

40 ANS D'AMÉNAGEMENT AUX ABORDS DES NOUVELLES GARES

QUELLES LEÇONS POUR DEMAIN ?



NOVEMBRE 2018

1.14.026



www.lau-ldf.fr



Société
du Grand
Paris



IAU

INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

* IledeFrance

• **Fort d'Aubervilliers : l'émergence tardive d'un projet porté par la collectivité**

En 1969, soit dix ans avant l'ouverture de la station de métro Fort d'Aubervilliers, un protocole est signé entre différents ministères de l'État (éducation supérieure, équipement) et l'Assistance publique-Hôpitaux de Paris pour racheter l'emprise du fort au ministère de la Défense et confier son portage à l'Agence foncière technique de la région parisienne (AFTRP) – également signataire du protocole. L'émergence d'une vision commune à l'ensemble des propriétaires s'avérant laborieuse, l'AFTRP devient pleinement propriétaire du fort en 1973.

Alors que le fort constitue une emprise stratégique au pied de la nouvelle station de métro, sa valorisation urbaine connaît les vicissitudes d'une succession de projets structurants qui n'aboutissent pas : la relocalisation de l'hôpital Bichat est un temps envisagée et intégrée au plan d'occupation des sols d'Aubervilliers en 1982, puis la candidature de la ville à l'installation d'un vélodrome en vue de l'accueil des JO de 2008 (finalement construit dans les Yvelines), la construction d'un grand équipement culturel, là aussi sans succès. En 2004, la nouvelle délégation à l'action foncière et immobilière de l'État fait le constat de l'absence de projet et enclenche la négociation d'un projet urbain mixte en copilotage avec l'AFTRP et en partenariat avec la ville d'Aubervilliers et Plaine Commune qui valident le principe. Cette démarche, aboutit à un projet mixte comportant 2 000 logements et à la création d'une ZAC en 2014. La même année, Pascal Beudet (PCF) succède à Jacques Salvador (PS) à la mairie d'Aubervilliers et enclenche une renégociation du projet qui n'est lancé que deux ans plus tard.

Si la pollution du site est souvent invoquée pour expliquer ces échecs, les visions concurrentes des ministères d'État sur l'avenir du site puis l'incertitude entourant l'implantation d'équipements structurants ont certainement joué tout autant dans l'émergence tardive d'une démarche de projet globale. Le cas du Fort d'Aubervilliers éclaire à la fois le rôle incontournable des acteurs locaux pour voir éclore les projets – et donc la nécessité de leur association – que la prise en compte du temps long pour envisager l'aménagement des quartiers de gare.

Le grand ensemble des Courtilières, ici en 1964, juxte l'emprise du Fort d'Aubervilliers, visible au second plan, qui verra l'implantation de la station de métro du même nom en 1979.

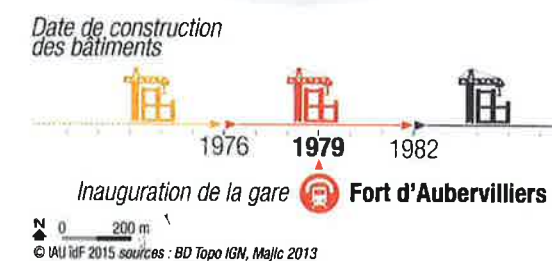


Source : J. Bruchet / ©IAU îdF

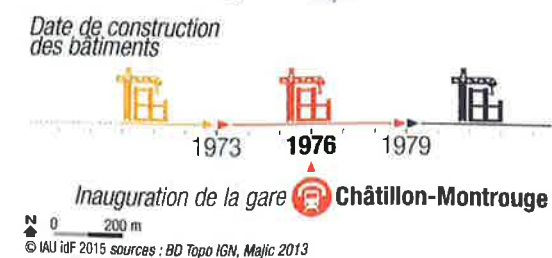
Une desserte à l'origine de nouveaux projets

Tous les sites étudiés ne présentent pas une configuration où l'arrivée de l'infrastructure de transport était liée à un projet d'aménagement global ou dans lequel elle pouvait s'intégrer. Dans les secteurs déjà urbanisés, l'amélioration de la desserte peut néanmoins susciter une réflexion de la part des collectivités sur le renouvellement des tissus urbains, leur densification et donc l'émergence de nouveaux projets urbains. Le volontarisme manifesté par les territoires pour initier des projets aux abords des nouvelles stations dépend évidemment des caractéristiques urbaines de leurs abords – notamment des opportunités foncières –, mais aussi de leur capacité de les porter tant sur le plan financier que sur celui de leur ingénierie.

Époque de construction des bâtiments par rapport à la mise en service de la gare (1979).



Époque de construction des bâtiments par rapport à la mise en service de la gare (1976).



