

ÉTUDE SUR LA DENSIFICATION DES QUARTIERS DE GARE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX

Maître de stage : Mme Sophie Laurent, IAU-IdF

Tuteur de stage : M. Tristan Landre



Figure 1 : Stationnement de vélos devant la gare de Chelles (crédit personnel)

pour en savoir plus...
eivp-paris.fr

École des Ingénieurs
de la Ville de Paris
80, rue Rébeval – 75019 Paris
01 56 02 61 00
eivp@eivp-paris.fr

Résumé

Ce rapport présente le travail que j'ai réalisé à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile de France sur l'analyse de la densification des quartiers de gare dans les documents d'urbanisme locaux. Il vise à comprendre comment les PLU prennent en compte les prescriptions du SDRIF sur la question d'intensification du quartier de gare et, à analyser comment ces documents d'urbanisme appréhendent le sujet vis-à-vis de la réalité du terrain et des questions politiques. Il présente le cadre de l'étude en détaillant chaque terme du sujet, analyse les prescriptions et recommandations du schéma directeur régional d'Ile de France (IAU-IdF) et du Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDUUF) puis compare les PLU de quatre communes que sont Chelles (78), Montreuil (93), Orsay (91) et Trilport (78). Il fait alors ressortir des thématiques communes à l'intensification des quartiers de gare : de la mixité à l'intermodalité en passant par la densité ou encore, l'articulation avec les projets d'aménagements. Le rapport a également pour objectif de montrer les outils, pour répondre à l'intensification de ces quartiers plus denses : des outils plus stratégiques dans le rapport de présentation aux outils plus techniques du règlement. Pour finir, le rapport montre les limites de l'étude, qu'elles soient sur le fond ou sur la forme de l'étude.

Mots clés

Densification – Intensification – Intermodalité - Gare – Quartier de gare – Schéma Directeur régional d'Ile de France – Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France – Plan Local d'Urbanisme – Chelles – Montreuil – Orsay - Trilport

Abstract

This report describes a study that I made at The Paris Region Urban and Environmental Agency (IAU Ile de France). The study is about the analysis of density of railway stations area, particularly in planning documents. The aim of the study is to understand how local urbanism plans (PLU) consider dictates and recommendations of the blueprint of the Paris Region (SDRIF) but also to know how they catch the topic depending on field and political reality. The report shows the context of the study and explains the topic's words, analyse the different dictates and compare four local urbanism plans: Chelles (78), Montreuil (93), Orsay (91) and Trilport (78). This report shows common thematic: mixity, intermodality or density and describes the tools that we can use. There are some strategic tools like the presentation report but also tools which are more technical as the regulation. Lastly, the report outlines the limits of the study.

Key words

Density – Intensification – Intermodality – Station – Station area – Planning documents – Chelles – Montreuil – Orsay - Trilport

Sommaire

RESUME	2
MOTS CLES	2
ABSTRACT	2
KEY WORDS	2
SOMMAIRE	3
REMERCIEMENTS	4
INTRODUCTION	5
I. CONTEXTE DE L'ETUDE	6
1) Présentation de l'organisme	6
2) Deux départements : entre territoires et mobilité	7
3) Présentation des missions	7
i. Intermodalité autour des gares	8
ii. Node-Place	8
iii. Densification des quartiers de gare dans les PLU	9
4) Cadre de l'étude	10
i. Les quartiers de gare, à la croisée de plusieurs paradoxes	10
ii. De la densification à l'intensification	10
iii. Dans les documents d'urbanisme locaux	11
5) Problématique de l'étude	13
6) Méthode de l'étude	13
II. LA DENSIFICATION DES QUARTIERS DE GARE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME	18
1) Dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France	18
2) Dans les Plans Locaux d'Urbanisme	20
i. L'articulation avec le SDRIF	20
ii. Stratégie globale de la densification	23
iii. L'articulation entre les projets d'aménagement et la gare	23
iv. Les outils récurrents	29
3) L'intermodalité autour des gares	38
i. Les prescriptions du PDUIF	39
ii. Dans le PLU	41
4) Conclusion de l'étude	43
III. LES LIMITES DU TRAVAIL ET DE L'INTENSIFICATION DES QUARTIERS DE GARE	44
1) Les limites sur la forme de mon travail	44
2) Les limites sur les PLU et sur les documents d'urbanisme	45
3) Questions plus générales sur la densification des quartiers de gare	46
CONCLUSION	49
BIBLIOGRAPHIE	50
WEBOGRAPHIE	50
INDEX DES FIGURES	51
ANNEXES	52
Annexe 1 : Détail de la typologie réalisée (rapport intermodalité)	52
Annexe 2 : Extrait de la typologie de la 1ère catégorie du PDUIF (rapport intermodalité) 53	
Annexe 3 : Extrait du benchmark (rapport intermodalité)	54
Annexe 4 : Exemple de fiche gare (rapport intermodalité)	55
Annexe 5 : Exemple d'une fiche de gare caractérisé par la méthode Node Place	56
Annexe 6 : Liste des villes possibles	58
Annexe 7 : Tableau général de l'étude	60
Annexe 8 : Plan de zonage de la commune d'Orsay	82
Annexe 9 : Détail du calcul pour la superficie des espaces de rabattement	83
Annexe 10 : Questions et compte rendu d'un entretien avec une commune, exemple de Chelles	84

Remerciements

Tout d'abord, je tiens à remercier l'IAU Ile de France et le département Mobilité et transports pour l'accueil qui m'a été réservé. L'ensemble de l'équipe a toujours été d'un dynamisme communicatif et très disponible pour m'aider et me conseiller.

