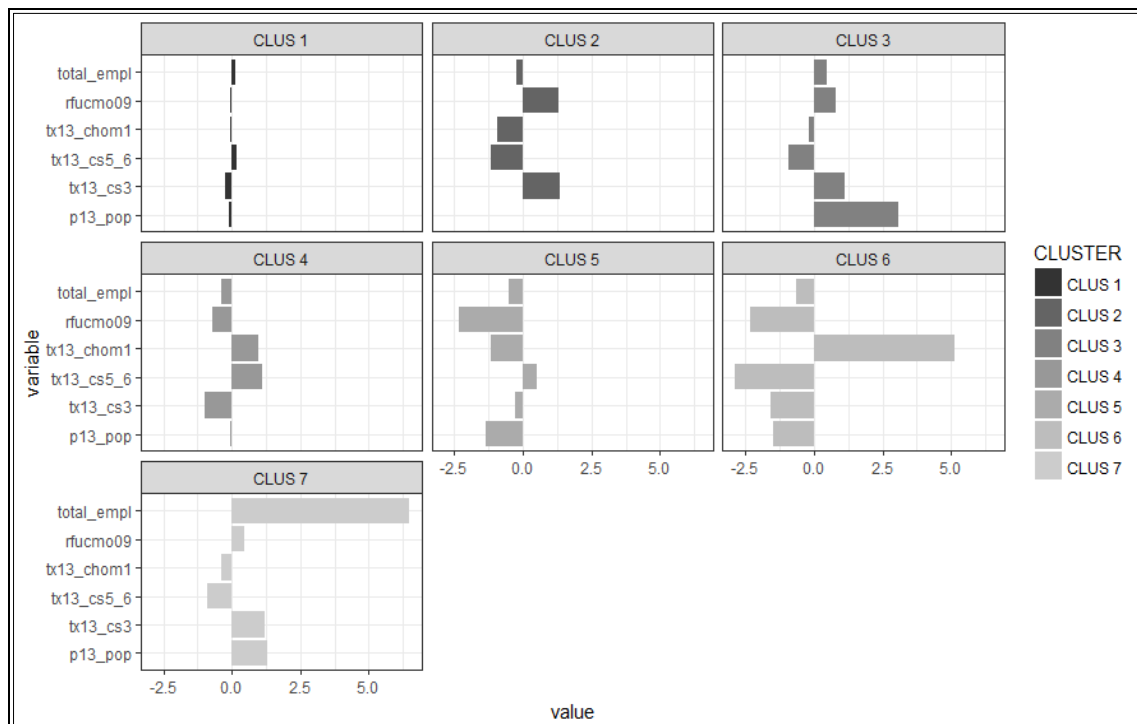


Figure 3 – Poids des variables socio-économiques dans les clusters de l'ACH

Dans chaque type, les différentes variables s'expriment différemment et contribuent à la construction d'un profil socio-économique des quartiers de gare. Ainsi le premier type (Clus 1) comprend près de la moitié des quartiers de gare (30). Toutes les variables mobilisées contribuent presque autant à ce type. Ce sont des quartiers qui se caractérisent par une population proche de la moyenne de l'ensemble des quartiers de gare (environ 24 000 habitants), *idem* en ce qui concerne le taux de cadres (environ 20 %). On observe un taux d'ouvriers et d'employés d'environ 50 % et un taux de chômage relativement moyen (14,2 %). Ces quartiers de gare correspondent à des espaces qui ont connu une désindustrialisation importante, mais qui ont déjà amorcé une dynamique de transition ce qui explique des valeurs proches de la moyenne de l'ensemble des quartiers de gare. On peut également penser que ces quartiers sont marqués par une certaine forme de mixité socio-économique de la population. Ce sont des quartiers qui bénéficient par ailleurs d'une certaine activité avec environ 15 000 emplois.

Le second type (Clus 2) constitue un groupe de 15 quartiers de gare assez peuplé (environ 26 000 habitants en moyenne), avec une forte proportion de cadre (42 %) et une faible part d'employés et ouvriers (28 %) ainsi qu'un très faible taux de chômage (8,3 %) et dispose d'un revenu annuel moyen par habitant le plus élevé (environ 33 000 €). Ces quartiers correspondent aux quartiers de gare les

plus aisés, relativement résidentiels avec un nombre d'emplois inférieur à 10 000 et à la moyenne de l'ensemble des quartiers de gare.

Le troisième type (Clus 3) est un petit groupe qui correspond à trois quartiers de gare. Cette catégorie se caractérise par une très forte population (plus de 80 000 habitants), une présence d'ouvriers et d'employés, et de cadres, équivalente, un taux de chômage moyen (13,3 %) et un important nombre d'emplois (plus de 20 000 emplois). Ces quartiers de gare correspondent aux quartiers situés dans Paris intra-muros, ce qui montre bien la spécificité de la situation parisienne par rapport à l'ensemble des autres quartiers de gare situés dans la petite et grande couronne.

Le quatrième type (Clus 4) comprend 16 quartiers de gare moyennement peuplés (inférieurs à la moyenne des quartiers de gare) et se caractérise par une très faible part de cadres et une très forte part d'employés et ouvriers (66,5 %) et un important taux de chômage (21,3 %) avec des revenus moyens annuels les plus bas (environ 15 000 €) avec un nombre d'emplois locaux relativement faible (5 850 environ). Ces quartiers de gare sont majoritairement localisés en Seine-Saint-Denis, en dehors de trois quartiers situés au nord du Val-de-Marne. Ces quartiers correspondent à des territoires populaires qui ont davantage de difficultés à amorcer une transition postindustrielle.

Le cinquième type (Clus 5) comprend deux quartiers et constitue donc une petite catégorie. Ceux-ci sont faiblement peuplés, disposent d'un faible taux de cadres et d'un fort taux d'ouvriers ou d'employés et d'un très faible nombre d'emplois. Ces quartiers correspondent aux plus périphériques du réseau Grand Paris Express, situés dans les espaces périurbains de faible densité. Ces quartiers de gare correspondent à des stations créées pour le développement d'une activité dédiée : la gare CEA-Saint-Aubin pour le Centre d'énergie atomique et le Triangle-de-Gonesse pour le projet Europacity qui doit être un lieu emblématique du Grand Paris dédié aux loisirs et aux commerces.

Les sixième (Clus 6) et septième types (Clus 7) correspondent à un quartier de gare chacune. Les caractéristiques de ces quartiers sont si spécifiques qu'il est statistiquement impossible de les intégrer dans les catégories précédentes. La catégorie 6 qui correspond à l'aéroport d'Orly est marquée par une population faible et un nombre d'emplois très important. L'aéroport joue donc un rôle essentiel dans cette situation du fait du développement difficile des logements autour de l'aéroport, mais de la possibilité de développer des activités en lien. La catégorie 7 correspond au quartier de La Défense marqué par un nombre très important d'emplois, mais aussi une population importante et une part de cadre élevée.

Ces sept catégories de quartier de gare nous permettent de mieux de comprendre la géographie socio-économique de ces territoires. Les rythmes de développement différenciés et les dynamiques de développement inégales entre ces quartiers de gare peuvent se lire au prisme de cette typologie.

Type	Nombre de gares	Moyenne de population	Part des CSP supérieures	Part d'ouvriers et employés	Taux de chômage	Moyenne des revenus moyens	Total emplois
Clus 1	30	24 436,0	19,5	50,6	14,2	20 745,0	14 429,8
Clus 2	15	26 231,3	42,0	28,1	8,3	32 991,2	8 700,1
Clus 3	3	81 950,0	39,0	32,3	13,3	28 402,7	20 001,7
Clus 4	16	25 141,9	8,6	66,5	21,3	15 045,8	5 849,3
Clus 5	3	1 711,3	19,0	56,3	6,7	-	3 656,7
Clus 6	1	3,0	0,0	0,0	50,0	-	1 646,0
Clus 7	1	49 772,0	40,0	33,0	12,0	25 309,0	117 824,0
Total	69	26 515,6	22,7	47,9	14,7	21 282,2	12 281,6

Tableau 1 – Indicateurs socio-économiques par cluster

Dans notre étude, l'échantillon constitué de 10 gares reflète majoritairement deux des sept catégories. En effet les quartiers de gare d'Arcueil-Cachan, Bagneux, Les Agnettes, Nanterre-la-Folie, et Rosny-Bois-Perrier correspondent à la première catégorie (Clus 1). Aulnay-sous-Bois, Clichy-Montfermeil, Drancy-Bobigny, La Courneuve et Sevran-Beaudottes correspondent à la catégorie 4 (Clus 4).

Notre échantillon s'inscrit donc dans deux types de quartiers de gare qui sont les plus communs. Cet échantillon est donc représentatif de plus de la moitié des quartiers de gare du Grand Paris Express. Au regard de cette typologie, ces deux types de quartiers se caractérisent par des rythmes de croissance et de développement inégaux et présentent aujourd'hui des caractéristiques bien distinctes. Si les quartiers de gare, tels que pensés par l'aménageur, peuvent apparaître comme des outils homogènes pour favoriser le développement du territoire, l'existence d'un tel différentiel territorial amènera à un développement différencié de ces quartiers de gare pouvant même potentiellement accroître les inégalités spatiales plutôt que les résorber.

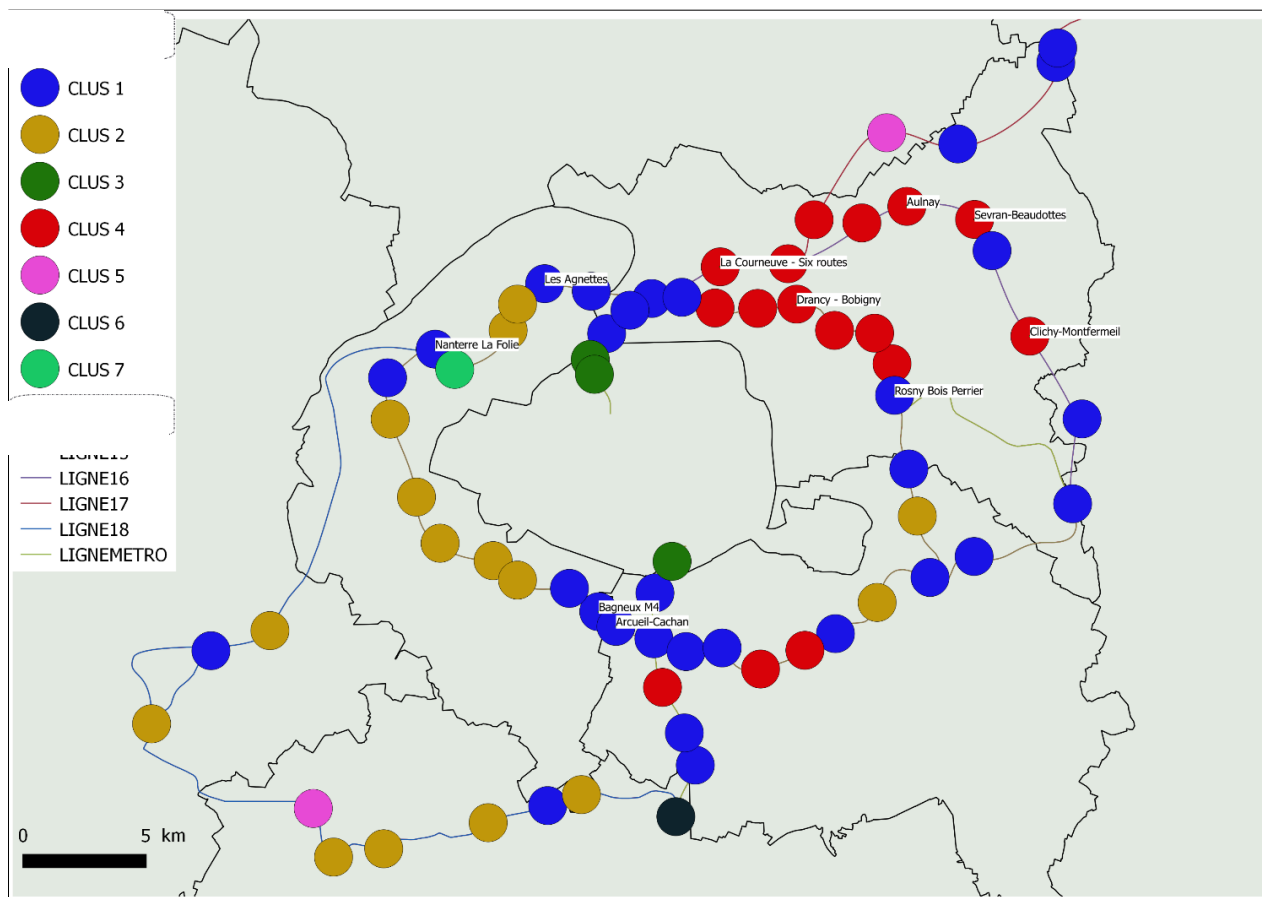


Figure 4 – Répartition des quartiers de gare en fonction des clusters

Après avoir catégorisé ces quartiers de gare du Grand Paris Express et caractérisé le contexte territorial dans lequel ils vont se déployer, nous analyserons plus particulièrement le cas des 10 quartiers de gare de l'étude confiée à l'EUP.

2.2. ONZE QUARTIERS CONCENTRENT LA MOITIE DES EMPLOIS DES 69 GARES DU GRAND PARIS EXPRESS

Ces quartiers sont hétérogènes du point de vue de la population, du niveau de revenus, des profils socio-économiques de la population, des usages de la mobilité. Les cartes suivantes représentent chacune une variable permettant de mettre en valeur cette hétérogénéité. La population se répartit de façon non homogène sur le territoire. Les gares les plus centrales, les plus proches de Paris sont aussi les plus peuplées. Les plus éloignées sur les lignes 16, 17, 18 sont les moins peuplées. On retrouve ici une géographie francilienne classique qui traduit une répartition de la population sur le territoire francilien selon un gradient centre-périphérie. Transparaît une autre caractéristique de cette géographie : une différence est/ouest avec des quartiers de gare d'ores et déjà plus peuplés à l'ouest qu'à l'est (figure 5 a). Cette clé de lecture reste valable également pour les revenus. On distingue une rupture assez nette entre l'est et l'ouest avec des revenus plus élevés globalement à l'ouest, à

l'exception de quelques quartiers de gare au nord du Val-de-Marne (Rosny-Bois-Perrier et Saint-Maur) (figure 5 b).

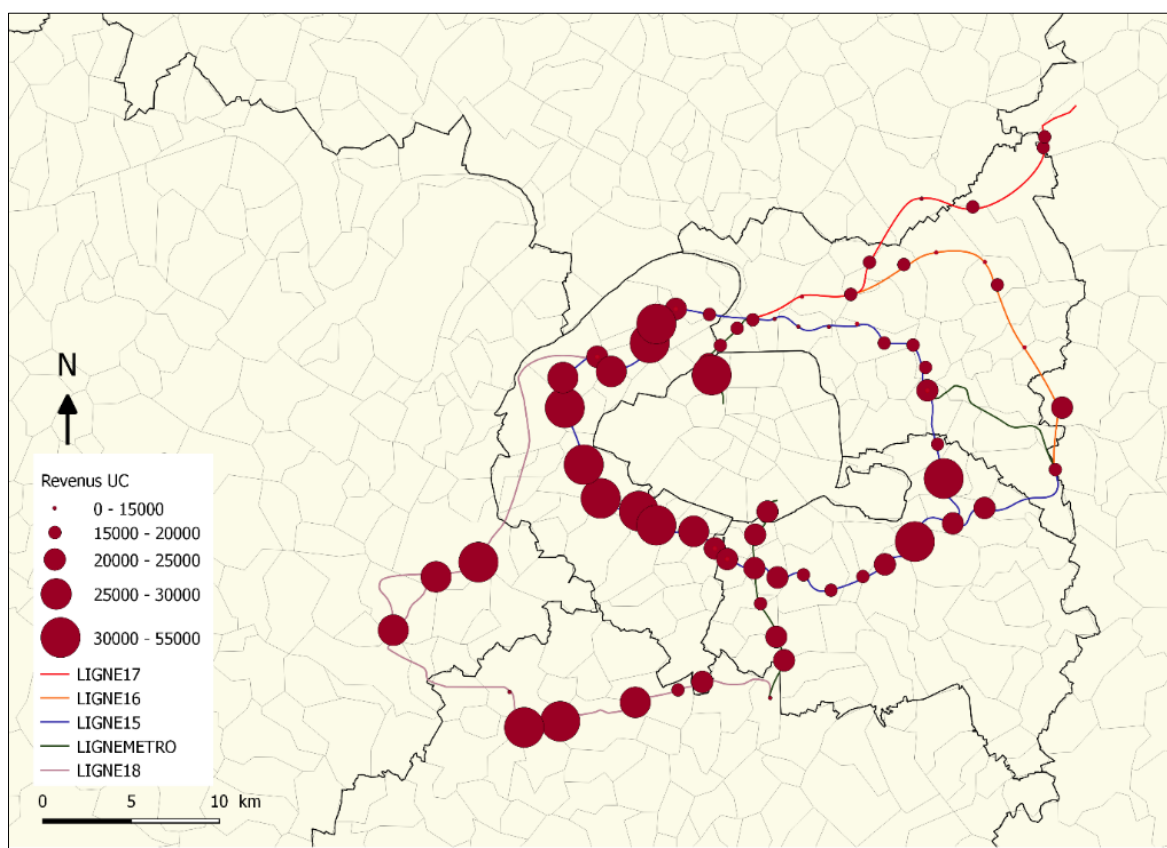
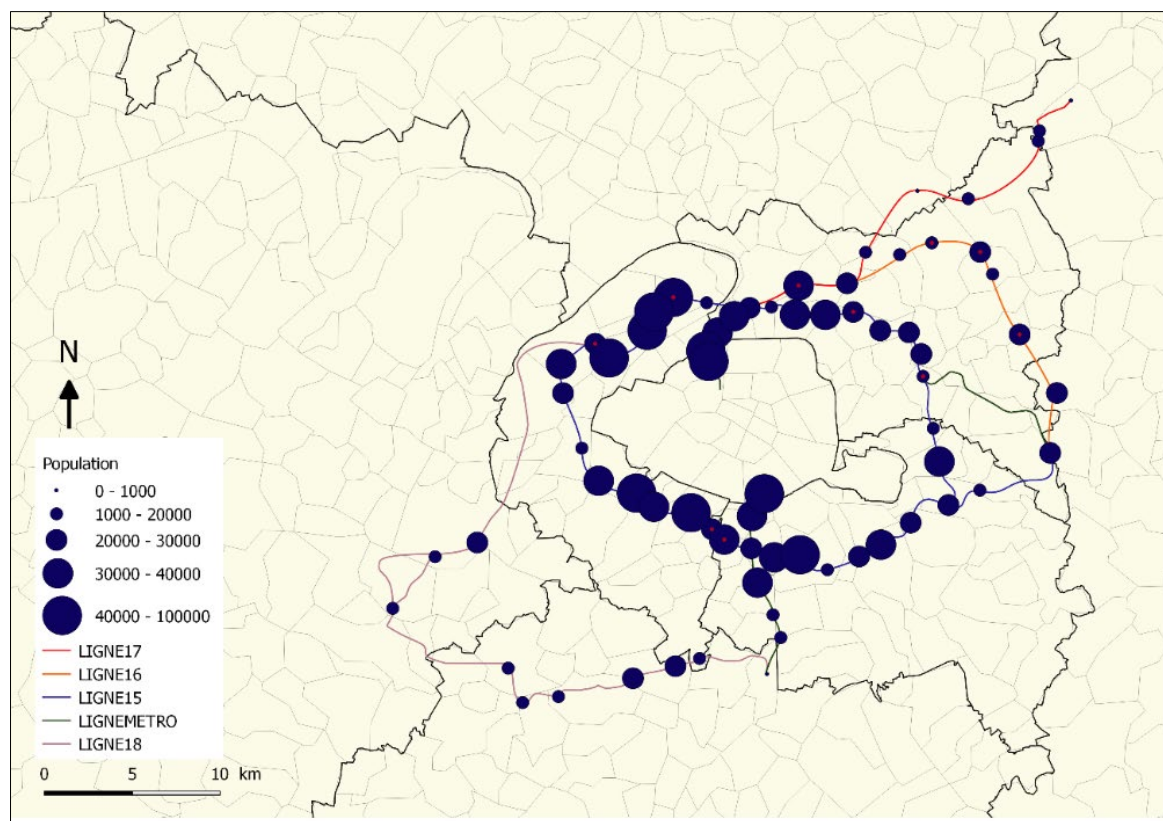


Figure 5 a et b – Population et revenus dans les quartiers de gare du Grand Paris Express

Notre échantillon reflète bien cette géographie (figures 6 et 7). Les Agnettes et Arcueil Cachan sont les quartiers de gare actuellement les plus peuplés avec respectivement 58 000 et 39 000 environ habitants en 2013. La moyenne en termes de population dans les quartiers de gare de notre échantillon est de 29 000 habitants environ. Le quartier de gare le moins peuplé est celui de Rosny-Bois-Perrier avec environ 16 000 habitants, vient ensuite celui d’Aulnay avec environ 19 000 habitants. Ces deux quartiers connaissent par ailleurs des trajectoires différentes, puisque Rosny affiche un taux de croissance de la population relativement important tandis qu’Aulnay voit sa population décliner avec un taux de croissance annuel moyen de -1,5 %. Sevrans et Bagneux ont, par ailleurs, des taux de croissance faible ou négatif par rapport aux quartiers de gare qui connaissent une progression de leur population. Les autres quartiers de gare de l’échantillon enregistrent une croissance de la population. Sur la carte on retrouve globalement le gradient centre-périphérie, avec les quartiers les plus centraux qui sont les plus peuplés, mais également un découpage est/ouest relativement classique avec une population moindre dans les quartiers à l’est.

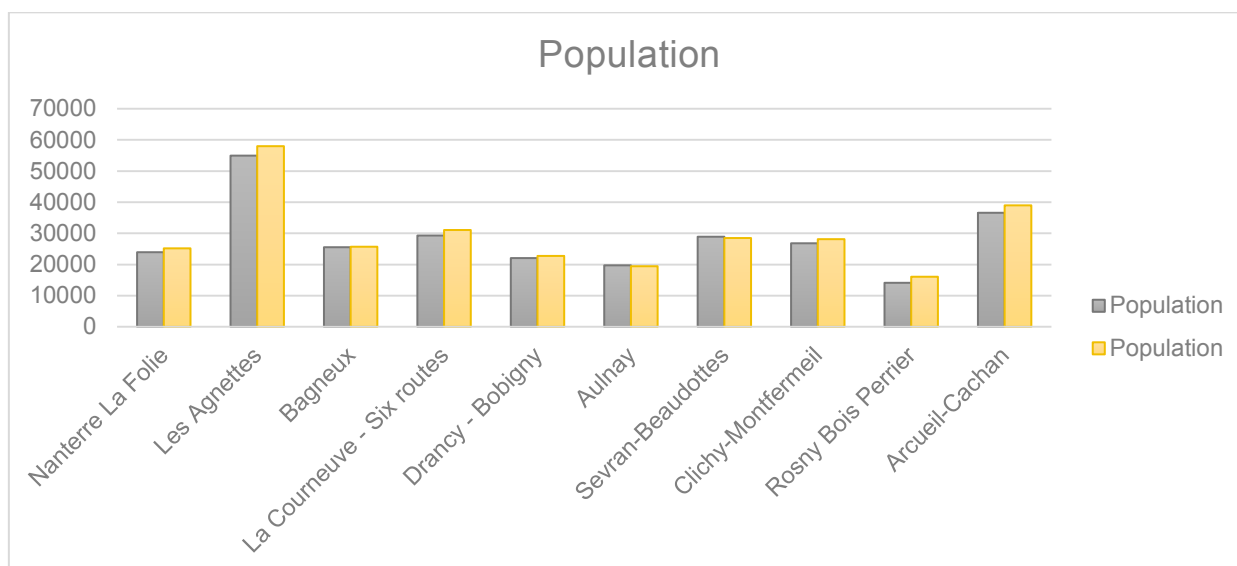


Figure 6 – Répartition de la population dans les quartiers de gare de l’échantillon

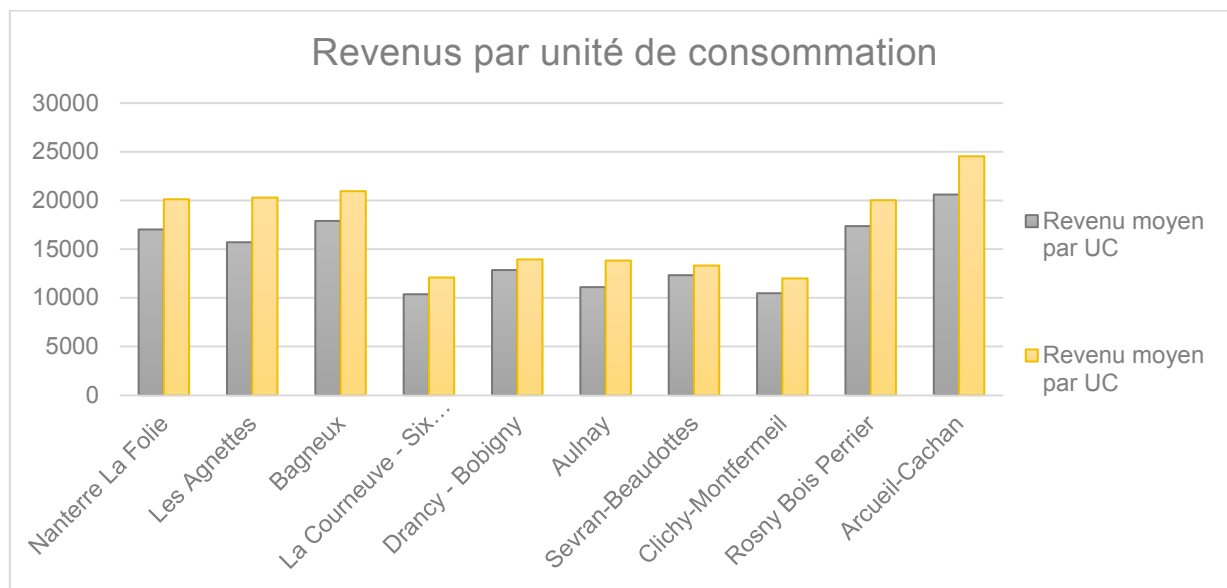


Figure 7 – Répartition des revenus en 2001 et 2009 dans les quartiers de gare de l'échantillon

Globalement on observe une hausse des revenus dans tous les quartiers de l'échantillon. La hausse est importante dans les quartiers qui disposent déjà des plus hauts revenus de l'échantillon, à l'exception d'Aulnay. La moyenne est autour de 17 000 et on retrouve la moitié de notre échantillon en dessous de cette moyenne (La Courneuve, Drancy, Aulnay, Sevran, Clichy), toutes sont localisées en Seine-Saint-Denis, qui se trouve être le département le plus pauvre de France. Les revenus moyens constituent un critère déterminant dans le profil des communes. La mesure et l'évolution des revenus dans les quartiers de gare valident notre typologie puisque l'on retrouve bien ici des quartiers de gare de type 1 et des quartiers de gare de type 4. Par ailleurs le revenu est corrélé au taux de chômage ($r^2=0.9$) : dans les communes les plus pauvres, le taux de chômage est le plus élevé. Cette situation socio-économique est donc liée à l'emploi et à la structure de la population. On observe de très fort taux de chômage pour les communes de La Courneuve, Drancy-Bobigny, Aulnay, Sevran et Clichy, au-dessus de la moyenne de nos quartiers qui est de 19 %. Les quartiers de l'est apparaissent donc encore marqués par les effets de la désindustrialisation avec des populations peu aisées et un taux de chômage très important notamment dans les quartiers de gare de toute la Seine de Denis, entre 15 et 50 % de chômage (figure 8).

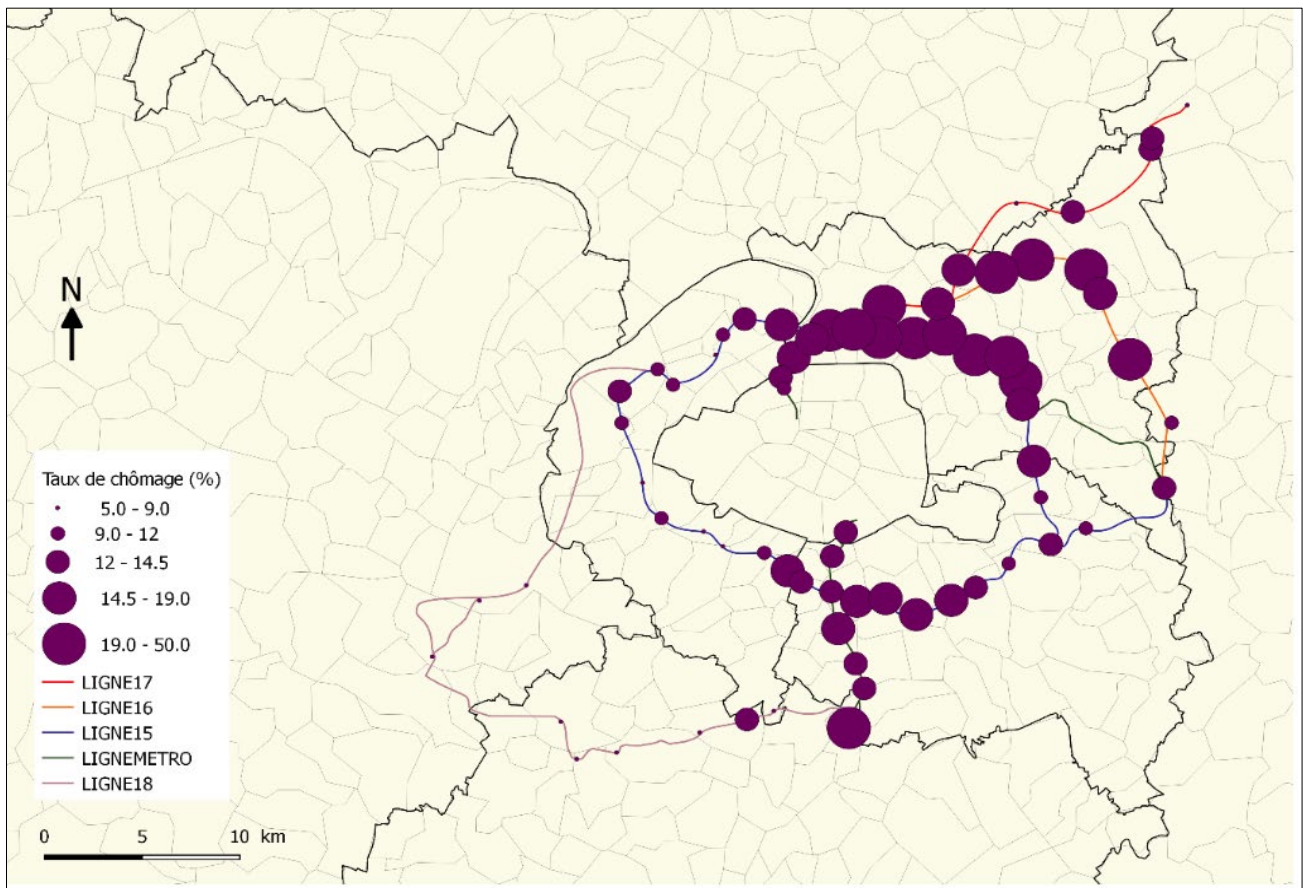


Figure 8 – Répartition du taux de chômage dans les quartiers de gare du Grand Paris Express

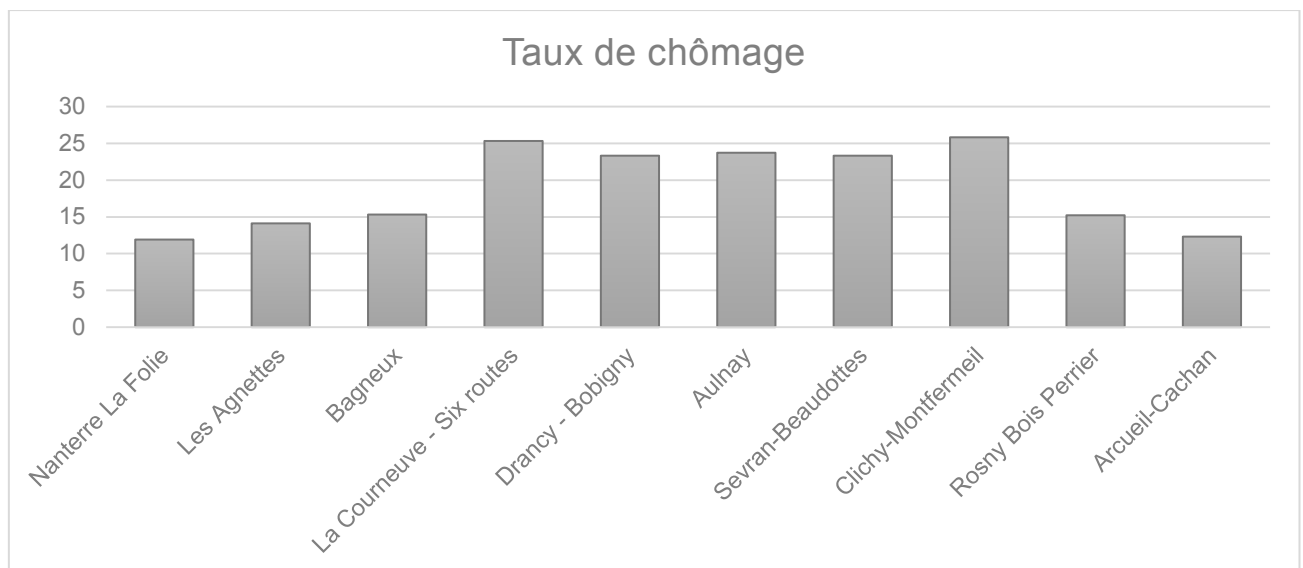


Figure 9 – Répartition du taux de chômage dans les quartiers de gare de l'échantillon

Le profil socio-économique du territoire des quartiers de gare est particulièrement révélateur de cette hétérogénéité. En prenant la part des emplois localisés au lieu de travail des cadres et des employés et ouvriers, qui constituent les deux extrêmes du spectre des catégories des emplois, on observe une majorité d'emploi cadre à l'ouest et d'emploi ouvrier et employés à l'est (figure 9).

Des villes comme Nanterre ou Aulnay-sous-Bois partagent un héritage industriel et logistique important à gérer (friches, population anciennement ouvrière, etc.). Néanmoins, contrairement à des villes comme Aulnay, Sevran, ou d'autres du nord-est parisien, une transition vers des emplois plus qualifiés a été amorcée il y a plusieurs décennies notamment avec le développement du pôle de La Défense. Cette lecture est-ouest est également valable au regard de la répartition des actifs cadres et des employés/ouvriers au sein des quartiers de gare. Les cadres étant nettement plus présents à l'ouest de la métropole qu'à l'est où les territoires sont encore majoritairement occupés de populations peu qualifiées.

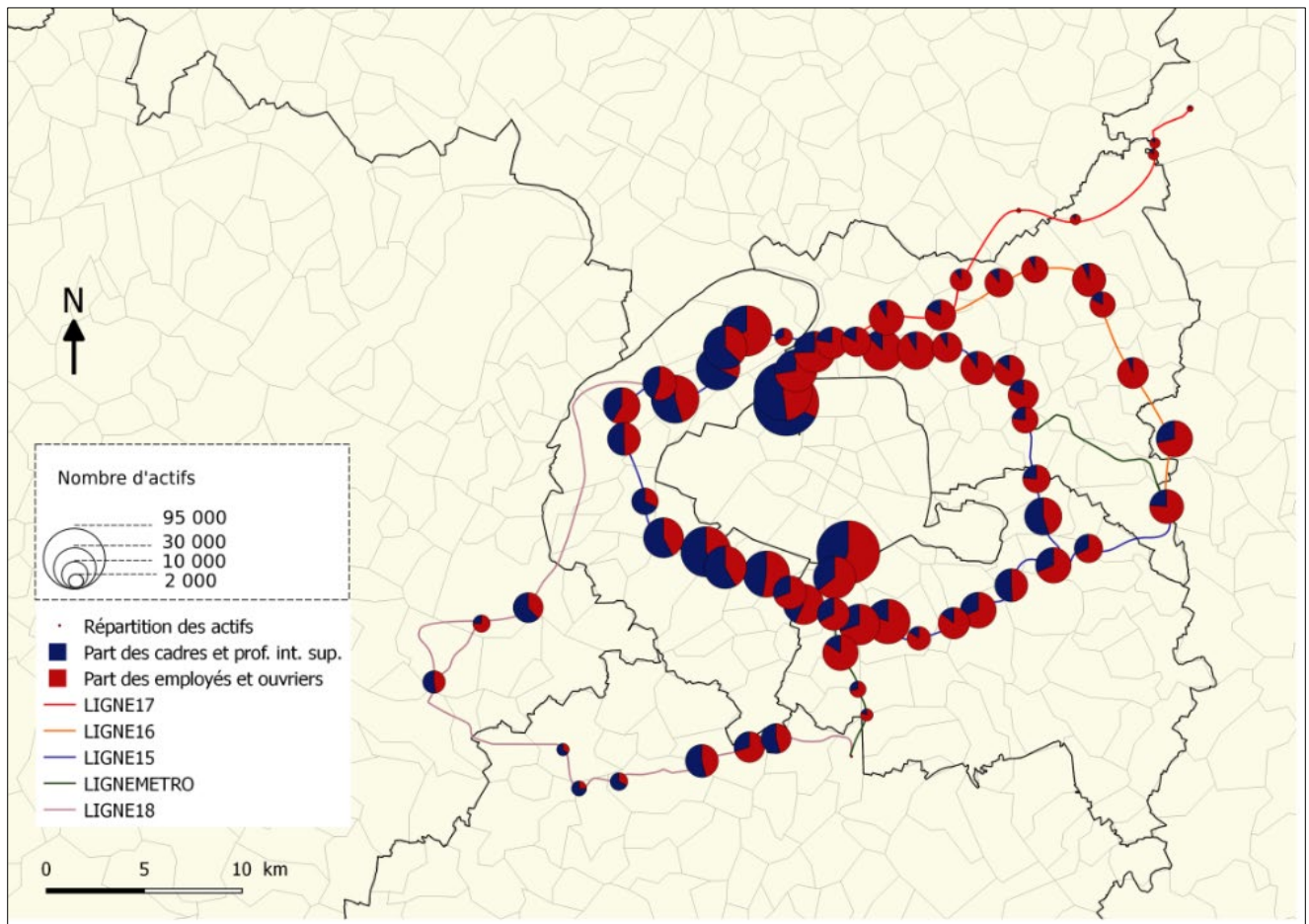


Figure 10 – Répartition des emplois et des catégories d'actifs dans les quartiers de gare du Grand Paris Express

Dans notre échantillon qui reflète deux types de quartiers de gare, on constate qu'il y a deux groupes nets qui se dégagent (tableau 2). Le premier groupe dispose, d'une part, de cadres et de professions intellectuelles supérieures relativement importantes, soit environ un tiers de la population active (Nanterre, Arcueil, Les Agnettes, Bagneux). Le second groupe se caractérise par une faible présence de cadres et une très forte présence d'employés et d'ouvriers. Dans trois quartiers de gare, les professions intellectuelles supérieures sont surreprésentées et constituent une part importante des emplois locaux, tandis que pour les autres la part est très faible (inférieure à 10 %) et fortement sous-représentés. La part des emplois ouvriers, employés ou intermédiaires représente entre un quart

(Nanterre et Arcueil) et la moitié des emplois (Aulnay, Bagneux et La Courneuve). Les emplois dans les services publics sont quasiment absents ou très peu représentés dans les communes de Bagneux, Aulnay et Rosny. On retrouve ici les mêmes groupes que dans le cadre des revenus et du chômage.

