Enseignements de l'étude

Enjeux et pistes pour favoriser la densification et le renouvellement

Mettre en place les outils opérationnels et réglementaires permettant le renouvellement

L'étude a permis d'identifier un important potentiel de renouvellement des tissus urbains autour des gares, mais aussi la nécessaire mobilisation des acteurs et d'outils opérationnels afin d'initier le renouvellement et l'intensification de ces quartiers.

Initier une démarche de projet
Le renouvellement et l'intensification des quartiers de gare nécessitent une démarche volontariste qui s'inscrit dans une connaissance approfondie du foncier, du tissu et de ses possibilités d'évolution. Elle est portée par une vision urbaine à long terme qui vise à valoriser les espaces centraux les mieux desservis et équipés.
La démarche, initiée par les villes, associe couramment les grands propriétaires publics que sont RFF, la SNCF et RATP mais aussi les EPF.

Passer du PLU à un document de planification urbaine
Compte tenu des caractéristiques des tissus que l'on retrouve le plus souvent dans les Hauts-de-Seine, les règlements d'urbanisme usuels ne permettent pas d'initier spontanément le renouvellement ou même l'intensification ponctuelle du tissu existant.
Il est nécessaire de faire évoluer, au cas par cas et en fonction des projets, certaines règles des PLU afin de rendre possible une évolution en cohérence avec les objectifs de planification définis à l'échelle régionale et locale. L'objectif est de passer d'un PLU qui entérine seulement l'existant à de véritables documents de planification urbaine portant un urbanisme de projet.

Identifier précisément le potentiel d'évolution du quartier afin de construire un projet
Les interventions, portées par les collectivités, doivent prendre appui sur un diagnostic précis du potentiel d'évolution des quartiers compte tenu des enjeux de centralité et de préservation des qualités urbaines des secteurs.
Il s'agit, dans un souci de conservation des trames urbaines existantes, d'un repérage du potentiel foncier qui intègre le renouvellement ponctuel du bâti mais aussi les possibilités de densification par extension du bâti existant.

Mettre en place des modes opératoires diversifiés et adaptés à chaque configuration urbaine
Dans chacune des études de cas proposées, les simulations montrent qu'il est souvent possible de doubler le nombre de logements existants sans remettre fondamentalement en cause la morphologie et la structure urbaine.
Cette démarche de projet nécessite la création d'outils adaptés à chaque type de tissu afin de créer des formes urbaines en harmonie avec leur environnement et de préserver la mixité urbaine et sociale des quartiers de gare.

Une réflexion nécessaire sur l'équipement gare lui même

L'évolution des quartiers de gares ne peut être dissociée de l'équipement gare lui-même et de ses fonctionnalités. Les interventions doivent permettre d'optimiser l'accessibilité et le niveau de service rendu.

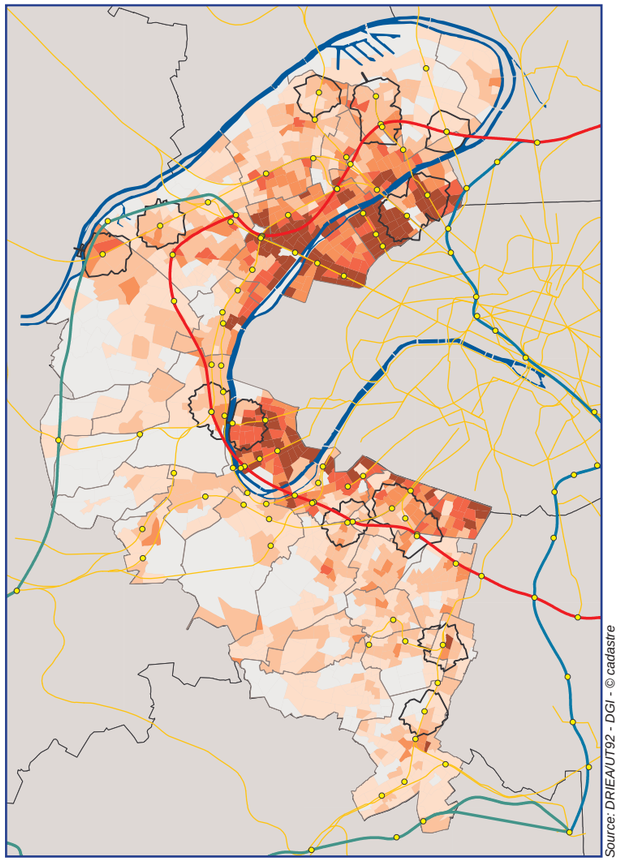
Insérer la gare dans son environnement
Il est nécessaire de valoriser l'équipement gare en terme de mobilité durable, d'image d'entrée de ville, de pôle de centralité et de repère urbain, de support de développement pour les activités et commerces.

