

# Recycler les friches ferroviaires : réflexions d'un aménageur

Vincent Heuzé

DANS **TRANSPORTS URBAINS 2008/2 N° 113**, PAGES 18 À 20

ÉDITIONS **GROUPEMENT POUR L'ÉTUDE DES TRANSPORTS URBAINS MODERNES**

ISSN 0397-6521

DOI 10.3917/turb.113.0018

Date de mise en ligne : 01/06/2019

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://stm.cairn.info/revue-transport-urbains-2008-2-page-18?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...  
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



**Distribution électronique Cairn.info pour Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes.**

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [Cairn.info/copyright](http:// Cairn.info/copyright).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

# Recycler les friches ferroviaires : réflexions d'un aménageur

Nombre d'élus et d'acteurs de la ville attribuent le déficit de la production de logements, pour l'essentiel, à la rareté du foncier au cœur des zones urbaines. Cette explication est, à nos yeux, loin d'être satisfaisante. L'initiative de créer Villes & Projets, chez Nexity, a été dictée par une toute autre vision, forte de la conviction que plus que la rareté du foncier – une simple visite de la première ceinture parisienne démontre un potentiel foncier conséquent ne serait-ce que par la présence de nombreuses friches industrielles – c'est l'absence malthusienne de créations de projets urbains qui est la cause première du manque d'offre de logements. Si les raisons de ce déficit sont bien identifiées, l'existence de nombreuses friches ferroviaires est bien l'une des démonstrations de la non-pénurie de foncier.

L'expertise que porte Villes & Projets sur un site ferroviaire s'appuie moins sur l'analyse statique et objective de sa nature présente que sur celle de sa capacité à muter, à accueillir un projet urbain nouveau. La valeur d'un site n'est pas ce qu'il est, mais ce qu'il peut être : ce n'est pas son statut de friche qui s'impose à notre acuité mais son potentiel de mutabilité. Par ailleurs, l'ensemble du propos qui suit part du principe de l'existence d'une articulation transport-urbanisation possible, certains sites n'ayant aucun potentiel de mutabilité en raison de leur isolement ou de leur enclavement.

Ce constat fait, la démarche de redonner une armature urbaine aux zones ferroviaires passe par une grande variété de recomposition et de dynamique urbaines.

L'intensité urbaine d'un site est très disparate, souvent proportionnelle à la richesse des pôles d'échanges concernés. Plus l'offre de transport est large et complémentaire, plus l'intensité urbaine est maximale à la condition que ce pôle d'échange diffuse sur son environnement extérieur immédiat. La gare de Lyon Perrache est un bon contre-exemple. Il s'agit du pôle d'échanges le plus dynamique de l'agglomération lyonnaise mais qui paradoxalement n'est qu'un lieu d'échanges entre modes de transport, sans réelle diffusion sur le milieu urbain de sa localisation. En d'autres termes, un pôle multimodal en secteur urbanisé représente une « zone de densification préférentielle » pour reprendre la terminologie de l'actuel projet de SDRIF susceptible d'accueillir une programmation multi-fonctionnelle (logement, bureau, commerce,...). *A contrario*, la création d'une gare nouvelle hors la ville n'induit pas forcément l'apparition d'une nouvelle centralité urbaine à l'instar de certaines gares TGV excentrées.

Si les flux de transports sont sources d'animations, ils génèrent aussi des nuisances de toutes natures : conflits de ces mêmes flux, nuisances phoniques lorsque le réseau ferré est à l'air libre, encombrement du stationnement, dimension sécuritaire des lieux publics et, de façon récurrente, les problèmes de pollution. La prise en compte, très en amont, du diagnostic de ces contraintes est un préalable à l'élaboration du scénario urbain de tout projet autour d'une gare.

L'ensemble des projets urbains que nous avons développés ont émergé, sous l'impulsion conjointe des collectivités, de RFF et de la SNCF, à partir de la volonté de réorganiser les différentes fonctions périphériques au transport ferroviaire (restructuration des stations, réaménagement des bâtiments voyageurs, réorganisation de la gare routière,...) et ont tous eu comme préoccupation première l'amélioration du service auprès des usagers des transports publics. Soit nous avons été l'accompagnateur et l'amplificateur du projet de réaménagement d'une gare sans intervenir sur celle-ci mais en requalifiant son environnement immédiat (Quartiers de gare d'Erment-Eaubonne et de Liesse), soit nous avons été l'un des acteurs d'intégration du projet de rénovation d'un pôle d'échange au sein d'un projet plus vaste et ambitieux (Versailles Chantiers).