	Nanterre -la-Folie	Les Agnettes	Bagneux	La Courneuve -Six- Routes	Drancy- Bobigny	Aulnay -sous- Bois	Sevran- Beaudottes	Clichy- Montfermeil	Rosny- Bois- Perrier	Arcueil - Cachan
Cadres, Prof. intél. sup. (%)	32,6	23,7	22,1	7,1	6,4	5,8	5,4	4,7	15,6	30,8
Employés, ouvriers (%)	40,7	47,6	49,3	72,2	70,2	70,7	73,8	73,7	53,6	40,4

Tableau 2 – Répartition des cadres et des employés/ouvriers dans les quartiers de gare de l'échantillon

Aujourd'hui, 11 quartiers concentrent ensemble la moitié des emplois présents dans les 69 quartiers de gare du Grand Paris Express. La majeure partie de ces quartiers (hors Val-de-Fontenay) se situe au nord d'une diagonale allant de la commune de Sèvres à celle de Roissy, avec des pôles très denses le long de la branche nord de la ligne 14 et le long de la ligne 15 ouest. À l'inverse, les lignes 16, 17 et 18 desserviront des territoires qui ne sont pas des pôles d'emplois aussi attractifs. L'ensemble des quartiers de gare apparaît comme très hétérogène et traduit bien les disparités spatiales existantes dans la métropole parisienne. Si les quartiers de gare sont utilisés comme des outils standardisés de l'aménagement et qu'ils ne prennent pas suffisamment en compte l'existant et les caractéristiques socio-économiques des territoires à l'échelle locale, mais aussi régionale, leur portée, leur efficacité comme outil de rééquilibrage sera limitée. La distribution inégale des emplois révèle également un caractère quasi monofonctionnel de certains quartiers de gare. L'analyse des différents secteurs montre que le centre de gravité des fonctions tertiaires supérieures est localisé dans la zone ouest de la métropole, auquel le quartier de La Défense contribue particulièrement. Les fonctions industrielles et supports (i.e. la logistique) sont décentrées aux extrémités des lignes 17 et 18, en lien avec les plateformes aéroportuaires (Le Bourget, Orly, Roissy), ou les zones d'activités spécifiques (parc des Expositions, pont de Rungis) (figure 12). Avec une moyenne d'environ 14 500 emplois salariés dans les quartiers de gare de l'échantillon, Nanterre-la-Folie fait clairement office d'exception avec ses plus de 50 000 emplois. La proximité à La Défense explique en partie ce nombre. Les Agnettes, Aulnay, Drancy et Arcueil ont un nombre d'emplois salariés localisés relativement important d'environ 10 000 dans le quartier de gare. Les autres ont un nombre d'emplois salariés inférieurs à 10 000. Les gares de notre échantillon présentent donc des profils assez différents. De ce fait, ils peuvent afficher des objectifs différents en termes d'attraction de l'emploi. Une politique permettant le développement de l'emploi dans un quartier comme Nanterre n'aura pas le même impact qu'à Clichy-Montfermeil qui dispose d'un faible nombre d'employés salariés.

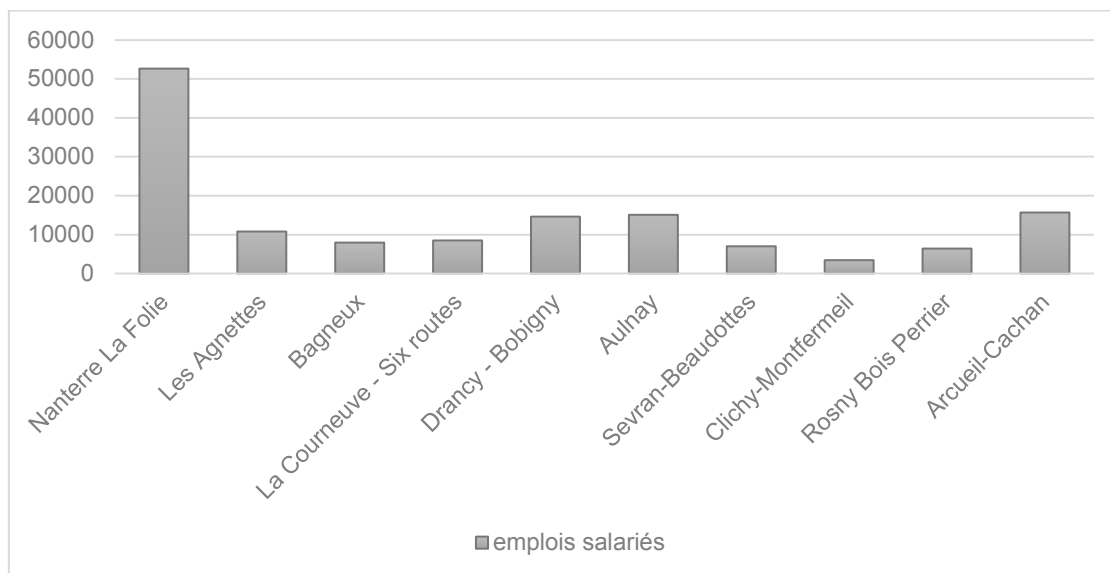
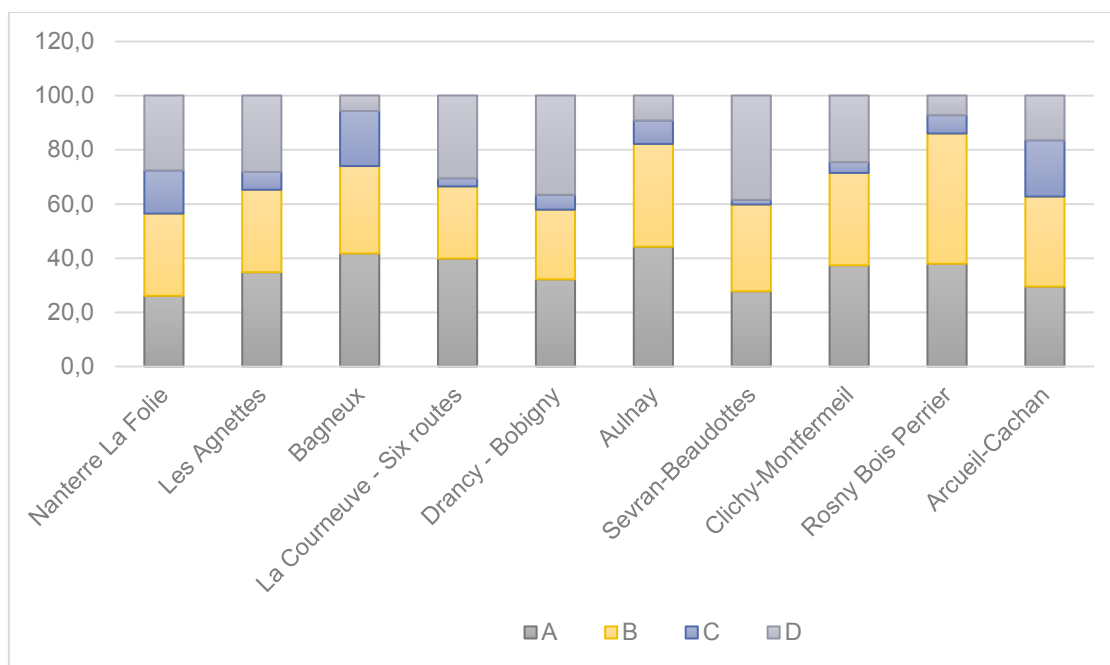


Figure 11 – Répartition des emplois au lieu de travail dans les quartiers de gare de l'échantillon (2009)



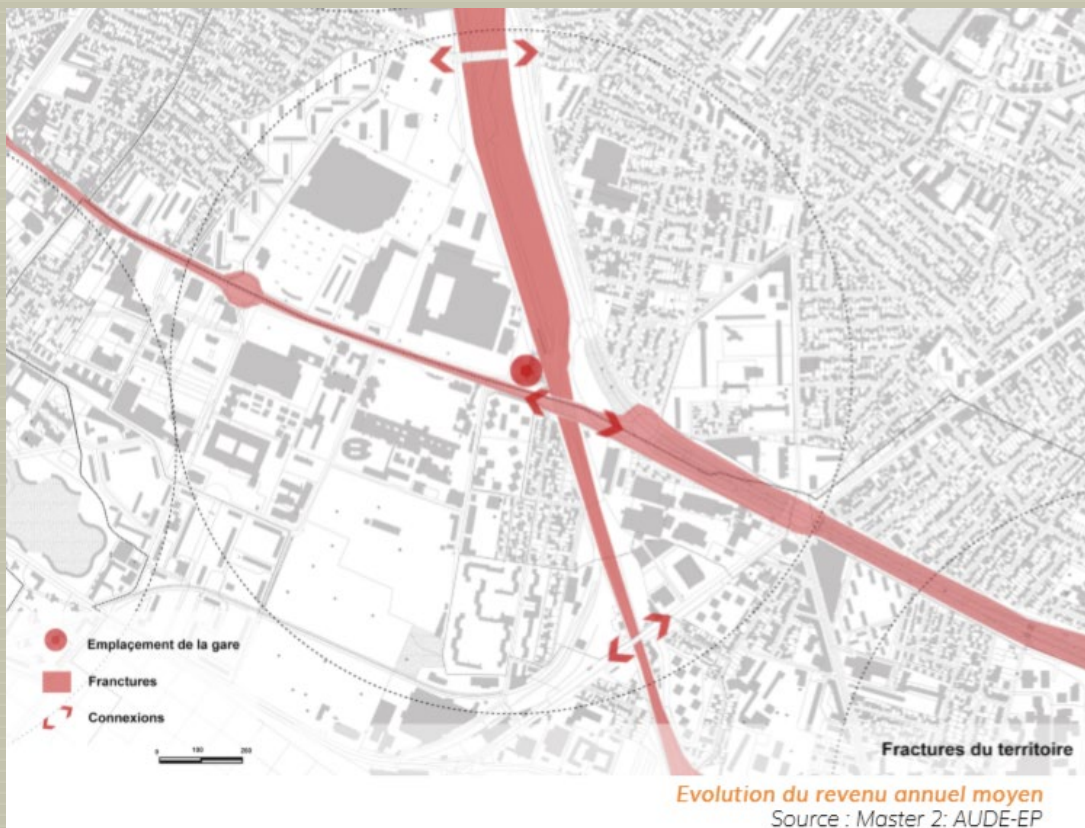
A : ouvrier, manutention, intermédiaire, employé. B : commerces
 C : fonctions supérieures. D : emplois services publics

Figure 12 – Répartition des employés selon leur profil dans les quartiers de gare de l'échantillon

2.3. DES VILLES DANS LA VILLE

Si les quartiers de gare du Grand Paris Express sont différents les uns des autres, ils sont également marqués par une forte hétérogénéité au sein même du quartier de gare. Ils constituent des morceaux de ville, résumant souvent l'ensemble des caractéristiques territoriales de la commune ou du territoire. Ils sont souvent assez représentatifs des difficultés auxquelles sont confrontées les communes comme la gestion des coupures urbaines.

La ville de Bobigny est marquée par une hétérogénéité des formes urbaines multipliant les difficultés de passages d'une zone à une autre, étant donné que le réseau de voirie est interrompu par moments. Le secteur de la gare est marqué par la multiplication d'infrastructures routières et de réseaux ferroviaires. En effet, le territoire est découpé, du nord au sud, par la voie ferrée à laquelle s'ajoute l'autoroute A86, et, d'est en ouest, par la route départementale Stalingrad, qui est superposée dans sa partie est (par rapport à la gare) au tunnel de l'autoroute. Ces voies ont des emprises très importantes, la route de Stalingrad dépasse 60 mètres dans sa partie est, et la voie ferrée atteint 110 mètres. Les tracés des voies façonnent le territoire et allongent les distances entre les différents points du périmètre de la gare. L'avenue Stalingrad est une véritable artère de circulation, qui concentre le flux automobile. Aux grandes infrastructures s'ajoutent des microéléments : barrières métalliques, différence de niveaux, murs de clôtures, etc. L'ensemble construit une géographie artificielle, créant des frontières physiques. Ces liaisons routières et ferroviaires créent des rives séparées et multiplient les difficultés de traversées piétonnes. Les cheminements menant à la gare sont plus courts du côté ouest que du côté est.



Le quartier de gare de Rosny-Bois-Perrier est un autre exemple de ces effets de coupures urbaines autour de la gare et de l'aspect fracturé de ces quartiers qui renforcent l'hétérogénéité du territoire à l'échelle locale. Le diagnostic territorial de Rosny a permis de mettre en valeur les difficultés d'accès à la gare entre les infrastructures et les emprises alentour. Ainsi, le développement urbain des quartiers de gare suppose de prendre en compte un rééquilibrage à double échelle. Les disparités entre les quartiers de gare supposent de poursuivre un objectif de rééquilibrage du territoire métropolitain. Par ailleurs, les disparités au sein des quartiers de gare, les fractures et les coupures urbaines supposent de réfléchir au développement urbain d'un point de vue local. Les enjeux d'aménagement de ces quartiers de gare se portent donc à deux échelles et vont contribuer à stimuler l'action d'une pluralité d'acteurs privés et publics opérant à ces deux échelles.

3. GARES DU GRAND PARIS EXPRESS : UN LEVIER D'HOMOGENEISATION SPATIALE ?

3.1. LES OBJECTIFS DU SDRIF : REEQUILIBRAGE, MIXITE, REDUCTION DES INEGALITES SOCIOESPATIALES

Dans ce contexte, les gares du Grand Paris Express peuvent apparaître comme des leviers permettant d'atténuer ou de renforcer ces dynamiques. L'effet des politiques publiques et des projets urbains permettent donc de limiter ou d'accentuer à la marge des dynamiques territoriales déjà amorcées par les jeux du marché : de l'emploi, du foncier et du logement. Il y a un effet local potentiel lié à la construction de ces nouvelles gares qui permettraient effectivement le développement urbain, notamment dans des espaces qui n'ont pas encore amorcé leur transition ou leur reconversion à la suite de la désindustrialisation. Il y a aussi un effet potentiel plus global à l'échelle de la métropole parisienne qui permettrait d'atténuer les inégalités entre les différents espaces qui composent la petite couronne, ou *a minima* de ne pas les renforcer. La volonté politique de réduire ces inégalités sociospatiales se traduit souvent en termes d'objectif de planification par une volonté de mettre en œuvre à l'échelle locale une mixité sociale et fonctionnelle. La mixité sociale est devenue une « injonction politique » (Bacqué et Fol, 2005) majeure depuis les années 1980-1990. En intervenant sur le peuplement, que ce soit par l'offre de logement (mixité urbaine) ou les modalités d'accès et d'attribution, il s'agit de favoriser la cohésion sociale et, par un enchaînement vertueux, garantir la qualité du « vivre ensemble » (Simon et Lévy, 2005). La gentrification représente une nouvelle donne pour les quartiers populaires et immigrés et une nouvelle occasion de prôner la mixité sociale. Elle pose la question du maintien des classes populaires et immigrées dans ces villes-centres, et suppose l'élargissement de la question de la mixité sociale de l'échelle du quartier à celle de la ville.

Les documents de planification en vigueur, notamment le SDRIF, déterminent de grands principes permettant d'atténuer ou d'accompagner certaines dynamiques et se posent comme l'expression directe de cette volonté de développer la mixité. Les objectifs de ce document portent plus généralement sur la réduction des inégalités territoriales, par la recherche d'un meilleur équilibre entre ressources et population, une plus grande diversité et mixité. Le SDRIF doit respecter les principes généraux des articles L. 110 et L. 121-1 du Code de l'urbanisme : principes d'équilibre, de mixité sociale et fonctionnelle, protection et valorisation de l'environnement. Ce document de planification à l'échelle régionale pose la mixité sociale et fonctionnelle comme un principe au cœur de l'aménagement et du développement des territoires tout en plaçant le transport au cœur de ce dispositif :

« Dans le cadre d'un développement durable et solidaire de la métropole francilienne et des bassins de vie qui la constituent, ainsi qu'en cohérence avec ses objectifs de « compacité »

urbaine et de mixité des fonctions, le réseau de transport francilien doit permettre la mobilité quotidienne des personnes fondée sur un développement massif du recours aux transports collectifs et aux modes actifs (marche et vélo) ». SDRIF 2013, Orientations réglementaires, p. 16

À ce titre, le SDRIF revient sur l'importance de cette mixité sociale et fonctionnelle, tant au niveau des types de populations que des types d'activités, dans la construction de bureaux qui ne doit pas être dictée exclusivement par les lois du marché :

« La localisation des espaces de construction de bureaux doit être guidée par la recherche d'une accessibilité optimale et en lien avec le principe de mixité fonctionnelle et sociale ».

SDRIF 2013, Orientations réglementaires, p. 16

Le Grand Paris Express suscite un vif intérêt de la part des politiques publiques. Le SDRIF encourage la densification de l'agglomération parisienne, et le développement de ces gares apparaît comme un moyen intéressant pour mettre en œuvre cet objectif. Ainsi, selon les estimations de la SGP, la mise en œuvre de ces quartiers de gare pourrait déclencher la construction de 250 000 à 400 000 logements (10 000 à 15 000 logements par an pendant 25 ans) soit 14 % à 21 % des 70 000 logements programmés et de 13,5 à 22,5 millions de mètres carrés de plancher pour les locaux d'activités économiques et les équipements de proximité (SGP, 2014). Ces chiffres ont été largement communiqués dans les salons des professionnels de l'immobilier. Ils avaient avant tout pour but de montrer le potentiel foncier aux abords des gares aux investisseurs immobiliers, mais aussi aux maires et élus locaux qui peuvent se saisir de la question en mettant en place des projets urbains. Les objectifs en termes de planification du SDRIF concernent le rééquilibrage du territorial et la réduction des inégalités sociales, économiques et territoriales. La localisation des activités en Île-de-France, la construction de logements sont autant de leviers dont les acteurs publics peuvent se saisir pour répondre à ces objectifs.

Les attentes sont donc fortes du côté des acteurs publics, mais aussi des acteurs privés, au regard du potentiel que représentent ces quartiers de gare, cependant on peut se poser la question de leur engagement. L'analyse des trajectoires de ces quartiers de gare et des dynamiques sociales, économiques et spatiales nous permettront de mieux appréhender l'effet d'anticipation de ces acteurs sur les quartiers de gare. L'existence d'un potentiel autour de ces quartiers de gare n'est pas suffisante pour initier une dynamique de développement urbain, qui plus est, de façon homogène sur l'ensemble du territoire. La frilosité de certaines politiques publiques face à ce projet ainsi que la saga politique sur la pertinence des lignes, les menaces de resserrement du projet autour d'infrastructures « essentielles » ou la priorisation de certaines lignes pourraient créer un climat de méfiance et placer ces acteurs dans une posture attentive. Selon l'adage de « l'œuf et de la poule », il semble aujourd'hui difficile de savoir si les politiques publiques seront suffisantes pour impulser un développement

autour de ces gares et si les acteurs privés seront suffisamment motivés pour investir dans des territoires en dehors des logiques primaires de la rentabilité du foncier.

3.2. DES ACTEURS AUX OBJECTIFS DISSONANTS

3.2.1. LA SGP, ACTEUR DISCRET AU SERVICE DE LA METROPOLE

Créée par la loi du 3 juin 2010 pour réaliser un nouveau réseau de métro, la Société du Grand Paris (SGP) s'est vue attribuer par le législateur des compétences d'aménagement. La SGP n'est pas un établissement public ferroviaire historique comme la SNCF ou la RATP et ne dispose pas d'un patrimoine foncier équivalent lui permettant d'avoir une stratégie de développement économique à très long terme. L'idée initiale était de permettre à la SGP de récupérer la valorisation immobilière produite par le réseau et ses nouvelles gares. Ce dispositif ne prenait pas en compte le temps de l'aménagement, beaucoup plus long que celui de la construction d'une infrastructure de transport : les effets de la valorisation ne se feraient sentir qu'à long terme. Aussi, le dispositif de récupération des plus-values foncières initialement prévu a été abrogé par la loi de finances six mois plus tard. Les compétences d'aménagement confiées à la SGP ont été maintenues, mais leurs modalités d'application restent complexes. Dans les faits la SGP ne se saisit que peu de cette prérogative, préférant la négociation avec les acteurs locaux, ce qui pacifie le dialogue politique avec les élus qui pouvaient craindre une substitution de leurs compétences par l'État central à travers la SGP. Ainsi, la SGP se consacre à sa mission principale, celle de la construction du réseau de transport.

Ses interventions directes en aménagement se limitent aux opérations connexes, qui permettent à la SGP de construire sur le foncier acquis pour réaliser les gares. Ces opérations prévoient la construction sur la gare ou immédiatement à côté de quelques dizaines de logements et de commerces en rez-de-chaussée, comme on peut l'observer aujourd'hui sur le tronçon sud de la ligne 15 dont la construction a commencé. Leur équilibre économique repose sur l'affectation des coûts fonciers à la réalisation du réseau de transport. Les surcoûts de construction de la gare nécessaires pour supporter les constructions connexes viennent en dépenses du bilan de l'opération de construction. Ils devront être équilibrés par les ventes de charges foncières du programme de l'opération connexe. La concertation entre la SGP avec les maires des communes desservies doit permettre de négocier le programme en amont comme les modifications de PLU nécessaires pour permettre la réalisation de ces programmes de logements. Cet équilibre entre l'action très locale des maires et métropolitaine de la SGP repose donc dans les faits sur la négociation. Ces deux acteurs répondent à des objectifs différents. La SGP, acteur du réseau obéit à des objectifs liés au transport et à sa mise en œuvre à l'échelle métropolitaine, avec un intérêt pour l'homogénéisation spatiale. Tandis que les élus locaux répondent à des objectifs de développement de l'emploi et de l'habitat, d'amélioration des conditions de vie locales dans leurs singularités.

D'autres opérateurs, comme les Établissements publics d'aménagement (EPA) et les Sociétés d'économie mixte d'aménagement (SEM) s'engagent également dans des projets urbains aux abords des gares du Grand Paris. La SGP peut jouer un rôle d'accélérateur des projets existants aux abords des gares du Grand Paris, qu'il s'agisse de rénovation des quartiers de politique de la ville ou de grands projets d'aménagement portés par les établissements publics d'aménagement de l'État ou par les intercommunalités à travers leur pouvoir de négociation. La SGP s'appuie également sur de nombreuses études et observatoires pour cibler son action et renforcer son pouvoir de négociation auprès des acteurs locaux. Le développement des quartiers de gare s'appuie également sur un SDRIF révisé qui favorise largement la densification de l'agglomération parisienne et un développement urbain adossé à une action conjointe entre transport et urbanisme. Le dernier Contrat de Plan État-région (CPER) renforce également cet aspect avec notamment « le nouveau Grand Paris » qui prend en compte le nouveau réseau ferroviaire et de bus.

Les communes restent donc les acteurs principaux de l'action foncière sur les territoires, y compris lorsque les communes appartiennent à une communauté d'agglomération (EPCI) ou sont signataires d'un Contrat de développement territorial (CDT). La mise en œuvre de politiques foncières est donc très dépendante de l'engagement des élus locaux et de leur action concrète en termes de planification et de programmation. L'action foncière aux abords des gares peut s'appuyer sur un large panel d'outils, comme le droit de préemption urbain renforcé (DPUR), des conventions avec les établissements publics fonciers (EPF) qui mettent en place des périmètres de veille prospective, la restriction des droits à construire dans les Plu, les chartes de prix maîtrisés et les chartes aménagement-transport. Ces outils restent aujourd'hui majoritairement au niveau communal.

Les chartes de prix maîtrisés ont été mises en place depuis quelques années par plusieurs communes de Seine-Saint-Denis dont Saint-Ouen et Romainville, par la ville de Bagneux et par la communauté d'agglomération de Plaine-Commune. L'objectif poursuivi est de plafonner les prix de vente des logements neufs dans les opérations d'aménagement en retenant les promoteurs qui offrent la meilleure réponse architecturale et environnementale pour une charge foncière fixée par la commune ou l'aménageur. Par exemple à Romainville l'existence d'une « charte-promoteur » qui associe la mairie de Romainville et l'entreprise Altaréa-Cogedim Résidences permet de limiter une trop forte hausse des charges foncières sur les secteurs les plus convoités de la commune. La région a développé des outils contractuels pour inciter les communes et les intercommunalités à conduire des politiques d'aménagement dynamiques et conformes aux objectifs régionaux. On retrouve par exemple les « Nouveaux Quartiers Urbains » (NQU) qui récompensent 24 projets urbains respectant les cahiers des charges du SDRIF, mais aussi des subventions aux « maires bâtisseurs » à travers une dotation financière proportionnelle à l'offre nouvelle de logements. La région a également mis en

place des chartes aménagement-transport, et subventionne les EPA et l'EPF. Ces acteurs permettent de compléter l'action locale en termes d'aménagement et de développement du foncier, mais complexifient également la gouvernance du projet en démultipliant les acteurs potentiels impliqués dans le développement des quartiers de gare.

Certains projets d'aménagement peuvent être pilotés par les intercommunalités existantes et les aménageurs. La plupart des Sem d'aménagement, mais aussi les établissements publics d'aménagement, exercent leur activité à l'échelle des territoires de CDT, voire des départements ou d'un territoire englobant plusieurs intercommunalités ou plusieurs CDT. Les EPF interviennent à différentes échelles. Le poids des communes dans la mise en place des outils des politiques foncières s'insère dans un jeu d'acteurs complexe, plus large dont l'échelle d'intervention est au moins intercommunale, voire départementale ou régionale. La plupart des CDT ont identifié les principaux grands terrains mutables dans leur périmètre. Le CDT de la culture et de la création, sur le territoire de la communauté d'agglomération de Plaine-Commune, a mis en place un volet foncier conséquent appuyé sur une étude de stratégie foncière. Les CDT jouent un rôle important dans la gouvernance territoriale du projet des quartiers de gare, les actions y étant développées devant être cohérente avec les objectifs des CDT.

Comme nous l'avons déjà souligné, les processus de désindustrialisation et d'embourgeoisement n'ont pas eu le même rythme, ni les mêmes conséquences sur le territoire, créant ou renforçant les inégalités spatiales. Par ailleurs, la réponse politique à ce phénomène n'a pas permis le rééquilibrage sur le long terme. La question de la désindustrialisation, de la réorganisation de la géographie de l'emploi, les dynamiques de desserrement notamment des activités industrielles et logistiques laissent en suspens la question de la localisation des populations les moins aisées. Par ailleurs l'émergence d'une dynamique d'embourgeoisement, voire de gentrification de certains quartiers parisiens d'abord, puis par effet de débordement dans la petite couronne, renforce cette situation.

Après vingt-cinq ans de politiques de la ville, après la loi SRU, il semble que cette question demeure. Les objectifs de la puissance publique, aujourd'hui matérialisés dans les documents de planification comme le SDRIF ou les CDT, cherchent à réduire les inégalités spatiales induites par différentes réponses territoriales locales aux effets de la désindustrialisation et de l'embourgeoisement. En ce sens le développement du Grand Paris Express, et notamment des quartiers de gare, peut apparaître comme un nouvel outil pouvant répondre à ces questions, permettant d'agir directement sur le développement urbain, la mixité sociale et fonctionnelle dans un objectif de cohésion territoriale.

3.3. LE CALENDRIER DES TRAVAUX : EFFETS D'ANNONCE ET EFFETS D'AUBAINE

Les révisions du calendrier et les incertitudes qui pesaient sur celui-ci entre l'annonce des Jeux olympiques à Paris à l'été 2017 et la reprogrammation des travaux ligne par ligne début mars 2018 ont certainement joué un rôle dans le démarrage de certains projets portés par les politiques publiques locales ou les programmes immobiliers. En octobre 2017, un certain nombre d'élus s'étaient mobilisés à travers une lettre ouverte parue dans la presse, afin d'insister sur la nécessité de réaliser la ligne 16 car selon eux des doutes planaient quant à sa programmation à court ou moyen terme. La répartition des travaux dans le temps avec pour horizon 2024 ou 2030 participe au développement anticipé de certains projets privés ou publics, et *a contrario* la quasi-absence de projets dans certains quartiers de gare pourrait s'expliquer par la difficile projection de ces acteurs à une décennie. On peut donc présupposer que des gares annoncées pour 2024 amorcent leur développement territorial avant celles annoncées pour 2030. Le climat d'incertitudes autour du Grand Paris Express ayant rendus les acteurs plus prudents. L'effet combiné du réseau existant (métro, RER ou tram), d'une amélioration de l'accessibilité ou d'une création de desserte et de l'état du calendrier crée les conditions favorables ou non au développement anticipé de ces quartiers de gare.

Le calendrier a notamment été repensé au regard des Jeux olympiques et paralympiques qui doivent se tenir à Paris en 2024 et dont la majeure partie des installations seront construites en Seine-Saint-Denis autour du stade de France et de la cité du cinéma. L'effet combiné d'un mégaévénement et d'un projet de transport comme le Grand Paris Express pourrait avoir un impact combiné important sur le développement de ces territoires. Le village olympique et paralympique se situera à 800 mètres de la station de métro Carrefour-Pleyel et prévoit déjà le lancement d'importants projets immobiliers pour aménager ces espaces pour les Jeux et l'après-Jeux (espaces publics, logements, activités commerciales et récréatives). Les Jeux olympiques, comme le Grand Paris Express, peuvent être des leviers de transformation territoriale.

CONCLUSION

L'enjeu de ces quartiers de gare est double. Perçus comme des leviers de développement, ils doivent permettre à ces territoires de gagner en attractivité et de pouvoir accueillir de nouvelles populations et activités. Ces quartiers de gare redessinent le territoire, mais doivent également absorber les mutations du territoire et parvenir à s'intégrer dans le tissu urbain existant. L'intégration de ces quartiers passe notamment par une appropriation par les populations, de leurs activités et leurs pratiques. En l'absence d'intégration, le risque est que la gare n'agisse pas comme un levier de développement, mais crée une enclave territoriale pouvant substituer une population à une autre.

Cette analyse montre que ces objectifs se posent à un territoire très hétérogène. Les 69 quartiers de gare reflètent ces disparités territoriales, économiques et sociales. Ils sont principalement localisés dans la petite couronne de l'Île-de-France qui a connu une double trajectoire de désindustrialisation et d'amorce de gentrification qui bouleverse sa composition socio-économique. Ces quartiers de gare s'inscrivent dans un territoire en pleine mutation, mais ne répondent pas de la même manière à ces dynamiques. En proposant une typologie de ces quartiers nous avons pu déterminer sept grands types comprenant un plus ou moins grand nombre de quartiers de gare. Notre échantillon est représentatif de deux types de quartiers de gare de notre typologie. Les quartiers de gare du type 1 représentent les territoires qui s'approprient ces changements et connaissent un (re)développement. Les quartiers du type 4 représentent des territoires qui n'ont pas encore amorcé leur transition, ou timidement. Encore très marqués par le chômage, un déficit d'emplois localisés et une population précaire, ces quartiers ont pourtant fait l'objet de politiques publiques favorisant leur développement sans parvenir pour autant à rattraper le développement d'autres territoires ni à absorber les inégalités sociospatiales à l'échelle de la métropole.

Les projets urbains annoncés et en cours de réalisation, la programmation du calendrier des travaux des lignes du Grand Paris Express, constituent autant de moyens à disposition des acteurs publics territoriaux pour agir sur ces disparités sociospatiales afin de les réduire. Le développement des quartiers de gare du Grand Paris Express doit permettre à court et moyen terme de stimuler un développement urbain pour permettre la transition de ces quartiers. Un autre frein au développement des quartiers de gare semble particulièrement important à souligner en conclusion, est celui de la mise en concurrence des quartiers de gare. Dans des territoires où les stations sont relativement proches les unes des autres, le développement d'une gare en particulier peut prendre le pas en captant les investissements publics et privés, décourageant le développement d'autres aux alentours. C'est le cas par exemple de Drancy-Bobigny et Pont-de-Bondy, qui capte aujourd'hui les principaux investissements, ou d'Arcueil-Cachan et Bagneux. L'analyse de ce rapport de compétition et de proximité entre les différents quartiers de gare nous semble un point intéressant à souligner et à

prendre en compte quant à la configuration d'acteurs à mobiliser pour la meilleure mise en œuvre des projets.

Cette forte hétérogénéité territoriale, les disparités entre les différents territoires et l'inégal engouement des acteurs publics et privés dans le développement et l'intégration de ces quartiers de gare dans leur territoire montre la difficulté de faire atterrir concrètement ce projet sur le territoire. En ce sens, l'organisation d'événements comme les Jeux olympiques apparaissent comme une variable d'ajustement. Il semble aujourd'hui difficile de pouvoir déterminer les effets de la construction de ces quartiers de gare sur le territoire, mais l'on peut d'ores et déjà dire que l'objectif de réduction des inégalités spatiales est ambitieux, car il doit prendre en compte le développement de ces territoires à l'échelle locale et à l'échelle métropolitaine. La fin du projet du Grand Paris Express est prévue pour 2030. S'il est difficile de mesurer les effets de ce projet sur le territoire en amont de sa réalisation, nous pouvons évaluer les effets potentiels de ce réseau de transport à l'aune des dynamiques de projets aujourd'hui à l'œuvre dans ces quartiers de gare, nous permettant de traduire l'anticipation des acteurs.

PARTIE 3 |

Développement des quartiers de gare : le poids du local

Analyse prospective de 10 quartiers de gare

INTRODUCTION

Ce troisième volet est consacré à l'analyse prospective du développement urbain dans les quartiers de gare du Grand Paris, et notamment dans les 10 d'entre eux qui constituent notre échantillon. Pour rappel il s'agit des gares de Nanterre-la-Folie, Arcueil-Cachan, Bagneux, Les Agnettes, Rosny-Bois-Perrier, Sevran-Beaudottes, Aulnay-sous-Bois, Clichy-Montfermeil, La Courneuve et Drancy-Bobigny. Après avoir analysé les caractéristiques socio-économiques de ces quartiers de gare et proposé une typologie permettant de les classer en deux types (type 1 et type 4), nous proposons d'analyser les effets que l'annonce de ces gares a produits sur ces territoires. Les quartiers de gare du type 1 représentent les territoires qui ont amorcé une phase de transition, ils constituent certes des territoires encore relativement populaires par rapport à d'autres communes d'Île-de-France, mais ont un niveau de chômage dans la moyenne des quartiers de gare. Les quartiers du type 4 représentent des territoires qui n'ont pas encore amorcé leur transition. Encore très marqués par le chômage, un déficit d'emplois localisés et une population précaire, ces quartiers constituent des territoires encore en difficulté. Si la fin des travaux est prévue pour 2024 ou 2030 selon les lignes, l'annonce d'une gare dans ces territoires a pu en amont mobiliser les acteurs publics et privés qui anticiperaient les effets sur leur territoire et mettraient au point des stratégies permettant de faire converger la gare et son quartier avec les objectifs de planification plus larges déterminés par les acteurs publics locaux et leurs actions en matière de programmation.

La synthèse des travaux d'ateliers des étudiants et des expertises produites par les chercheurs a fait émerger trois grands axes qui permettent d'appréhender les effets des gares sur leur territoire et notamment sur le développement urbain. Cette troisième partie croise les monographies effectuées sur chacun des 10 quartiers de gare de notre échantillon qui viennent illustrer par des cas précis (encadrés gris) les grandes conclusions de ce rapport. Le premier axe exploré par l'ensemble des travaux porte sur les effets des gares sur le désenclavement du territoire. En revenant sur la question du choc d'accessibilité, il s'agit dans un premier temps de comprendre si l'annonce de ces gares sur les territoires a généré une mobilisation des acteurs publics et privés autour de ces gares (1). Le second axe exploré par ces travaux porte sur le constat d'une hétérogénéité du développement urbain autour de ces gares révélée par des capacités d'organisation et de projection différenciées selon les quartiers de gare (2). Enfin, le troisième axe exploré par ces travaux permet de mettre à jour une différence d'interprétation du développement urbain selon les quartiers de gare ce qui traduit des ambitions et les mises en œuvre de stratégies de développement différenciées (3).