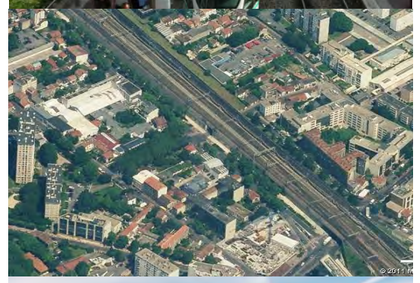
Permettre la création d'un véritable pôle d'échanges en restructurant l'espace public
L'équipement gare en lui-même a une importance fondamentale pour l'image et le fonctionnement du quartier. Il s'agira donc d'être vigilant sur le positionnement des nouvelles gares créées. Pour toutes les gares, à créer ou existantes, l'intervention sur le quartier de gare doit être l'occasion d'établir une trame d'espaces publics à la mesure d'une centralité de gare, ainsi que de redimensionner potentiellement les voiries et accès.

Suivi DRIEA/UT92
Adeline Louis
adeline.louis@developpement-durable.gouv.fr
Mélanie Grandin
melanie.grandin@ developpement-durable.gouv.fr

Etude réalisée par:
AVANT-PROJET
www.avant-projet.eu
Christophe Bastide
Dominique Durand
Clément Maudet

Etude du potentiel de densification autour des gares
L'exemple des Hauts-de-Seine





L'excellente desserte en transports en commun ferrés des Hauts-de-Seine ainsi que les projets en cours (Grand Paris, prolongement du métro 4, T1, T2, T6…) posent de façon accrue la question de l'aménagement des quartiers de gare. Le principe d'une densification de ces quartiers est aujourd'hui généralement admis pour gérer une indispensable économie d'espace au niveau régional dans une logique d'aménagement durable du territoire.

A travers l'analyse approfondie d'une dizaine de quartiers de gares représentatifs du département, l'Unité Territorlale des Hauts-de-Seine de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement d'Île-de-France a souhaité confronter cette ambition de densité à la réalité du territoire et esquisser des pistes de réflexions permettant d'enclencher des mutations.

Ce travail d'étude, dont la méthodologie et les principaux enseignements sont présentés dans cette note de synthèse, a permis la production d'analyses urbaines et foncières détaillées et identifie des processus d'intensification possibles s'inscrivant dans les particularités de chaque quartier de façon à permettre une évolution mesurée et progressive du territoire.

Direction régionale et interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement Ile-de-France
Unité territoriale des Hauts-de-Seine
Service Aménagement et Développement Durables/ Pôle Projets et Politiques Territoriales

Octobre 2011

Contexte et objectifs de l'étude

Les Hauts-de-Seine bénéficient d'une très bonne desserte en transports en commun ferrés. Les gares du département (RER, transilien, métro et tramway) permettent déjà la desserte d'une part significative du territoire : 28 % du département se trouve à moins de 500 m d'une gare et 63% à moins de 1000 m.

Les projets de transports en commun en cours sur le département ainsi que la perspective du réseau ferré du Grand Paris contribueront à améliorer encore l'accessibilité du département. Le bon maillage des gares existantes et les investissements publics en faveur du développement des infrastructures de transport posent ainsi de façon accrue la question de l'aménagement des quartiers de gares.

Dans le cadre de sa mission de connaissance du territoire et de conseil aux collectivités, L'Unité Territoriale des Hauts-de-Seine a confié au bureau d'études Avant-Projet la mission d'approfondir l'analyse des secteurs à enjeux que sont les quartiers de gares dans le département, afin de mieux comprendre les dynamiques qui les animent et d'engager une évolution progressive de ces quartiers. La méthodologie et les principales conclusions de l'étude sont présentées dans cette note synthétique.