Cette expérience de requalification des quartiers de gare, à l'analyse du potentiel que chaque site ferroviaire porte intrinsèquement, définit deux familles de lieux donc, par extension, deux natures d'opérations et de programmation urbaine : les sites qui ont vocation à être des espaces de **résidentialisation** d'un côté, ceux qui ont capacité à devenir un lieu de **destination** de l'autre. Cette distinction binaire, par définition simpliste, a néanmoins la vertu de hiérarchiser le potentiel de chaque site à travers une grille de lecture qui fait appel à nombre de paramètres pertinents : le positionnement du site au sein de l'agglomération, d'un enjeu de territoire plus vaste ; la nature du transport ferroviaire concerné (TGV, TER, RER, ...) ; la diversité de l'offre de transports complémentaires et l'organisation de l'intermodalité (TCSP, autobus et modes doux, gare routière) ; la compréhension du lieu à travers l'échelle du temps, ses connexions avec son environnement plus ou moins immédiat...

On sait depuis plusieurs décennies que, de manière générale, le facteur constant pour aller de son lieu de résidence à celui de son travail est la durée du transport et non la distance. Un certain nombre de maires en ont fait la triste

*La thèse défendue par Vincent Heuzé dans cet article est que la pénurie régulièrement invoquée d'opportunités foncières en milieu urbain pour justifier le déficit de production actuel de logements, ne peut tenir lieu d'explication valable. Le potentiel foncier en première couronne des grandes agglomérations demeure conséquent, mais il n'y a pas suffisamment de projets pour les valoriser. Les friches ferroviaires constituent une composante importante de ce potentiel. La démonstration s'appuie sur deux exemples franciliens bénéficiant d'une excellente desserte mais jusqu'ici sous-valorisés (Versailles et Erment-Eaubonne).*

expérience lorsqu'ils ont bénéficié de l'arrivée du TGV mettant leurs communes à moins d'une heure de Paris. Convaincus que, sous l'effet d'aubaine, le développement économique allait irriguer leur territoire, l'effet centripète de l'attractivité parisienne n'a été que plus renforcé ; en revanche, l'effet « *résidentialisation* » s'est irrémédiablement imposé. On ne peut, à l'échelle d'un site ferroviaire de quelques hectares, lui faire vivre le destin qu'il n'a pas la vocation d'assumer.

Beaucoup de friches ferroviaires, comme nombre de zones d'aménagement concerté (ZAC) commercialement inertes, ne mutent pas en raison de l'obstination de certains élus à leur affecter une programmation économique qui n'a aucune chance, en termes de marché, de prospérer. Cette obstination a souvent une explication objective pour l'essentiel chez les élus de petites et moyennes communes pour

lesquels ces zones ferroviaires sont source de (la seule) taxe professionnelle, les locaux vétustes présents sur ces sites et les espaces libres étant souvent loués à titre précaire à des artisans et petites entreprises. Dans ce contexte, les Maires de ces territoires n'imaginent requalifier ces zones qu'à travers un projet qui, au mieux, démultiplie cette ressource fiscale, au minimum, la préserve. Conclusion, l'état de friche s'éternise.

Les exemples d'aménagement présentés— le quartier de la gare « Ermont-Eaubonne » et le site de Versailles Chantiers— appartiennent à chacune des deux familles de projets évoquées : le premier a vocation principale à conforter sa fonction de « résidentialisation », le second a devenir un lieu de destination. Il montre à la fois comment l'idée de densifier autour des gares pour l'essentiel est intéressante mais complexe à mettre en œuvre !

## Le quartier de la gare d'Ermont-Eaubonne

La construction d'une nouvelle gare a été l'occasion pour les collectivités locales, les villes d'Ermont et d'Eaubonne et la communauté d'agglomération Val-et-Forêt, d'enclencher le processus de revitalisation d'une zone d'habitation et de commerce en phase aiguë de dégradation. La démarche de Nexity Ville & Projets a été de créer non pas un « quartier de gare » mais de développer un « nouveau quartier de la gare ». Le périmètre de l'opération se déploie à cheval sur les deux communes d'Ermont et d'Eaubonne, un site particulièrement bien desservi, à proximité du pôle d'échange de la gare SNCF, une des plus importantes du Val d'Oise, avec 18 000 entrants par jour. Des trains de banlieue desservent la Gare du Nord et la Gare Saint-Lazare en une quinzaine de minutes. À terme, cette gare sera rattachée à la future tangentielle Cergy-Roissy.