1. MOBILITE : PAS DE « CHOC D'ACCESSIBILITE », MAIS DES GAINS POTENTIELS

La mise en service d'un nouveau moyen de transport serait susceptible de produire un « choc d'accessibilité » (Prager, 2015) en réduisant les temps de parcours moyen d'un point à l'autre du réseau nouvellement constitué et en favorisant le développement urbain. Ce choc d'accessibilité doit générer une dynamique de développement permettant le désenclavement du territoire, le rendant plus attractif pour les activités économiques et facilitant la mobilité des habitants et travailleurs. Le choc d'accessibilité peut potentiellement se produire dans tous les territoires à partir du moment où ils bénéficient d'une nouvelle desserte. Quatre des dix quartiers de gares étudiés sont dans ce cas (Aulnay-sous-Bois, Nanterre-la-Folie, Bagneux et Clichy-Montfermeil). En reprenant la distinction opérée par Desjardins (2017) entre desserte et accessibilité, nous faisons l'hypothèse ici qu'un gain d'accessibilité dans un territoire déjà pourvu d'une desserte, déjà connecté au réseau ferré, est moins susceptible de créer une onde de choc suffisante pour générer un développement urbain. Autrement dit, l'annonce de la création d'une gare du Grand Paris Express dans des quartiers déjà pourvus d'une desserte ne serait pas un facteur suffisant en soi permettant d'expliquer le développement urbain, même si les améliorations de connexions peuvent permettre aux territoires de renforcer leur intégration dans le territoire métropolitain et ainsi permettre un désenclavement économique et social par l'amélioration des conditions offertes aux populations mobiles. Sur les 10 quartiers de gare de notre échantillon, six possèdent déjà une desserte et sont connectés au réseau ferré francilien, de ce fait les gares du Grand Paris Express n'auraient, par hypothèse, qu'un impact additionnel sur le désenclavement physique des territoires. En prolongement de cette réflexion nous reviendrons sur les effets potentiels des gares du Grand Paris Express sur le désenclavement économique des territoires.

1.1. UN DESENCLAVEMENT SYMBOLIQUE

Étant donné que le réseau du Grand Paris Express ne sera pas en place avant 2024 pour certaines lignes, et 2030 pour d'autres, il n'est pas possible de mesurer en tant que tel ce choc d'accessibilité. En revanche l'analyse des projets urbains, des dynamiques de construction et de l'intensité de l'anticipation des acteurs publics et privés dans les territoires à l'échelle locale, nous permet d'appréhender l'existence ou non de ce choc d'accessibilité *a priori*. Autrement dit si l'annonce de l'arrivée de la gare du Grand Paris Express sur le territoire est suffisante pour initier une dynamique positive de développement urbain. L'analyse des 10 quartiers de gare de notre échantillon montre notamment l'importance des infrastructures existantes. Comme nous l'avons déjà souligné, six quartiers sur 10 disposent déjà d'une desserte. En effet, il est important de distinguer les quartiers de

gare du Grand Paris Express qui correspondent à une connexion sur un réseau existant auquel cas le territoire est au moins partiellement désenclavé et dispose d'un potentiel d'attractivité intéressant (amélioration de l'accessibilité du territoire) et de quartiers de gare qui ne disposent pas actuellement d'accès direct au réseau de transport ferré lourd, mais sur lequel le Grand Paris Express pourrait se connecter (création d'une desserte).

Dans notre échantillon, les quartiers de gare de type 4 à l'exception de Sevran, ne disposent pas d'une très bonne accessibilité. Hormis le tram, le transport ferré n'est pas très développé et n'offre pas la capacité de connexion et de transport du métro ou RER. Les quartiers de gare du type 1 sont au contraire reliés au réseau de transport ferré lourd (RER ou métro) ou vont l'être prochainement puisqu'ils se situent sur les axes de prolongement du métro. Une partie de la dynamique de construction, du développement de projets que l'on constate dans ces quartiers peuvent éventuellement être attribués à un effet d'anticipation de l'arrivée du prolongement du métro ou du RER. Cela rejoint l'effet d'image projetée mentionnée plus tôt : un quartier de gare qui bénéficie déjà d'une bonne accessibilité a plus de chance d'attirer de nouveaux projets urbains, car ils sont considérés comme des investissements plus sûrs. Afin de confirmer cette hypothèse il faudrait pouvoir poursuivre cette analyse par un travail d'entretien conséquent auprès des collectivités territoriales et des acteurs de la promotion immobilière.

Tableau 3 – Connexion, desserte, calendrier des gares du GPE

Gares	Ligne GPE	Connexion ou desserte	Calendrier
Aulnay	L16	Desserte	2024 (Bourget RER à Clichy-Montfermeil)
Sevran-Beaudoctes	L16	Connexion RER B	2024 (Bourget RER à Clichy-Montfermeil)
Clichy-Montfermeil	L16	Desserte, connexion tram 4	2024 (Bourget RER à Clichy-Montfermeil) 2030 (Clichy-Montfermeil à Noisy-Champs)
La Courneuve	L16	Connexion tram 1	2024 (Bourget RER à Clichy-Montfermeil)
Bagneux	L15 Sud	Desserte, connexion M 4	2024 (Pont de Sèvres à Noisy-Champs)
Rosny-Bois-Perrier	L15 Est	Connexion RER E, M 11	2030 (Saint-Denis-Pleyel à Champigny Centre)
Arcueil-Cachan	L15 Sud	Connexion RER B	2024 (Pont de Sèvres à Noisy-Champs)
Nanterre-la-Folie	L15 Ouest, Éole	Desserte, connexion RER E	2030 (Pont de Sèvres à Saint-Denis-Pleyel) (L15) 2024 (Éole)
Les Agnettes	L15 Ouest	Connexion M13	2030 (Pont de Sèvres à Saint-Denis-Pleyel)
Drancy-Bobigny	L15 Est	Connexion tram 1	2030 (Saint-Denis-Pleyel à Champigny Centre)

À **Nanterre-la-Folie**, la gare ne va pas bouleverser les conditions d'accessibilité, mais offrir une meilleure connexion au réseau. Un premier « choc d'accessibilité » a été anticipé dès le rapport Lelarge et l'annonce de l'arrivée du RER E. Le projet urbain précède la programmation de la gare du GPE, ce qui explique l'actuel dynamisme immobilier et urbain dans le quartier de gare. Le quartier de gare du GPE est un projet complémentaire qui vient se greffer sur les projets existants permettant éventuellement de conforter une dynamique existante. La proximité de La Défense, de l'Opération d'intérêt national, la disponibilité foncière exceptionnelle du site dans le contexte francilien, sont largement suffisants pour expliquer l'initiation d'une dynamique. Dans ce contexte, le GPE apparaît davantage comme un élément additionnel que comme un déclencheur d'effets territoriaux (annexe 15 – expertise n° 3). Le foncier actuel des Groues, dont la valeur est relativement faible comparée à l'environnement proche, notamment La Défense, détermine un certain type d'activité commerciale (cf. partie 2.1). Le foncier facilement mobilisable et peu cher permet à ces entreprises une rentabilité qu'elles ne pourraient avoir dans une autre zone à la valeur foncière beaucoup plus élevée. À titre d'exemple, en 2009, le loyer moyen annuel au mètre carré pour des locaux d'entreprises aux Groues était de 105 euros, contre 145 euros à Paris intra-muros. Aujourd'hui, les loyers observés sont de 420 euros pour Paris, contre 197 euros pour la commune de Nanterre. Cet exemple montre que la gare du Grand Paris Express n'aura qu'un effet additionnel par rapport à la dynamique qui s'est déjà enclenchée avec l'arrivée du RER E à plus court terme. Les variations observées sur le prix du foncier montrent que le choc d'accessibilité a déjà été absorbé par l'arrivée du RER.

A **Clichy-Montfermeil**, la situation est relativement similaire. Un débranchement de la ligne de tramway T4, reliant aujourd'hui Bondy à Aulnay-sous-Bois, passera par Clichy-sous-Bois et Montfermeil à l'horizon 2019 et sera donc antérieur à l'arrivée du Grand Paris Express. Ce projet est considéré comme l'aboutissement du Programme pour la rénovation urbaine 1 par l'offre de desserte en transport. Envisagé dès 2003 par le STIF (IDF mobilités) et figurant dans le Schéma directeur régional d'Île-de-France approuvé en 2008, il a néanmoins fait l'objet d'une opposition à sa réalisation. Les communes de Livry-Gargan et de Pavillons-sous-Bois, où passera d'ici peu le T4, n'étaient initialement pas favorables au projet. Le projet était toutefois inscrit dans le Contrat de Plan État-région (CPER) Île-de-France pour la période 2007-2013. La déclaration d'utilité publique a finalement été actée en 2013, après enquête publique. En 2014, le Stif annonce le retard du projet et fixe l'année 2019 pour la mise en service. La future ligne 16 du Grand Paris Express, reliant Saint-Denis-Pleyel à Noisy-Champs, desservira le territoire à l'horizon 2023, grâce à la gare de Clichy-Montfermeil. Bien que le T4 constitue un transport léger, sa création antérieure au Grand Paris Express pourra potentiellement générer un choc d'accessibilité tandis que le Grand Paris Express n'aura qu'un effet additionnel (annexe 3 – atelier Clichy-Montfermeil).

Le quartier de la **Courneuve-Six-Routes** bénéficie d'ores et déjà d'une desserte en transports en commun lourd à proximité de la future gare du Grand Paris Express : le tramway T1 qui sera en interconnexion directe avec les lignes 15 et 16 et le RER B, dont la gare est située à l'extrémité sud du quartier. Les gains d'accessibilité pour un trajet en transport en commun d'une durée de 45 minutes seront néanmoins assez élevés puisque, à l'horizon 2030, le territoire métropolitain accessible sera quasiment doublé, notamment vers l'est vers les pôles d'emploi de Marne-la-Vallée, ainsi que vers la très proche banlieue sud de Paris. À La Courneuve-Six-Routes, 53 % des ménages disposent d'une voiture, contre 63 % en Seine-Saint Denis, mais seulement 28 % des déplacements domicile-travail se font en voiture. Les transports en commun arrivent en première position des modes de transport avec 60 % de part modale (Apur, 2015). Aujourd'hui, ces deux communes bénéficient d'une bonne connexion à Paris, le Grand Paris Express améliorerait les trajets banlieue-banlieue sans toutefois créer un choc d'accessibilité. Le quartier est déjà très bien relié à Paris. Là encore, la préexistence d'une desserte ne permet pas d'observer un choc d'accessibilité, mais une amélioration de celle-ci. Aux vues des parts modales, les habitants utilisent déjà l'accès existant au réseau francilien (annexe 1 – atelier La Courneuve-Six-Routes n° 1).

Le quartier d'**Arcueil-Cachan** bénéficie aujourd'hui d'une desserte en transport en commun lourd significative, avec la station du RER B. Aussi, les gains d'accessibilité au territoire métropolitain en 45 minutes de transports en commun apparaissent moins importants que pour d'autres quartiers. Toutefois, le Grand Paris Express, par son tracé en rocade autour de Paris, permettra d'accroître l'accessibilité à l'est et à l'ouest de la métropole, en complément de la desserte nord-sud du RER B. La majeure partie du quartier d'Arcueil-Cachan est accessible en 10 minutes à pied. Néanmoins, si la partie ouest du quartier, côté quartier des Lumières à Cachan jusqu'à Bagneux, est très accessible, l'extrême sud ainsi que la partie nord-est du quartier à Arcueil voient leur accessibilité limitée par quelques grandes emprises non traversables (École spéciale des travaux publics) à Cachan, EHPAD Cousin-de-Méricourt, voies ferrées limitant l'accès à la rue Émile-Raspail) ou partiellement accessibles (la traversée du cimetière dépend des horaires d'ouverture et l'accès à l'avenue du Président-Wilson depuis l'avenue Eyrolles *via* la résidence n'est possible que pour les copropriétaires). Comme dans le cas de la commune de **Bobigny** qui a toujours été une porte d'accès vers la capitale pour le reste de la Seine-Saint-Denis, l'arrivée de la ligne 5 du métro à Bobigny en 1985 a eu un impact important sur le territoire, avec l'objectif clair de la RATP de désenclaver Bobigny. En soi, l'arrivée de la gare ne génère pas une onde de choc suffisante pour que le développement urbain s'amorce de lui-même (annexe 7 – atelier Drancy-Bobigny).

Le quartier de gare GPE de **Rosny-Bois-Perrier** est aujourd'hui desservi par le RER E, permettant ainsi de se rendre *via* un trajet de 45 minutes en transports en commun dans de nombreux territoires de la métropole. Cela inclut par exemple l'ensemble de Paris, La Défense, Créteil ou Roissy. À l'horizon 2030, la gare de Rosny-Bois-Perrier accueillera de nouvelles lignes de métro : la ligne 15 est (2025), la ligne 11 depuis Paris (2022) et l'extension de cette dernière vers Noisy-Champs (2025). Cette amélioration de l'offre de transports en commun lourds au départ de Rosny-Bois-Perrier devrait permettre d'accéder en 45 minutes à un territoire plus vaste encore, incluant des pôles comme celui d'Orly et du nord du Val-de-Marne, mais aussi de décharger certaines lignes et gares (RER E et la gare du Nord à Paris) en proposant des alternatives de parcours et de moyens de transport pour les usagers, ainsi qu'une amélioration des fréquences de desserte. Comme dans le cas de Rosny-Bois-Perrier, la présence d'une station de la ligne 13 à l'emplacement de la future gare du Grand Paris Express et la proximité du RER C (gares de Gennevilliers et des Grésillons à l'est) et du Transilien (lignes J et L à l'ouest) permettait déjà un accès au territoire relativement vaste, notamment dans la partie nord du quartier des Agnettes. La mise en œuvre du Grand Paris Express permettra d'accroître l'accessibilité au territoire métropolitain, dans ses limites est et ouest, vers Cergy-Pontoise et Poissy d'une part et vers l'aéroport de Roissy de l'autre. La surface du territoire desservi sera plus que doublée et les emplois accessibles augmenteront de près de 50 % pour un trajet de 45 minutes en transports en commun (APUR, 2017). Dans les deux cas, le choc d'accessibilité ne serait être très important dans des communes déjà relativement bien desservies aujourd'hui par le transport ferré lourd et relativement accessibles si l'on considère les temps de transport (annexe 11 – étude comparée Rosny-sous-Bois/Montrouge).

Si le choc d'accessibilité n'est pas suffisant en soi pour initier une dynamique de développement, d'autres facteurs sont à prendre en compte. L'amélioration de l'accessibilité n'est pas une condition suffisante pour générer un développement urbain homogène sur l'ensemble du territoire métropolitain. Le choc d'accessibilité ne fonctionne éventuellement qu'en l'absence d'une desserte, bien que le cas d'Aulnay semble contredire ce principe. En tout état de cause, le choc d'accessibilité est diminué voire inopérant quand le territoire bénéficie déjà d'une accessibilité suffisante pour véritablement engendrer un développement urbain. En l'espèce, l'existence d'une infrastructure existante est davantage un facteur explicatif du développement du quartier de gare auquel se greffe le Grand Paris Express. Ce nouveau réseau a davantage pour effet d'améliorer les connexions, que de créer de nouvelles dessertes. Ces effets sur le développement urbain ne sont donc pas liés à un choc d'accessibilité, au désenclavement physique d'un territoire.

En revanche, ces améliorations de connexions peuvent permettre aux territoires de renforcer leur intégration dans le territoire métropolitain, et ainsi permettre un désenclavement économique et social par l'amélioration des conditions offertes aux populations mobiles. Le cas de Bobigny montre les effets du pouvoir symbolique du métro, désiré non pas seulement pour ses qualités fonctionnelles, mais aussi pour le système de représentations qu'il véhicule, pour sa capacité à intégrer la ville dans un système urbain plus vaste. Au-delà d'une action urbaine, ces aménagements constituent une action sociale sur des quartiers enclavés en donnant aux habitants le sentiment d'être considéré par les pouvoirs publics, ce qui pourrait également apaiser certaines tensions en rendant leur territoire attractif et agréable. L'arrivée de la gare peut être un levier fort pour la création d'une mixité sociale plus large.

1.2. UN DESENCLAVEMENT ECONOMIQUE SOUS CONDITION

Le « choc d'accessibilité » ne se traduit pas seulement en termes de transport, l'arrivée d'une nouvelle gare permettrait le désenclavement économique du territoire en améliorant l'accès aux bassins d'emplois. À Aulnay-sous-Bois, aujourd'hui, le territoire accessible par un trajet de 45 minutes en transport en commun est limité à un petit quart nord-est de la métropole. À l'horizon 2030, avec la mise en service du métro du Grand Paris et des autres projets de transport du nouveau Grand Paris, c'est toute la moitié nord de la métropole qui sera à moins de 45 minutes de la gare d'Aulnay : Paris, La Défense et la boucle nord de la Seine, Marne-la-Vallée et les boucles de la Marne. Le territoire accessible sera multiplié par 4,5 et le nombre d'emplois par 8 (APUR, 2017). Aulnay-sous-Bois représente *a priori* le meilleur exemple de quartier disposant aujourd'hui d'une très mauvaise accessibilité aux transports en commun notamment dans la partie nord de la commune, puisque la gare RER B se trouve au sud. L'arrivée de la gare du Grand Paris Express dans la partie nord de la ville pourrait considérablement favoriser le désenclavement physique de ce territoire. Néanmoins, le quartier de gare d'Aulnay-sous-Bois présente des caractéristiques bien spécifiques à commencer par une plus faible présence de population et de logements. La majeure partie de ce territoire est composée de zones d'activités économiques regroupant des activités industrielles et logistiques. La question est donc de savoir si le désenclavement physique de ce territoire va favoriser l'accessibilité des habitants qui seraient logés dans des nouveaux logements situés dans ce quartier ou si la gare va faciliter l'accès des travailleurs dans les secteurs industriels et logistiques. Avec l'exemple d'Aulnay-sous-Bois, nous soulevons la question du désenclavement économique. À quoi (quels emplois ou activités) donne accès une gare pour la population résidente et la population extérieure ? Comme nous l'avons souligné dans le volet 1 de cette analyse, l'impact du réseau du Grand Paris Express et des gares du Grand Paris Express ne peut seulement se mesurer au travers

d'un potentiel d'accessibilité, encore faut-il le lier aux aménités (emplois, activités, ressources) inégalement distribuées sur le territoire. Afin de mesurer le choc d'accessibilité dans les quartiers de gare nous proposons de mesurer l'évolution de l'accessibilité des communes desservies par une gare du Grand Paris Express aux emplois logistiques entre 2012 et 2030 afin de voir si le Grand Paris Express permet effectivement de désenclaver économiquement les territoires au regard de la localisation des aménités et notamment de l'emploi.

Une projection effectuée pour 2030, qui prend en compte le développement du réseau du Grand Paris Express, montre qu'à géographie sociale et économique constante (les classes populaires continueraient de se localiser où elles sont actuellement, et la distribution spatiale des emplois serait conservée) l'écart d'accessibilité entre les ouvriers/employés et les cadres serait réduit (Desjardins, 2017). À géographie constante des emplois, le Grand Paris Express permettrait un élargissement de la zone de très bonne accessibilité à un plus grand nombre d'habitants et de travailleurs, notamment au nord et à l'est. Si la distribution des résidences et des emplois restait constante, 52 % des actifs franciliens auraient potentiellement accès à 50 % des emplois franciliens en 30 minutes. Selon cette étude, toutes les catégories d'actifs bénéficient de ce nouveau réseau que ce soient les cadres (62 % de l'ensemble de l'emploi), les employés (49 % de l'ensemble de l'emploi) ou encore les ouvriers (45 % de l'ensemble de l'emploi). De fait, le bénéfice serait plus important pour les employés dont les emplois se situent davantage dans le cœur de l'agglomération que les emplois ouvriers dont les emplois se localisent majoritairement en périphérie. Le Grand Paris Express réduirait donc les écarts d'accessibilité entre les catégories populaires et les cadres, mais ne les résorberait pas. Cette projection démontre donc que tout l'enjeu autour du Grand Paris Express réside donc dans la permanence de la distribution spatiale des emplois, des différentes classes sociales, ou dans le renforcement de la mixité sociale. Nous avons mesuré la part des emplois peu qualifiés dans le secteur de l'industrie et de la logistique (manutentionnaire, ouvrier, etc.) accessibles par le transport ferré (RER, métro, tram, Transilien, Grand Paris Express) en 1990, 2012 et nous avons fait une projection pour 2030 prenant en compte le Grand Paris Express en faisant l'hypothèse d'une géographie constante, c'est-à-dire que ces emplois auront la même localisation en 2030 qu'en 2012. Afin de mesurer le choc d'accessibilité du Grand Paris Express nous proposons de mesurer l'évolution de l'accessibilité des communes desservies par une gare du Grand Paris Express aux emplois logistiques et industriels peu qualifiés entre 1990, 2012 et 2030 afin de voir si le Grand Paris Express permet effectivement de désenclavement économiquement les territoires au regard de la localisation des aménités et notamment de l'emploi (annexe 16 – expertise n° 4).

Le premier constat est que globalement un plus grand nombre d'emplois logistiques et industriels seront accessibles en Île-de-France avec le réseau du Grand Paris Express (de 94 à presque de 100 % pour la logistique). On note par ailleurs une amélioration de l'accessibilité de ces emplois puisque

près de la moitié des emplois industriels et logistiques seront accessibles entre 30 et 45 minutes. Sans contradiction avec les résultats de l'étude de Desjardins (2017), nous montrons bien ici l'existence d'un potentiel désenclavement économique des communes ayant des activités industrielles et logistiques en renforçant leur accessibilité, notamment pour les travailleurs.

	Logistique			Industrie		
	1990	2012	2030	1990	2012	2030
Part des emplois accessibles en – 15 minutes (%)	17,0	6,2	0,0	14,9	4,0	0,0
Part des emplois accessibles entre 15 et 30 minutes (%)	33,0	13,7	15,8	32,2	13,0	19,1
Part des emplois accessibles entre 30 et 45 minutes (%)	23,6	27,9	57,5	24,1	32,2	54,0
Part des emplois accessibles entre 45 et 60 min (%)	12,3	18,3	18,6	11,3	20,0	16,4
Part des emplois accessibles en + 60 min (%)	8,3	27,6	8,0	11,7	25,0	10,2
Total emplois accessibles en TC (%)	94,2	93,6	99,9	94,3	94,1	99,7
Total emplois non accessibles en TC	5,8	6,4	0,1	5,7	5,9	0,3

Tableau 4 – Temps moyen d'accès aux emplois logistiques et industriels par le réseau ferré francilien

Cependant ce raisonnement à géographie constante présente une limite fondamentale : l'absence de prise en compte de la dynamique spatiale qui s'exerce sur ces deux secteurs et les repousse aux franges de l'agglomération. Dans un contexte d'importante pression foncière, l'Île-de-France et la plupart des métropoles, connaissent un processus de desserrement des activités industrielles et notamment logistiques. En Île-de-France les entrepôts ont reculé de 5 kilomètres en moyenne entre 2000 et 2012 repoussant de plus en plus les emplois peu qualifiés dans les marges de la métropole (Heitz, Dablanc, 2015). Plusieurs facteurs sont souvent avancés pour expliquer cet étalement en lien avec les besoins de ces secteurs : de plus grandes parcelles, des bâtiments plus grands, à proximité des autoroutes ou d'autres infrastructures de transport plutôt localisées dans les marges de l'agglomération. Cependant d'autres facteurs interviennent dans ce processus et sont davantage liés à des facteurs exogènes au secteur de l'industrie et de la logistique. Il s'agit d'un effet repoussoir issu des politiques publiques qui par leur action favorise un renouvellement urbain excluant des activités polluantes, gênantes. Dans certains cas, c'est même l'absence totale d'une planification de ces espaces qui entraînent leur dégradation progressive. Les entrepôts ou industries localisés dans ces zones deviennent vétustes et se vident peu à peu. C'est notamment le cas à Aulnay-sous-Bois,

particulièrement dans les Zones d'Activités Économiques situées dans le quartier de gare. Le relevé des entrepôts vides dans le quartier de gare (figure 13) montre qu'effectivement ces zones sont marquées par la déprise et subissent directement la concurrence de zones plus modernes à proximité, nouvelles (Roissy) ou rénovées (Garonor).

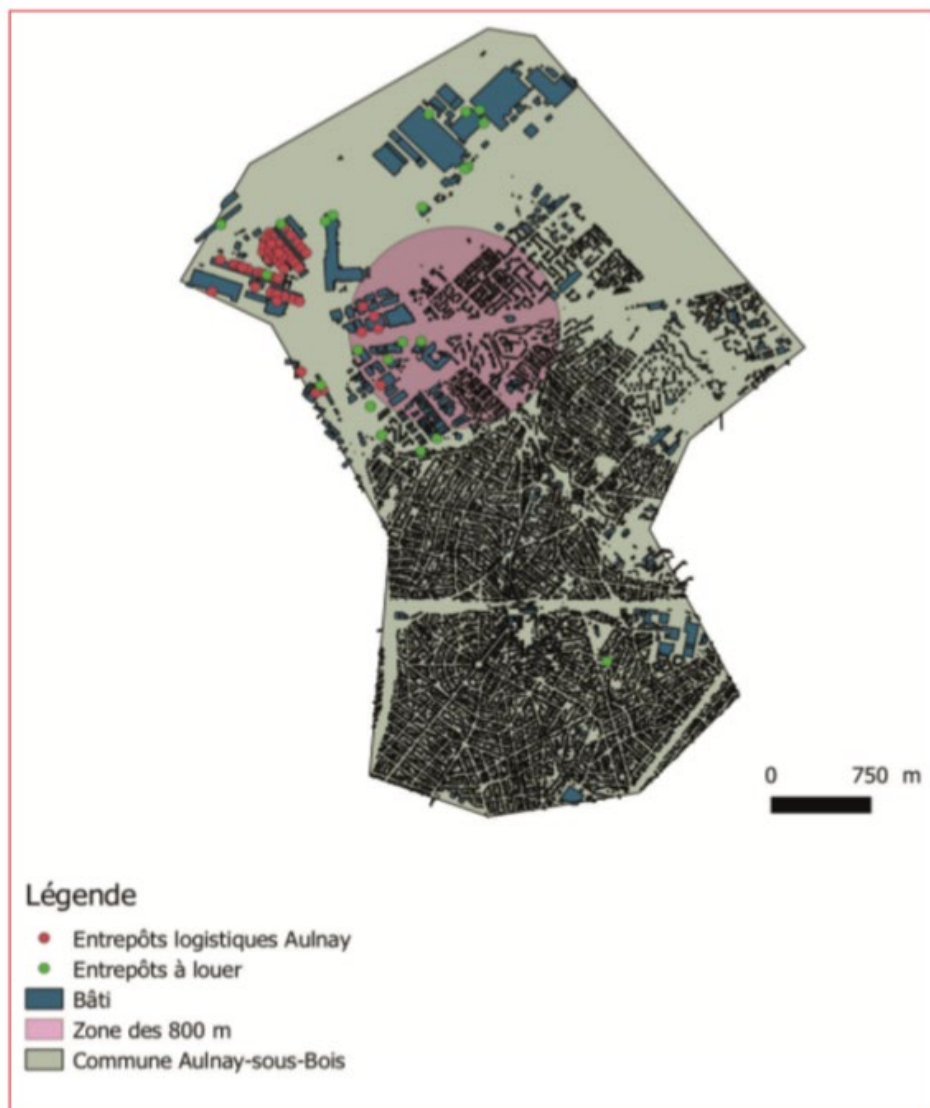


Figure 13 : Localisation des entrepôts vides à Aulnay-sous-Bois. Source : Diagnostic Aulnay-sous-Bois, 2018



Figure 14 – Entrepôt vétuste à Aulnay-Sous-Bois, Source : Diagnostic Aulnay-sous-Bois, 2018

L'absence de projet urbain permettant de renouveler ou développer ces zones d'activités économiques traduit l'intérêt variable des pouvoirs publics locaux pour ces secteurs. Poussés par une dynamique d'étalement on peut penser que ces activités vont se délocaliser plus loin. Les objectifs de la commune traduisent une volonté de développer d'autres activités tertiaires et du logement, bien qu'ils ne se matérialisent pas concrètement sur le territoire aujourd'hui. De fait, Aulnay-sous-Bois est symptomatique de ce facteur exogène qui pousse à la délocalisation des activités industrielles et logistiques. D'autres communes de la petite couronne marquées par ces activités sont dans la même dynamique. En l'absence de ces projets urbains, l'impact du Grand Paris Express sur le désenclavement de ces activités économiques sera inhibé car le temps qu'il soit mis en œuvre, elles auront poursuivi leur localisation vers les marges de l'agglomération non desservie par le Grand Paris Express. Un autre point qui nous semble particulièrement important à soulever est celui de la desserte fine qui relie la gare du Grand Paris Express à l'intérieur des zones d'activités économiques. Il ne s'agit pas seulement de desservir des communes ayant des activités logistiques et industrielles, mais également de mettre en œuvre des politiques de transport permettant le rabattement de la gare aux emplois (annexe 16 – expertise n° 4).

En l'absence d'un choc d'accessibilité c'est bien la portée et l'intensité des projets urbains engagés qui accompagnent le développement de la gare du Grand Paris Express qui permettent d'expliquer les différences de dynamique dans les quartiers de gare. Au fond, la création d'une desserte ou l'amélioration de l'accessibilité n'a pas d'effet automatique sur le développement urbain rejoignant ainsi les conclusions de J.-M. Offner formulées 25 ans plus tôt. Nos analyses tendent à montrer que le développement urbain en cours dans les quartiers de gare, en dépit d'une mobilisation hétérogène des acteurs, n'est pas tant dû à l'arrivée de la gare qu'à la dynamique de projet elle-même souvent préexistante ou concomitante, mais qui intègre la gare du GPE de façon additionnelle parfois à la marge. Il nous semble important de faire l'hypothèse ici, d'un effet pervers potentiel issu de l'arrivée de la gare du Grand Paris Express dans un territoire porteur de différents projets urbains. La SGP est un acteur qui dispose d'un budget relativement important pour le foncier des gares et d'un calendrier restreint qui peut l'inciter à limiter la phase de négociation et accepter de payer ce foncier à un prix élevé (fourchette haute établie par France Domaine). Ainsi en arrivant sur le quartier de gare, l'ensemble des prix du foncier alentour peut augmenter par ricochet compliquant la situation des projets en cours et l'action des acteurs publics et privés préexistants, les obligeant parfois à revoir leur projet pour pouvoir rentrer dans leurs coûts. L'arrivée de cet acteur et la superposition du projet de quartier de gare aux projets existants peuvent donc compliquer la gouvernance actuelle du territoire et induire une hausse des coûts du foncier et de la construction.

2. DEVELOPPEMENT URBAIN : UNE FONCTION DES CAPACITES DE PROJECTION ET D'ORGANISATION DES ACTEURS

Nous avons démontré que les quartiers de gare présentaient des profils différents. L'analyse des déterminants socio-économiques du territoire a révélé une forte hétérogénéité de ces quartiers de gare à l'échelle locale et métropolitaine, mais également des proximités entre certains quartiers de gare partageant le même profil et des enjeux proches en matière de développement. Pour atteindre ses objectifs, le projet du Grand Paris Express doit s'appuyer sur cette hétérogénéité pour ne pas creuser les écarts, mais au contraire amorcer un effet de rattrapage des territoires identifiés comme les plus en difficulté et les plus vulnérables aux mutations urbaines. Dans une approche prospective, il est difficile de mesurer le développement urbain. Nous proposons ici d'appréhender ce développement au prisme de la mobilisation des acteurs privés et publics dans ces quartiers de gare en analysant la dynamique de projet. La « dynamique de projet » correspond à une conjonction des actions des acteurs privés notamment de la promotion immobilière et des acteurs publics locaux par la définition d'orientation et de programmes. La dynamique de projet est une condition préalable au développement urbain. En cas d'inertie de ces acteurs, les territoires, en l'espèce les quartiers de gare ne disposent d'aucun moteur pour évoluer et se développer.

2.1. DES CAPACITES INEGALES DE MOBILISATION DES ACTEURS

2.1.1. DES DYNAMIQUES DE CONSTRUCTION IMMOBILIERE HETEROGENES, MAIS PAS D'EXPLOSION DES PRIX

Tout comme le constate l'APUR dans sa dernière synthèse sur les quartiers de gare du Grand Paris Express (APUR, 2018), les territoires de la métropole sont déjà en mouvement et se renouvellent depuis une quinzaine d'années et *a fortiori* autour des futures gares du Grand Paris Express. Aujourd'hui 14,4 millions de mètres carrés ont été autorisés à la construction de 2000 à 2013 dans les 68 quartiers de gare, dont environ 40 % pour le logement et 60 % pour des activités. Ceci confirme que la tendance amorcée au début des années 2000 qui rend majoritaire les constructions pour les activités, notamment les bureaux (54 %), par rapport aux logements, est toujours d'actualité. Le quart des nouvelles surfaces a permis l'accueil de services publics, les commerces représentent 8 %, et les locaux industriels et les entrepôts représentant ensemble 10 % environ des surfaces d'activités construites, ce qui rapporté à la taille moyenne de ces activités signifie qu'elles ne représentent pas un gros volume. Les quartiers de gare les plus touchés par ces opérations (en volume) sont La Défense (1,16 million de mètres carrés), Saint-Denis-Pleyel et Stade-de-France, les Grésillons, Massy-Palaiseau, Val de Fontenay et Pont de Sèvres, soit des quartiers déjà identifiés comme ayant amorcé

leur transition et jouissant d'un développement des emplois. Dans de nombreux quartiers, la part des surfaces d'activités dans la construction totale atteint voire dépasse les trois quarts des surfaces autorisées. C'est le cas dans les quartiers de gare desservant les aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly, de Val de Fontenay, La Défense, Nanterre-la-Folie, dans une moindre mesure, Nanterre-la-Boule, Saint-Denis-Pleyel, Stade-de-France et plusieurs quartiers de gare de la ligne 18, Massy-Palaiseau, Palaiseau, le quartier du CEA Saint-Aubin et Orsay-Gif.

En moyenne, 65 logements ont été autorisés à la construction chaque année entre 2000 et 2005 et 129 logements par an entre 2006 et 2013 dans les quartiers de gare (APUR, 2018). On observe donc une accélération de la construction de logements ces dernières années, sans que cela puisse être lié à la présence de quartiers de gare (ORF, 2018). En effet, il semble que la construction de ces logements se fasse indépendamment du projet de la future gare du Grand Paris Express, mais dépende en grande partie d'une dynamique de construction déjà amorcée, et serait le résultat d'un « effet d'entraînement », voire d'un « effet de voisinage ». Cela signifie que si la valeur immobilière d'un quartier est d'abord la traduction directe du fonctionnement du marché par l'offre et la demande, de la désidérabilité d'un lieu, de la localisation, et de l'expression de la rente de site, elle est également la résultante de perceptions exogènes qui se traduisent par un consentement à payer de la part des acquéreurs potentiels : images positives d'un quartier, prise rapide d'information socialement construite par les réseaux sociaux, croyances et représentations (Le Goix, 2017).

La valeur est également un produit social endogène au quartier. Autrement dit la valeur immobilière ne dépend pas seulement des effets liés aux marchés, mais également des caractéristiques intrinsèques de ce quartier et de son image. Ceci alimente notre réflexion sur l'effet d'annonce de la création de ces quartiers de gare et la réalisation effective de projets urbains, immobiliers autour de ces gares. Le différentiel d'attractivité des quartiers de gare peut s'expliquer par cet « effet de voisinage » (Le Goix, 2002). Démontrés notamment dans le cas de *gated communities* aux États-Unis, les effets de voisinage renvoient aux stratégies de localisation résidentielle mises en œuvre par les individus qui prennent en compte leur environnement socio-économique agissant ainsi sur la valeur immobilière. Autrement dit la composition socio-économique, mais aussi la perception du voisinage ou quartier impacte la détermination de la valeur immobilière. La perception exogène de ces quartiers demeure un phénomène important. Les quartiers encore en période de transition post-désindustrialisation, qui n'ont pas amorcé de dynamiques de renouvellement, peuvent apparaître moins attractifs et ne confortent pas de potentiels investisseurs dans ce choix résidentiel. La figure suivante présente le nombre de vente d'appartement en 2015, le prix moyen des appartements autour des gares ainsi que l'écart par rapport au prix moyen de sa (ses) commune(s) d'appartenance (source : APUR, 2017 ; ORF, 2017) pour toutes les gares du Grand Paris Express.