Méthodologie

L'objectif de l'étude est d'alimenter la réflexion sur les potentiels de développement urbain et de valorisation foncière autour des gares des Hauts-de-Seine.

Elle vise à :

- **Identifier le potentiel d'évolution des secteurs**, dans une logique de mixité des fonctions et d'intensification urbaine, en lien avec les projets communaux, supra communaux et les dynamiques de développement à l'échelle du territoire,

- **S'inscrire dans les particularités de chaque quartier** (nature du tissu, évolutions récentes et offre de logements), de façon à permettre une évolution mesurée et progressive des secteurs,

- **Sérier les contraintes à la densification ou à la mutation :** enjeux des politiques locales, prix foncier, documents d'urbanisme en vigueur, plan de prévention des risques et autres documents supra communaux, qualité de l'environnement, etc...

- **Dégager des orientations et proposer des actions concrètes pour enclencher le renouvellement.**

La méthode mise en oeuvre pour répondre à ces objectifs s'articule en deux temps :

- **une phase d'analyse** de quartiers de gare représentatifs des typologies urbaines rencontrées dans les Hauts-de-Seine.

- **une phase prospective,** qui sur la base des diagnostics urbains et fonciers effectués propose des pistes d'évolution de tissus urbains caractéristiques des quartiers de gares étudiés.

L'étude propose une réflexion sur les potentiels de développement urbain autour des gares des Hauts-de-Seine.

Des monographies par quartier de gare identifient les dynamiques et contraintes de renouvellement et de densification.

Des stratégies d'intervention sont ensuite proposées et suggèrent des pistes d'action pour enclencher le renouvellement.

Un exemple d'étude de cas: le tissu à dominante pavillonnaire discontinu

Surface de l'îlot: 3,3 ha
Taille moyenne des parcelles: 430 m²
Nombre de logements: 131
Densité moyenne: 40 logts/ha
CES: 0,27

Situé au pied d'une gare, l'îlot est caractéristique du tissu à dominante pavillonnaire discontinu: des espaces non bâtis importants, peu de mixité et peu d'emprises mobilisables, des possibilités de densification limitées du fait de la configuration parcellaire et de l'implantation du bâti.

La SHON résiduelle estimée par comparaison de la SHON construite et du COS en vigueur au PLU est très importante: 20 000 m² soit environ 250 logements potentiellement constructibles sur cet îlot. Mais les autres règles du PLU (alignement, prospect) associées à une configuration parcellaire en lanière et à l'implantation du bâti existant ne permettent pas d'utiliser ces droits à bâtir résiduels.

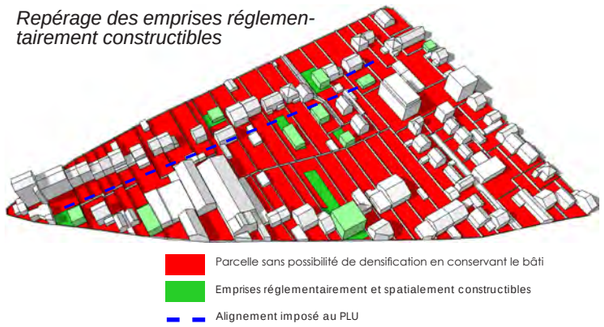
Sur l'îlot, seules 10 parcelles sont réglementairement densifiables pour une SHON totale de 1700 m² soit une vingtaine de logements constructibles. Les largeurs des autres parcelles couplées aux règles de retrait imposées par le PLU ne permettent pas en effet de dégager l'épaisseur nécessaire à la construction d'un bâtiment.

La stratégie de renouvellement et de densification proposée cible une dizaine de parcelles sous-occupées permettant de ne démolir que 5 logements et de dégager une emprise foncière suffisamment importante. Au regard du PLU, une constructibilité significative ne peut être obtenue que par la création d'une voie nouvelle qui permet d'exploiter le coeur d'îlot en ouvrant de nouveaux droits à construire de part et d'autre de la voie. Le scénario propose des constructions en R+2 qui s'intègrent au gabarit du pavillonnaire existant sans bouleverser la physionomie générale de l'îlot. Une constructibilité de 4500m² SHON est ainsi dégagée, ce qui représente 60 logements nouveaux, soit une augmentation de 40% par rapport à la situation initiale.