• **Châtillon-Montrouge : une amélioration de la desserte décisive pour l'émergence d'un nouveau quartier**

Inaugurée en 1976, la station Châtillon-Montrouge améliore considérablement la desserte d'un secteur qui concerne essentiellement trois communes : Malakoff au nord-ouest, Montrouge au nord-est et Châtillon au sud-ouest. La station joue un rôle plus stratégique pour cette dernière commune que pour les autres, car elle constitue son principal point d'accès à Paris. La commune se trouve en outre dans une situation singulière car, depuis les années 1960, l'État y a acquis d'importantes emprises foncières pour aménager l'autoroute A10 jusqu'à Montparnasse. Il en résulte une situation de gel urbain ; et les abords de l'avenue de Paris, axe principal de la commune, sont dégradés lors de l'arrivée du métro. Or l'ouverture du prolongement de la ligne 13 coïncide avec l'abandon du projet autoroutier.

L'emprise réservée au projet est d'abord maintenue pour aménager un boulevard urbain avant qu'un nouveau projet de ville ne soit impulsé par le maire Jean-Pierre Schosteck, élu en 1983. Le projet promeut le principe d'un transport en commun en site propre sur l'avenue (future ligne 6 du tramway), ainsi que la création d'un maillage vert associant des aménagements cyclables (future coulée verte).

La maîtrise foncière des abords de la gare est étendue grâce au rachat des dépôts de la ville de Paris. Suite aux études pré-opérationnelles, une ZAC est créée en 1990 pour développer le projet « Porte Nord-Maison Blanche ». Concéder à la SEM municipale, le projet vise la création d'un quartier multifonctionnel, associant logements, commerces et bureaux. La requalification des espaces publics et l'amélioration des déplacements font partie des priorités de l'opération pour renforcer l'urbanité de l'avenue de Paris et permettre le développement du quartier autour de la station. L'avenue est élargie – anticipant l'aménagement du tramway –, un réseau viaire secondaire est aménagé pour desservir l'ancienne réserve foncière. En marge de la ZAC, la levée de l'emprise réservée incite les mutations foncières en diffus et la densification du secteur : immeubles de logements et de bureaux voient ainsi le jour sur d'anciennes emprises industrielles et quelques terrains restés vacants. La ZAC est aujourd'hui pratiquement achevée et le recyclage urbain, porté par la dynamique de marché enclenchée, gagne la zone industrielle des Arues située plus au sud.

Si la dynamique de projet est amorcée rapidement après l'arrivée du projet, la mise en œuvre des aménagements aura duré plus de vingt ans. Châtillon présente pourtant un contexte favorable : un territoire attractif des Hauts-de-Seine, une ingénierie locale structurée et, surtout, un portage politique fort et continu (Jean-Pierre Schosteck est encore maire de Châtillon).

À Châtillon, la dynamique urbaine lancée par la ZAC Porte Nord-Maison Blanche se poursuit par la mutation de la zone des Arues.



Source : © Bridot & Willerval

● **Aubervilliers : des projets qui peinent à émerger faute de moyens**

Après avoir longtemps cherché à préserver les conditions de développement de son tissu d'activités, la ville d'Aubervilliers saisit l'occasion de l'arrivée du métro en 1979 pour entamer une politique de renouvellement urbain aux abords de la station. Au cours des années 1980, la stratégie de la ville consiste à articuler un règlement d'urbanisme restrictif quant à la constructibilité autorisée, d'une part, et la création de ZAC dérogatoires pour la réalisation des projets. Cette approche vise non seulement à réguler la mutation du territoire, mais aussi à concentrer la demande du marché sur quelques sites pour en faciliter la concrétisation. La deuxième moitié des années 1980 voit plusieurs opérations de renouvellement urbain initiées pour résorber des poches d'habitat insalubre (quartier de la Maladrerie) et développer l'offre de logement.

En 1986, la ZAC multi-sites Émile Dubois est créée aux abords de la station, mais elle tarde à entrer dans sa phase opérationnelle pour des raisons financières et d'ingénierie. Finalement, l'intégration du projet au premier programme de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru) va permettre de mobiliser des financements additionnels et les propriétaires bailleurs (OPH d'Aubervilliers, France Habitation) pour relancer l'opération sous l'égide de l'aménageur Sequano Aménagement. Cette opération donne lieu en 2015, trente ans après son initiation, aux premiers réaménagements des abords nord-ouest de la station.

Aux environs de la station Fort d'Aubervilliers, d'autres projets d'aménagement connaissent la même trajectoire que la ZAC Émile Dubois. À Bobigny, le plan de rénovation urbaine du Grand Quadrilatère, lancé en 2004, permet de sortir de l'impasse la ZAC qui y avait été créée en 1989. Les financements apportés par l'Anru contribuent à rééquilibrer le bilan de l'opération, notamment pour les dépenses de voiries et réseaux divers, et permettent de mettre en œuvre le programme de construction de logements ainsi que le renouvellement des locaux d'activités.

À Aubervilliers, les premières réalisations de l'opération Émile Dubois apparaissent en 2015 et contribuent à l'aménagement des abords de la station de métro.



Source : © S. Grazia