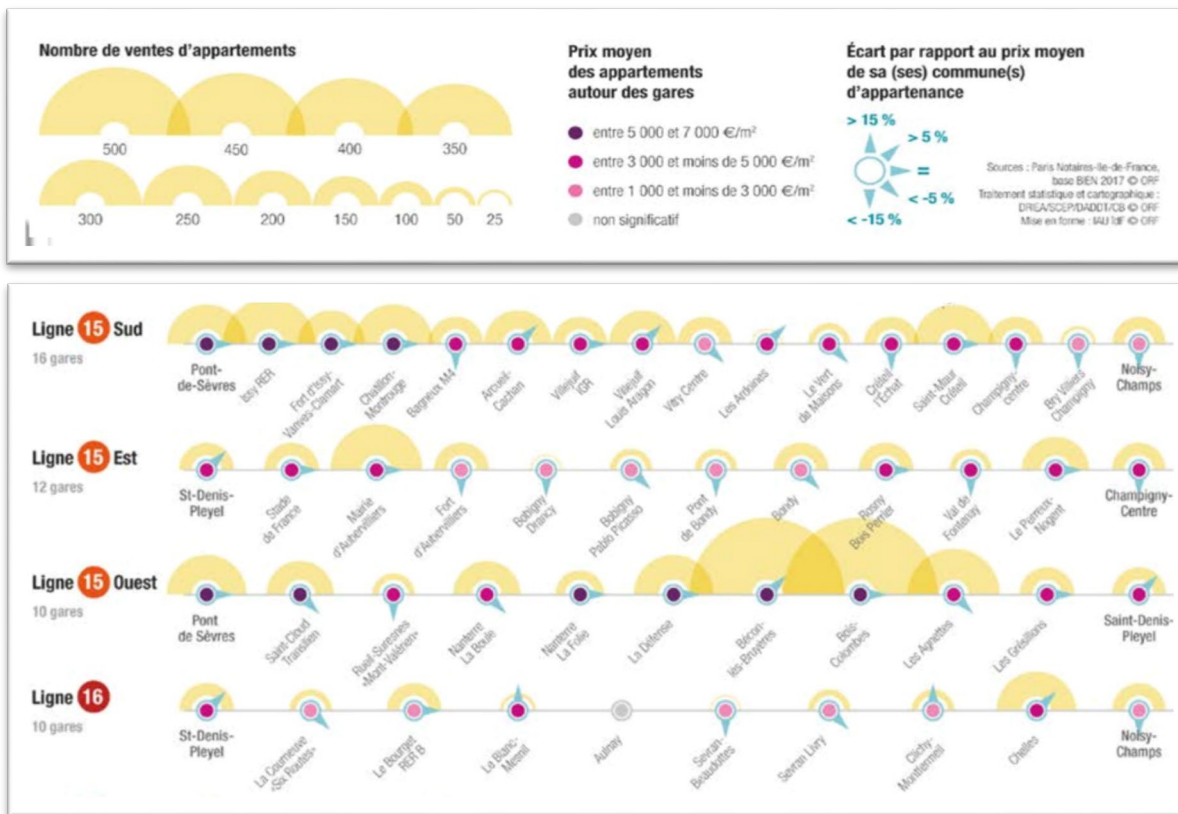


Figure 15 – Évolution du prix des appartements dans les quartiers de gare du Grand Paris Express (source : ORF, 2017)

La dynamique de construction de logements n'est donc pas homogène et reflète largement les disparités spatiales déjà évoquées précédemment. L'arrivée du métro du Grand Paris Express dans des quartiers où des projets ont été entrepris avant l'annonce du réseau a conforté, voire amplifié, la dynamique préexistante. C'est notamment le cas à Saint-Denis-Pleyel et Stade-de-France, les Grésillons, Pont de Sèvres, Nanterre-la-Boule, Rosny-Bois-Perrier, et Nanterre-la-Folie qui font partie de notre échantillon. L'observatoire a analysé les prix de vente des maisons et des appartements aux abords des gares en 2006 et en 2011. Ces prix aux abords des gares ont été comparés aux prix constatés dans la même commune. Il n'a pas été constaté d'augmentation des prix aux abords des gares entre 2006 et 2011 supérieure aux augmentations constatées dans les communes de ces gares : si les prix augmentent de 30 % en cinq ans aux abords des gares, ils ont augmenté de 35 % en Île-de-France et de 30 % en première couronne sur la même période. Le ralentissement relatif de l'activité immobilière en 2011 et le calendrier de livraison des nouvelles gares, encore très lointain pour les ménages à l'origine de l'essentiel des transactions, expliquent cette situation. Le tableau suivant présente le nombre de ventes d'appartement en 2015, le prix moyen des appartements autour des gares ainsi que l'écart par rapport au prix moyen de sa (ses) commune(s) d'appartenance (source : APUR, 2017 ; ORF, 2017) dans notre échantillon de 10 gares.

Gares	Vente de logements
Les Agnettes (C2)	Entre 250 et 300
Arcueil-Cachan (C2)	Entre 200 et 250
Rosny-Bois-Perrier (C2)	Entre 100 et 150
Bagneux (C2)	Entre 50 et 100
Nanterre-la-Folie (C2)	Entre 50 et 100
Clichy-Montfermeil (C4)	Entre 50 et 100
Sevran-Beaudottes (C4)	Entre 0 et 25
La Courneuve (C4)	Entre 0 et 25
Drancy-Bobigny (C4)	Entre 0 et 25
Aulnay-sous-Bois (C4)	-

Tableau 5 – Nombre de ventes d'appartements en 2015 dans les 10 quartiers de gare (ORF,2017)

À première vue, on observe une forte hétérogénéité des constructions de logements dans les quartiers de gare, avec une amplitude de 0 à 300. Notre échantillon est donc révélateur de deux dynamiques dans les quartiers de gare : certains font déjà preuve d'un certain dynamisme au regard du marché immobilier et d'autres non. L'observation du nombre de ventes d'appartement et le prix moyen des appartements autour des gares ne valident que partiellement notre typologie des quartiers de gare (figure 17). Les gares de notre échantillon relevant du type 1 (Nanterre-la-Folie, Les Agnettes, Bagneux, Arcueil Cachan et Rosny-Bois-Perrier) ne connaissent pas d'explosion de leur marché immobilier du fait de la présence potentielle de la gare. Le volume des ventes d'appartements dans ces quartiers de gare est significatif, mais ne dépasse pas les 250-300 (Les Agnettes), par ailleurs, sauf dans le cas d'Arcueil les prix n'augmentent pas dans ces quartiers de gare, en revanche ces logements se situent dans la fourchette haute francilienne (entre 3 000 et 7 000 €/m²). Ces quartiers de gare sont donc déjà aujourd'hui des espaces relativement attractifs, au moins en matière d'investissement immobilier. Par ailleurs on note une forte hétérogénéité en matière de construction des logements dans les quartiers de gare du type 1. Les quartiers de gare des Agnettes, Rosny-sous-Bois, et Arcueil-Cachan bénéficient d'une dynamique de construction bien supérieure à celle de Bagneux et Nanterre-la-Folie qui sont proches de la dynamique de Clichy-Montfermeil. En ce sens la mobilisation des acteurs de la promotion immobilière dans les quartiers de gare ne traduit pas les disparités socio-économiques des territoires ni ne confirme la typologie des territoires que nous avons proposée.

Les quartiers de gare de notre échantillon relevant du type 4 de notre typologie (Aulnay-sous-Bois, La Courneuve, Clichy-Montfermeil, Bobigny-Drancy, Sevran-Beaudottes) sont caractérisés par de très faibles volumes de ventes d'appartement (ils ne dépassent pas 50) et par les prix les plus faibles du marché francilien (entre 1 000 et 3 000 €/m²). En dépit du prix relativement bas par rapport à l'ensemble de la région, ces espaces semblent encore peu dynamiques en dehors du cas de Clichy-

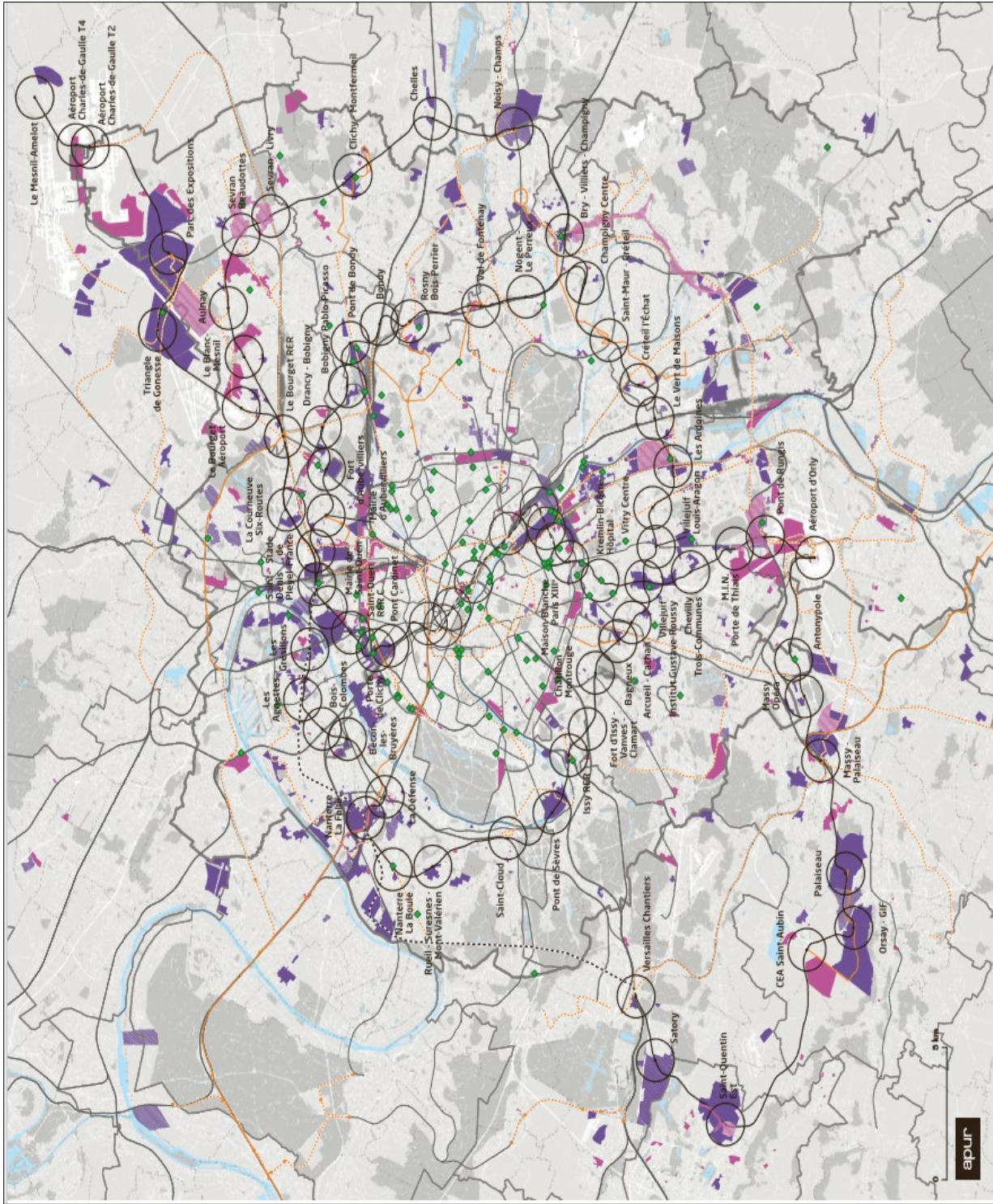
Montfermeil, l'ensemble de ces quartiers de gare affiche des prix en dessous de la moyenne de leur commune. On peut donc se demander si la gare peut également tirer les prix vers le bas, si nous n'avons pas d'éléments en l'espèce pour répondre à cette question, il nous semble qu'elle mériterait d'être approfondie. L'attractivité de la commune ne dépend donc pas uniquement de ses caractéristiques socio-économiques, ce qui nous permet de nous extraire d'une approche déterministe de la dynamique de projet.

L'attractivité des quartiers de gare aujourd'hui, alors que le réseau commence juste à être construit, ne dépend qu'en partie de la situation de la commune dans laquelle il s'inscrit. La différenciation des dynamiques de construction, de la progression des prix dans ces quartiers de gare n'est pas révélatrice d'une géographie déjà existante. L'attractivité d'un quartier de gare ne dépend donc pas uniquement de ses caractéristiques territoriales. Pour pouvoir appréhender la dynamique de projet dans son entièreté, il convient d'analyser les effets d'anticipation des acteurs publics locaux. Cette forte hétérogénéité entre les quartiers de gare au regard de la mobilisation des acteurs privés montre l'absence d'un effet « quartier de gare ». L'annonce de l'arrivée d'une gare dans le territoire ne suffit pas en soi à créer une émulation, des conditions propices à l'émergence d'une dynamique de projet. L'analyse des actions publiques mises en œuvre et des projets d'aménagement nous permet de compléter cette réflexion.

2.1.2. UNE MOBILISATION DES ACTEURS PUBLICS MOINS DEPENDANTE DU PROFIL SOCIO-ECONOMIQUE LOCAL QUE DES PROJECTIONS PREEXISTANTES A L'ARRIVEE DE LA GARE

On constate également une forme d'inégalité des projets urbains en développement dans les quartiers de gare. Seul un tiers des logements construits en 2013 l'a été dans des ZAC (voir figure 16), ce qui montre globalement un investissement relativement faible de la puissance publique dans ces espaces. Le marché immobilier reste encore aujourd'hui le principal moteur de ce développement urbain. L'analyse des ZAC et des projets de ZAC dans les quartiers de gare du Grand Paris Express ne s'inscrit pas dans la typologie exprimée précédemment. En effet, la présence d'une ZAC ou d'un projet n'est pas corrélée à l'existence d'un marché dynamique en matière de logement ou au niveau d'attractivité de la commune (emplois, revenus, populations). Le tableau suivant reprend la typologie proposée par l'APUR (APUR, 2018) : ZAC en cours, projet d'aménagement (hors ZAC), ZAC à l'étude et projet d'aménagement (hors ZAC) à l'étude, et fait la synthèse des projets urbains actuels et à l'étude dans les quartiers de gare de notre échantillon. Tous les quartiers de gare de notre échantillon ont au moins une ZAC en cours de réalisation, cependant la taille et l'importance du projet sont très variables selon les quartiers. En dehors des quartiers de gare, de grands projets urbains

et des opérations visibles sur le plan politique portées par des acteurs publics peuvent amorcer une dynamique en matière de développement urbain, comme dans le cas de Nanterre-la-Folie. Mais cela ne constitue pas la majorité des quartiers de gare, l'APUR recense une quinzaine de projets tout au plus répartis sur l'ensemble des 69 gares et note que les projets urbains qui concernent les quartiers de gare insérés dans un tissu urbain déjà existant comprennent essentiellement des projets de requalification ou des interventions ponctuelles ce qui n'engendre pas de profondes mutations pour ces quartiers de gare.



Projets d'aménagement et de transports du Grand Paris
 Source : Apur, juin 2017

- ZAC en cours
- Projet d'aménagement (hors ZAC) en cours
- ZAC à l'étude
- Projet d'aménagement (hors ZAC) à l'étude
- Sites des appels à projets innovants
 - « Réinventer Paris & II »
 - « Réinventer la Seine »
 - « Inventons la Métropole du Grand Paris »
- Métropole du Grand Paris (MGP)
 - Établissement Public Territorial (MGP) et intercommunalité (hors MGP)
- Grand Paris Express
 - Rayon de 800 m autour des gares du Grand Paris Express
 - Grand Paris Express
 - Grand Paris Express (après 2030)
 - Rayon de 800 m autour des gares existantes de la ligne 14
 - Ligne 14
- Projet de transport
 - Réseau existant (Transilien, RER, Métro, Tramway)
 - En cours (RER, Tangentielle, Tramway, Métro, TCSP, TZen)
 - A l'étude / en réflexion
 - Future gare / station

Figure 16 – Les quartiers de gare du Grand Paris Express et les ZAC en cours et projetées (source : APUR, 2018)

	ZAC en cours	Projet d'aménagement (hors ZAC)	ZAC à l'étude	Projet d'aménagement (hors ZAC) à l'étude
Aulnay	X	-	-	X
Sevran-Beaudottes	X	-	-	X
Clichy-Montfermeil	X	X	-	-
La Courneuve	X	X	-	-
Bagneux	X	-	-	-
Rosny-Bois-Perrier	X	X	X	-
Arcueil-Cachan	X	-	-	-
Nanterre-la-Folie	X	-	-	-
Les Agnettes	X	-	X	-
Drancy-Bobigny	X	X	-	-

Tableau 6 – Projets et transports dans les quartiers de gare du Grand Paris Express

La présence ou l'absence de ZAC ne suffit pas à expliquer les différences de dynamiques de construction dans les quartiers de gare. Il faut prendre en considération deux autres éléments. Tous les quartiers de gare de notre échantillon font donc l'objet d'au moins un projet urbain. Les expertises et les ateliers des étudiants de l'EUP nous ont permis d'identifier les différents acteurs impliqués dans les projets urbains des 10 quartiers de gare de notre échantillon. L'analyse fine de ces projets urbains nous permet d'identifier l'intensité de l'intention publique et si ces projets se focalisent particulièrement sur l'arrivée du Grand Paris Express. Autrement dit, si ces projets sont liés à l'arrivée d'une nouvelle gare et témoignant d'une anticipation des acteurs publics locaux sur les effets potentiels. D'abord, nous proposons de distinguer les quartiers de gare en fonction du nombre et de l'intensité des projets urbains dans le quartier de gare afin d'évaluer les dynamiques dans ces territoires. Ensuite, dans les quartiers de gare qui ont une dynamique de projets importante, nous distinguons ceux qui prennent particulièrement en compte le projet du Grand Paris Express dans l'orientation et la conception du projet urbain dans les projets urbains et les documents d'urbanisme locaux (PLU, notamment les PADD) et ceux qui ne prennent l'arrivée du Grand Paris Express qu'à la marge.

2.1.2.1. Quartiers à forte projection tournée vers la future gare du Grand Paris Express (type A)

Les quartiers de gare du type A, à savoir La Courneuve, Clichy-Montfermeil, Arcueil-Cachan, Nanterre-la-Folie, Bagneux et Sevran-Beaudottes, sont des espaces qui font l'objet d'un ou plusieurs projets urbains qui tiennent compte de l'arrivée de la gare du Grand Paris Express et l'intègrent au projet. Cette première sous-catégorie regroupe des quartiers de gare qui renvoient à deux types différents de notre typologie, aussi bien des quartiers du type 1 que du type 4. La projection des acteurs publics à travers l'exercice de planification ou de programmation urbaine n'apparaît pas déterminée par les caractéristiques socio-économiques des territoires.

Dans le quartier de gare de la **Courneuve**, la ZAC aménagée par le cabinet d'architectes et urbanistes TVK a pour objectif la reconfiguration du chemin entre la gare et le parc afin de réduire les ruptures dans le tissu urbain constitué par l'avenue Salengro et l'autoroute A1. Ce projet, conçu par TVK, pour le compte du département de la Seine-Saint-Denis ou de Plaine-Commune selon les endroits, s'articule autour du périmètre général de la gare et comprend les abords de l'avenue Salengro et du site industriel de Cartondul. Le projet prévoit d'implanter des commodités commerciales, des logements et des bureaux dans les abords de la future gare. La dimension architecturale et paysagère du projet vise ainsi à reconnecter la ville avec son parc tout en redonnant vie à un espace inutilisé au cœur même du quartier des Six-Routes. La ZAC s'implante sur un espace jusqu'ici délaissé par les projets de rénovation urbaine lancés par l'ANRU et Plaine-Commune au cours des dernières décennies (Cité des 4 000) (annexe 1 – atelier La Courneuve n° 1). La gare agit ici comme un levier, une opportunité pour reconfigurer l'espace urbain. Les pouvoirs publics locaux se servent de la gare pour appuyer leur politique urbaine.

Le quartier de gare de **Clichy-Montfermeil** abrite un important périmètre du PRU (Programme de rénovation urbaine), dont le budget alloué par l'ANRU le plus élevé de France (240 millions d'euros sur les 665 du programme total) a été mis en œuvre entre 2004 et 2014. Ce projet de rénovation urbaine a concerné trois secteurs : 1. le secteur de Clichy-sous-Bois : le Haut-Clichy (39 hectares, ZAC de la Dhuys, aménageur Grand Paris Aménagement) ; 2. Le secteur de Montfermeil : les Bosquets (19 hectares, Plu, aménageur Grand Paris Aménagement) ; 3. Le secteur dit « central » (1 hectare environ, Plu, sans aménageur) situé sur les communes de Clichy et Montfermeil.

Ce troisième secteur est le plus important stratégiquement parlant, car il doit accueillir, au cours des dix prochaines années, un pôle d'échanges multimodal avec l'arrivée du T4 (2019) et du métro Grand Paris Express (2023), auquel il faut ajouter le projet culturel des Ateliers Médicis (2024). Ce secteur a ainsi vocation à devenir une « centralité majeure du nouvel établissement public territorial Grand-Paris-Grand-Est ». Le secteur « central » fait par ailleurs l'objet d'un projet « Inventons la métropole du Grand Paris ». Le site proposé est constitué d'une quinzaine de parcelles, non contiguës, comprises dans un rayon de 400 mètres autour de la future gare de la ligne 16 du métro du Grand Paris et du projet de « Villa Médicis ». Ces parcelles représentent au total 50 000 m² d'emprise foncière, détenues essentiellement par Grand Paris Aménagement d'une part et par les acteurs publics locaux d'autre part (annexe 3 – atelier Clichy-Montfermeil). L'arrivée de la gare du Grand Paris Express, mais également du tramway servent d'appui aux politiques locales pour mettre en œuvre un projet d'aménagement. La gare est ici complètement intégrée au projet de la commune et de l'EPT. Cette convergence d'objectifs facilite son insertion dans la planification et la programmation urbaine.

Dans le quartier de gare d'**Arcueil-Cachan**, de nombreuses ZAC déjà achevées ont participé à la revalorisation commerciale et à l'attractivité de certains espaces autour de la gare. La ZAC Camille-Desmoulins, achevée en 2015, comprenant essentiellement de l'habitat collectif et des équipements publics a participé à la revalorisation du centre-ville de Cachan et à sa redynamisation. La ZAC Cocteau, terminée en 2014, rassemble un pôle d'activités économiques et industrielles avec un potentiel attractif pour les entreprises. À Arcueil, les projets de revalorisation des espaces publics (essentiellement autour de l'hôtel de ville) et de renforcement identitaire de certaines rues participent à la mise en place d'un lien entre la gare du RER B Laplace et celle de la ligne 15. Deux secteurs sont ciblés pour des programmes de renouvellement urbain comprenant des îlots mixtes à dominante d'activités commerciales et artisanales, le secteur hôtel de ville et Convention-Bièvre au sud de la gare Laplace (OAP du PLU d'Arcueil, 2016-2017). La volonté de la commune de Cachan est de créer 50 000 m² de bureaux dans le pôle gare pour 10 000 m² de commerces sur une surface totale de 78 500 m² d'aménagement. Des logements sont également prévus (18 500 m²), mais ceux-ci ne comportent pas de logements sociaux. Le pôle de développement de l'offre tertiaire à Cachan semble se structurer autour de l'axe routier de la RD 920, inscrit dans le CDT pour requalification, que le projet de gare viendra renforcer (annexe 9 – atelier Arcueil-Cachan). Là encore, les orientations définies par les communes d'Arcueil et Cachan pour le développement de leurs territoires convergent avec les objectifs des quartiers de gare du Grand Paris. Les pouvoirs publics locaux s'appuient donc sur l'arrivée de la gare pour renforcer leurs propres objectifs et mettre en œuvre leur programmation.

À **Nanterre-la-Folie**, la nouvelle gare se situe à proximité immédiate d'un projet urbain de grande ampleur, la ZAC des Groues, qui va, à terme, venir entièrement modifier le quartier. Le quartier des Groues se caractérise aujourd'hui par une surreprésentation des emplois par rapport au nombre d'habitants (plus de 6 000 emplois pour 300 habitants). La ZAC des Groues, créée en 2006, constitue avec le périmètre de l'Opération d'intérêt national de La Défense Seine-Arche un espace continu qui prolonge le quartier de gare au-delà de sa limite des 800 mètres. Les projets prévoient en effet l'aménagement des abords de la future gare des Groues, la création de ponts routiers, de passerelles et de passages sous voies ferroviaires. Les projets urbains misent donc sur le désenclavement du secteur par la mise en service de nouveaux transports en commun structurants avec l'arrivée de la nouvelle ligne du RER à horizon 2022 puis de la ligne 15 du Grand Paris Express en 2030, et les travaux de résorption des coupures urbaines liées au projet de gare. Le réaménagement de la ZAC des Groues comprend la livraison de 5 000 nouveaux logements d'ici à 2030, et l'aménagement de 200 000 m² de bureaux. Il vise à créer un « quartier mixte et exemplaire » (Plan guide, 2016). Les acteurs publics semblent avoir intégré et anticipé l'arrivée de la gare dans leurs objectifs. À nouveau dans le cas de Nanterre-la-Folie, on observe une convergence des différents projets, ce qui facilite la réception de la gare sur le territoire.

Avec « Urb@n » autour de la gare de **Sevran-Beaudottes**, il s'agira de développer un quartier mixte connecté de centre-ville conjuguant toutes les fonctions de la centralité (logement, tertiaire, commerces, services, structures de formation, etc.) tout en permettant l'adaptation du pôle commercial existant aux défis de la mutation des pratiques commerciales. Il est une composante essentielle du projet « Sevran Terre d'Avenir » également lauréat d'« Inventons la métropole du Grand Paris », vaste projet urbain (140 hectares) et économique destiné à anticiper et à influencer sur les effets de l'arrivée de deux gares du métro Grand Paris Express. Véritable « manifeste urbain » destiné autant à cadrer l'évolution de la commune qu'à influencer sur la perception des acteurs et des habitants dans le cadre de l'arrivée des gares du Grand Paris Express, il ambitionne la création de 5 000 emplois, sur trois pôles de développement aux finalités distinctes. Au quartier gare « Urb@n » s'ajoute le centre-ville historique, appelé à être restructuré et élargi par la création d'un pôle de vie autour de la future gare Grand Paris Express de Sevran-Livry et du quartier Perrin. Les réserves foncières du secteur sont susceptibles d'être mobilisées pour l'accueil de logements et d'immeubles résidentiels, ainsi que des services. Dans ce quartier de gare s'intègre la Plaine-Montceleux, vaste zone non édifiée, qui sera aménagée en ensemble naturel faisant trait d'union entre les parcs de la Poudrerie et du Sausset, pour accueillir des activités relevant de la pratique et de l'économie du sport et des loisirs (annexe 11 – études Sevran-Beaudottes). La gare de Sevran-Beaudottes s'inscrit dans la lignée des exemples présentés précédemment. La gare semble intégrée dans les projets des acteurs locaux, dont les objectifs en matière de développement urbain semblent converger avec ceux du projet des gares du Grand Paris Express.

Ces quartiers de gare montrent que l'action publique s'est emparée de la gare du Grand Paris Express pour construire, appuyer ou renforcer une politique urbaine sur son territoire. Les objectifs du Grand Paris Express et sa mise en œuvre ont pu rencontrer les objectifs des acteurs publics locaux ou nationaux définis sur le territoire en question. La convergence du projet transport et du projet urbain crée des conditions favorables au développement urbain dans ces quartiers de gare. Le Grand Paris Express permet de renforcer l'accessibilité autour de gares/stations préexistantes qui ont déjà pu faire l'objet d'une projection de la part des acteurs publics. L'arrivée du Grand Paris Express, dont nous avons pu décrire l'effet additionnel précédemment, vient ici renforcer les projets urbains et appuyer l'action publique.

2.1.2.2. Quartiers à forte projection moins tournée vers la future gare du Grand Paris Express (type B)

Le type B regroupe les quartiers de gare qui montrent une dynamique de projet forte, portée par les acteurs publics locaux, mais relativement peu orientée autour de la gare du Grand Paris Express. Cette catégorie comprend Drancy-Bobigny, Les Agnettes et Rosny-sous-Bois. Le traitement de cette nouvelle infrastructure apparaît comme marginal, ce qui peut traduire une absence de convergence des objectifs du Grand Paris Express avec les projets urbains locaux et des difficultés de projection autour de cette nouvelle gare.

Le cas de **Drancy-Bobigny** montre entre autres choses que la coopération intercommunale autour d'un objet commun peut être complexe. La commune de Bobigny considère qu'elle dispose aujourd'hui d'une accessibilité relativement correcte, du moins qu'elle est bien reliée à Paris avec le prolongement de la ligne 5. Elle n'a donc pas d'attente particulièrement importante avec le développement de la ligne du Grand Paris Express en matière de désenclavement. Par ailleurs, la proximité avec le quartier de gare de pont de Bondy qui cristallise un certain nombre de projets urbains et dispose d'une bonne visibilité publique ne l'incite pas à axer son développement sur l'arrivée de la gare. Les documents de planification (PLU, PADD, CDT) correspondant à Bobigny dans le quartier de gare insistent sur la requalification de la voirie en faveur des modes doux, la réaffirmation économique avec la mise en valeur du commerce de proximité, par exemple, la valorisation et l'ouverture des espaces publics, ou la végétalisation de la ville. Les projets des ZAC Grand Quadrilatère et ELM Le Blanc rendent compte de la mise en œuvre de ces orientations sans toutefois s'axer spécifiquement sur le projet de gare du Grand Paris Express. Ainsi, malgré une proximité immédiate à la gare du Grand Paris Express, l'orientation de ces deux projets urbains prend davantage en compte des objectifs locaux que métropolitains. Ils se concentrent sur l'échelle locale à travers une action portée sur les espaces publics, la gestion des coupures urbaines et l'enclavement physique du quartier sans forcément s'articuler avec l'arrivée de la gare, qui, pour l'instant, apparaît dans ces projets comme un élément en toile de fond, plus qu'un levier de redéveloppement. En revanche, la commune de Drancy est plus encline à orienter son développement autour de la gare du Grand Paris Express notamment à travers la ZAC Gaston-Roulaud qui prend en compte *a minima* l'arrivée de la gare. La cité Gaston-Roulaud située au sud de la commune de Drancy et à la limite de Bobigny fait également l'objet d'un plan de rénovation urbaine. La cité étant située en entrée d'agglomération et à proximité directe de la future gare fait l'objet d'une rénovation en équipements publics, mixité fonctionnelle et sociale. Son organisation spatiale est déjà davantage pensée pour favoriser la vie en extérieur.

La volonté du projet de l'ANRU est d'augmenter le nombre de logements pour garantir une plus grande mixité chez les habitants et d'ouvrir le jardin intérieur sur la ville pour redessiner les cheminements pour valoriser la mobilité douce. L'implantation d'un équipement départemental en lien direct avec la gare, comprenant un conservatoire de danse et de musique, est prévu. Globalement, l'ensemble des projets urbains situés dans le périmètre du quartier de gare ne sont pas particulièrement articulés autour de la gare. Par ailleurs les documents de planification (PLU, PADD, CDT) de Drancy insistent davantage sur l'arrivée de la gare que ceux de Bobigny, en favorisant le développement du quartier de gare avec les ZAC Avenir, Petit Drancy et Gaston-Roulaud, et cherchent à intégrer de façon cohérente la gare avec le centre-ville (annexe 7 – atelier Drancy-Bobigny).

Dans le cas du quartier de gare de **Drancy-Bobigny**, le quartier de gare des Agnettes révèle des divergences entre Asnières-sur-Seine et Gennevilliers qui se traduisent par une intégration moins forte de la gare du Grand Paris Express dans les projets urbains (annexe 6 – atelier Les Agnettes). Le quartier de gare des Agnettes se situe à mi-chemin entre deux stations de métro de la ligne 13 et les deux centres-villes de Gennevilliers (Les Courtilles, également embranché sur le T1) et Asnières-sur-Seine (Gabriel-Péri). La gare des Agnettes n'est aujourd'hui qu'une gare de desserte qui ne fait pas l'objet d'une centralité particulière contrairement aux deux autres stations. Le développement du quartier des Agnettes avec l'arrivée de la gare du Grand Paris Express pourrait remettre en cause les projets de développement engagés dans le quartier des Courtilles. La proximité du quartier des Courtilles avec le quartier des Agnettes ne permettrait pas un développement parallèle sans risquer de générer une concurrence. La ZAC des Agnettes (2015-2027) avec la création d'un centre d'affaire ne semble pas suffisante aujourd'hui pour une remise à niveau du pôle par rapport aux Courtilles. Il y a là un enjeu à penser ces pôles de transport au moins en interaction, et dans l'idéal en complémentarité et, pour ce faire, mettre en cohérence la programmation des deux entités Agnettes et Courtilles, ce qui suppose un effort de gouvernance et de coopération des communes. Les PADD des Plu des deux communes – celui d'Asnières étant en révision – font figurer comme objectif le développement de liaisons entre l'axe central correspondant à la RD19. Dans le PADD de Gennevilliers, il s'agit de considérer les stations de métro et gares comme des entrées de ville. Néanmoins, l'objectif de créer un véritable centre-ville au niveau de la mairie est en lien avec le développement des autres quartiers de la ville et l'arrivée de la station de métro autour de la ZAC Centre-Ville, et de la gare des Agnettes. Par ailleurs, la commune de Gennevilliers essaie, à travers différentes opérations, de désenclaver le quartier des Agnettes notamment en créant deux percées dans le volume du grand ensemble de logement Victor-Hugo. À cette volonté de désenclavement s'ajoute celle d'augmenter l'attractivité du quartier grâce à la requalification des espaces publics, de la rénovation des équipements publics, d'une meilleure desserte du quartier et de la valorisation des espaces commerciaux.

Dans le quartier de gare de **Rosny-Bois-Perrier** des études ont été lancées par la ville de Rosny-sous-Bois, autour du secteur Grand-Pré, afin d'engager le renouvellement urbain du quartier profitant de l'arrivée du Grand Paris Express à l'horizon 2030 et du prolongement de la ligne 11 en 2022. Cette étude prévoit un programme mixte, dont 30 % de logements sociaux, afin de dessiner les contours d'un quartier de gare multimodale. Au nord, une intervention sur le parc d'activités Montgolfier est envisagée en lien avec la mutation possible d'une partie des emprises autoroutières. Le projet envisage la réalisation d'un boulevard urbain qui desservirait le parc d'activités, et permettrait de réorganiser la zone d'activités. À l'ouest, entre le parc Nanteuil et Domus, la Zac Coteaux-Beauclair (qui regroupe les deux anciennes Zac Saussaie-Beauclair et Gabriel-Péri) correspond à un secteur, en partie en friche, à désenclaver pour créer un quartier de gare mixte autour de la future station Coteaux-Beauclair de la ligne 11 du métro. De plus, aux abords de la gare de Rosny-Bois-Perrier, Unibail et les copropriétaires privés qui détiennent le centre commercial de Rosny 2 reconstituent les surfaces de parking impactées par l'arrivée de la ligne 11 du métro en créant un nouveau parking en silo sur trois niveaux. L'arrivée de la ligne de métro à court terme favorise la projection urbaine davantage que l'arrivée de la gare du Grand Paris Express qui offre une nouvelle connexion plus qu'une nouvelle desserte. Le Plu et le PADD ne comprennent que peu la dimension métropolitaine de l'arrivée de cette nouvelle gare (annexe 12 – atelier Rosny-Bois-Perrier).

L'analyse des projets urbains dans ces trois quartiers de gare nous montre que les gares du Grand Paris Express ne sont pas nécessairement des éléments faciles à intégrer sur le territoire car elles peuvent emporter avec elles des orientations contradictoires ou en décalage avec les projets proposés par les acteurs locaux. La gare est donc, de fait, insérée à la marge dans les projets urbains. Cette faible anticipation ou prise en compte de la gare dans les projets urbains peut également signifier un manque de confiance de la part de ces acteurs locaux, soit en matière de calendrier, soit sur les effets potentiels que peuvent produire ces gares. Par ailleurs, ces exemples montrent également la difficulté que certains acteurs locaux peuvent avoir de faire converger leurs objectifs locaux de façon horizontale, dans le cas d'une gare située sur deux communes.

2.1.2.3. Quartiers à faible projection (type C)

Le dernier type de quartier de gare, type C, ne contient qu'un seul quartier de notre échantillon : Aulnay-sous-Bois, qui fait figure d'exception sur le plan de la construction de la gare elle-même. Rappelons qu'il s'agit d'une des quatre gares de notre échantillon à faire l'objet d'une construction *ex*

nihilo et non d'une connexion. Mais aussi parce qu'elle est la seule à faire l'objet d'une projection mesurée de la part des acteurs publics locaux. Il semble que ce quartier de gare ne cristallise aujourd'hui que peu d'attentes de la part de la commune, peut-être parce que la gare a d'ores et déjà été intégrée lors des interventions sur les QPV de la commune.

Le quartier de gare d'**Aulnay-sous-Bois** est représentatif des quartiers de gare dans lesquels la projection autour de la future gare du Grand Paris Express est relativement mesurée et les projets urbains limités et peu développés, hors QPV. Le reste du quartier de gare ne fait pas montre d'un dynamisme exceptionnel en matière de projection urbaine, notamment du fait de la présence de grandes zones d'activités économiques (ZA Fosse à la Barbière, ZA les Mardelles) qui ne font l'objet d'aucun plan de rénovation, renouvellement ou transformation. La friche PSA liée à la fermeture du site en 2013, qui présente une superficie de 180 hectares, soit plus de 10 % d'Aulnay-sous-Bois fait exception et semble cristalliser une ambition nouvelle pour la commune. Cette friche se situe à la limite du périmètre de 800 mètres du quartier de gare et marque davantage la volonté de créer un projet qui permettrait d'atténuer les effets de la désindustrialisation que de permettre véritablement l'intégration de la nouvelle gare du Grand Paris Express. Les perspectives d'avenir du site étant peu nombreuses, la commune craignait une mainmise de la SGP ou de l'État qui aurait acheté le terrain, puis vendu « parcelle par parcelle » à des promoteurs immobiliers sans que l'opportunité de faire un projet d'ampleur et cohérent ne soit explorée. Ces inquiétudes reflètent le manque de contrôle de la commune sur le processus décisionnel d'avenir des terrains PSA. La révision du Plan local d'urbanisme (PLU) à l'initiative du maire a permis d'ouvrir la discussion sur la valorisation de la friche. En mars 2017, la Société du Grand Paris rachète 29 hectares du site au groupe PSA pour 29 millions d'euros afin d'y installer un centre d'exploitation pour les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. Le centre, qui a pour fonction d'entretenir et de garer le matériel roulant, la maintenance des infrastructures, mais aussi abriter un centre de commandement centralisé, créera environ 350 emplois. À terme, l'objectif serait de créer un écoquartier et un campus des métiers, destiné à former aux emplois présents sur le territoire (logistique, transport, aéroportuaire, etc.). Néanmoins, des désaccords persistent entre la commune et l'État qui souhaite y implanter plus de logements (entre 5 000 et 6 000) ; la commune en souhaite moins (entre 2 000 et 3 000) (annexe 4 – atelier Aulnay-sous-Bois n° 1).