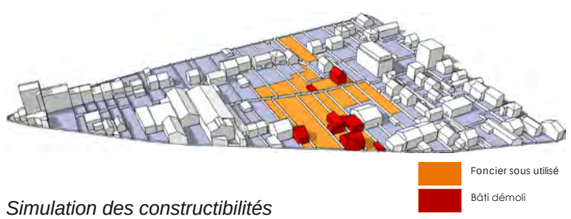
L'ensemble des études de cas réalisées ont ainsi permis de démontrer que pour chaque configuration urbaine, une densification du tissu significative mais respectueuse de l'existant est possible sous réserve de mener un travail fin d'identification du potentiel foncier.

Estimation des SHON résiduelles à la parcelle

Repérage des emprises réglementairement constructibles



Identification du foncier mobilisable



Simulation des constructibilités

Scénarios d'évolution

Méthodologie

Une estimation de la capacité de densification et de renouvellement du tissu autour des gares

La seconde phase de l'étude approfondit les problématiques de la densification et du renouvellement des différents types de tissus urbains rencontrés dans les 11 quartiers de gare. Il s'agit de proposer, à partir de l'identification des points forts et des points faibles des territoires, des pistes d'intensification ainsi que les leviers à enclencher pour permettre la mutation.
Comment et vers quoi faire évoluer les règles d'urbanisme en vigueur pour permettre la densification des quartiers de gare ?
Quels outils urbains, actions foncières mettre en oeuvre ?

Des études de cas élaborées sur des tissus urbains «types»

L'observation de terrain permet de dégager des grandes typologies urbaines liées à la configuration des îlots, au découpage parcellaire, à la taille moyenne des parcelles, aux surfaces bâties et au potentiel foncier mobilisable. Ces grandes configurations urbaines représentatives des tissus urbains situés dans les quartiers de gares font l'objet d'analyses approfondies visant à préciser leur capacité d'évolution en tenant compte de leur morphologie et de leur occupation.

Deux scénarios afin d'illustrer les possibilités de densification et de renouvellement

Pour chaque grande catégorie de tissu urbain sont établis deux scénarios permettant d'illustrer les possibilités de densification et de renouvellement :

- **un scénario « au fil de l'eau »** construit sur la base du règlement d'urbanisme actuel. Ce scénario permet de mettre en évidence les limites de certaines règles du PLU par rapport aux objectifs de densification et renouvellement.
- **un scénario « volontariste »** où sont proposés des modes opératoires et des outils réglementaires pour initier la densification et le renouvellement.

Dans les deux cas, une attention particulière a été portée aux caractéristiques et aux qualités du tissu existant. Les propositions d'interventions s'attachent à préserver la qualité urbaine et paysagère des espaces étudiés.

6 études de cas pour 6 grands types de tissus urbains

Le tissu à dominante pavillonnaire discontinu

Surface: 3,3 ha
77 parcelles
Parcelle moyenne: 430 m²
131 logements
40 logts/ha net
CES 0,27

Le tissu à dominante pavillonnaire continu

Surface: 1,2 ha
38 parcelles
Parcelle moyenne: 321 m²
60 logements
49 logts/ha net
CES 0,35

Le tissu mixte de faubourg

Surface: 4,8 ha
95 parcelles
Parcelle moyenne: 515 m
181 logements
37 logts/ha net
CES 0,29

Les linéaires mixtes de grandes voiries

Surface: 2,2 ha
62 parcelles
Parcelle moyenne : 360 m²
122 logements
55 logts/ha net
CES 0,53

Le tissu dense de centre ville

Surface: 0,7 ha
13 parcelles
Parcelle moyenne: 525 m²
397 logements
551 logts/ha net
CES 0,64

Les grandes parcelles d'habitat collectif

Surface 2,1 ha
1 parcelle principale
Parcelle : 16 000 m²
319 logements
150 logts/ha
CES 0,13

Choix des quartiers de gare étudiés

Onze quartiers de gares représentatifs des typologies urbaines identifiées dans le département ont été retenus pour servir de support à l'analyse.