Le projet urbain a été conçu comme une extension des quartiers déjà existants, en programmant des commerces de proximité en pieds d'immeuble au service premier de la nouvelle population résidentielle. 30 à 35 boutiques seront implantées en rez-de-chaussée d'immeubles rue du Général Leclerc et dans le bâtiment de bureau, à l'entrée nord de la gare. Une quinzaine de boutiques serviront à reloger les commerçants en place qui souhaitent poursuivre leur activité. L'offre commerciale sera donc complétée d'une vingtaine de boutiques.

Conjointement, les collectivités ont souhaité le développement d'un secteur d'activités autour de la nouvelle gare. Si notre analyse a vite écarté l'ambition de bâtir un pôle tertiaire, notre conviction est qu'il existe une demande d'utilisateur dormante et non révélée en raison de l'absence d'offre de nouveaux locaux d'activités à l'échelle plus large de l'agglomération. Toute la stratégie du développement économique du projet est de faire émerger et de capter cette demande endogène.

Le développement de l'offre de logements sera conséquent avec 800 logements, soit 58 000 m<sup>2</sup> de SHON, dont 30% de logement sociaux et intermédiaires.

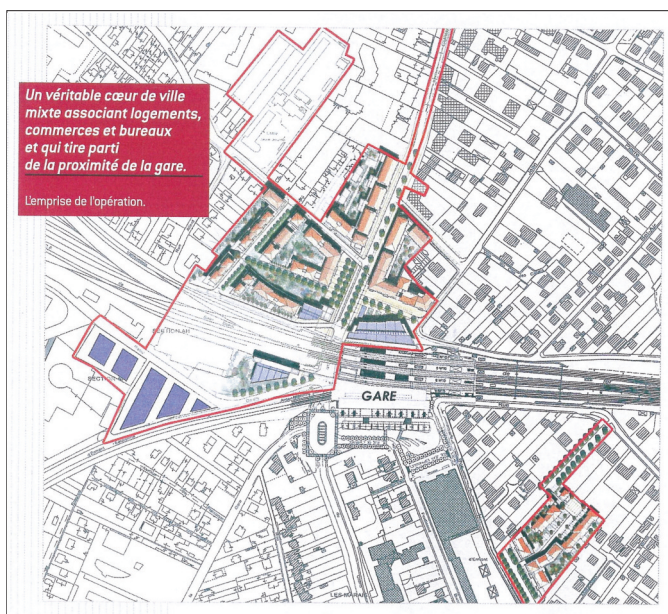
En termes d'aménagement public, l'opération prévoit notamment la création du parvis nord de la gare et d'une placette.

De nombreux obstacles ont dû être surmontés pour concevoir cette opération. Comme il s'agit d'une opération en tissu urbain constitué, la question de la maîtrise foncière est essentielle. Il y a de nombreuses évictions et relogements d'habitants et de commerces à effectuer par la

*L'idée de densifier autour des gares est intéressante mais complexe à mettre en œuvre.*

### Caractéristiques principales de l'opération de redynamisation du quartier de la gare d'Ermont-Eaubonne

Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération Val-et-Forêt.  
Nexity V & P assure le montage et le suivi du projet dans le cadre d'une concession d'aménagement. L'opération sera réalisée dans le cadre d'une ZAC.  
Budget total : 32,05 millions d'€ (dont 22,48 € pour l'acquisition des terrains). L'opération est intégralement financée sur fonds privés.  
Ventilation de la SHON (chiffres approximatifs) :  
Logements : 58 000 m<sup>2</sup> dont 11 540 m<sup>2</sup> de logements intermédiaires et 5 770 m<sup>2</sup> de logements sociaux,  
Commerces : 5 000 m<sup>2</sup>,  
Bureaux : 12 500 m<sup>2</sup> (dont un hôtel d'entreprises de 1 500 m<sup>2</sup>),  
Activités : 8 500 m<sup>2</sup>.



Communauté d'Agglomération Val-et-Forêt. Par ailleurs, avant l'opération, il n'y a pas de référence pour le marché de bureau, l'offre

étant inexistante dans le secteur... En matière d'aménagement, recréer est peut-être plus risqué que de créer...

## La ZAC Versailles-Chantiers

L'enjeu d'aménagement est de créer le nouveau quartier d'affaires de la ville. Ce projet a été lancé par la Ville de Versailles en 1999. La gageure est de faire d'une friche en cul-de-sac un pôle de commerce, de loisir et de bureau tout en réorganisant et amplifiant la fonction multimodale de la gare (intégration d'une nouvelle gare routière, d'un PSR en infrastructure, de l'extension de la gare, d'un nouveau quai), l'ensemble de cette programmation étant imbriqué dans le même volume immobilier.