Nous avons observé une mobilisation hétérogène des acteurs privés et publics autour des futures gares du Grand Paris Express. Si les acteurs privés se mobilisent aujourd'hui surtout dans des territoires relativement aisés ayant amorcé une transition territoriale, la mobilisation

des acteurs publics est, quant à elle, déconnectée de ces déterminants socio-économiques, et se matérialise dans tous les territoires. La combinaison de la mobilisation de ces acteurs nous permet d'appréhender la dynamique de projet. Au regard de nos analyses, il semble que les quartiers de gare étudiés bénéficient tous d'une dynamique de projet, mais qu'elle ne traduit pas nécessairement la même intensité de mobilisation des acteurs privés ou publics. L'analyse fine des projets urbains dans les quartiers de gare du Grand Paris Express, en prenant la liberté d'élargir ces périmètres à des espaces fonctionnels, montre que la mobilisation des acteurs privés et publics à travers les différents projets immobiliers ou urbains ne reflète pas la typologie établie à partir des critères socio-économiques. Autrement dit, cette analyse permet de nous extraire d'une approche déterministe qui consisterait à associer une dynamique de projet forte aux territoires les moins en difficulté, ayant déjà amorcé une transition territoriale.

Par ailleurs, on note une très forte hétérogénéité de la prise en compte de l'arrivée de la gare dans les projets urbains. Si le calendrier peut partiellement expliquer ce phénomène, l'action des pouvoirs publics locaux apparaît comme un déterminant de la mise en œuvre d'une dynamique de projet autour du quartier de gare. Il semble ressortir de nos analyses que, en l'absence de projet lancé par ces acteurs publics locaux, les acteurs privés ne se sentent pas incités à développer des projets. En ce sens, l'existence d'une gouvernance urbaine, d'un encadrement par les pouvoirs publics locaux apparaît comme un facteur essentiel d'une dynamique territoriale localisée. Il convient donc d'explorer davantage la question de la gouvernance urbaine comme un moteur des dynamiques de projets dans les quartiers de gare.

2.2. LA GOUVERNANCE PLURIELLE ET MULTISCALEAIRE, CONTEXTE COMPLEXE, MAIS PROPICE A LA DYNAMIQUE TERRITORIALE

La forte hétérogénéité de prise en compte de la gare dans les projets urbains nous interroge également sur la mobilisation des acteurs. Privés ou publics, les jeux de gouvernance en place sur ces territoires constituent des éléments essentiels de la dynamique de projet et du développement urbain.

2.2.1. SUPERPOSITION DES PROJETS URBAINS

Les différentes analyses menées sur les quartiers de gare tendent à montrer que l'intensité de la dynamique de projet est liée à la force de projection déjà existante. Autrement dit, si le quartier de gare appartient à un territoire faisant déjà l'objet d'une attention particulière, cela permet de créer un environnement propice qui facilite l'intégration de la gare dans la dynamique de projet. Dans les quartiers de gare du type A et B, où la dynamique de projet est forte, on observe une forme d'accumulation des projets urbains. Les objectifs des quartiers de gare étant relativement larges et

ouverts, concernant le développement urbain en général, on peut penser qu'ils trouveront peu de résistance locale et pourront facilement s'ajouter aux objectifs et aux projets déjà en œuvre. Cependant, on note une différence entre les quartiers du type A et du type B. Dans le premier cas, ces quartiers de gare combinent plusieurs projets urbains importants qui anticipent l'arrivée de la gare, mais qui s'inscrivent sur un temps long et dont la programmation est antérieure à l'arrivée de la gare. Dans le second cas, on note une plus faible accumulation de ces projets urbains et une relative difficulté à les intégrer aux objectifs et ambitions affichées en amont de l'arrivée de la gare ce qui complexifie la trajectoire de développement de la gare.

2.2.1.1. Accumulation et convergence des objectifs

Dans les quartiers de gare de notre échantillon, la combinaison de plusieurs projets urbains crée un environnement propice au déploiement du Grand Paris Express. Les quartiers prioritaires de la Politique de la ville (QPV) affichent des objectifs cohérents en matière de développement urbain avec ceux des quartiers de gare du Grand Paris Express, en ce sens ils convergent. Cette convergence facilite grandement l'insertion de la gare sur le territoire. Le développement urbain observé dans le quartier de gare ne saurait être alors attribué à la seule présence de la gare. Les quartiers de gare du Grand Paris Express sont pensés, *a priori*, comme des leviers d'action publique permettant un accompagnement au développement des quartiers prioritaires de la ville (QPV), à leur renouvellement. Quarante-trois quartiers de gare sont concernés par au moins un quartier prioritaire de la ville soit 63 % des quartiers de gare.

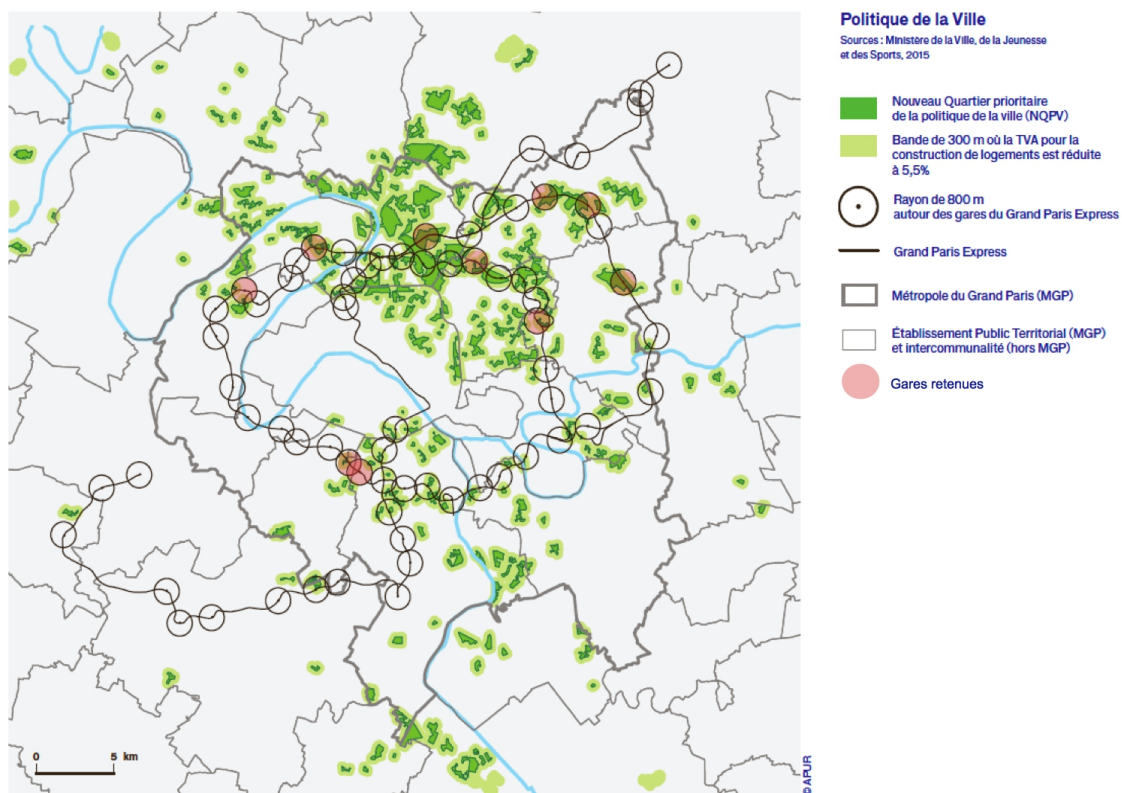


Figure 17 – Localisation des quartiers prioritaires de la ville et des quartiers de gare (source : APUR, 2017)

Par ailleurs toutes les gares de notre échantillon sont concernées par au moins un QPV, de plus ou moins grande taille. Ces quartiers abritent donc des populations fragiles. Il apparaît assez clairement que les dynamiques de projet peuvent être renforcées par la présence de NPRU ou de QPV qui obligent à réinterroger le développement et le renouvellement urbain et donc offrent une opportunité de prise en compte de la gare dans ces projets. Les politiques de quartiers prioritaires s'inscrivent dans une logique de label inversée. Cette politique ouvre l'accès du territoire à un certain nombre de ressources publiques. On peut attendre un effet positif de ces aides sur le développement local. Mais d'un autre côté, le label produit aussi un effet de stigmatisation en rendant public, et même officiel, les difficultés supportées par le territoire. Cette publicité réduit l'attractivité du territoire du point de vue des entreprises et des ménages et ne contribue pas à son développement. Au total, le label peut être globalement coûteux pour le territoire si les effets positifs des aides accordées ne compensent pas les effets négatifs du stigmate (L'Horty et Morain, 2016). Les quartiers peuvent apparaître comme un soutien à la mise en œuvre de la politique de la ville qui permettrait de lutter contre cette représentation négative induite par les QPV.

De ce fait, on pourrait penser que cette image négative qui les caractérise, peut potentiellement diminuer l'attraction de l'ensemble du quartier de gare concerné. Or, on constate que tous les quartiers de gare de notre échantillon sont concernés par un QPV, mais pas de la même importance. Les QPV les plus importants (Franc-Moisin à La Courneuve, les Beaudottes à Sevran-Beaudottes et Aulnay, le quartier Salengro à Bobigny et le Haut Clichy à Clichy-Montfermeil) se trouvent dans les quartiers de gare identifiés comme du type 4, au profil populaire et n'ayant pas amorcé leur transition, ce qui signifie que l'action publique concentre son action dans les quartiers qui sont défavorisés au regard d'autres qui bénéficient d'une dynamique économique et de marché plus important. On peut légitimement s'interroger sur l'effet d'image de ces QPV sur le développement des quartiers de gare et le possible effet contre-productif en lien avec cette labellisation. La figure rhétorique de la fracture territoriale a longtemps été utilisée pour alerter sur les risques de décrochage des quartiers de grands ensembles vis-à-vis de leur environnement urbain et du reste de la nation. Construisant l'image d'une ville duale, elle avait permis de justifier le lancement de programmes urbains censés « refaire société » en réintégrant ces quartiers dans la ville (Epstein et Kirszbaum, 2016).

Quartier prioritaire de la ville	Quartier de gare	Population
Franc-Moisin – Cosmonautes – Cristino Garcia – Landy	La Courneuve (type 4)	11 4891
Les Beaudottes	Sevran-Beaudottes (type 4)	45 563
Rose des vents	Aulnay-sous-Bois (type 4)	
Haut-Clichy – Centre-Ville – Bosquets – Lucien-Noël	Clichy-Montfermeil (type 4)	29 428
Quartier Salengro – Gaston-Roulaud – Centre-Ville	Drancy-Bobigny (type 4)	25 853
Agnettes	Les Agnettes (type 1)	8 688
Les Courtilières – Pont-de-Pierre	Drancy-Bobigny (type 4)	8 539
Hauts-d’Asnières	Les Agnettes (type 1)	6 872
Le Parc	Nanterre-la-Folie (type 1)	4 246
Quartier Avenir-Parisien	Drancy-Bobigny (type 4)	3 590
Irlandais – Paul-Vaillant-Couturier – Cherchefeuille	Arcueil-Cachan (type 1)	1 708
Université I	Nanterre-la-Folie (type 1)	1 692
Marnaudes – Bois-Perrier	Rosny-Bois-Perrier (type 4)	1 662
Cité des Musiciens	Bagneux (type 1)	1 557

Tableau 7 – Les quartiers prioritaires de la ville dans les quartiers de gare de l'échantillon (APUR, 2017 et analyses personnelles)

L'analyse fine des quartiers de gare du Grand Paris Express montre que les objectifs de développement rejoignent voire se superposent à ceux des quartiers NPRU et QPV qui peuvent apparaître comme des facteurs qui contribuent à la prise en compte de la gare. Renforçant ainsi l'émulation et la potentielle dynamique de projet autour des gares. À Aulnay-sous-Bois, on note l'existence de la ZAC des Aulnes qui représente environ 10 hectares sur les 100 du Programme de renouvellement urbain (PRU) d'Aulnay-sous-Bois, situés sur le terre-plein central et au nord-est de la RN2. Ce projet doit permettre de lutter contre l'effet de coupure de la RN2, constituer un nouveau pôle de centralité et introduire une diversité des fonctions urbaines et des produits de logements. Ce projet est davantage lié au développement du NPRU qu'à l'arrivée de la gare du Grand Paris Express pourtant prévue en 2024.

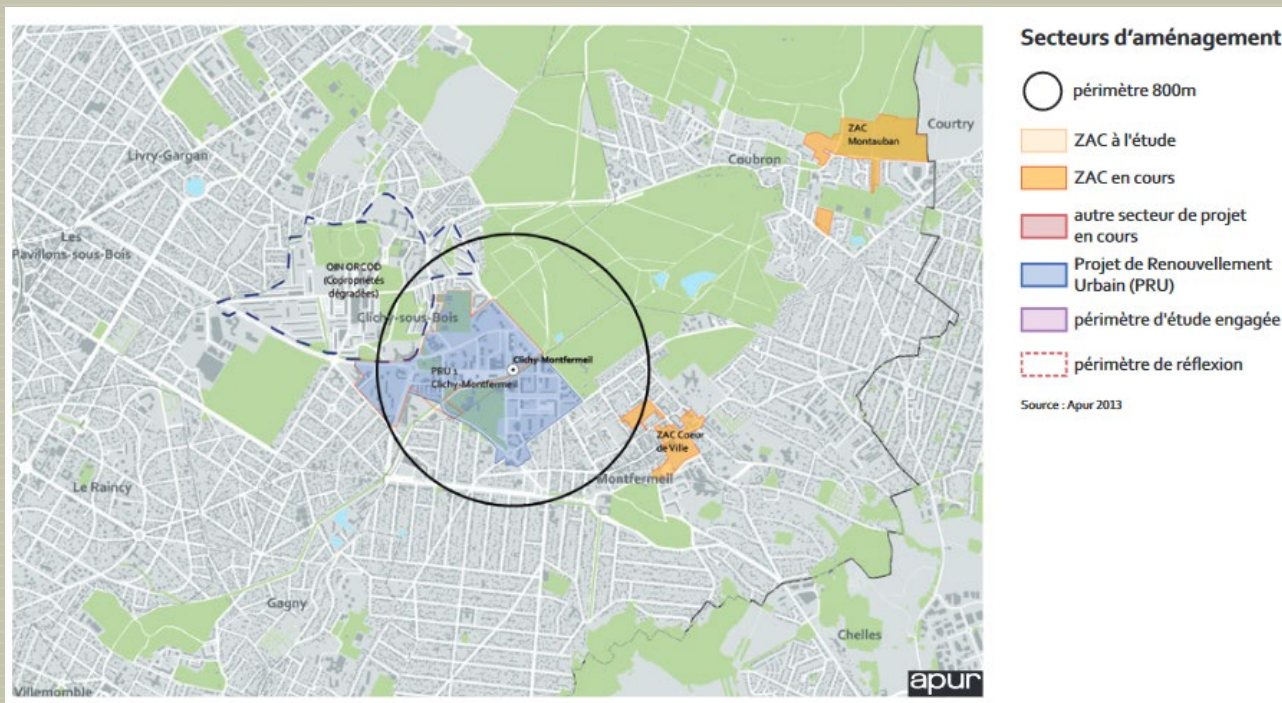
La ville d'**Asnières** mène aussi des politiques de renouvellement urbain dans le secteur des Agnettes en dehors des procédures ANRU. Un protocole commun à Asnières et Gennevilliers associant ces communes aux autres acteurs du renouvellement urbain (ANRU, CDC, OPH de Gennevilliers et des Hauts-de-Seine, etc.) a été signé en 2017 dans le cadre du NPRU des Agnettes en parallèle à l'arrivée du Grand Paris Express. La logique de renouvellement urbain s'est approfondie et étendue. D'un côté la ville d'Asnières a engagé une réflexion depuis les années 2000 sur le renouvellement d'autres quartiers correspondant à un tissu dense ou faubourien tel le secteur Voltaire au sud du territoire (qui a fait l'objet d'opérations) ou le quartier du Mesnil (qui est indiqué comme mutable). D'un autre, la ville de Gennevilliers a créé une ZAC dans le périmètre du NPRU des Agnettes et une ZAC multisite dans le quartier du Luth au sein de laquelle elle a proposé un site le long de la D19 dans le cadre de l'appel à projets « Inventons la métropole du Grand Paris ».



À **Clichy-Montfermeil**, le NPNRU (Nouveau programme national de renouvellement urbain) a été lancé en 2015, après la finalisation du premier PRU. Il concerne les secteurs du Bas-Clichy et du Bois-du-Temple. Deux copropriétés sont principalement ciblées : le Chêne-Pointu et l'Étoile du Chêne-Pointu. Le PRU (Programme de rénovation urbaine), dont le budget alloué par l'Anru était le plus élevé de France (240 millions d'euros sur les 665 du programme total), a été mis en œuvre entre 2004 et 2014. L'ORCOD-IN (Opération de requalification des copropriétés dégradées d'intérêt national), première opération de ce type en France, a pour objectif de « lutter contre l'indignité et la dégradation d'immeubles en copropriété », tout en s'inscrivant dans un projet urbain. Elle concerne le secteur du Bas-Clichy depuis 2015. Ce secteur fait donc l'objet de deux opérations de rénovation dont les périmètres se superposent.

À **La Courneuve**, la cité des 4 000 fait l'objet de la politique de la ville depuis les années 1980 ainsi que d'un Projet de rénovation urbaine (PRU) depuis 2006. Tous deux visent la requalification du grand ensemble. Celle-ci passe par la diversification et l'augmentation de l'offre de logements accompagnées de la rénovation d'équipements publics. En améliorant le cadre de vie, la salubrité des logements et la mixité fonctionnelle, ces opérations ont pour but l'amélioration des conditions de vie des habitants présents et futurs. Une fois le projet de rénovation mis en place, on pourra voir arriver de nouveaux types de populations, plus aisés, avec des loisirs différents, ce qui permettra de stimuler la mixité sociale et les recettes fiscales pour la commune. La rénovation urbaine a permis à des propriétaires de venir s'installer à La Courneuve, ils passent de 25 % à 27 % de 2009 à 2011.

Également, la structure du parc locatif est modifiée, avec une diminution du parc social (passant de 49 % à 42,7 % entre 2006 et 2014) ; et une augmentation du parc locatif privé (de 24 % à 28 % entre 2006 et 2014) (annexe 13 – expertise n° 1). Cela montre que le NPRU permet d'activer le marché de la propriété et stimuler la construction ou le développement de projets immobiliers, ce qui confère au quartier de gare une certaine attractivité indépendamment de la gare elle-même, mais dont l'arrivée peut permettre de conforter ces effets. La labellisation des QPV ou des quartiers ANRU n'apporte pas qu'une image négative. Nos analyses nous laissent penser qu'en l'espèce ces labels permettent l'essor de dynamiques de projet ou de les conforter et jouent davantage le rôle de levier urbain, que la gare du Grand Paris Express même si leurs effets et leurs objectifs finissent par se rejoindre. Cependant, il serait erroné d'affirmer que c'est l'arrivée du Grand Paris Express qui est responsable de cette dynamique de projet alors qu'elle repose sur un contexte urbain et institutionnel particulier. Autrement dit, de prêter au Grand Paris Express des effets qui sont dus à une autre combinaison de facteurs.



La préexistence des zones ANRU crée un contexte propice au développement urbain et facilite l'exercice de projection des acteurs publics. Par ailleurs, nombre de ces projets ANRU ont été conçus en cohérence avec les transports. Même si les financements directs de l'ANRU ne comportaient pas de volet consacré aux transports, beaucoup d'opérations ont été l'occasion de la mise en place de nouvelles dessertes en transport collectif ayant permis d'importantes améliorations des liaisons entre les quartiers transformés et le reste des villes. On observe notamment, entre 2005 et 2015, une nette conjonction entre la mise en œuvre de la rénovation urbaine et l'implantation de nouvelles lignes de tramway ou de lignes de bus à haut niveau de service³. Outre une amélioration des conditions de vie des habitants de ces quartiers et de leur capacité de mobilité, ces opérations ont pu générer une attractivité résidentielle nouvelle permettant d'accélérer la diversification de l'offre de logements et ses effets en matière de mixité sociale. L'importance que les opérateurs de la diversification du logement (promoteurs et Association Foncière Logement) attachent, dans leur argumentaire commercial, à la bonne desserte de leurs opérations a pu contribuer au développement du quartier en lien avec l'amélioration des conditions de desserte. Celle-ci s'avère en effet déterminante dans leurs choix d'implantation. Sans accessibilité par les transports publics, il n'y a pas de projets significatifs. Néanmoins, ce développement reste très dépendant de l'intensité du lien entre la qualité de la desserte et l'attractivité résidentielle. Si l'absence de desserte constitue, en milieu urbain, un repoussoir évident, lorsqu'une desserte existe, il reste difficile d'évaluer le poids réel de cette variable dans les choix résidentiels des ménages par rapport aux caractéristiques de l'offre de logements et à l'image des quartiers avant et après leur transformation.

Les effets sur la diversification de l'offre de logement

(J.-C. Driant, annexe 14 – expertise n° 2)

Dans le contexte francilien, la création du Grand Paris Express constitue un facteur de transformation majeure pour beaucoup de quartiers prioritaires dont la desserte reste à ce jour souvent défaillante. Dans les secteurs proches des futures gares et qui sont concernés par le NPNRU, s'ajoutera l'importance des opportunités foncières dégagées par les opérations de renouvellement. Dans ces sites, l'évolution de la doctrine de l'ANRU sera sans doute favorable à la diversification de l'offre. En effet, pour le NPNRU, l'ANRU accentue fortement son objectif de dispersion spatiale du parc social en exigeant que la reconstitution

³ Le comité d'évaluation et de suivi de l'ANRU s'était d'ailleurs rapidement saisi de la question dans le cadre de son rapport de 2009 : CES de l'ANRU (2009), *La Mobilité et la qualité urbaine dans le cadre des projets de rénovation urbaine*.

du parc social démoli soit faite hors des quartiers. Cette exigence est nettement renforcée par rapport à celle du premier programme de rénovation urbaine, même si les résultats en la matière avaient été très inférieurs aux attentes de l'Agence. Ce renforcement peut apparaître sans doute difficile à mettre en œuvre intégralement et directement dans les territoires de Seine-Saint-Denis où les opportunités de reconstitution hors-QPV sont assez rares. Néanmoins, en privilégiant le portage intercommunal des projets de renouvellement urbain, l'ANRU donne plus de marge de manœuvre en la matière que lors du premier programme pendant lequel les communes restaient l'interlocuteur principal. Plus la dispersion spatiale du parc social sera importante, plus il y aura d'opportunités foncières pour des programmes de diversification. La perception de l'attractivité résidentielle des quartiers et des différents produits immobiliers reste un des facteurs clés dans le développement de cette offre. « C'est de cette appétence que dépendra l'intensité de leur implication » (expertise J.-C. Driant). Le développement de l'accession à la propriété est l'un des succès de la diversification de l'offre de logement dans les opérations de rénovation urbaine. Toutefois, dans le cœur de l'Île-de-France, la poursuite de la hausse des valeurs immobilières accroît considérablement les difficultés de l'accession pour les ménages à revenus moyens, même accompagnés financièrement par des prêts à taux zéro et une TVA réduite. C'est cet accroissement des contraintes qui justifie l'émergence ou le développement de formes nouvelles d'accession à la propriété. Le prêt social location-accession (PSLA) est un prêt accordé à un opérateur pour financer la construction ou l'acquisition de logements neufs qui font l'objet d'un contrat de location-accession. Le ménage bénéficiaire loue d'abord le logement et verse une redevance et peut ensuite en devenir propriétaire à un tarif préférentiel et bénéficier d'aides. L'opérateur bénéficie d'un taux réduit de TVA et d'une exonération de TFPB de 15 ans. Il suscite un intérêt croissant dans la mesure où il permet une accession progressive extrêmement sécurisée pour l'acquéreur. Dans son rapport de 2016, la Cour des comptes regrettait toutefois la faiblesse du nombre d'opérations menées chaque année (à peine plus de 8 000 logements en 2015). Cette faiblesse est due à la difficulté du montage des opérations (avec des prix de vente plafonnés à moins de 4 700 euros par mètre carré en zone A bis et à 3 500 euros en zone A (la zone A : deux communes des Hauts-de-Seine, 29 communes de Seine-Saint-Denis et 29 communes du Val-de-Marne), le foncier doit être très bon marché), mais surtout aux incertitudes qui pèsent sur les opérateurs (lorsque par exemple un locataire ne lève pas l'option d'achat) et sur

l'acquéreur qui ignore, au moment où il commence la phase locative, s'il pourra encore bénéficier des aides publiques en vigueur (prêt à taux zéro, APL accession), au moment où il lèvera son option d'achat. Ces freins ne disqualifient toutefois pas totalement le dispositif qui continue de susciter l'intérêt de nombreuses collectivités et constitue le produit phare des coopératives HLM, souvent filiales de groupes d'organismes de logement social à la recherche d'une diversification de leurs activités.

Autre serpent de mer de l'accession sociale à la propriété, la dissociation de la propriété du foncier de celle du bâti connaît un regain d'intérêt depuis la création du Bail réel solidaire (BRS) par l'ordonnance du 20 juillet 2016. Très inspiré par les expériences britanniques et américaines (les *Community Land Trust*), le principe est que l'accédant à la propriété ne devient pas propriétaire du foncier. Il verse une redevance au propriétaire, un Organisme foncier solidaire (OFS), lequel aura, au moment de la revente, un droit de préemption sur le logement avec une limitation de la plus-value prévue dès l'achat. Le premier OFS de ce type a été créé à Lille en février 2017, la ville de Paris a mis un projet de ce type à l'étude et d'autres sont en cours de réflexion tant dans les EPT de la métropole que chez certains groupes de logement social et coopératives d'HLM. Avec le PSLA et les OFS, on peut donc envisager un renouveau potentiel de l'accession sociale à la propriété dans la production de logements en première couronne francilienne, dont on voit bien que la conjonction du NPNRU et du Grand Paris Express peut constituer un accélérateur. Reste à savoir si les ménages de classes moyennes, cibles de ces dispositifs, seront preneurs de ces formes de propriété contraignantes ou partielles. C'est l'avantage de localisation par rapport aux maisons individuelles périurbaines qui pourra emporter la mise. L'efficacité de la desserte en transport pourrait trouver là une partie de son impact.

D'autres projets urbains intersectent le périmètre des quartiers de gare contribuant à créer un milieu propice à l'essor d'une dynamique urbaine. C'est notamment le cas de **La Courneuve** où le projet du Grand Paris Express arrive dans un contexte de transformations de la ville, avec l'arrivée de grands projets métropolitains sur son territoire. On peut citer le projet de reconversion de la friche industrielle Babcock située près de la station du RER B. Il s'agit d'un site retenu par l'appel à projets innovants « Inventons La Métropole du Grand Paris » remporté par la Compagnie de Phalsbourg. Il est identifié dans le Contrat de développement territorial (CDT) comme un « lieu stratégique » du Territoire de la Culture et de la Création, prévoyant la reconversion des friches industrielles en lieux d'activités culturelles et le développement d'une annexe de la Banque de France. Et surtout, la ville de La Courneuve est choisie pour accueillir la compétition de waterpolo pour les Jeux olympiques en 2024 dans le parc des sports de Marville, situé à proximité du parc Georges-Valbon. Ce dernier appartient aux départements de Seine-Saint-Denis et de Paris. Dès juin 2016, une convention de coopération est conclue entre les collectivités de Paris et de la Seine-Saint-Denis afin « de créer à Marville un ensemble sports et loisirs à rayonnement métropolitain, comportant une offre de pratiques sportives et de loisirs diversifiée, améliorée et accessible au plus grand nombre de Parisiens et de Séquano-Dionysiens » (PLU, 2018). L'organisation de ce grand événement a des effets directs sur le calendrier et sur les réflexions du projet de gare et de son parvis, qui doit nécessairement prendre en compte les enjeux de restructuration du boulevard amenant au parc, la gestion des futurs flux de passagers, etc. Cela amène le département de Seine-Saint-Denis à lancer une étude pour réfléchir à la définition des perspectives d'évolution des abords de l'ex-RN301 et la prise en compte de l'axe gare-parc (annexe 2 – atelier La Courneuve n° 2).



Figure 18 : Parc de La Courneuve. Source : Diagnostic de La Courneuve, M2 parcours environnement, 2018

À **Nanterre-la-Folie**, le pôle universitaire de Nanterre représente lui aussi un enjeu majeur. C'est un quartier riche en infrastructures et en équipements, principalement grâce à l'emblématique faculté des lettres et sciences humaines fondée en 1964 et de la faculté de droit et des sciences économiques créée en 1966 dans le but à l'époque de désengorger la Sorbonne. L'université, installée sur un campus de 27 hectares compte à elle seule 2 000 enseignants-chercheurs, 700 personnels administratifs et techniques et plus de 33 000 étudiants. Situé à proximité directe du secteur des Groues, ce pôle universitaire apparaît comme une « réserve » de savoirs à même de répondre à l'enjeu de diversification du quartier d'affaire et de participer à la mutation du secteur des Groues. En effet, nous pouvons imaginer une relative porosité entre le quartier de La Défense, le pôle universitaire et les Groues comme territoire interface. La synergie entre ces trois pôles confèrera au site des Groues sa place de choix et son attractivité, qui, à terme, aboutira à une « montée en gamme » des activités tertiaires de la zone. Ainsi, par sa position stratégique entre un pôle économique et un pôle universitaire majeurs, le secteur des Groues possède les atouts nécessaires pour s'imposer dans la métropole du Grand Paris (annexe 8 – atelier Nanterre-la-Folie).

Le quartier de Nanterre-la-Folie se situe à proximité immédiate de La Défense, premier quartier d'affaire européen. La Zac des Groues s'insère dans son aire de rayonnement. Elle s'inscrit dans une opération classée Opération d'intérêt national (OIN), vaste plan de requalification et de restructuration de la zone Défense-Seine Arche confié à l'EPADESA (Établissement public d'aménagement de cette même zone). Ainsi, réciproquement, ce quartier d'affaire dont les limites foncières sont atteintes, voit dans le futur quartier des Groues un enjeu de renouvellement indispensable pour maintenir son statut mondial. Celui-ci apparaît comme l'opportunité idéale pour appuyer le processus de diversification de La Défense. En effet il s'agit pour La Défense de se moderniser en sortant de son modèle monofonctionnel et d'offrir à ses usagers une vie urbaine riche et diversifiée. Et c'est dans cette optique-là, que la proximité directe de La Défense représente un enjeu de développement dont Nanterre souhaite profiter. Pour le directeur général de l'EPADESA, le but est clair : « L'opération des Groues, qui vient d'être lancée à Nanterre et fait l'objet d'un appel à manifestation d'intérêt, va forger l'avenir de l'espace tertiaire de La Défense ». La figure suivante montre comment le projet de gare du GPE s'est greffé *a posteriori* aux projets urbains existants bénéficiant d'une dynamique déjà active (annexe 15 – expertise n° 3).

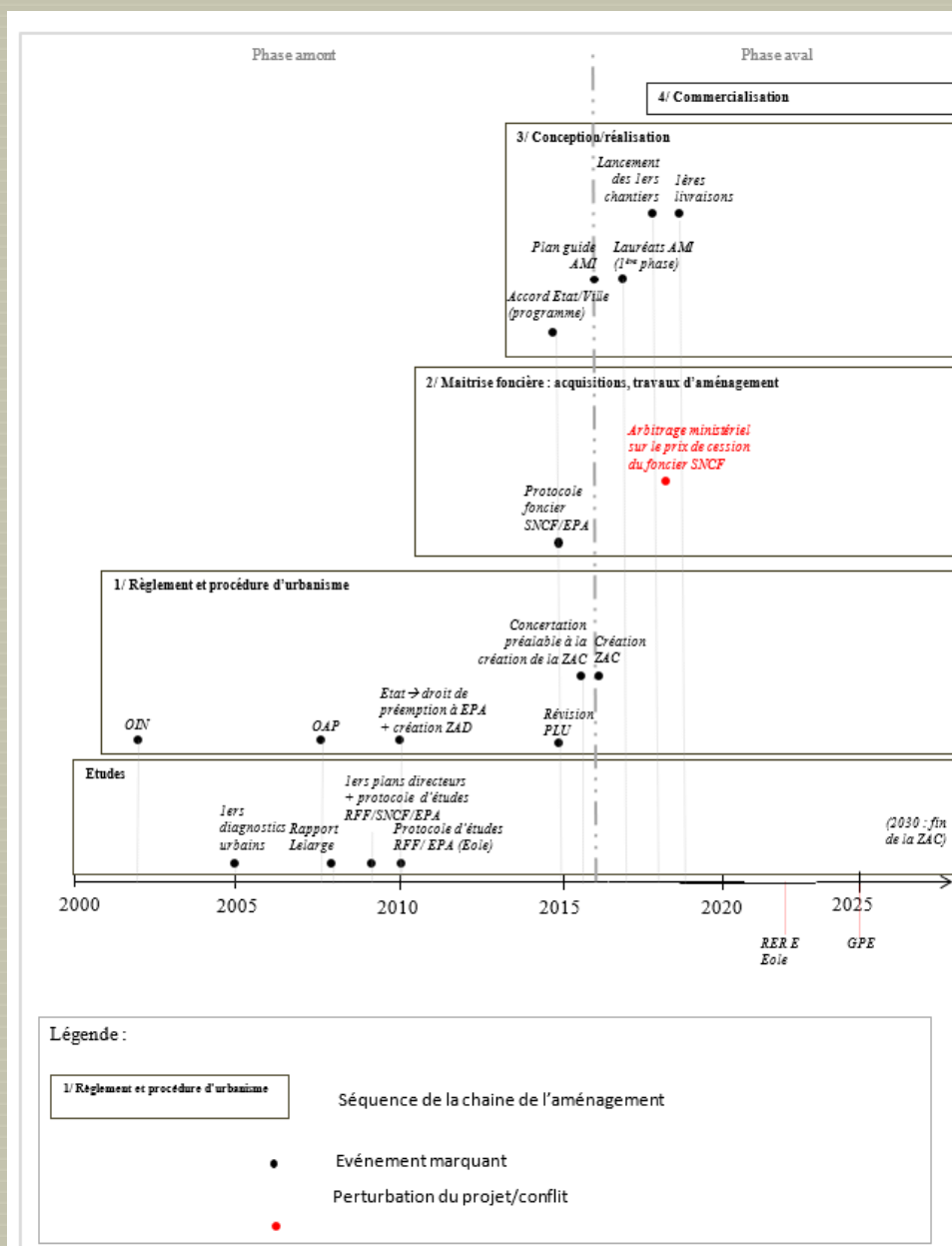


Figure 19 – Séquence de la chaîne d'aménagement dans le quartier de Nanterre-la-Folie, source : Expertise n° 3

2.2.1.2. Accumulation des projets, mais difficile intégration métropolitaine

L'accumulation de projets, la superposition de projets urbains et de zonages relevant de la politique de ville semblent être des éléments propices au développement urbain, à l'intégration et à la réception de la gare sur le territoire, plus que l'arrivée de la gare en elle-même. À la différence des quartiers de gare précédemment mentionnés, du type A, les quartiers de gare du type B présentent une moindre accumulation de projets urbains. Ces projets sont principalement des ZAC aménagées par la commune ou les Sem. La présence de QPV ou de zones ANRU constitue également des contextes favorables au développement urbain car ils offrent à la commune la possibilité de s'appuyer sur d'autres leviers.

À proximité immédiate de la gare, sur le territoire de Bobigny se dressent deux cités qui font l'objet de rénovation urbaine par l'ANRU. La cité Grémillon, dont le projet a été terminé en 2012 et la cité de l'Étoile dont les travaux sont en cours. Elles font partie intégrante de la ZAC Grand Quadrilatère. Le projet de rénovation concerne 16 780 habitants avec un taux de chômage de près de 23 %. Le manque de mobilier urbain et de travail sur l'esthétique des espaces publics n'incite guère à profiter de ces espaces. Pour pallier cela, le projet prévoit la requalification de voirie à plus grande échelle et la création de deux squares. Ainsi que la création d'une centralité commerciale à l'entrée de la cité. Situé sur le territoire de **Bobigny** à la limite de **Drancy**, l'espace de ELM Leblanc est à proximité directe de la future gare. C'est un espace d'activité industrielle dont une partie est en friche. Il est très bien desservi entre l'A86, la future gare Grand Paris Express, la route de Stalingrad et le T1 ainsi que l'avenue Henri-Barbusse permettant un accès direct vers Paris. Cependant, ces infrastructures sont aussi des éléments qui constituent l'enclavement physique du site. Le site est aujourd'hui amené à muter en un espace d'activités et d'habitats mixtes. L'objectif est de préserver les activités industrielles tout en mêlant des activités tertiaires génératrices d'emplois. Également, la ville a pour projet d'implanter sur le site des équipements de loisirs pour les habitants. Afin de lutter contre l'enclavement du site, des ouvertures physiques sont à mettre en place au niveau de la route de Stalingrad, au sud vers la cité de l'Étoile. Ce projet générateur de polarité économique est une opportunité avec l'arrivée de la gare (annexe 7 – atelier Drancy-Bobigny).

Dans le cadre de la réflexion sur le NPNRU **des Agnettes** et la ZAC des Agnettes, le Schéma directeur de requalification urbaine, sociale et environnementale du quartier des Agnettes a indiqué la programmation de locaux professionnels en rez-de-chaussée sur la RD19 et la rue Louis-Camel qui relie la gare à la mairie et la ZAC Centre-Ville. De plus, la coulée verte programmée sur le territoire de la commune croise l'axe de la D19 au niveau de la station Gabriel-Péri. Les ZAC, telles que la ZAC Barbusse-Chandon, la ZAC Centre-ville, la ZAC Camélinat ou encore le périmètre d'intervention du projet Centre-Ville illustrent le dynamisme de ce secteur. Il peut donc y avoir le risque que le quartier des Agnettes concurrence le quartier des Courtilles dans lequel la commune concentre pourtant ses efforts aujourd'hui. De fait, la situation du quartier de gare des Agnettes est ambivalente. Elle intègre à la fois dans ses objectifs l'arrivée de la future gare mais en contradiction avec les objectifs que la commune de Gennevilliers s'était fixée pour elle-même en l'intégrant dans une coopération de fait avec la commune d'Asnières autour d'un pôle qu'elle n'avait pas identifié comme levier de développement à l'origine. Cette position ambivalente se traduit dans les faits par une forme de prudence et de position en retrait de la commune sur ce quartier de gare. La commune de Gennevilliers tente de maintenir une forme de développement équilibré entre le désenclavement des grands ensembles des Courtilles et des Agnettes, l'arrivée du GPE induisant probablement une forme de déséquilibre que la commune doit gérer (annexe 6 – atelier Les Agnettes).