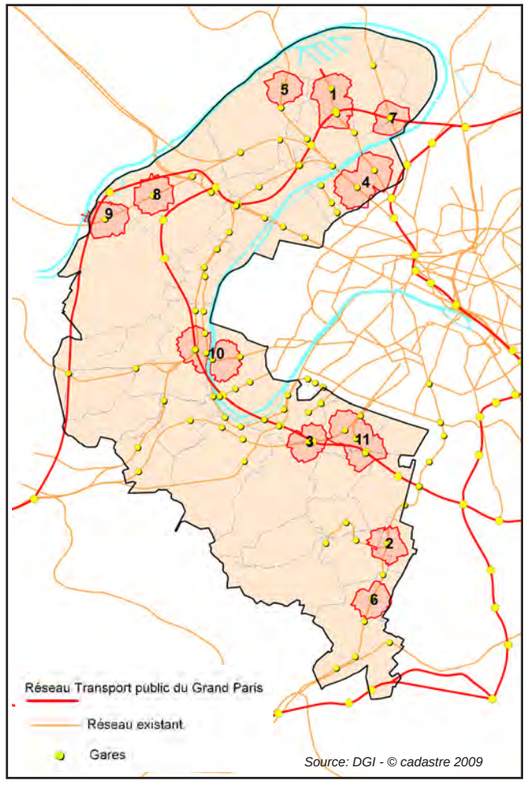
Le choix de ces onze quartiers s'appuie sur une pré-analyse de chaque quartier de gare du département, fondée sur l'ensemble des données statistiques et géographiques disponibles à l'UT92. Celle-ci a permis de mettre en regard le foncier disponible et mutable , la densité, la qualité de la desserte, la mixité dans chaque secteur et de sélectionner un panel représentatif des différentes situations urbaines et foncières rencontrées dans les Hauts-de-Seine.
Par ailleurs, pour chaque gare sélectionnée, des isochrones identifiant la part de territoire accessible depuis la gare en moins de 12 minutes - temps considéré comme acceptable pour rejoindre la gare à pied - ont été réalisées. Les secteurs délimités par ces isochrones constituent le «quartier de gare» tel que désigné dans l'étude.
A noter que plusieurs gares ont parfois été regroupées lorsque leurs rayons d'influence se recoupent. Ainsi les onze secteurs étudiés correspondent en réalité à 17 gares des Hauts-de-Seine.

Un exemple d'isochrone: les Agnettes-Courtilles (Asnières - Bois Colombes - Genevilliers)

La superficie cumulée des 11 isochrones représente plus de 20 km², soit 11% de la superficie totale du département.

Les 11 quartiers de gare étudiés

	Identification du pôle gare	Desserte en transports	Communes concernées par l'isochrone	Surface en ha
1	Les Agnettes - Les Courtilles	Métro 13	Asnières/Seine Bois-Colombes Gennevilliers	230,6
2	Bourg-la-Reine	RER B	Bagneux Bourg-la-Reine Sceaux	132,1
3	Clamart	Transilien N	Clamart Issy-les-Moulineaux Malakoff - Vanves	141,1
4	Clichy-Levallois / Mairie de Clichy	Métro 13 Transilien L	Clichy la Garenne Levallois-Perret	274,8
5	Le Stade	Transilien J	Colombes Gennevilliers	121,5
6	La Croix de Berny	RER B	Antony Fresnes	127,5
7	Les Grésillons	RER C	Asnières/Seine Gennevilliers	123,1
8	Nanterre Ville	RER A	Nanterre	156,3
9	Rueil Malmaison	RER A	Chatou - Nanterre Rueil-Malmaison	152,8
10	Saint-Cloud / Parc de Saint-Cloud / Pont de Saint-Cloud	Métro 10 Tram 2 Transilien L Transilien U	Boulogne-Billancourt Saint-Cloud	273,7
11	Vanves-Malakoff / Malakoff Etienne Dolet / Chatillon-Montrouge	Métro 13 Transilien N	Bagneux Châtillon Malakoff Montrouge Vanves	275,7



Analyse des quartiers de gares

Un diagnostic urbain approfondi

L'analyse urbaine s'appuie sur un traitement statistique et cartographique fin ainsi que sur un repérage précis sur le terrain des caractéristiques urbaines de chaque secteur.
Chaque quartier de gare fait l'objet d'une monographie détaillée qui rassemble les données physiques et statistiques suivantes:

• les caractéristiques urbaines
L'environnement urbain (transports, commerces, équipements),
L'occupation du sol, son évolution, la qualité du bâti (hauteurs, patrimoine bâti, emprises d'activités, équipements structurants)
Les densités de logements et les formes urbaines associées, le maillage et les coupures urbaines, la trame verte, la morphologie du parcellaire, ...