Le site de la ZAC Versailles-Chantiers, au sud de la commune est situé dans le prolongement de l'axe historique de l'avenue de Sceaux, mais il n'était accessible qu'en impasse à partir de la gare. Cette friche ferroviaire de 4 hectares était donc considérée comme un lieu en déshérence, comme « hors la Ville ». Mais le site avait également des atouts, puisque l'aménagement pouvait s'appuyer sur la modernisation de la gare, deuxième gare d'Ile-de-France hors Paris avec 70 000 voyageurs par jour. Le site est également desservi par plus de 1300 mouvements d'autobus quotidiens.

L'objectif du programme est de mettre en place sur d'anciennes friches ferroviaires, en plein cœur de Versailles, une mixité des fonctions urbaines, à savoir des logements, des commerces et des bureaux, dans un secteur parfaitement desservi par la gare des Chantiers. Les aménagements envisagés sont donc importants. Transformer cette zone dans laquelle jamais on ne pénètre en un lieu de destination passe par l'impérieuse ambition d'un scénario urbain qui la désenclave aux fins de lui conférer la meilleure lisibilité et accessibilité possibles, qualités indispensables d'un lieu de destination. Le choix risqué de prolon-

ger l'avenue de Sceaux de plus de cent mètres à travers le site sensible des étangs Gobert s'est imposé, à nos yeux, comme la seule option qui ouvrait le site vers la ville et réciproquement. Sont également prévus une nouvelle place urbaine mettant en synergie les gares ferroviaires et routières, un parc de stationnement régional de 385 places; un pôle commercial et de loisir de 17 000 m<sup>2</sup>, comprenant notamment un cinéma de 10 salles. Le projet comprend également un pôle d'activités et de bureaux, avec deux immeubles d'une surface globale de 17 200 m<sup>2</sup>. Pour l'habitat, le programme est de 3640 m<sup>2</sup> de logements aidés et de deux résidences-services de 17 200 m<sup>2</sup>. Pour les transports en commun, il est prévu une restructuration complète du pôle d'échange, la rénovation et l'extension de la gare, avec notamment la recréation d'une nouvelle passerelle d'accès au quai.

Mais en milieu urbain dense et d'intérêt historique majeur, de nombreuses difficultés sont présentes. La très forte imbrication de ouvrages et travaux de la SNCF et de RFF avec les ouvrages privés, a nécessité de nombreuses mises au point techniques très poussées avant tout accord. Un autre enjeu est la mise en cohérence des échéanciers opérationnels des différents partenaires qui répondent à des natures de maîtrise d'ouvrage et des objets très différents. De plus, le projet est inséré dans le périmètre de sauvegarde du Château et devait prendre en compte cet héritage. Enfin, les nombreuses procédures administratives à mettre en place, notamment cinq enquêtes publiques avec des objets différents mais une même présentation du projet global, entraînent incompréhension et lassitude du public. L'intervention en milieu dense demande une ingénierie de projet beaucoup plus affinée.

*En matière d'aménagement, recréer est peut-être plus risqué que créer...*

■ Les débords de la gare des Chantiers en cours de désaffectation (photo: Francis Beaucire).



### Caractéristiques principales de l'opération du quartier de la gare de Versailles-Chantiers

L'opération concerne un ensemble de 4 ha d'un seul tenant sur d'anciennes friches ferroviaires. Elle vise en priorité à doter Versailles d'un pôle commercial attractif susceptible de fidéliser des habitants enclins à aller consommer ailleurs.

Elle est concomitante de la modernisation de la gare et de la création d'un pôle d'échanges.

La ville de Versailles en est le Maître d'ouvrage. Une procédure de ZAC a été lancée.

Budget de l'opération : 150 millions d'€ pour le programme immobilier, auxquels il faut ajouter 45 millions d'€ pour le pôle d'échanges.

Ventilation de la SHON :

Pôle tertiaire : 17 200 m<sup>2</sup>,

Pôle commercial et complexe cinématographique : 24 100 m<sup>2</sup>,

Résidence de services (tourisme et étudiants) : 6700 m<sup>2</sup>,

Logements aidés : 3640 m<sup>2</sup>,

Tertiaire réservé aux activités ferroviaires : 2000 m<sup>2</sup>,

Équipements publics : gymnase (1600 m<sup>2</sup>), Maison de quartier (1400 m<sup>2</sup>), gare routière de 14 quais, parc de stationnement régional (PSR) de 385 places et parc à vélos.