Si la commune peut s'appuyer sur d'autres leviers et ressources que les dispositifs qu'elle a à sa disposition comme les ZAC, l'absence de projets relevant d'acteurs d'autres échelons (département, EPT, région, État) ne permet pas de projeter ces quartiers de gare dans une dimension métropolitaine et rend l'intégration de la gare dans la dynamique de projet plus complexe. Les projets de la commune cumulés à la politique de la ville ne suffisent pas à créer un environnement aussi stimulant que dans les quartiers de gare du type A, permettant d'accroître la dynamique de projet et amorcer un développement urbain d'ampleur.

2.2.1.3. Absence apparente d'effet cumulatif de projets

Dans les quartiers de gare du type C, en l'occurrence **Aulnay-sous-Bois**, on note l'absence apparente de cette accumulation de projet qui permettrait le développement urbain autour des gares.

Les annonces puis le recul de certains acteurs, notamment sur la création d'une OIN, ont freiné les efforts de projection de la commune dans le quartier de gare. Par ailleurs, l'existence de la friche PSA au nord du quartier de gare capte l'essentiel de l'attention politique peut-être au détriment du reste du quartier de gare. Considérée comme un point d'entrée de l'action sur le territoire aulnaysien, la future gare permet donc de lancer le réaménagement de tout le nord du territoire. Cela se traduit par la création des Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) dans le cadre de la révision du Plu de 2015, dans lesquelles le projet de gare s'articule à des projets de restructuration qui portent sur le secteur de PSA et sur les zones économiques, territoires pourtant en dehors du périmètre d'aménagement de la SGP qui est de 800 mètres. Les enjeux relatifs à Aulnay-sous-Bois touchent donc non seulement les pouvoirs locaux, mais également les pouvoirs publics à l'échelle métropolitaine. En 2015 a notamment été lancée une opération d'intérêt national (OIN) sur le site de PSA. Suite aux sollicitations du maire Bruno Beschizza, le gouvernement est par la suite revenu sur cette décision tout en promettant que le renouvellement du territoire se fera conjointement entre l'État et les pouvoirs locaux. Par ailleurs, la présence d'un grand nombre de zones d'activités économiques dans le quartier de gare, vétustes et ne semblant faire l'objet d'aucune action politique de renouvellement ou rénovation, montre l'absence de volonté concrète pour le développement de ce quartier (annexe 4 – atelier Aulnay-sous-Bois n° 1). Les tâtonnements politiques concernant la friche de PSA et l'absence de mise en œuvre de politiques publiques concernant les zones d'activités économiques présentes dans le quartier de gare, qui abritent essentiellement des activités logistiques et industrielles, donc qui pourraient faire l'objet d'une politique sectorielle, montrent qu'en l'absence de projets urbains ou de projection des acteurs publics sur ces espaces, la dynamique de projet est plus difficile à amorcer. En soi, l'annonce de l'arrivée de la gare ne suffit pas à enclencher une dynamique.

Après avoir observé que l'accumulation de projets urbains était bénéfique pour créer un contexte propice au développement urbain du quartier de gare et une condition essentielle à la réception et l'intégration de la gare sur ces territoires, nous proposons d'analyser les acteurs au cœur de ces dynamiques. Les quartiers de gare du Grand Paris constituent une nouvelle forme de zonage, de délimitations qui viennent se superposer à des projets et des politiques existantes. L'existence d'une dynamique de projets est davantage le fait de la rencontre d'acteurs multiples et de la convergence de projets que de la gare. À nouveau, on constate ici un effet additionnel de la gare sur le territoire. Celle-ci peut contribuer à la dynamique de projet, la pousser davantage, l'infléchir, l'orienter, mais on ne peut attribuer à elle seule les effets liés au développement urbain. Le contexte qui la précède semble essentiel pour que celle-ci puisse en effet produire le développement attendu.

2.2.2. LA CONVERGENCE DES ACTEURS SECTORIELS

Les analyses faites sur les 10 quartiers de gare montrent l'existence d'une variété et d'une multiplicité d'acteurs agissant directement ou indirectement sur les quartiers de gare. Nous proposons donc ici d'analyser les différentes combinaisons d'acteurs, leurs outils et interactions dans chacun des types de quartier de gare identifié (A, B ou C).

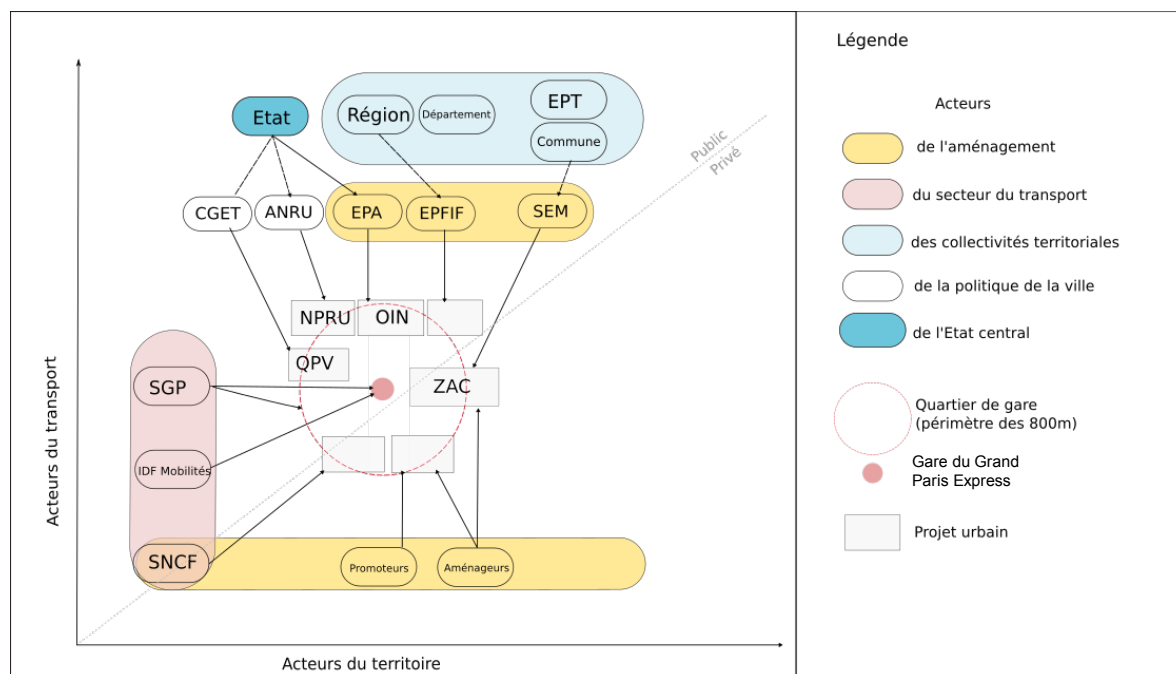


Figure 20 – Les jeux d'acteurs dans les quartiers de gare

Le schéma précédent reprend l'ensemble des acteurs recensés comme ayant eu une action directe ou indirecte dans les différents quartiers de gare de notre échantillon. En aucun cas, ils agissent tous de

concert sur les quartiers de gare, mais nous proposons de les exposer ici dans le schéma type. Ce schéma permet d'apprécier l'ensemble des acteurs ayant potentiellement un impact sur le territoire du quartier de gare. Nous analyserons ensuite les acteurs intervenant dans quatre quartiers de gare : Nanterre-la-Folie (type A), La Courneuve (type A), Les Agnettes (type B) et Aulnay-sous-Bois (type C). Il présente trois groupes d'acteurs en interaction autour du quartier de gare. En bleu les pouvoirs publics (bleu foncé pour l'État central et bleu clair pour les collectivités locales). En jaune sont représentés les aménageurs privés et publics, qui sont liés à un acteur public (État central ou collectivité locale). Le troisième groupe d'acteurs représenté en rose correspond aux acteurs du secteur du transport. Ce schéma représente également les actions menées dans le cadre de la politique de la ville par le CGET et l'ANRU, et leur expression sur le territoire (NPRU, QPV). Sont également représentés les outils à disposition des acteurs de l'aménagement comme les zones d'aménagement concerté et les opérations d'intérêt national.

Dans les quartiers de gare du type A, nous avons identifié une importante dynamique de projet renforcée par l'arrivée de la gare du Grand Paris. Cette dynamique est le fait d'une multiplicité de projets en cours menés par différents acteurs qui se rencontrent sur ce territoire. À travers deux exemples que nous avons sélectionnés – Nanterre-la-Folie et La Courneuve –, nous proposons de rendre compte des jeux d'acteurs en place dans le quartier de gare. La mobilisation de ces différents acteurs, qui ne sont pas les mêmes entre les quartiers de gare stimule le développement urbain. Ces deux exemples correspondent par ailleurs à deux types de quartier présentant des caractéristiques socio-économiques éloignées.

Le schéma suivant illustre les relations entre les différents acteurs impliqués dans le développement urbain du quartier de gare de Nanterre-la-Folie. La ZAC des Groues est au cœur des négociations et tractations. Ces négociations se sont principalement déroulées entre les acteurs publics dans la phase amont ; les acteurs privés étant relativement peu présents dans la mesure où le foncier appartient principalement à la SNCF. L'Appel à manifestation d'intérêt lancé en 2016 par la ville de Nanterre et l'EPADESA s'adresse directement aux acteurs privés pour décliner le cahier des charges de la ZAC (développeurs immobiliers, investisseurs, architectes-urbanistes, designers, etc.). Il fait entrer officiellement les acteurs privés dans la chaîne de l'aménagement. La ZAC les Groues, étant un territoire à enjeu national et avec une situation géographique favorable, le foncier génère des conflits importants entre les acteurs publics qui interviennent dans la chaîne de production de l'aménagement sur le partage de la valeur économique créée par le projet. Plus précisément, les négociations entre Paris La Défense et la SNCF ont engendré un conflit tellement important que sa résolution a nécessité un arbitrage du Premier Ministre sur la valeur de cession du foncier SNCF. Cette pratique est inhabituelle dans les projets urbains, même dans le cadre d'une OIN. Cet événement permet par ailleurs de mettre en avant que les injonctions données par l'État aux différents acteurs publics

peuvent entrer en contradiction sur des questions locales. En effet, l'objectif de la SNCF dans la valorisation de ces fonciers consiste en la réduction de la dette de SNCF Réseau ; celui de Paris La Défense est d'avoir un budget de ZAC à l'équilibre. Aussi, la SNCF a intérêt à vendre ses terrains à une valeur élevée alors que cela pourrait remettre en cause le budget de l'aménageur. L'arbitrage ministériel ayant débouché sur un compromis entre le prix proposé par l'aménageur et celui exigé par la SNCF a eu pour conséquence de déséquilibrer le budget de l'aménageur l'obligeant à modifier la programmation de la ZAC, en agissant notamment sur la quantité avec une densification et sur la composition avec une tertiarisation de la programmation (annexe 15 – expertise n° 3).

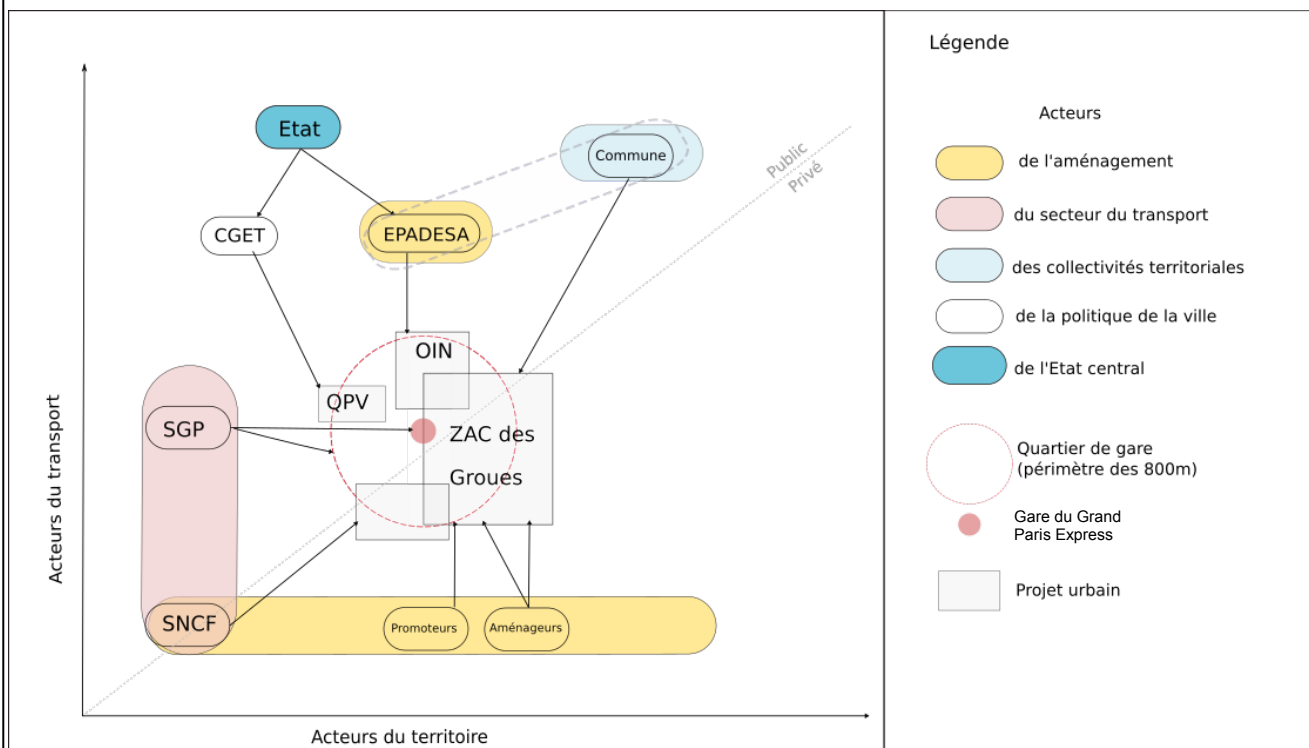


Figure 21 – Jeux d'acteurs dans le quartier de gare de Nanterre-la-Folie

Dans le cas de Nanterre-la-Folie, la SGP a joué directement un rôle dans la production de la ZAC. En ne s'occupant que des terrains nécessaires à la construction de la gare et sachant que la programmation au-dessus de la gare est réalisée par l'aménageur, la SGP semble rester jusqu'à maintenant dans son rôle de constructeur du Grand Paris Express. Cette situation est fortement liée au territoire d'implantation de la gare de Nanterre qui est aussi le territoire d'intervention de Paris La Défense. Il serait intéressant de voir si sur d'autres gares (Noisy-Champs par exemple), le partage de l'aménagement entre SGP et un aménageur public (l'EPA Marne) se fera dans les mêmes conditions. Bien que la SGP n'ait pas de rôle direct dans la production de la ZAC, celle-ci peut en revanche avoir un effet indirect par son action sur la maîtrise foncière des terrains nécessaires à la construction de la gare du Grand Paris Express. En effet, la nécessité d'aller vite résultant des contraintes de calendrier du réseau Grand Paris Express, et impliquant la volonté d'acquérir le maximum de foncier à l'amiable peut avoir pour effet de pousser les prix du foncier à la hausse. Cela pourrait remettre en

cause certains projets de l'aménageur qui se trouverait en difficulté pour équilibrer son budget, en renchérissant l'achat du foncier nécessaire, comme dans le cas où l'aménageur aurait la volonté d'inclure à terme le Cœur des Groues dans le projet, ce qui semblait la volonté initiale de l'EPA. Le schéma suivant représente les acteurs différents acteurs impliqués, leurs interactions et leur implication sur la ZAC des Groues et *a fortiori* sur le quartier de gare.

Le schéma suivant illustre les relations entre les différents acteurs autour du quartier de gare de La Courneuve. À travers l'exemple de La Courneuve nous avons voulu mettre en évidence un autre jeu d'acteur qui concerne plus particulièrement l'aménagement des espaces publics dans les quartiers de gare, traduisant une dynamique de projet importante participant d'une forme de développement urbain. Initié en 2016, le comité de pôle de La Courneuve s'est construit pour donner une cohérence et avoir une réflexion collective dans les projets d'aménagement afin de ne pas construire trois projets différenciés : celui de la SGP, du Département et de l'EPT. L'enchevêtrement des projets et des domanialités pose la question de la coordination entre des acteurs et c'est à cette question que le comité de pôle souhaite répondre et envisager une réflexion au-delà du parvis de gare. Le comité de pôle arrive donc pour définir un schéma d'aménagement à une échelle plus large que la gare et en lien avec les réflexions sur les espaces publics du secteur mené dans le cadre des projets urbains attenants.

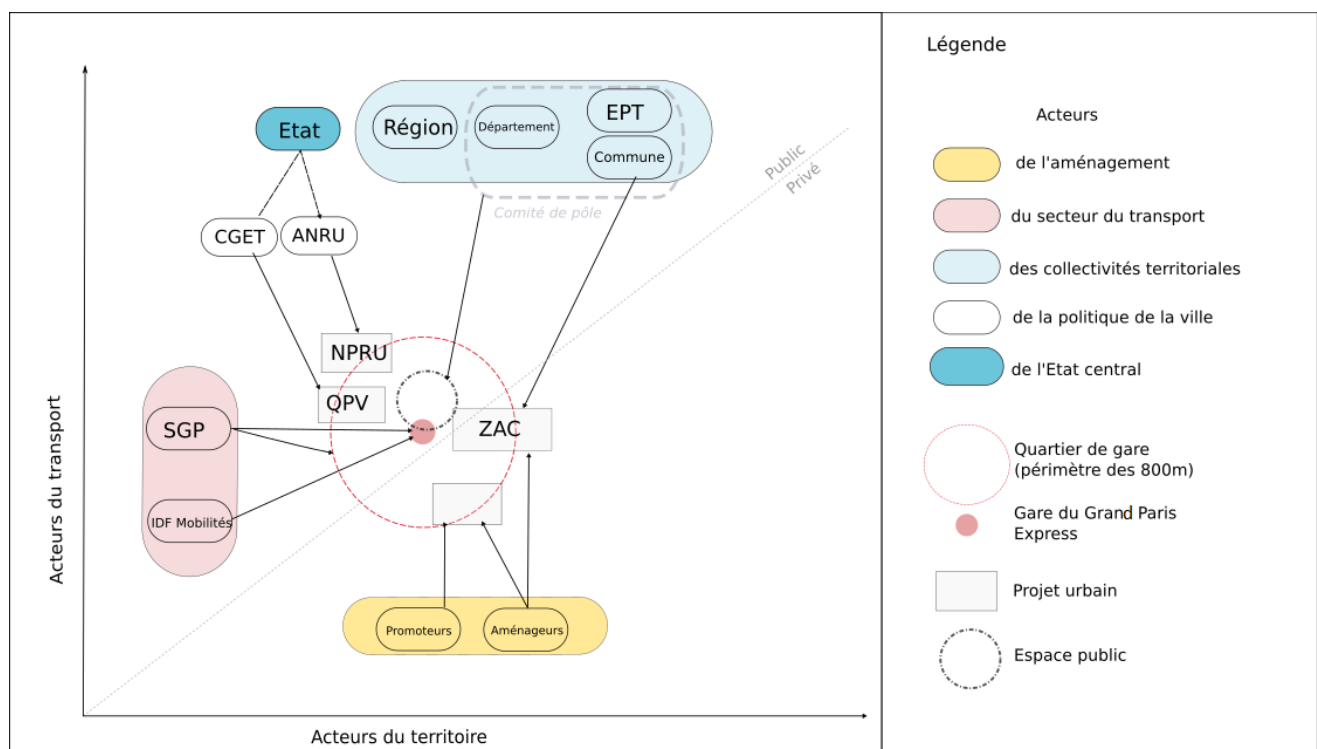


Figure 22 – Jeux d'acteurs dans le quartier de gare de La Courneuve

Le comité de pôle de La Courneuve-Six-Routes est piloté par le département de Seine-Saint-Denis et s'inscrit dans la continuité des échanges autour du projet de gare. Si la SGP finance les études, le choix du pilotage appartient aux acteurs locaux, il s'agit soit d'un Département soit d'un EPT, soit d'une commune. Il dépend principalement de la situation urbaine dans laquelle la gare s'inscrit et de

la maîtrise foncière. L'emplacement de la gare de La Courneuve sur un carrefour routier à l'intersection de trois routes départementales était donc déterminant. Chaque gouvernance des comités de pôle a fait l'objet d'une validation dans les instances territoriales de Plaine-Commune et du CD93, diffusée dans un rapport du 27 janvier 2016. On peut souligner que La Courneuve-Six-Routes fait exception, car c'est le seul comité de pôle où le CD93 est l'unique pilote. Il est souvent en copilotage avec un EPT, c'est le cas notamment de la gare de Bondy et du Fort d'Aubervilliers. En parallèle, Plaine-Commune détient également un pilotage unique, au sein de la direction des espaces publics et des déplacements des services techniques pour la gare de la mairie d'Aubervilliers qui se situe entre un square et le bâtiment de la mairie (annexe 13 – expertise n° 1).

Le schéma de la figure 23 illustre les relations entre les différents acteurs autour du quartier de gare des Agnettes. Les deux communes, Asnières-sur-Seine et Gennevilliers, ont en plus de caractéristiques différenciées, des stratégies foncières bien distinctes. Gennevilliers fait appel à la Semag 92, une Sem qui est l'aménageur privilégié de la commune pour l'ensemble de ses ZAC. Étroitement liée à la sphère politique de la commune, celle-ci impulse un urbanisme basé sur des procédures réglementaires et contrôlées par la puissance publique. Le but de la commune derrière cela est de faire respecter les objectifs qu'elle a déterminés pour chacun des périmètres d'actions et ainsi d'encadrer le développement des projets privés. La Société d'économie mixte des Yvelines et des Hauts-de-Seine née du rapprochement de quatre Sem des deux départements (Sem 92 – Sarry 78 – Yvelines Aménagement – Semercli), Citallios est un groupement réalisé dans l'optique d'exister face à un gros aménageur : Grand Paris aménagement. Il s'occupe de la concession d'aménagement confiée par la ville d'Asnières-sur-Seine depuis 2012 pour la ZAC quartier de Seine-Ouest et des Hauts-d'Asnières. Ce quartier a fait l'objet d'une convention signée en mars 2008 avec l'Agence nationale de renouvellement urbain. L'objectif de cette opération majeure de rénovation urbaine est de redynamiser ce quartier, en le connectant à un nouvel ensemble urbain attractif autour du pôle multimodal des Courtilles situé notamment sur la ligne 13 du métro. Le quartier s'intègre pleinement dans la ville avec une nouvelle identité et une structure urbaine lisible. Gennevilliers est donc davantage centré sur un aménagement local relativement déconnecté du Grand Paris Express porté par une SEM locale tandis qu'Asnières-sur-Seine se projette davantage à l'échelle métropolitaine en s'appuyant notamment sur Grand Paris Aménagement.

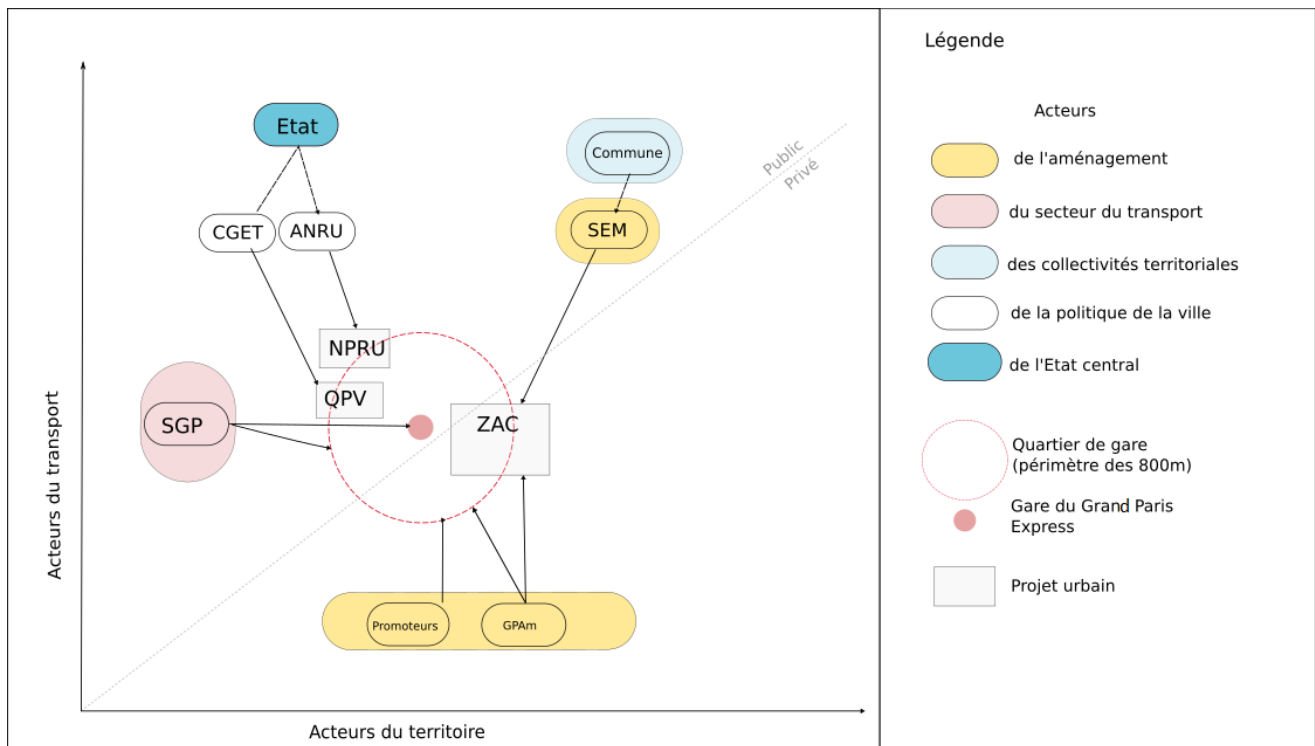


Figure 23 – Jeux d'acteurs dans le quartier de gare des Agnettes

Le dernier schéma illustre les relations entre les différents acteurs autour du quartier de gare d'Aulnay-sous-Bois. L'actuel maire de la commune, Bruno Beschizza, est le président de l'établissement public territorial Paris Terre d'envol qui est un ensemble intercommunal de huit communes (Tremblay-en-France, Villepinte, Sevran, Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Drancy et Dugny) créé en 2015. Par cette double position, le maire est en capacité d'étendre sa vision territoriale et donc de ne pas se limiter au territoire de sa commune. Les enjeux métropolitains du futur quartier de la gare entraînent l'intégration d'acteurs bien spécifiques, à savoir des acteurs de l'aménagement des métropoles. Outre la commune, le quartier voit intervenir l'État au travers de l'Etablissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF) ainsi que l'Etablissement public territorial Terres d'envol (EPT Terres d'envol), dont le président est le maire d'Aulnay-sous-Bois. L'ensemble des acteurs de la métropole se retrouve donc dans ce quartier de gare, et à différents stades du projet. En agissant tant sur l'aménagement que sur la régulation, les acteurs en présence s'assurent une vision générale sur l'ensemble du projet de quartier de gare. Comme évoqué précédemment, 105 hectares sur les 180 de l'ancien site PSA ont été cédés à l'établissement public foncier d'Île-de-France lors de la signature officielle le 30 novembre 2017. L'EPFIF étant un opérateur foncier public, ces terrains reviennent alors à l'État à partir de cette date. De plus, une convention signée en juillet 2017 entre Grand Paris Aménagement et les pouvoirs locaux va permettre la création d'une Semaop associant ces deux acteurs, c'est-à-dire la commune et l'État, ainsi que des investisseurs privés. Ces deux dispositifs traduisent un investissement très fort de l'État dans le projet de réaménagement du site de PSA. Les détails communiqués à ce jour sur la future

Semaop indiquent que l'État et la commune ne seront détenteurs que de 17 % chacun du capital total de la société. La commune ne disposera donc pas d'une majorité décisionnelle d'elle-même. Les parts d'investissement de la commune et de l'État étant égales, on peut imaginer que les investisseurs privés joueront un rôle majeur dans les décisions, en s'orientant, si conflit il y a, vers l'un ou l'autre des acteurs. Au travers de l'EPFIF et de sa position dans la Semaop, l'État se positionne donc comme l'acteur principal de l'aménagement du territoire. Il réinvestit les compétences d'aménagement qui reviennent à l'origine à la commune. Cela s'étend à une échelle plus large étant donné que, par le biais de la SGP, l'État s'approprie également le réaménagement de tout le quartier de gare. Dans son discours à l'occasion de la cession des terrains, le maire se positionne très positivement vis-à-vis du partenariat autour de PSA.

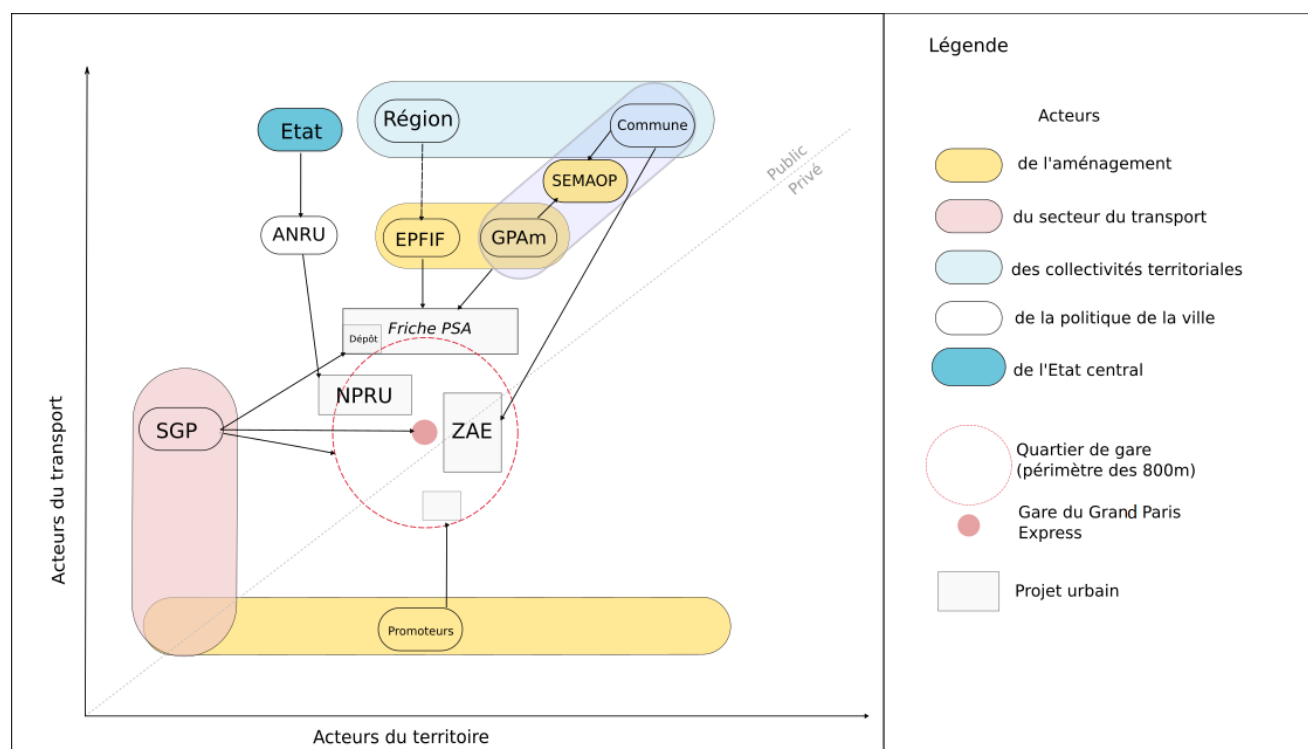


Figure 24 – Jeux d'acteurs dans le quartier de gare d'Aulnay-sous-Bois

Nous avons démontré que la vitalité et l'intensité d'une diversité de projets étaient déterminantes pour le développement urbain, et que l'arrivée de la gare constituerait davantage un effet additionnel qu'il n'était le moteur de cette dynamique. Autrement dit que l'anticipation et l'intégration de la gare dans la dynamique des projets urbains étaient liées à des acteurs volontaristes. La rencontre de ces différents acteurs, la négociation ou le compromis ont permis de faire émerger une dynamique de projet. Il nous semble que plusieurs éléments essentiels sont ici à retenir. Le développement urbain dans les quartiers de gare dépend de la mobilisation des acteurs privés et publics, d'une dynamique de projet préexistante ou d'une accumulation de projets urbains qui stimulent la projection et l'intégration de la gare du Grand Paris Express

dans le territoire. Par ailleurs, cette accumulation de projet est efficace quand les acteurs sont multiples et diversifiés, c'est-à-dire une association des acteurs locaux (communes, EPT) et d'autres échelons (région, département, État). L'intégration des acteurs du transport dans le projet est variable et dépend largement des négociations et de la place que les acteurs locaux leur accordent. Les acteurs publics sont nécessaires pour mettre en œuvre le contexte, la gouvernance, les dynamiques de projets, sans que l'on puisse présupposer des retombées positives ou négatives. Enfin, les cas de Nanterre-la-Folie et d'Aulnay-sous-Bois montrent également que la mise en place d'une gouvernance urbaine est complexe, qu'elle peut être tâtonnante, tout au long du processus depuis la mise en place d'un projet jusqu'à sa réalisation.

3. NOUVELLES CENTRALITES : RENOUVELER OU MAINTENIR LES POPULATIONS ET LES ACTIVITES

Nous avons montré que le développement urbain dans les quartiers de gare est lié à l'existence d'une dynamique de projet et au jeu d'acteurs en présence, soit à la capacité d'organisation et de projection de ces acteurs. Après avoir qualifié les dynamiques de projet, il s'agit maintenant d'examiner les ambitions politiques et les stratégies mises en œuvre pour le développement de ces quartiers de gare.

Par les choix de programmation et de planification, les acteurs publics révèlent des stratégies de développement différenciées concernant leur territoire. Deux types de stratégies se dégagent des 10 quartiers de gare analysés. La première stratégie traduit une volonté de transformer le territoire et d'attirer de nouvelles populations et de nouvelles activités en favorisant une montée en gamme qui participe de changements dans la composition socio-économique du territoire. La seconde stratégie traduit une volonté d'améliorer le cadre de vie des populations résidentes. Ces deux stratégies ne s'opposent pas et ne sont pas exclusives. Toutes les stratégies convergent dans une volonté de transformer le territoire et les objectifs généraux (amélioration de l'accessibilité, du cadre de vie, de l'offre de logement et de l'emploi) se recoupent. Cependant au regard de la planification et de la programmation à l'œuvre aujourd'hui, elles ne s'expriment pas de la même manière, ni ne visent les mêmes finalités.

3.1. DES STRATEGIES AU SERVICE D'UNE MONTEE EN GAMME DU TERRITOIRE

Les quartiers d'Aulnay-sous-Bois, de Nanterre-la-Folie, de Bagneux et d'Arcueil-Cachan sont davantage marqués par des objectifs de montée en gamme et de diversification que les autres. Les stratégies définies par les acteurs publics et plus ou moins mises en œuvre selon les quartiers de gare

ont pour but de faire évoluer le territoire, à travers la montée en gamme des activités économiques et la diversification de la population.

3.1.1. RENOUELEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS

Le développement des logements apparaît comme une composante essentielle de la stratégie des différents acteurs pour les quartiers de gare. Le développement de l'offre de logement de qualité en particulier est un moyen pour s'assurer l'arrivée de populations actives, jeunes et de cadres moyens et supérieurs. Les dispositifs d'accession à la propriété sont davantage destinés à ces classes. L'objectif des acteurs publics est d'encourager l'arrivée de nouvelles populations, plus aisées, sur leur territoire. Cette résidentialisation contribue à la mutation du territoire et peut se traduire par une montée en gamme et une diversification de l'offre de logement. Les 10 quartiers de gare que nous avons étudiés correspondent aujourd'hui à des territoires plutôt populaires, mais à divers degrés. Certains sont davantage marqués par le chômage par exemple.

À **Nanterre-la-Folie**, le PADD du PLU fixe comme objectif de valoriser le renouvellement urbain et de mettre en place des orientations visant à créer un caractère plus résidentiel au sein des Groues. Dans ce secteur, l'effort est porté sur les constructions neuves dans les projets de renouvellement urbain. Même si le PADD ne fait pas expressément mention du secteur des Groues, la dynamique est désormais quantitativement observable sur le quartier de la gare de Nanterre-la-Folie au travers des analyses de l'APUR. L'objectif est d'attirer 12 000 nouveaux habitants et autant de nouveaux emplois, ce qui va transformer le quartier puisqu'il va passer d'une fréquentation majoritairement composée d'employés à une fréquentation mixte d'employés et d'habitants. Le développement de la fonction résidentielle va également permettre une augmentation globale de la fréquentation du quartier au quotidien et créer de nouvelles opportunités de développement commercial. D'autre part, dans cette ville populaire, la double volonté politique affichée est de faire des Groues « un quartier mixte, vivant, multiple et cosmopolite » et de rapprocher l'offre de logements de l'offre d'emplois. Le plan-guide de la ZAC des Groues prévoit ainsi un taux de 30 % de logements sociaux, 20 % de logements intermédiaires dont une partie en accession à la propriété et 50 % en accession privée dont une partie à prix « maîtrisé ». Aussi, afin de favoriser la mixité sociale, une diversité dans la taille des logements et dans les formes d'habitats a pour but de faciliter les parcours résidentiels et de répondre aux besoins des futurs habitants, qu'ils soient des jeunes ménages, des actifs métropolitains ou des familles. Afin de répondre à une diversité de profils, différentes identités seront également visibles au sein du quartier avec un secteur gare, très accessible et proposant des immeubles collectifs qui s'adresseront plutôt à une population jeune et active ; le secteur Jenny, végétalisé, avec une faible densité;

le cœur des Groues, secteur actif proposant des biens spécifiques comme des résidences pour jeunes actifs ou des ateliers/lofts ; le secteur Oasis, qui concentrera de nombreuses aménités (écoles, aire de jeux, commerces, services) et s'adressera plutôt à des familles (annexe 8 – atelier Nanterre-la-Folie). La description de ces projets semble néanmoins privilégier des populations jeunes et actives, relativement aisés. Le cas de Nanterre-la-Folie illustre bien une ambition politique de montée en gamme et de diversification de ses résidents en tentant d'attirer plutôt les populations aisées sur son territoire.