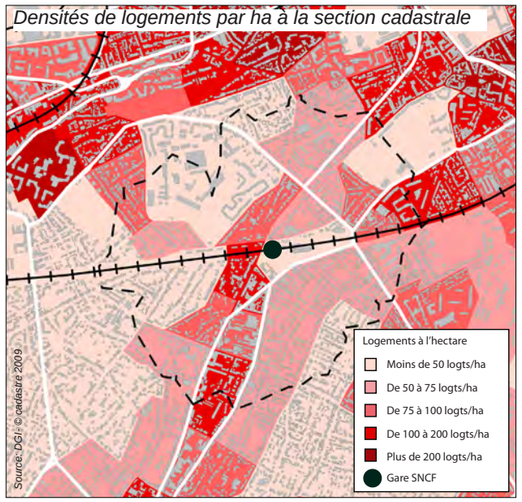
• la dynamique d'évolution et le cadre réglementaire
Données sur le marché immobilier, repérage des permis en cours, analyse du PLU, cartographie des projets et périmètres d'intervention des collectivités,...

• les contraintes environnementales
Etat des risques environnementaux, repérage des contraintes réglementaires et naturelles, des sites pollués, des ICPE,...

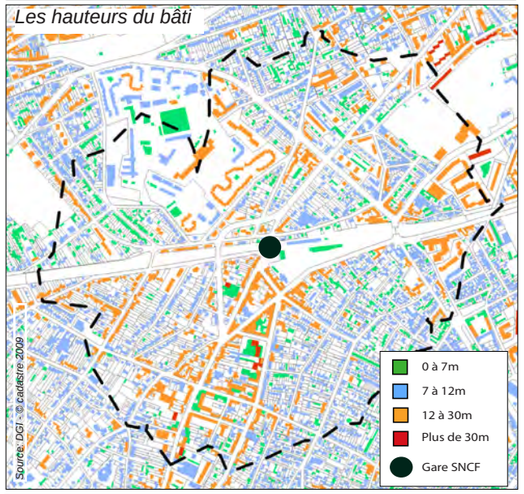
• la structure de la propriété foncière
Repérage des propriétés publiques, caractérisation du foncier public mobilisable,...

Les données exploitées et le traitement statistique et cartographique sont homogènes pour les 11 quartiers de gare ce qui permet de mettre en perspective les résultats.

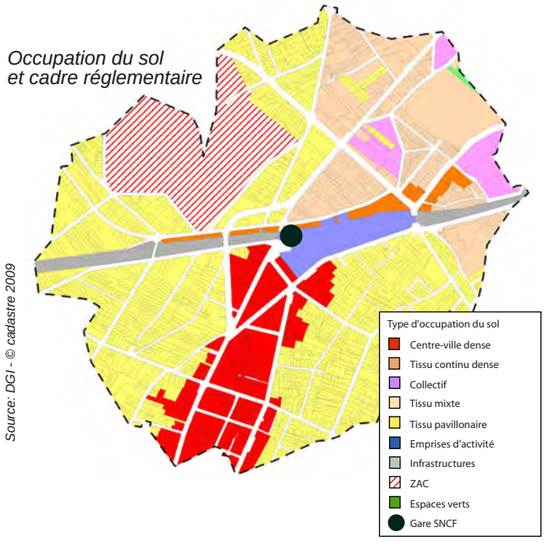
Densités de logements par ha à la section cadastrale



Les hauteurs du bâti



Occupation du sol et cadre réglementaire



Espaces verts publics et privés

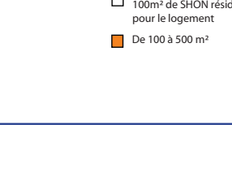
Repérage du foncier mobilisable et identification de secteurs à enjeux

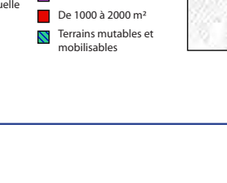
L'identification du potentiel de renouvellement de chaque quartier de gare s'appuie sur une analyse foncière fine en plusieurs étapes