À **Aulnay-sous-Bois**, l'objectif affiché de la commune est de développer un écoquartier sur l'ancienne friche de PSA, à la limite du périmètre des 800 m du quartier de gare. Au centre de ce nouveau quartier est prévu « un campus des métiers », destiné à former aux emplois présents sur le territoire (logistique, transport, aéroportuaire, etc.). Les désaccords entre les différents acteurs n'ont pas permis de définir un projet clair à l'heure actuelle. Le nombre de logement attendu pourrait varier entre 3 000 et 6 000. Le PLU a été révisé en 2015 notamment pour classer la friche d'Aulnay en zone « secteur de projet » qui se substitue à la « zone économique », ce qui permet notamment l'introduction de nouvelles fonctions urbaines comme l'habitat, les commerces, ou des lieux d'enseignement. Cette décision marque la volonté des acteurs publics locaux de transformer le territoire d'Aulnay en amorçant une politique de résidentialisation. Le changement de zonage permet de changer la destination fonctionnelle du site et favoriser sa mutation. Comme dans le cas de Nanterre-la-Folie, le développement du logement dans ce quartier a également pour objectif d'attirer de nouvelles populations. Dans ce quartier très peu résidentiel actuellement, les catégories socioprofessionnelles surreprésentées sont les employés et les ouvriers. Les objectifs « d'hybridation » ou de mixité sociale de la commune se traduisent donc par la volonté d'attirer de préférence des cadres supérieurs (annexe 1 – atelier Aulnay-Sous-Bois 1). L'objectif de mixité sociale sert une possible trajectoire d'embourgeoisement dans cette commune populaire. Le quartier de gare ou la friche PSA servent de levier pour créer une nouvelle offre de logements à destination d'une population qui n'est pas caractéristique de la commune. En ce sens, les pouvoirs publics ont pour objectifs la mutation du territoire et son inscription dans une trajectoire nouvelle par la montée en gamme de l'offre commerciale et l'attraction de populations plus aisées.

L'objectif des acteurs publics dans les quartiers de gare d'Aulnay-sous-Bois, de Nanterre-la-Folie, de Bagneux et d'Arcueil-Cachan est de favoriser, avec une intensité variable selon les quartiers, l'arrivée de nouvelles populations qui contrastent avec celles déjà présentes sur le territoire, plutôt populaires. Ces acteurs orientent la planification et la programmation vers une nouvelle offre de logement pour renforcer la résidentialisation de ces quartiers. Si la question des logements des classes populaires, notamment à travers le logement social, n'est pas évacuée de ces quartiers de gare, ils ne constituent

pas la priorité. Le renouvellement de l'offre de logement dans ces quartiers, en privilégiant des mécanismes comme l'accession à la propriété, montre une certaine volonté de faire entrer le territoire dans une nouvelle trajectoire par l'attraction de populations nouvelles qui participeront à sa mutation. La montée en gamme de l'offre de logement apparaît comme un des rouages de la stratégie de ces acteurs publics pour impulser un renouvellement urbain en prenant appui sur le quartier de gare.

3.1.2. TERTIARISATION DE L'EMPLOI

À travers la planification et la programmation urbaine, plusieurs quartiers de gare mettent en place une stratégie pour attirer des emplois. Ces stratégies reposent souvent sur la construction de bureaux, ce qui correspond à une volonté de tertiariser l'emploi, et de façon indirecte à créer un cadre renouvelé pour assurer l'intégration de ces emplois dans le territoire. Ces projets concernent le plus souvent des emplois, des populations ou plus des activités de nature différente que ceux déjà présents sur le territoire, ce qui les inscrit dans une logique de mutation, dans une nouvelle trajectoire. La tertiarisation de l'économie implique l'arrivée de nouvelles activités pour compenser l'affaiblissement de l'industrie et infléchir son positionnement sur des activités à faible valeur ajoutée (industrie et logistique). Cette volonté de montée en gamme des activités productives implique le passage d'une majorité d'activités faible valeur ajoutée, mobilisant des emplois peu qualifiés, à une majorité d'activités à plus forte valeur ajoutée qui mobilisent une main-d'œuvre plus qualifiée.

Les communes d'**Arcueil et de Cachan** ont longtemps été marquées par une forte résidentialisation. Aujourd'hui, en prenant appui sur le nouveau quartier de gare du Grand Paris Express, elles assument une stratégie de développement et de tertiarisation de l'emploi en cherchant à attirer de nouvelles entreprises par la construction de bureaux. Le Contrat de développement territorial (CDT), signé par les sept communes du Val-de-Bièvre, dont Arcueil, Cachan et Bagneux, présente le schéma de référence en la matière. Le CDT vise notamment à organiser la production de logement et de bureaux autour de lieux stratégiques dont font partie les six gares du Grand Paris Express qui viendront s'implanter sur le territoire délimité par ce document. Cachan enregistre l'un des plus forts taux de construction de logements de la communauté d'agglomération entre 2000 et 2008. Historiquement, le département du Val-de-Marne ne dispose pas d'un parc de bureaux important. Cachan a peu produit de surfaces tertiaires entre 1980 et 2004, tandis que le Val-de-Marne a opéré un rattrapage avec des dynamiques de construction soutenues : +17,8 % sur 2005-2009, contre +14,9 % sur 2000-2004.

À partir de 2005, Cachan accompagne cette politique de résidentialisation par une politique de tertiairisation de la commune. Elle se traduit par l'augmentation de la construction d'immobilier de bureau, avec la construction de 30 000 m² de surface tertiaire. La volonté de la commune de Cachan est de créer 50 000 m² de bureaux dans le pôle gare pour 10 000 m² de commerces sur une surface totale de 78 500 m² à aménager. Des logements sont également prévus sur une surface de 18 500 m², mais ceux-ci ne comportent pas de logements sociaux. Cachan se situe dans une optique de requalification de son territoire et souhaite y développer l'emploi tertiaire. En comparaison, la Zac Desmoulins aménagée en 2011 a un profil beaucoup plus « résidentiel » : 117 300 m² de logements, 4 300 m² de commerces et 8 500 m² de bureaux.

Le quartier de gare de **Nanterre-la-Folie** se caractérise par une forte part d'employés dans les fonctions supports en lien avec la proximité géographique des fonctions métropolitaines situées dans le quartier de La Défense (annexe 8 – atelier Nanterre-la-Folie). Fonctions supports et fonctions métropolitaines se trouvent généralement séparées dans une logique d'externalisation et d'optimisation des coûts. Quelques exemples nous permettent d'illustrer cette différenciation. L'entreprise Isor de nettoyage industriel (fonction support) implantée aux Groues est prestataire pour la tour Areva, multinationale française dans le secteur du nucléaire (fonction métropolitaine) implantée à La Défense. Les liens économiques entre les Groues et le quartier d'affaire sont portés essentiellement par des activités supports tournées vers le quartier de La Défense. Ces liens s'expliquent par la proximité entre les deux quartiers et par la délocalisation passée d'entreprises de La Défense aux Groues. Les activités supports constituent ainsi une réserve technique et de main d'œuvre qualifiée indispensable aux entreprises métropolitaines de La Défense. Certaines activités supports proposent des services de gardiennage, de nettoyage et de sécurité. Autres exemples, les sociétés Versant et Eurecla toutes deux implantées aux Groues effectuent principalement du nettoyage de bâtiments. Elles sont spécialisées dans l'entretien de façades vitrées que nous retrouvons notamment sur les tours de La Défense. Ces différents services incarnent la fonction support nécessaire aux fonctionnements des entreprises de La Défense. Pour de nombreuses entreprises des Groues, la proximité de La Défense est un facteur décisif de localisation et représente un formidable gisement en leur permettant d'avoir leurs clients « à portée de main ». Les entreprises des Groues présentent ainsi un lien étroit avec La Défense, mais n'en sont pas pour autant toujours dépendantes. Constituées d'une majorité d'entreprises tertiaires et de fonctions supports, les activités présentes appartiennent à divers domaines de l'ingénierie et de l'industrie avec une dominante de la filière automobile. Celle-ci n'est cependant pas une spécialité des Groues puisqu'elle est très présente d'une manière générale dans la partie ouest de Paris. Les Groues occupent en revanche une place importante dans le maillage économique de ce secteur d'activité, accueillant pas moins de sept concessionnaires automobiles et huit sociétés exerçant une activité en lien direct.

Le cas de Nanterre-la-Folie montre bien l'actuelle complémentarité fonctionnelle entre le quartier des Groues et celui de La Défense (annexe 8 – atelier Nanterre-la-Folie). La stratégie de la commune est de renforcer cette complémentarité tout en pourvoyant une nouvelle offre. Avec le désenclavement du secteur qui sera opéré par la mise en service de nouveaux transports en commun (arrivée de la nouvelle ligne du RER à horizon 2022 puis de la ligne 15 du Grand Paris Express) et les travaux de résorption des coupures urbaines liées au projet de gare, ces dynamiques se retrouveront considérablement renforcées. Le projet autour des Groues prévoit l'aménagement des abords de la future gare et la création de ponts routiers, de passerelles et de passages sous voies ferroviaires facilitant la circulation. Le projet urbain de réaménagement de la Zac des Groues prévoit la livraison de 5 000 nouveaux logements d'ici à 2030, et l'aménagement de quelque 200 000 m² de bureaux. Bien que le projet porte une attention particulière à la préservation d'une partie des activités existantes, qui sont liées par exemple au secteur industriel de l'automobile (conception, design et non production), il cherche à attirer de nouveaux emplois tertiaires. La proximité à La Défense lui donnant un argument de poids, ces nouveaux emplois s'inscriront dans une nouvelle forme de complémentarité avec ce quartier. La programmation de l'EPADESA pour les Groues prévoit l'implantation de modèles d'entrepreneuriat innovants tels que les *fab lab* ou les start-up, et on peut ainsi imaginer à terme une montée en gamme avec le développement d'activités à haute valeur ajoutée. Cette montée en gamme concerne aussi bien l'implantation de nouvelles activités que l'adaptation de l'offre commerciale à cette logique de montée en gamme. Cette transformation va nécessairement affecter les relations qu'entretiennent les Groues avec La Défense aujourd'hui.

Aulnay-sous-Bois est également marquée par un héritage industriel important, notamment automobile. Nous avons déjà souligné, par ailleurs, la faible projection de la commune autour de l'arrivée de cette future gare du Grand Paris Express. Tandis que les efforts des différents acteurs publics et privés se concentrent majoritairement sur la friche PSA qui représente un gisement foncier très important, la commune ne semble pas avoir anticipé l'arrivée de la gare à travers des projets urbains concrets au-delà la simple formulation politique d'objectifs et de potentiels. La part d'employés et d'ouvriers dans le quartier de gare d'Aulnay-sous-Bois est très importante et supérieure à la moyenne francilienne (annexe 4 – atelier Aulnay-sous-Bois n° 1). Le quartier de gare est principalement occupé par des activités logistiques et industrielles regroupées en zone d'aménagement économique (ZAE des Mardelles, de la Fosse à la Barbière et de la Garenne). Comme nous l'avons déjà indiqué, ces zones sont délabrées, anciennes, mal entretenues. Nous avons constaté une vacance importante et la vétusté des bâtiments présents sur ces zones. Ces zones d'activité n'ont fait l'objet d'aucun projet, programmation et ne rentrent pas dans les objectifs définis par les pouvoirs publics locaux. La ville, en dépit d'une volonté « d'hybridation » des activités, n'a rien développé pour soutenir le développement des activités logistiques et industrielles sur ce secteur.

L'absence d'intérêt de ces acteurs nous incite à penser une forme de laisser faire qui conduira *in fine*, à la délocalisation de ces activités. En ne conduisant aucune politique rendant attractifs ces territoires pour ces activités, alors même que le foncier et les infrastructures sont potentiellement disponibles, les pouvoirs publics cherchent à amorcer une transition. En filigrane, ce délaissement prépare lentement à la mutation de ce territoire industrialo-logistique, pour laisser la place à d'autres activités tertiaires plus rentables de leur point de vue. Ces démarches appuient l'idée que la revalorisation du noyau dur des zones économique ne constitue aujourd'hui pas la priorité pour la commune. Les enjeux se situent à une autre échelle, qui va au-delà de la mixité fonctionnelle. Ainsi de nombreux sujets tels que l'habitat, l'enseignement ou l'économie sont davantage mis en avant au travers du projet PSA, plutôt que sur le territoire du quartier de gare. Les projets aujourd'hui à l'étude pour la friche de PSA accordent une importance certaine au développement des bureaux. L'absence de décision politique concernant le maintien de la logistique et de l'industrie dans un territoire vulnérable à la pression foncière renforce les dynamiques de desserrement à l'œuvre dans ces secteurs et posent la question de la définition de la mixité fonctionnelle.

À **Bagneux**, le quartier nord devrait connaître une mutation plus fonctionnelle que résidentielle. Le renouvellement de la population du quartier ne constitue pas la priorité de la mairie qui souhaite privilégier l'accès à la propriété des revenus les plus modestes, et le retour des populations dans le quartier après les travaux. L'arrivée de ménages jeunes est néanmoins attendue, du fait de la proximité du quartier avec Paris et du prix de l'immobilier moins élevé qu'aux alentours. Les acteurs publics misent davantage sur une arrivée d'entreprises et de nouvelles activités tertiaires qui participeront à faire muter le tissu économique de la ville. La question se pose cependant de l'impact de ces nouvelles activités sur leur environnement. Le développement d'une offre de services à proximité de ces emplois pourrait engendrer une montée en gamme généralisée des activités économiques.

Si la stratégie de la commune est moins évidente à Aulnay qu'à Nanterre et Arcueil-Cachan, le résultat recherché est le même, à savoir une diversification et une montée en gamme des emplois, mettant un terme à la phase de désindustrialisation de ces espaces. Les conséquences potentielles, soulevées dans les différents travaux de prospective (annexes 8, 4, 15), sont que les emplois supports ou les emplois industriels et logistiques, en l'absence d'une politique dédiée visant à les soutenir, se trouvent progressivement évincés de ces territoires. Les nouvelles activités plus rentables, attirées par l'accessibilité nouvelle et les aménagements des politiques publiques, pourraient faire augmenter les prix du foncier, de telle sorte que les anciennes activités ne puissent plus s'y maintenir. Ce faisant, la mixité fonctionnelle souhaitée par les pouvoirs publics risque de n'être que transitoire.

3.1.3. NOUVELLE OFFRE COMMERCIALE

Les lieux du transport deviennent les réceptacles privilégiés du développement commercial (voir partie 1). La création d'une nouvelle offre de logement, d'emplois et de mobilité avec les quartiers de gare apparaît comme un potentiel important pour le développement commercial. Symétriquement, la présence d'une offre commerciale peut nourrir l'appétence des entreprises et des populations pour un territoire. La valorisation commerciale apparaît comme un levier de développement urbain pouvant favoriser la montée en gamme et la diversification des activités liées au commerce et de fait à la population. Nos analyses sur les 10 quartiers de gare du Grand Paris Express ont montré que les choix menés par les acteurs publics locaux en matière de commerce participent à une mutation du territoire et à la tertiarisation des emplois. La création d'une nouvelle offre commerciale concourt à la résidentialisation et renforce l'attractivité du territoire pour de nouvelles populations. L'analyse de la nature et de la qualité de cette nouvelle offre commerciale permet de comprendre à qui s'adressent ces commerces et s'ils s'intègrent à l'existant. Nos observations révèlent que ces nouveaux commerces correspondent à une montée en gamme des activités et se destinent plutôt aux nouvelles populations et aux nouveaux travailleurs cadres et employés supérieurs. Le commerce est un vecteur de centralité et de sociabilité qui envoie un signal aux populations. Les commerces de proximité par exemple participent à « faire la ville », dans le sens où ils s'inscrivent dans un référentiel d'interactions sociales au sein d'un quartier et contribuent à générer une centralité sur un territoire. Leur présence permet aux individus de ne pas être obligés de se déplacer vers d'autres territoires pour subvenir à leurs besoins quotidiens.

Le futur quartier de gare d'**Arcueil-Cachan** s'inscrit dans un territoire qui connaît déjà d'importantes dynamiques de développement économique et de tertiarisation. Arcueil a misé dès 2007 sur la création d'un pôle tertiaire avec le centre commercial de la Vache Noire. L'opération est confiée à la Sadev 94 et comprend deux Zac. La Zac de la Vache Noire associe un centre commercial, des bureaux (62 000 m² sur la Zac Portes d'Arcueil) et des logements. Ce pôle tertiaire multifonctionnel attire les ménages qui s'y installent et y consomment. La Vache Noire permet une entrée sur le territoire par la RD 920, en cours de requalification, et dessert la commune de Cachan. Cachan cherche à saisir l'opportunité et se donne les moyens de capter cette dynamique en développant une offre tertiaire sur la RD 920 et sur le secteur gare. Le projet de gare vient ainsi renforcer le processus de tertiarisation porté par les élus. Cachan se positionne ainsi dans une dynamique de développement économique qui étend le bassin d'emploi, et saisit ainsi l'opportunité de capter des flux métropolitains d'actifs.

Une programmation en lien avec la tertiairisation aurait une faible influence sur les centralités commerciales situées dans des zones résidentielles car elles ont pour clients leurs habitants et ne vont pas chercher à capter les salariés des bureaux plus éloignés. Mais elle compléterait l'offre de la D920 pour répondre aux besoins des nouveaux usagers (cadres, personnels de bureau). Concernant l'offre de restauration, la ville a exprimé la volonté de limiter le nombre de fast-foods autour de la gare où vont s'implanter 50 000 m² de bureaux : elle vise une offre en restauration avec un niveau de prestation supérieure, attractive pour les cadres. La Vache Noire serait la seule à pouvoir y faire concurrence car elle propose une offre similaire. Toutefois, sa distance à la gare et la demande grandissante liée à l'augmentation du tertiaire et des actifs font du quartier de gare une offre complémentaire plus que concurrente (annexe 9 – atelier Arcueil-Cachan).

À **Nanterre-la-Folie**, le gradient d'urbanité très faible des Groues s'explique aussi par son manque d'offre commerciale de proximité. Au vu du nombre de travailleurs sur le territoire des Groues (plus de 6 000 emplois), il serait pourtant légitime de voir une offre de restauration du midi ou des petites épiceries, pourtant absentes à ce jour. En effet, aujourd'hui, l'offre en restauration se limite à quatre établissements. Par exemple, *Le Jazz Club La Défense*, situé au centre des Groues, organise des soirées cocktails et des dîners à destination des travailleurs du quartier de La Défense. La présence de restaurants rapides, le long de l'avenue Arago, constitue une offre qui semble plutôt destinée aux usagers qui traversent le quartier : avec un grand parking et un système de *drive*, il n'est pas destiné aux habitants et aux usagers réguliers du quartier. Les Groues ne disposent pas d'un espace public structurant, vecteur de centralité. Ses commerces s'appuient sur une large aire de rayonnement et s'adressent plutôt à une clientèle populaire. Cette absence de centralité est à mettre en lien avec l'offre commerciale de proximité quasi inexistante. Aujourd'hui, le discours vise à favoriser le maintien et l'évolution des activités existantes et à permettre l'accueil de nouvelles entreprises au sein des Groues, davantage tournées vers La Défense. Le projet de l'ÉPADESA prévoit la transformation du boulevard de La Défense en boulevard urbain et la mise en place de nouveaux franchissements des voies afin de créer des continuités urbaines entre le pôle gare, le quartier des Groues et Les Terrasses. C'est notamment cet axe routier transformé en boulevard urbain qui sera moteur de la mutation de la zone. Le secteur des Groues est aujourd'hui dépendant de l'accessibilité par l'automobile, comme en témoigne le développement de l'offre commerciale le long de la départementale. La transformation en un boulevard urbain et le soutien à d'autres formes de mobilité vont influencer sur le développement d'une autre offre commerciale, à la portée géographique plus limitée et tournée vers le quartier de La Défense. Par le réaménagement de cet espace urbain, les pouvoirs publics entendent redessiner l'offre commerciale en incitant à une montée en gamme. Cette revitalisation commerciale accompagne la stratégie de résidentialisation et d'attractivité de nouveaux emplois en créant une nouvelle centralité avec la présence de nouveaux services.

Ces exemples montrent les stratégies mises en œuvre par les pouvoirs publics locaux à travers la planification et la programmation des quartiers de gare. En s'appuyant sur la rénovation, la transformation urbaine consécutive à l'arrivée de la gare, ces acteurs poussent à la création d'une nouvelle offre commerciale qui répondrait aux besoins d'une nouvelle population ou de nouveaux travailleurs liés à la construction de bureaux. La mutation de l'offre commerciale conforte la tertiarisation en cours dans ces quartiers de gare et révèle des stratégies politiques qui visent à faire muter le territoire en anticipant les demandes d'une population future. Les populations et emplois résidents actuels, plutôt populaires ne sont pas nécessairement les cibles de ce renouvellement de l'offre commerciale. Ce défaut d'intégration des populations résidentes aux objectifs de développement commercial et *a fortiori* de développement urbain interroge sur les conséquences de cette diversification. Si aucune politique ne prend en compte à la fois le maintien de l'existant et le développement de la nouvelle offre, on peut penser que cet état de diversité et de colocalisation des offres commerciales ne soit que temporaire et que l'un ne laisse sa place à l'autre.

Au regard de nos analyses sur les 10 quartiers de gare, les quartiers d'Aulnay-sous-Bois, de Nanterre-la-Folie, de Bagneux et d'Arcueil-Cachan sont donc caractérisés par des stratégies de développement visant la mutation du territoire à travers la montée en gamme et la diversification des activités économiques et des populations. Le développement urbain et les stratégies mises en œuvre donnent la priorité à l'attraction de nouvelles populations et de nouveaux emplois. L'intégration de cette nouvelle offre avec l'existant constitue un défi pour ces communes. Cette forme de développement urbain peut contrevenir à long terme aux objectifs généraux de mixité sociale et fonctionnelle si la mutation du territoire prenait le chemin de la gentrification. On assisterait à la disparition progressive des populations modestes et des activités peu qualifiées correspondant au tissu urbain existant aujourd'hui, au profit d'activités nouvelles répondant aux exigences d'une nouvelle demande. La volonté des acteurs publics des quartiers de gare d'Aulnay-sous-Bois, de Nanterre-la-Folie, de Bagneux et d'Arcueil-Cachan, traduit la volonté d'inscrire leur territoire dans une nouvelle trajectoire et leur assure une meilleure intégration à la métropole.

3.2. DES STRATEGIES AU SERVICE DE L'AMELIORATION DU CADRE DE VIE

Considérant nos analyses, les quartiers de La Courneuve, Clichy-Montfermeil, Les Agnettes, Drancy-Bobigny, Sevran et Rosny-sous-Bois semblent davantage caractérisés par des objectifs d'amélioration du cadre de vie que de montée en gamme. Les stratégies définies par les acteurs publics et plus ou moins mises en œuvre selon les quartiers de gare ont pour but d'améliorer les conditions de vie existantes et axent davantage leur programmation et leur planification en direction des populations résidentes aujourd'hui. Si ces acteurs locaux n'excluent évidemment pas l'arrivée de nouvelles

activités et de nouvelles populations, ils n'en font pas une priorité et organisent l'arrivée de la gare et l'aménagement du quartier pour répondre aux demandes et besoins de la population déjà présente plutôt qu'en anticipant l'arrivée de nouvelles activités ou résidents. Ainsi dans ces quartiers de gare, on observe d'autres stratégies et mécanismes à l'œuvre pour le développement urbain.

3.2.1. LE DEVELOPPEMENT DES ESPACES PUBLICS

Depuis les années 1980, l'espace public est devenu une catégorie d'action à part entière dans les politiques publiques. L'ambition est de couper avec les approches sectorielles et fonctionnalistes de l'espace qui dominaient, en promouvant des approches transversales du domaine public (paysages, cadre de vie, partage des usages, réinsertion de la place des piétons en ville). Le développement urbain, notamment de la centralité urbaine, peut passer par le développement d'espaces publics (annexe 13 – expertise n° 1). Certains quartiers de gare de notre échantillon ont concentré leurs efforts de planification et de programmation sur la question des espaces publics en s'appuyant sur l'arrivée de la gare dans le territoire pour renouveler l'espace tout en améliorant le cadre de vie.

Le quartier de gare de **Clichy-Montfermeil** est envisagé de manière à réaliser un ensemble d'objectifs socioéconomiques. Ils consistent principalement, selon les documents de planification, à optimiser le développement du quartier de gare, améliorer la mixité urbaine, rendre la ville plus attractive en lui offrant une « porte d'entrée » hospitalière, créer un nœud d'intermodalité, et mettre fin à des problèmes d'incivisme, d'insalubrité et de manque de sécurité. Si l'on trouve des points communs avec les autres quartiers de gare comme Nanterre-la-Folie ou Aulnay-sous-Bois sur la question de l'emploi ou du commerce, à Clichy-Montfermeil l'accent est porté sur le cadre de vie. La gare apparaît comme un levier pour régler des problèmes existants et cela passe par une réflexion sur les espaces publics actuels. En prenant par exemple l'actuelle place du marché et le centre commercial Anatole-France qui forment le pôle commercial Anatole-France, on note un certain nombre de dysfonctionnements. Le premier endroit accueille un marché bihebdomadaire (les mercredis et samedis matins). L'espace n'est donc pas pleinement occupé tous les jours. Le second présente quant à lui 28 commerces de proximité en rez-de-chaussée. Autour de la place se trouvent aussi le Centre social intercommunal de la Dhuis (susceptible d'associer les habitants des deux quartiers), des bars, une pharmacie et la seule mosquée de Clichy-sous-Bois (à l'intérieur du centre commercial). Grâce à l'arrivée du tramway et du métro, ce site, déjà lieu de regroupement majeur, deviendra facilement accessible par des personnes venant de l'extérieur. Ce périmètre fait l'objet d'un projet de rénovation urbaine, débuté en 2012 et encore en cours aujourd'hui. Il vise à démolir des cellules commerciales existantes, désormais dégradées, pour les restructurer. Le but est de réduire les problèmes de gestion des déchets, de sécurité, aussi bien que d'améliorer l'image du quartier (annexe 3 – atelier Clichy-Montfermeil).

Près de la station de métro, les 3 281 m² de commerces prévus comprendront des commerces en rez-de-chaussée et la reconstruction du centre commercial Anatole-France. Cette programmation devra être en harmonie avec les commerces déjà existants sur la place Notre-Dame-des-Anges à Montfermeil. La présence de la mosquée dans la partie ouest du centre commercial ralentit les travaux de démolition, car la construction de nouveaux locaux pour ce lieu de culte est retardée pour des raisons financières. En outre, le projet « Ateliers Médicis » n'est pas anodin pour le renouveau du quartier. Celui-ci peut permettre le développement de nouvelles pratiques de nature artistique dans l'espace public, mais aussi amener de nouveaux usagers sur le territoire. En outre, les commerces qui ont aujourd'hui un rôle attractif seront préservés, même si le projet prévoit également la diversification de l'offre, en favorisant les commerces de bouche, avec l'objectif d'augmenter les activités.

Le quartier de gare **Clichy-Montfermeil** est le mieux doté en espaces verts de tous les futurs quartiers de gare de la ligne 16 du Grand Paris Express (le couvert végétal représente 52 % de sa surface), notamment du fait de la forêt et de l'aqueduc de la Dhuis qui emprunte une partie de celle-ci. L'aqueduc constitue la « promenade de la Dhuis », linéaire vert, pédestre et cycliste de 27 km. Néanmoins, ces espaces sont jusqu'à présent peu mis en valeur. De nombreux obstacles (grillages, barrières, parkings, routes ou trottoirs le long de l'orée) empêchent ou découragent l'accès de certains habitants. En plus de nuire à l'attractivité de cet espace, ces éléments ne favorisent pas une bonne circulation de la faune et rompent la continuité floristique. Aujourd'hui, si certains habitants considèrent la forêt comme un lieu propice aux promenades, pique-niques, etc., d'autres la considèrent comme non accueillante, non sécurisante et ne s'y rendent pas. Les acteurs publics locaux ont entamé une réflexion sur la gestion et l'aménagement de cet espace public dans l'optique de l'intégrer au quartier de gare (annexe 3 – atelier Clichy-Montfermeil). Ce cas constitue un autre exemple d'action sur les espaces publics au service de l'intégration de la gare et du quartier dans l'existant. Le quartier de gare de Clichy-Montfermeil fait l'objet d'une réflexion déjà poussée sur la question des espaces publics et accorde une importance particulière à l'intégration de la gare dans le tissu urbain existant afin de préserver des usages et des pratiques, tout en recherchant une amélioration du cadre de vie.

À **La Courneuve**, l'arrivée de la gare est identifiée dans les documents de planification de la ville comme une réelle opportunité de recomposition urbaine et un outil pour le développement territorial local et intercommunal. D'une part, elle permettrait d'établir une connexion avec un vaste réseau de transport, qui suppose l'arrivée de nouveau flux, d'activités et d'échanges. D'autre part, elle constituerait un moyen pour impulser localement une nouvelle « identité urbaine » au secteur en constituant « une nouvelle centralité » dans la commune (PLU, 2018) (annexe 1 et 2 – atelier La Courneuve n° 1 et 2). Par ailleurs, Plaine-Commune est depuis une vingtaine d'années dans une politique de « reconquête » de son territoire défini comme « morcelé par les friches industrielles et les faces stériles des grandes infrastructures qui marquaient ses 48 kilomètres carrés bordant Paris, sans

les desservir » (Projet de territoire Plaine-Commune, 2014). Dans l'ensemble des 69 gares du Grand Paris Express, celle de La Courneuve émerge comme une exception. Les raisons de cette exceptionnalité semblent relever davantage de la portée des enjeux qui pèsent sur ce territoire : de nombreux projets urbains et le site de Marville des Jeux olympiques de 2024. Le comité de pôle, s'il n'apparaît pas comme la cause de cette exceptionnalité, est, néanmoins, un dispositif efficace pour le déploiement de ces ambitions et la construction d'une vision partagée entre les différents acteurs (annexe 13 – expertise n° 1).

Ces différents cas montrent que certains quartiers de gare vont davantage privilégier, sans toutefois exclure toute autre forme de stratégie, une stratégie d'intégration des quartiers de gare dans l'existant en essayant d'apporter des solutions aux problèmes identifiés depuis longtemps et qui dépassent la simple question de la mobilité. Si le désenclavement du territoire ne passe pas un choc d'accessibilité, il peut passer par une meilleure attractivité des espaces publics aux abords des gares, qui peuvent faire du quartier une centralité nouvelle dans l'espace séquano-dyonisien et participer à l'amélioration du cadre de vie pour les résidents. Cette stratégie cherche une autre forme de mutation de son territoire, et destine moins les aménagements des espaces publics à de nouvelles populations qu'aux populations résidentes actuelles. Si cette stratégie a le mérite de prendre en compte la situation actuelle et de tenter d'apporter des solutions aux problèmes existants, en prenant appui sur l'ensemble des acteurs mobilisés autour du projet de quartier de gare. On peut se demander si une amélioration du cadre de vie dans les quartiers populaires est suffisante pour faire sortir le quartier de sa précarité.

3.2.2. LE DEVELOPPEMENT D'EQUIPEMENTS AU SERVICE DES USAGES ACTUELS

Les quartiers de gare révélant une stratégie d'intégration plutôt que de mutation s'appuient notamment sur la création d'espaces publics qui serviront dans un premier lieu les populations résidentes puis, dans un second temps, les nouvelles populations. Ils peuvent également s'appuyer sur le développement d'équipements de loisirs, sportifs, culturels ou liés à l'enseignement qui faciliteront l'intégration du quartier de gare sur le territoire. Les quartiers de gare des Agnettes et de Drancy-Bobigny sont exemplaires de cette approche.

Dans le quartier de gare des **Agnettes**, certains projets traduisent une volonté de développement d'une offre de formation. C'est le cas avec le Talent Makers Lab et son *fab lab* autour des métiers liés à la batellerie, et plus largement au port de Gennevilliers. Il existe aussi le centre d'affaire prévu aux Agnettes, qui est toujours dans une logique de développement économique : à savoir l'apprentissage et l'entrepreneuriat. Le projet lauréat d'« Inventons la Métropole du Grand Paris », le Talent Makers Lab de la Compagnie de Phalsbourg, semble amorcer une nouvelle dynamique au secteur des Courtilles. Ce concept s'articule autour du triptyque formation professionnelle, entrepreneuriat et action commerciale et est tourné vers le partage de moyens techniques, l'incubation et la transmission de compétences. Son fonctionnement s'articule sur un *fab lab*, un centre de formation en lien avec les métiers de la batellerie ainsi qu'un incubateur d'entreprises. Il prévoit en outre d'accueillir une salle de spectacles, des ateliers de *street art* et des studios d'enregistrement. Non loin du projet de la Compagnie de Phalsbourg est prévue la programmation d'un centre d'affaire au sein des Agnettes, lauréat de l'appel à projets du centre d'affaire dans les quartiers lancé par la Caisse des Dépôts en 2014. L'étude réalisée en 2016 par Argoe et Siloe a conclu le développement d'un centre d'affaire se répartissant en cinq pôles complémentaires ; l'espace création d'entreprises hors économie sociale et solidaire ; le pôle économie sociale et solidaire ; le pôle atelier ; le pôle bureaux et le pôle offre alternative. C'est au total 2 474 m² d'offres de locaux pour une diversité d'entreprise avec des lieux de mutualisation et d'échanges interentreprises pour un coût total estimé à 3 972 360 € HT (annexe 6 – atelier Les Agnettes). Cet exemple est représentatif de la politique de la commune concernant la volonté de créer un développement économique intégré à l'existant. Sans nier la présence d'activités industrialo-logistiques, la commune se positionne sur un projet d'équipements pour l'enseignement et la formation dans ces domaines, en plus de l'ouvrir plus largement sur d'autres domaines. On retrouve donc ici une logique d'intégration. Malgré sa position stratégique à proximité de la gare de métro des Agnettes et du centre-ville, le quartier est enclavé. Par exemple, le foncier dédié à l'équipement scolaire et sportif Joliot-Curie correspond à une emprise extrêmement vaste qui constitue une enclave infranchissable dans la trame urbaine. L'inscription de la Zac au cœur d'une dynamique de projets alentour (implantation future d'une station de métro du Grand Paris Express, projet de requalification du centre-ville, achèvement des deux premières tranches de l'écoquartier Chandon-République) démontre l'importance d'ouvrir ce quartier sur la ville et de l'intégrer à ce territoire en pleine mutation. Aussi, il s'agit dans ce projet d'établir des continuités avec les axes structurants et la trame verte déployée à l'échelle de la commune.

Dans le quartier de gare de **Drancy-Bobigny**, la logique est la même, à savoir que le quartier de gare doit permettre l'ouverture des cités sur la ville. La cité Gaston-Roulaud située au sud de la commune de Drancy et à la limite de Bobigny fait également l'objet d'un plan de rénovation urbaine. La cité étant située en entrée d'agglomération et à proximité directe de la future gare fait l'objet d'une rénovation en équipements publics, mixité fonctionnelle et sociale. Son organisation spatiale est déjà davantage pensée pour favoriser la vie en extérieur. Ses aménagements doivent participer à créer un lien avec la gare, une continuité spatiale. On trouve également un *city stade*, des jeux pour enfants mais aussi un groupe scolaire, un gymnase et une MJC. La volonté du projet de l'Anru est d'augmenter le nombre de logements pour garantir une plus grande mixité de la population et leur offrir des aménités suffisantes pour créer un lieu de vie. Le but est aussi d'ouvrir le jardin intérieur de la cité sur la ville et de redessiner les cheminements pour valoriser la mobilité douce. L'implantation d'un équipement départemental en lien direct avec la gare, comprenant un conservatoire de danse et de musique est aussi prévue (annexe 7 – atelier Drancy-Bobigny). Le manque de diversité d'équipements et des usages proposés sur le territoire peut être un facteur d'enclavement et un frein à l'attractivité du territoire. En créant cette offre, les acteurs publics locaux tentent de s'appuyer sur la gare pour ouvrir les quartiers sur la ville, en favorisant notamment la création d'équipements.

Ces différents exemples montrent que les acteurs publics peuvent privilégier une stratégie d'intégration plus que de mutation, sans toutefois exclure l'éventualité d'attirer d'autres populations et activités. Néanmoins, l'accent est porté sur l'intégration de la gare à l'existant et la gare est envisagée comme un outil pour ouvrir les quartiers enclavés sur l'extérieur ; pas seulement en privilégiant un accès au réseau, mais en redessinant les espaces publics, les équipements et l'environnement urbain.

L'analyse des 10 quartiers de gare de notre échantillon a révélé des choix de programmation et de planification différenciés. Ils manifestent l'existence de différentes stratégies d'utilisation de l'arrivée de la gare sur le territoire. Ils reflètent également les attentes et orientations locales et l'interprétation que les acteurs font des effets que ces gares peuvent avoir sur le développement urbain. L'une des stratégies traduit la volonté de transformer le territoire en attirant de nouvelles populations et de nouvelles activités. Ces transformations supposent une montée en gamme et des changements dans la composition socio-économique du territoire. L'autre stratégie traduit davantage une volonté d'améliorer le cadre de vie pour les populations résidentes. Ces deux stratégies incarnent deux interprétations possibles du développement urbain par les acteurs publics. Dans le premier cas, le

développement urbain signifie l'attraction de nouvelles populations et activités économiques permettant la mise en œuvre d'une mixité sociale et fonctionnelle dans des quartiers encore populaires. Dans le second cas, le développement urbain signifie une amélioration du cadre de vie des résidents par la réduction des effets de coupures ou d'enclavement, la production d'espaces publics et d'équipements servant à créer une forme de cohésion territoriale.

Conclusion

L'analyse des 10 quartiers de gare de notre échantillon a révélé des choix de programmation et de planification différenciés. Ils manifestent l'existence de différentes stratégies d'utilisation de l'arrivée de la gare sur le territoire. Ils reflètent également les attentes et orientations locales et l'interprétation que les acteurs font des effets que ces gares peuvent avoir sur le développement urbain. L'une des stratégies traduit la volonté de transformer le territoire en attirant de nouvelles populations et de nouvelles activités. Ces transformations supposent une montée en gamme et des changements dans la composition socio-économique du territoire. L'autre stratégie traduit davantage une volonté d'améliorer le cadre de vie pour les populations résidentes. Ces deux stratégies incarnent deux interprétations possibles du développement urbain par les acteurs publics. Dans le premier cas, le développement urbain signifie l'attraction de nouvelles populations et activités économiques permettant la mise en œuvre d'une mixité sociale et fonctionnelle dans des quartiers encore populaires. Dans le second cas, le développement urbain signifie une amélioration du cadre de vie des résidents par la réduction des effets de coupures ou d'enclavement, la production d'espaces publics et d'équipements servant à créer une forme de cohésion territoriale.

Conclusion finale

Quel que soit le type ou l'échelle d'interaction privilégié, la question de la relation entre gare et territoire manifeste dans son traitement une vision commune de l'objet gare comme instrument potentiel de politique d'aménagement du territoire, et donc support d'effets territoriaux. Comme nœud d'un réseau de transport, elle est vecteur d'accessibilité aux ressources urbaines et porteuse, ce faisant, d'enjeux d'équité territoriale. Comme nœud d'urbanisation, elle est investie d'enjeux de composition urbaine et d'urbanité à l'échelle du morceau de ville qu'elle dessert. Comme pôle d'échange, la gare constitue une interface fonctionnelle entre échelles de mobilité qui imprime l'organisation du territoire. Ces différentes approches de la relation gare-territoire attestent d'une vision de l'infrastructure qui dépasse sa seule dimension transport. Au-delà de la question des mobilités, la gare permettrait d'influer sur les dynamiques urbaines à l'échelle locale et métropolitaine.

Simultanément, si le traitement de la question des relations gare-territoire en signale le potentiel de développement urbain, il ne l'en crédite pas unilatéralement. Tantôt on réfute les effets territoriaux mécaniques dont l'infrastructure serait créditée dans les attentes des acteurs et des aménageurs, tantôt on déplore une conception standardisée de l'aménagement qui prend mal en compte la réalité locale. Les effets sur le territoire sont à la fois complexes à prédire et sensibles à l'action des politiques publiques et aux conditions territoriales préexistantes.

L'étude prospective des quartiers de gare du Grand Paris Express est une nouvelle occasion d'interroger la gare comme outil de développement du territoire tel qu'il est pensé et pratiqué : sa capacité à influencer le développement urbain et la forme qu'on projette à ce développement. Le réseau du Grand Paris Express draine en effet d'importantes ambitions de développement territorial à des échelles à la fois locales et régionales en termes sociaux et économiques, voire écologiques, et de qualité de vie. Les attendus sont considérables et anticipent une profonde transformation des territoires franciliens.

De longue date, les objectifs de la puissance publique pour la région parisienne formulés dans les documents de planification cherchent à « équilibrer » le développement de la métropole et favoriser la « cohésion territoriale » en réduisant les inégalités sociospatiales. De ce point de vue, le réseau et les gares du Grand Paris Express apparaissent comme un nouvel outil d'aménagement qui ne déroge pas à cette ambition. Or la volonté politique d'équilibrage et de cohésion territoriale s'exprime dans une injonction à la mixité sociale et fonctionnelle que ce nouvel outil d'aménagement ne garantit pas plus qu'il ne peut en régler la teneur. Créée pour réaliser le nouveau réseau de métro, la Société du Grand Paris se saisit peu de ses compétences d'aménagement et préfère laisser libre jeu à la mobilisation des

acteurs locaux. Les conditions d'arrivée d'une nouvelle gare sont donc fortement dépendantes de l'action locale, de la stratégie des acteurs et des caractéristiques territoriales préexistantes. Si l'arrivée d'une gare a des effets sur la localisation et l'accessibilité des ressources urbaines, elle pose des questions sur les conséquences de ces transformations. La valorisation des quartiers par l'arrivée d'une gare représente une nouvelle donne pour le développement local, mais peut menacer le maintien des classes populaires et immigrées avec des projets qui valorisent la montée en gamme des activités et le renouvellement du peuplement. Sous-jacente à la question du développement urbain à l'échelle des quartiers de gare est donc la question des recompositions sociales et fonctionnelles urbaines induites.

Du point de vue socio-économique, les 10 quartiers de gare étudiés relèvent de deux types distincts. L'un regroupe des quartiers qui ont connu une désindustrialisation importante, mais ont déjà une dynamique de transition sous l'effet de nouvelles constructions, de programmes immobiliers et de politiques publiques volontaristes (cas d'Arcueil-Cachan, Bagneux, Les Agnettes, Nanterre-la-Folie, et Rosny-Bois-Perrier). L'autre représente des territoires encore très marqués par le chômage, un déficit d'emplois et une population précaire (cas d'Aulnay-sous-Bois, Clichy-Montfermeil, Drancy-Bobigny, La Courneuve et Sevran-Beaumont). Ce sont des territoires populaires qui ont davantage de difficultés à amorcer une transition postindustrielle.

Dans ces territoires des futures gares du Grand Paris Express, la mobilisation des acteurs apparaît différenciée. Les acteurs privés se mobilisent surtout dans les territoires relativement aisés ayant amorcé une transition territoriale. *A contrario*, la mobilisation des acteurs publics s'observe dans tous les territoires, indépendamment des caractéristiques socio-économiques locales. En revanche, le développement urbain effectif est souvent corrélé à une dynamique de projet préexistante ou concomitante de l'arrivée de la gare et qui l'intègre. La gare génère un effet additionnel aux dynamiques existantes plus qu'elle n'en constitue le moteur. C'est quand les projets de développement sont lancés par les acteurs publics locaux, multiples et diversifiés, associant divers échelons administratifs, et qu'ils intègrent l'arrivée de la gare dans des projets urbains préexistants qu'ils sont les plus efficaces et que les acteurs privés sont incités à développer des projets.

Au-delà des modalités de la mobilisation et de la dynamique locale, c'est par leur stratégie de développement urbain que les acteurs diffèrent. Dans un cas, la stratégie aspire à attirer de nouvelles populations et de nouvelles activités dans la perspective d'une montée en gamme économique et de changements dans la composition sociale du territoire. Dans l'autre, la stratégie manifeste davantage une volonté d'améliorer le cadre de vie des populations actuellement résidentes. Autrement dit, la teneur des transformations territoriales ambitionnées distingue les projets locaux.

Ces mobilisations et stratégies locales confirment la vision commune de la gare comme instrument de politique d'aménagement du territoire et vecteur d'effets territoriaux. Mais leur mise en œuvre atteste

simultanément que les effets de l'arrivée d'une infrastructure ne sont pas unilatéraux : les dynamiques locales semblent aussi peu homogènes que les effets territoriaux risquent d'être mécaniques. Très sensibles aux conditions et à l'action locales, elles visent aussi des stratégies distinctes (bien que non exclusives) qui interrogent le destin des objectifs métropolitains en termes de rattrapage des inégalités sociospatiales.

In fine apparaît l'enjeu de coordination entre les territoires et leur(s) gare(s) afin que les effets de l'ensemble de l'infrastructure du Grand Paris Express soient plus que la somme d'effets de portée locale. Si dans de nombreux territoires, la gare et ses effets, même lorsqu'ils restent latents, commencent à être appropriés, l'ensemble du projet ne l'est pas. Pourtant, cette appropriation est certainement nécessaire à sa cohérence, à un moment où les projets urbains se multiplient sous l'influence des appels à projets urbains innovants (Réinventer Paris 1 et 2, Réinventer la Seine, Inventer la métropole du Grand Paris 1 et 2). Au-delà de la coordination au sein du Grand Paris Express, se pose alors la question de la coordination du Grand Paris Express avec l'ensemble de ces projets à une échelle métropolitaine restant encore largement à définir. Devant de tels enjeux, la planification stratégique et les acteurs devant la mettre en œuvre seront-ils au rendez-vous ?

Références bibliographiques

- ADISSON F. (2013), *Are large-scale regeneration plans favouring the replacement of poor by rich in Paris?*, Territorio, p. 22-31.
- ALBECKER M.-F. (2015), « Banlieues françaises 2005-2015/La banlieue parisienne, périphérie réinvestie ? », *Urbanités chroniques*, octobre.
- APUR (2015), *Observatoires de quartiers de gare du Réseau du Grand Paris Express*, notes de 4/8 pages, n° 95.
- APUR (2016), *Observatoire des quartiers de gare du Réseau du Grand Paris Express, Analyse croisée des gares de la ligne 18*, en ligne.
- APUR (2018), *Synthèse de l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express*, en ligne.
- BACQUE M.-H., FOL S. (2007) « Effets de quartier : enjeux scientifiques et politiques de l'importation d'une controverse », in AUTHIER J.-Y., BACQUE M.-H., GUERIN-PACE F. (dir.), *Le Quartier. Enjeux scientifiques, actions politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte, 2007.
- BARON N. (2016), « L'Incertain tournant serviciel des gares », *Puca*, n° 34, coll. « Quatre Pages ».
- BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P. (2010), *Géographie des transports*, Paris, Armand colin, coll. « U ».
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M. (2009), « Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaire : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims », *Cahiers scientifique du transport*, n° 56, p. 37-61.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S. (2006a), « La LGV-Est européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 2, p. 245-261.
- BAZIN S., BECKERICH C., DELAPLACE M., MASSON S. (2006b), « La Ligne Grande vitesse est-européenne en région Champagne-Ardenne : Un outil au service d'un processus de Métropolisation ? », *Recherche, Transports et Sécurité*, n° 92.
- BAZIN-BENOIT S., DELAPLACE M. (2015), « Mise en service des dessertes TGV et gouvernance dans le domaine du tourisme : le cas de villes françaises », *Revue géographique de l'Est*, vol. 55, n° 3-4.
- BENTAYOU G., CAUHOPE M., HASIAK S., PERRIN E., RICHER C. (2015), *La Densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets*, Paris, La Documentation française.
- BENTAYOU G., CAUHOPE M., HASIAK S., PERRIN E., RICHER C. (2015), *La Densification résidentielle au service du renouvellement urbain : filières, stratégies et outils*, Paris, La Documentation française, p. 147-160.
- BENTAYOU G., CAUHOPE M., RICHER C. (2014), *(Re)composer la ville à partir des gares TER : Points de repères et exemples de projets urbains*, Cerema, fiche n° 6, coll. « Expériences et pratiques », p. 20.
- BERTOLINI L., SPIT T. (1998), *Cities on Rails: The Redevelopment Of Railway Stations And Their Surroundings*, Routledge, 256 p.
- BIEBER A., ORFEUIL J.-M., MASSOT M.-H. (1993), *Questions vives pour la prospective de la mobilité quotidienne*, Inrets, 19, 76 p.

- BLANQUART C., DELAPLACE M. (2009), « Innovations relationnelles, nouvelles offres de service et valorisation des nouvelles infrastructures de transport, Le cas de d'une plateforme multimodale et d'une desserte TGV », *Les Cahiers scientifiques des transports*, n° 56, p. 63-86
- BOURILLON F. (2008), « Les gares dans la ville. Le lieu, l'espace, le bâtiment », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 38, p. 158-163.
- BOUVELOR C. (2013), « Le foncier dans la ville dense », *Constructif*, n° 35.
- BOWIE K., LAMBERT M., POLINO M.-N. (1991), « Les Chemins de fer dans la ville », actes du colloque organisé par l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, musée d'Orsay, 12 avril 1991, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 5-6, automne 1991-printemps 1992.
- CALTHORPE P. (1993), « The Next American Metropolis. Ecology, community and the American Dream », *Princeton Architectural Press*, 175 p.
- CAUBEL, D. (2003), *Outils et méthodes d'évaluation des enjeux/impacts sociaux d'une politique de transports urbains : le concept d'accessibilité*, XXXIX colloque de l'ASRDLF « Concentration et ségrégation, dynamiques et inscriptions territoriales ».
- CEREMA (2012), *Mettre les TER au cœur des stratégies territoriales ? Pourquoi et Comment ?*, Certu, coll. « Stratégies foncières aux abords des gares », fiche n° 1.
- CEREMA (2015), *Articuler urbanisme et transport : les contrats d'axe français à la lumière du Transit Oriented Development (TOD)*.
- CERVERO R. (2007), *Transit-oriented development's ridership bonus: a product of self-selection and public policies*, *Environment and Planning A*, 39, p. 2068-2085.
- CERVERO R., DUNCAN M. (2002a), « Benefits of proximity to rail on housing markets: experiences in Santa Clara County », *Journal of Public Transportation*, 5, p. 1-18.
- CERVERO R., DUNCAN M. (2002b), « Transit's value-added: effects of light and commuter rail services on commercial land values », *Transportation Research Record*, 1805, p. 8-15.
- CERVERO R., DUNCAN M. (2003), « Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San Francisco Bay area », *American Journal of Public Health*, 93, p. 1478-1483.
- CERVERO R., FERRELL C. et MURPHY S. (2002c), *Transit-oriented development and joint development in the United States: a literature review*. Research Results 52, Transit Cooperative Research Program, Washington, DC.
- CERVERO R., MURAKAMI J. (2009), *Rail and property development in Hong Kong: experiences and extensions*, *New York, Urban Studies*, n° 46 (10), p. 2019-2043.
- CHAPELLE G., WASMER E., BONO P.-H. (2017), « Impact du Grand Paris Express sur le marché du travail et le marché du logement », *LIEPP Policy Brief*, n° 35.
- CHARMES E. (2011), *La Ville émietlée, essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, Paris, PUF, coll. « La ville en débat », 288 p.
- CHATMAN D. (2013), « Does TOD Need the T? On the Importance of Factors Other Than Rail Access », *Journal of the American Planning Association*, 79, 2013.

- CLERVAL A. (2008), *La Gentrification à Paris intra-muros : dynamiques spatiales, rapports sociaux et politiques publiques*, thèse de doctorat soutenue publiquement le 4 décembre 2008 à l'université Paris I Panthéon-Sorbonne.
- CLERVAL A. (2016), *Paris sans le peuple. La gentrification de la capitale*, Paris, La Découverte, coll. « Poche/Sciences humaines et sociales ».
- COUR DES COMPTES (2018), *La Société du Grand Paris. Communication à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale*, décembre 2017.
- DAMETTE F., BECKOUCHE P. (1992), « Le système productif dans l'espace parisien : le renversement fonctionnel », in *Espaces et Sociétés*, 67, 15 p.
- DANG VU H., JEANEAU H. (2008), « Concevoir un espace de transit et de consommation : la gestion de site dans les gares parisiennes », *Espaces et sociétés*, 4, n° 135, p. 45-62.
- DELAGE A. (2013), *La Gare, assurance métropolitaine de la ville postindustrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Etienne Châteaureux et Liège Guillemins (Belgique)*, thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme sous la direction de F. Scherrer (université Lyon II).
- DELAPLACE M. (2012), Pourquoi les « effets » TGV sont-ils différents selon les territoires ? L'hétérogénéité au cœur du triptyque « Innovations, Territoires et Stratégies », *Recherche Transports et Sécurité*, n° 28, p. 290-302.
- DELAPLACE M., BAZIN S., BECKERICH C., BLANQUART C. (2013), *Les Enjeux et opportunités de la grande vitesse ferroviaire en termes de développement local et de développement durable : une analyse fondée sur la production et l'appropriation des innovations de services*. [Rapport de recherche] Predit.
- DELPIROU A., DOULET J.-F., ZHUO J. (2015), « Coordonner urbanisme et transports collectifs : un référentiel à l'épreuve de la ville "made in China" », *Flux*, 3, n° 101-102, p. 42-56.
- DESJARDINS X. (2017), *Urbanisme et Mobilité. De nouvelles pistes pour l'action*, Paris, La Sorbonne, 225 p.
- DESJARDINS X., LEROUX B. (2007), « Les schémas de cohérence territoriale : des recettes du développement durable au bricolage territorial », *Flux*, n° 69, juillet-septembre 2007, p. 6-20.
- DI MEO G. (1994), « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle, Méthodes et Enjeux spatiaux », *Espaces et Sociétés*, n° 78, p. 144.
- DOUAY N., ROY-BAILLARGEON O. (2015), « Le *Transit Oriented Development* (TOD), vecteur ou mirage des transformations de la planification et de la gouvernance métropolitaines du Grand Montréal ? », *Flux*, 3, n° 101-102, p. 29-41.
- DOULET J.-F., DELPIROU A., DELAUNAY T. (2014), *Why research on TOD in China have helped pinpoint key challenges for a better integration between urban and transportation planning? A critical review of the literature*, World Symposium on Transport and Land Use Research, Delft, 24 au 27 juin 2014.
- DOUMAS E. (2005), « Evolution of the Role of the Railway Station within the Organization of the Railway Companies », *Actes de la conférence internationale sur les gares*, Rome, 3 au 4 février.
- DREVELLE M. (2012), « Les effets de la mise en service des TCSP urbains sur l'organisation du transport interurbain par autocar : quel impact pour l'accessibilité des territoires d'entre-deux ? », *Revue géographique de l'Est*.
- DU H., MULLEY C. (2007), « The Short-Term Land Value Impacts Of Urban Rail Transit: Quantitative Evidence from Sunderland, UK », *Land Use Policy*, 24(1), 223-233.

- DUBY G. (1980), *Histoire de la France urbaine*, Paris, Le Seuil, coll. « Sciences Humaines. L'Univers historique », 656 p.
- DUPUY G. (1991), *L'Urbanisme des réseaux*, Paris, A. Colin, 1991, 198 p.
- EPSTEIN R., KIRSZBAUM T. (2016), « Territoires perdus versus territoires oubliés : les deux discours de la fracture », *Urbanisme – La revue*, coll. « Vraies et fausses fractures », p. 57-59.
- FACCHINETTI-MANNONE V. (2006), « Gares ex-urbanisées et développement urbain : le cas des gares TGV bourguignonnes », *Revue de géographie de l'Est*, T. XLVI, n° 1-2, p. 15-23.
- FLORIDA R. (2017), *The New Urban Crisis. How Our Cities Are Increasing Inequality, Deepening Segregation, and Failing the Middle Class-and What We Can Do About It*, Hachette Book Group USA.
- FOL S. (2010), *Du quartier vers l'emploi une nouvelle urbanité*, Rencontre du 2 juillet 2010 : Mise en perspective d'une politique publique.
- FOL S., GALLEZ C. (2014), « Social inequalities in urban access: better ways of accessing transport improvements », in SCLAR E., LONNROTH M. WOLMAR C. (ed.), *Urban access for the 21st Century. Finance and governance models for Transportation Infrastructure*, Routledge, p. 46-86.
- GALLEZ C., GUERRINHA C., KAUFMANN V., MAKSIM H.-N., THEBERT M. (2010), *Mythes et pratiques de la cohérence urbanisme transport. Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises*, coll. « Rapports de recherche », Inrets, n° 281, juin 2010.
- GALLEZ C., KAUFMANN V., MAKSIM H.-N., THEBERT M., GUERRINHA C. (2013), « Coordonner transport et urbanisme : Visions et pratiques locales en Suisse et en France », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 2, p. 317-337.
- GALLEZ C., MAKSIM H.-N. (2007), « À quoi sert la planification territoriale. Regards croisés sur la planification urbanisme-transport à Strasbourg et à Genève », *Flux*, n° 69, juillet-septembre, p. 49-62.
- GALLEZ C., MAULAT J., BAILLARGEON R., THEBERT M. (2015), « Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine », *Flux*, 3, n° 101-102, p. 5-15.
- GIULIANO G. (1989), *Incident characteristics, frequency, and duration on a high volume urban freeway*, *Transportation Research Part A: General* 23 (5), p. 387-396.
- GIULIANO G. (2004), « Land use impacts of transportation investments: highway and transit », in HANSON S. et GIULIANO G. (Eds) *The Geography of Urban Transportation*, 3rd edn, New York, Guilford Press, p. 237-273.
- GIULIANO G., GORDON P., PAN Q. (2010), *Accessibility and Residential Land Values: Some Tests with New Measures*, New York, *Urban Studies*, n° 47, 14.
- GRILLET-AUBERT A. (dir.) (2015), *La desserte ferroviaire des territoires périurbains, Construire autour des gares, Bruxelles/Milan/Paris/Washington*, Paris, Recherches ENSAPB.
- GUIRONNET A., ATTUYER K. et HALBERT L. (2016), *Building cities on financial assets: the financialisation of property markets and its implications for city governments in the Paris city region*, New York, *Urban Studies*, n° 53, 7, p. 1142-1464.
- HACKWORTH J. (2007), *The neoliberal city*, Ithaca et Londres, Cornell University Press.
- HARVEY D. (2003), « The right to the city », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 27, n° 4, p. 939-941.

- HECKER A. (2010), « De l'impact du TGV sur deux quartiers de gare : Nancy Grand Cœur et Metz Amphithéâtre », *Belgeo*, 1-2, 2010, 35-48.
- HEITZ A. (2017), *La Métropole logistique : enjeux et structure métropolitaine. La dualisation des espaces logistiques métropolitains*, thèse de doctorat, université Paris-Est (The Logistics Metropolis: issues and metropolitan structures. Dualization of logistics spaces in metropolitan areas. Thesis. University Paris -East) (In French).
- HEITZ A., DABLANC L. (2015), « Logistics Spatial Patterns in Paris: the Rise of the Paris Basin as a Logistics Megaregion. Transportation Research Record », *Journal of the Transportation Research Board*, 2477, 76-84.
- HESS P., ALMEIDA T. (2007), *Impact of proximity to light rail rapid transit on station-area property values in Buffalo*, New York, Urban Studies, n° 44, p. 1041-1068.
- HESS P., MOUDON A., LOGSDON M. (2001), « Measuring land use patterns for transportation research », *Transportation Research Record*, 1780, p. 17-24.
- HUANG H. (1997), « The land-use impacts of urban rail transit systems », *Journal of Planning Literature*, 11, p. 17-30.
- JACCAUD J.-P., KAUFMANN V., LAMUNIERE I., LUFKIN S. (2008), « Les friches ferroviaires urbaines en Suisse, un potentiel à conquérir », *Géo-Regards, Revue neuchâteloise de géographie*, 1, Neuchâtel, Société neuchâteloise de géographie, p. 53-66.
- JOSEPH I. (1999), *Gares intelligentes, accessibilité urbaine et relais de la ville dense*, rapport Predit, RATP, 124 p.
- JOSEPH I. (1999), *Villes en gare*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, 312 p.
- KAHN M. (2007), *Gentrification trends in new transit oriented communities: Evidence from fourteen cities that expanded and built rail transit systems*, Real Estate Economics, 35(2).
- KIM K. (2008), *Impact of Gentrification on Travel Behaviors ; Case of Williamsburg-Greenpoint, Brooklyn, NYC. Presented for Land Use, transportation and urban form seminar*, Rutgers, The State University of New Jersey, New Brunswick, NJ.
- Knowles, R.D. (2006), « Transport impacts of the Øresund (Copenhagen to Malmö) Fixed Link », *Geography*, 91 (3), 227-240
- KOKOREFF M. (2002), « Pratiques urbaines d'un quartier de gare », *Espace et Société*, n° 108-109, p. 177-195.
- KUSHTO E., et SCHOFFER J. (2008), *Travel and transportation impacts of urban gentrification Chicago, Illinois case study*. Unpublished thesis, Department Environmental and Civil Engineering, Northwestern University Chicago, Proquest Dissertations, Retrieved October 2010.
- L'HORTY M. (2016), « Économie des quartiers prioritaires », *Revue économique*, vol. 67, n° 3, mai 2016, Paris, Presses de Sciences Po.
- LE GOIX R. (2017), *Sur le front de la métropole. Une géographie suburbaine de Los Angeles*, Paris, La Sorbonne.
- LEES L., SLATER T., WYLY E. (2007), *Gentrification*, London, Routledge.
- LEVRATTO N., CARRE D., NGUEDAM NTOUKO C. (2018), *Analyse de la diversité des effets de diffusion du Grand Paris Express sur les territoires franciliens*, [Rapport de recherche] Société du Grand Paris, 2018.
- LEVY J.-P. (éd.), DUREAU F. (éd.), BIEBER A. (préf.) (2002), *L'Accès à la ville : les mobilités spatiales en questions*, Paris, L'Harmattan, coll. « Habitat et sociétés », 411 p.
- LIN J. (2002), « Gentrification and transit in Northwest Chicago », *Transportation Quarterly*, vol. 56, n° 4, p. 175-191.

- LITMAN T. (2012), « Measuring Transportation, Traffic, Mobility and Accessibility », *ITE Journal*, vol. 73, n° 10, October 2003, p. 28-32.
- MASSOT M.-H., KORSU E., ORFEUIL J.-P. (2012), « Ville compacte/cohérente », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 61, p. 119-158.
- MAULAT J. (2014), *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Étude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes*, Thèse de géographie et aménagement de l'université de Paris 1 – Panthéon Sorbonne.
- MAULAT J. (2015), « Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ? Regards croisés sur quatre expériences de contrats d'axes ferroviaires », *Flux*, n° 101-102.
- MAULAT J. (2016), « Le rôle de la planification territoriale dans la coordination des politiques d'urbanisme et de transport ferroviaire régional à l'échelle métropolitaine. L'exemple toulousain. », *Revue internationale d'urbanisme*, numéro spécial sur la planification stratégique.
- MEJIA-DORANTES L., PAEZ A., VASSALLO J.-M. (2011), « Transportation infrastructure impacts on firm location: the effect of a new metro line in the suburbs of Madrid », *Journal of Transport Geography*, 14 juillet 2018.
- MENERAULT P., BARRE A. (dir.) (2001), *Gares et quartiers de gare: signes et marges. Lille, Rennes et expériences internationales (Italie, Japon, Pays-Bas)*, Inrets, n° 77, 216 p.
- MISSERI A. (2006), « Stratégie et acteurs de la valorisation des gares en Suisse : le rôle des Chemins de fer fédéraux (CFF) », *Fiche sur les acteurs des pôles d'échange*, Certu, 6 p.
- MUSSO P., CROZET Y., JOIGNAUX G. (2003), *Réseaux, services et territoires, horizon 2020*, broché, Le Monde en cours.
- NAPPI-CHOLET I., MALEYRE I., MAURY T. (2007), « Un modèle hédonique des prix de bureaux à Paris et en petite couronne » *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 3, p. 421-451.
- NESSI H., DELPIROU A. (2009), « Les politiques de “développement urbain durable” face aux héritages territoriaux. Regards romains sur la coordination transport/urbanisme », *Flux*, 1, n° 75, p. 69-79.
- OBSERVATOIRE REGIONAL DU FONCIER, *Note de conjoncture*, coll. « Les marchés fonciers franciliens », octobre 2017.
- OFFNER J.-M. (1993), « Les effets “structurants” du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, n° 3, p. 233-242.
- OFFNER J.-M., MENERAULT P., SACHET S. (2002), « Les transports urbains : entre secteurs, réseaux et territoires », *Annuaire 2002 des collectivités locales*.
- OLLIVIER-TRIGALO M. (2009), « Politiques de transport : où en sont les régions ? Actions, doctrines et institutionnalisation », *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 3, p. 471-490.
- OLLIVRO J. (2000), *L'Homme à toute vitesse. De la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, coll. « Espace et Territoire », Presses universitaires de Rennes, 175 p.
- PADEIRO M. (2012), *Polarisation sociale sélective autour des lignes prolongées du métro parisien*, thèse de doctorat.
- PIRON O. (2007), « Du bon usage de la densification », *Constructif*, 18, p. 46-52.
- PLASSARD F. (2003), *Transport et territoire*, Paris, La Documentation française, 97 p.

- POUYANNE G. (2004), « Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction mobilité-forme urbaine. Méthodologie et premiers résultats », *Cahiers scientifiques du transport*, n° 45, p. 49-82.
- PRAGER J.-C. (2015), « La dynamique économique des territoires. Une introduction », *Revue de l'OFCE*, 2015/7, n° 143, p. 13-74.
- REVAUX P. et SANDER A. (2000), *Les Lieux du transport : passerelles méthodologiques entre le fret et le transport de voyageurs*, mars. Note : PREDIT (1996-2000), *Recherches stratégiques. Lieux du transport : continuité et rupture – a été commencée au Latts (Laboratoire techniques, territoires et sociétés) de l'ENPC et des universités Paris XII et Marne-la-Vallée.*
- RIBEILL G. (1999), « D'un siècle à l'autre, les enjeux récurrents de la gare française », in JOSEPH I. (sous la dir. de), *Villes en gare*, La Tour-d'Aigues, L'Aube.
- RICHER C. (2008), *Multipolarités urbaines et intermodalité : les pôles d'échange, un enjeu pour la coopération intercommunale ? Géographie*, Université des Sciences et Technologie de Lille – Lille I, 2007.
- RODRIGUEZ D. F. (2004), « Value of accessibility to Bogota's Bus Rapid Transit System », *Transport Reviews*, 24 (5), 586-610.
- ROTY T. (2000), « Conception et management de projets de pôles d'échange. La question des parcours des usagers : La Défense, Massy, Val d'Europe », *Recherches stratégiques. Lieux du transport : continuité et rupture*, Predit, 244 p.
- SAUGET S. (2014), « Les gares : matrices de l'imaginaire parisien du XIX^e siècle », *Métropolitiques*, 14 mai 2014.
- SCHUETZ, J. (2015), *Do rail transit stations encourage neighbourhood retail activity?* New York, Urban Studies, vol. 52.
- SDRIF (2013), *Schéma Directeur régional d'Île-de-France*, région Île-de-France.
- SMITH J. (2002), « New urbanism, new globalism: gentrification as global urban strategy », *Antipode*, 34, 3, p. 427-450.
- SMITH J., GIHRING T. (2006), « Financing transit systems through value capture: an annotated bibliography », *American Journal of Economics and Sociology*, 65, p. 751-786.
- SONG Y., KNAPP G. (2003), « New urbanism and housing values: a disaggregate assessment », *Journal of Urban Economics*, 54, p. 218-238.
- STATHOPOULOS N., AMAR G., PENY A. (1991), *Formes et fonctions des points de réseaux*, Paris, RATP, 29 p.
- STRANSKY V. (2006), « Les espaces des pôles d'échange : de multiples composantes et des acceptations variées », in MENERAULT P. (dir.), *Les Pôles d'échanges en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse*, dossiers du Certu n° 172, Inrets/Codra, p. 80-95.
- SUBRA P. (2004), « Île-de-France : la fin de la banlieue rouge », *Hérodote*, 2, n° 113.
- THE FOURTH REGIONAL PLAN ASSOCIATION (2011), *The Fourth Regional Plan: America 2050*.
- THEYS J. (2009), « Scénarios pour une ville postcarbone », *Constructif*, 23.
- THOMANN M. (2005), *Potentiel des friches industrielles des secteurs de gare pour un développement urbain durable. Reconversion du secteur Gare/Crêt-Taconnet à Neuchâtel*, Mémoire de diplôme universitaire, université de Lausanne.
- TROIN J.-F. (2008), *Les Gares nouvelles du TGV « exurbanisées ». Fonctionnement et relation au territoire*, rapport réalisé pour la Diact, Fnaut, 66 p.

- VAN CRIEKINGEN M. (2008), « Urbanisme néolibéral et politiques de gentrification : main basse sur le quartier de la gare du Midi à Bruxelles », *Géo-regards. Reconstruire la ville en ville*, n° 1.
- VERHAGE R. et DELAGE A. (2013), *Lyon, axe thématique gares et pôles d'échange*, Popsu, Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines-Puca.
- WENGLANSKI S. (2006), « Regards sur la mobilité au travail des classes populaires. Une exploration du cas parisien », *Les Cahiers scientifiques du transport*, 49, p. 103-127.
- WIEL M. (2002), *Ville et automobile*, Paris, Descartes et Compagnie.

ANNEXES

Téléchargeables à l'adresse suivante :

<http://www.cget.gouv.fr/grand-paris-express>

TRAVAUX DES ETUDIANTS

Annexe 1 - Atelier La Courneuve-Six Routes n° 1 : ***La Courneuve-Six Routes : saisir une opportunité. Favoriser le développement territorial d'un quartier défavorisé grâce à l'arrivée d'une gare du Grand Paris Express.*** Atelier de master 2 Urbanisme et Aménagement, parcours Expertise Internationale, option Urban Regeneration and City Planning in Europe encadré par Francesca Artioli (EUP) et Cyril Ros (ENSAPB).

Annexe 2 - Atelier La Courneuve-Six Routes n° 2 : ***La Courneuve : diagnostic.*** Atelier de master 2 Urbanisme et Aménagement, parcours Environnements urbains : stratégies, projets et services encadré par Stéphane Mercier (EUP) et Emmanuel Munch (LVMT).

Annexe 3 - Atelier Clichy-Montfermeil : ***L'arrivée de la gare de Clichy-Montfermeil : diagnostic prospectif des usages et de la participation.*** Atelier de Master 1 Urbanisme et aménagement encadré par Aurélien Delpirou (EUP), Jeanne Dufranc (EUP), Myriam Gabriel (Ville Ouverte), Antoine Pauchon (EUP) et Clément Yéni (Ville Ouverte).

Annexe 4 - Atelier Aulnay-sous-Bois n° 1 : ***Un nouveau quartier de gare à Aulnay-sous-Bois : repenser la logistique métropolitaine : diagnostic territorial.*** Atelier de Master 1 Urbanisme et aménagement encadré par Adeline Heitz (EUP).

Annexe 5 - Atelier Aulnay-sous-Bois n° 2 : ***Etude prospective sur les effets de la mise en accessibilité de la gare d'Aulnay-sous-Bois (2023 a 2033).*** Atelier de master 2 Urbanisme et Aménagement, parcours Développement et territoires : ressources, politiques, stratégies encadré par Brigitte Guigou (EUP) et Marie Delaplace (EUP).

Annexe 6 - Atelier Les Agnettes : ***Axe Seine au port.*** Atelier de master 2 Urbanisme et Aménagement, parcours Programmation, projet et management urbain encadré par Hélène Dang Vu (EUP) et Clément Orillard (EUP).

Annexe 7 - Atelier Drancy-Bobigny : ***Drancy-Bobigny. Une gare du Grand Paris Express.*** Atelier de master 2 Urbanisme et Aménagement, parcours Alternatives Urbaines et Démarche expérimentales dans l'Espace Public encadré par Florine Ballif (EUP), Gwenaëlle d'Aboville (Ville Ouverte) et Céline Steiger (Ville Ouverte).

Annexe 8 - Atelier Nanterre-la-Folie : ***Nanterre-La-Folie. La valorisation commerciale d'un quartier de gare du Grand Paris : Le cas du quartier des Groues à Nanterre.*** Atelier de Master 1 Urbanisme et aménagement encadré par Sophie Deraeve (LVMT) et Philippe Poinot (EUP).

Annexe 9 - Atelier Arcueil-Cachan : ***La gare d'Arcueil-Cachan à l'heure du grand paris express : quels enjeux pour l'offre commerciale du quartier de gare ?*** Atelier de Master 1 Urbanisme et aménagement encadré par Sophie Deraeve (LVMT) et Philippe Poinot (EUP).

Annexe 9 bis - Etude Arcueil-Cachan : ***Conception et réalisation d'une balade urbaine à Arcueil-Cachan sur le thème de la nature en ville.*** Activité commune de master 2 Urbanisme et Aménagement encadré par Sophie Didier (EUP).

Annexe 10 - Atelier Bagneux : ***La ville, le commerce et le métro : un diagnostic prospectif pour le quartier de la future gare de Bagneux.*** Atelier de Master 1 Urbanisme et aménagement encadré par Martin Vanier (EUP).

Annexe 11 - Etudes Sevrans-Beaudottes : Diverses notes traitant de manière intégrée les enjeux du développement d'une gare à Sevrans-Beaudottes.

Annexe 12 - Etude comparée Rosny-sous-Bois / Montrouge : *Faire lien. Perméabilités, porosités, continuités des mouvements vers et dans les gares. Une exploration des sites de Chatillon Montrouge et Rosny Bois Perrier*. Atelier de master 2 Urbanisme et Aménagement, parcours Transport et mobilité encadré par Nacima Baron (EUP).

EXPERTISES DES CHERCHEURS

Annexe 13 - Expertise n° 1 : *Les logiques de production de l'espace public du grand paris express, le cas de la Courneuve-Six routes*, P. Gomes (EUP) et J. Dufranc (EUP), 2018.

Annexe 14 - Expertise n° 2 : *La diversification de l'offre de logements dans les quartiers de la politique de la ville. Que peut changer l'arrivée du Grand Paris Express ?*, J-C Driant (EUP), 2018.

Annexe 15 - Expertise n° 3 : *Quelle valorisation économique des quartiers de gare du GPE ? Le cas de Nanterre La Folie et de la ZAC Nanterre les Groues*, S. Deraeve (LVMT), J. Dubois-Maury (EUP), S. Guelton (EUP) et P. Poinot (EUP).

Annexe 16 - Expertise n° 4 : *Evolution de l'accessibilité aux emplois industriels et logistiques au prisme des transports ferrés franciliens, l'impact du Grand Paris Express sur le potentiel de mobilité des travailleurs du secteur de la logistique et de l'industrie*, A. Heitz (EUP), 2018.

L'ensemble des travaux est téléchargeable à l'adresse suivante :

<http://www.cget.gouv.fr/grand-paris-express>