Un repérage de visu et à la parcelle du foncier potentiellement mobilisable
Le repérage à la parcelle sur le terrain a permis de mettre en évidence:
- le foncier non bâti (friches, délaissés, dents creuses, divisions parcellaires possibles);
- le foncier sous utilisé (les ensembles bâtis d'activités et de logements vacants ou faiblement occupés dans le tissu constitué, susceptibles d'évolution rapide compte tenu des droits à construire actuellement autorisés);
- les ensembles bâtis dégradés susceptibles d'évolution compte tenu des enjeux de densification autour des pôles gares.

Clamart, terrain vacant

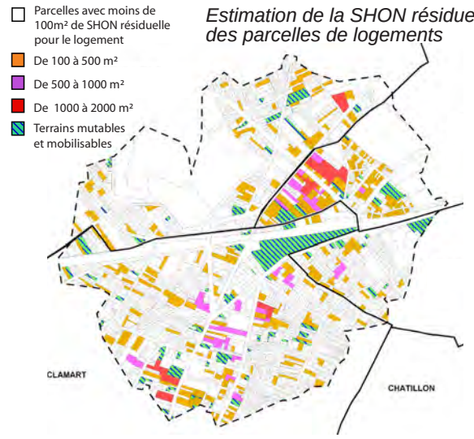
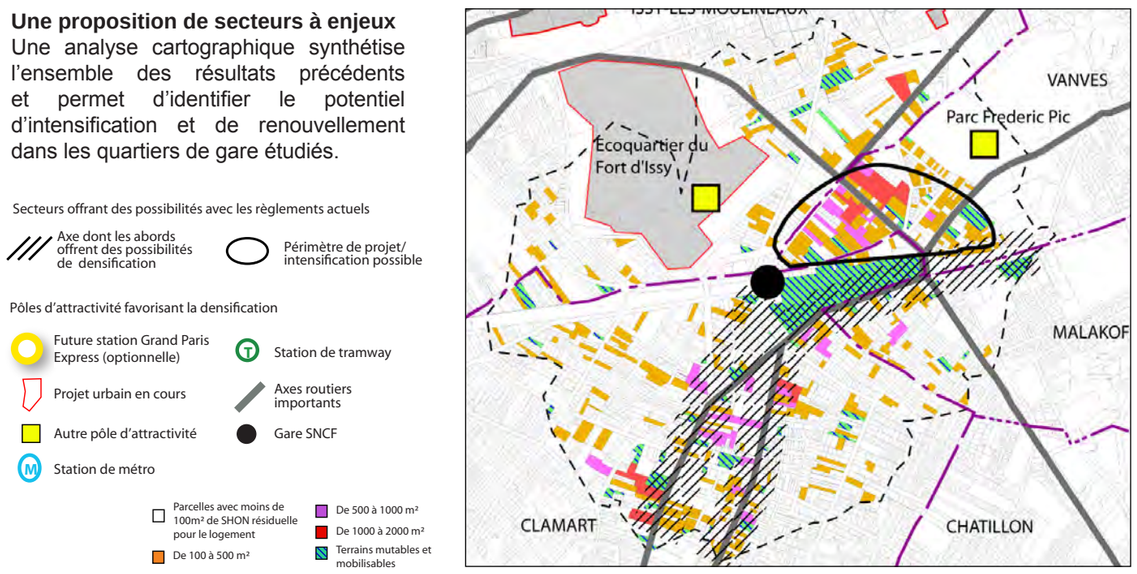
Clamart, boxes


Clamart, activité


Malakoff, habitat dégradé

Une cartographie à la parcelle des constructibilités résiduelles
Un traitement statistique sous SIG fait apparaître à la parcelle la SHON résiduelle compte tenu des droits à construire actuels. Sont ainsi identifiés des secteurs où une intensification est réglementairement possible.

Une proposition de secteurs à enjeux
Une analyse cartographique synthétise l'ensemble des résultats précédents et permet d'identifier le potentiel d'intensification et de renouvellement dans les quartiers de gare étudiés.

Le repérage du foncier mobilsable

Estimation de la SHON résiduelle des parcelles de logements