Au sein du département Mobilité et transports, mes remerciements vont en particulier à ma maître de stage, Sophie Laurent, qui a su me guider tout au long des six mois. Son aide et sa confiance m'ont été très précieuses. Je remercie également les géomaticiens Gianluca Marzilli et Emmanuel Marion qui ont eu la patience et la disponibilité pour répondre à mes interrogations techniques en termes de cartographie.

Je remercie l'ensemble du département urbanisme aménagement et territoires et en particulier François Gorrard et Anca Duguet qui m'ont fait confiance pour la réalisation de l'étude des PLU. Ils ont toujours été très disponibles pour me conseiller et m'encadrer sur cette mission.

Dans le cadre de l'étude des PLU, je tiens à remercier les communes de Chelles, Orsay et Montreuil qui ont bien voulu m'accueillir et répondre à quelques questions sur le sujet.

Pour finir, je remercie mon tuteur de stage qui a assuré le suivi de mon travail et qui m'a permis de prendre un recul nécessaire à mes missions de l'IAU. Plus généralement, je remercie l'EIVP pour les connaissances que j'ai pu assimiler durant mes trois années à l'école.

Introduction

Le cursus de l'École des Ingénieurs de la Ville de Paris se finit par le stage de fin d'études d'une durée de 6 mois. Celui-ci vise à nous plonger dans le milieu professionnel et à réaliser un travail scientifique et technique, propre à la mission d'un ingénieur. Le rapport de ce stage consiste à mettre en perspective un travail de recherche, problématisé sur une question approfondie durant le stage. Curieux des études et du travail prospectif sur l'urbanisme et les transports, j'ai réalisé mon stage à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile de France (IAU-IdF) au sein du département Mobilité et transports sur l'analyse des quartiers de gare de manière générale.

Pour la Société du Grand Paris, les espaces publics autour des futures gares du Grand Paris Express seront les places de la métropole. Elles représenteront à la fois des lieux de vie mais aussi des lieux d'échange entre toutes les formes de mobilité. Ainsi, les gares, en projet et existantes, représentent un enjeu primordial de développement urbain dans ce que l'on appelle ici un « quartier de gare ». C'est pourquoi, on assiste à une intensification de l'urbanisation avec de nombreux acteurs (communes, Société du Grand Paris, Région Ile de France, etc.) qui cherchent à valoriser les alentours de la gare en améliorant l'offre de logements et d'emplois. Ces objectifs d'intensification se retrouvent en partie dans les documents de planification locale, à savoir les plans d'urbanisme locaux (PLU).

Ainsi, nous analyserons comment les documents d'urbanisme supra-communaux et locaux appréhendent les relations entre les gares et leurs quartiers. L'objectif est de faire ressortir les différentes thématiques de la densification et des quartiers de gare ainsi que les outils plus techniques pour permettre aux communes la mutation de ces quartiers. Les questions auxquelles cette étude tente de répondre : Quels sont les outils règlementaires pour répondre à la densification des quartiers de gare ? Et, quelle cohérence existe-t-il entre le schéma directeur régional (SDRIF) et les PLU sur le sujet ?

Nous exposerons tout d'abord l'organisme et les différentes missions réalisées puis, le cadre et la méthode de l'étude. Nous analyserons ensuite la question dans le SDRIF, dans les PLU de quatre communes du Grand Paris ainsi que la question de l'intermodalité, directement en lien avec la densification. Finalement, je présenterai les limites, tant dans le fond de la question des quartiers de gare que dans la forme de l'étude réalisée.

I. Contexte de l'étude

1) Présentation de l'organisme

L'institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France (IAU-IdF) est une fondation d'utilité publique qui pense la planification territoriale à l'échelle de la région mais également sur d'autres territoires. À sa création en mai 1960, elle porte le nom d'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne (IAURP). L'organisme devient en 1976 l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile de France (IAURIF) puis l'IAU Ile de France en 2008.



Figure 2 : Logo de l'IAU-IdF (Source : IAU-IdF)

Son rôle est de produire des études, des analyses pour offrir une aide à la décision aux collectivités, aux acteurs régionaux. L'IAU réalise également des missions d'assistance sur d'autres continents (élaboration de schéma régionaux, de développement urbain). Il transmet ainsi un savoir-faire sur l'aménagement en faisant dialoguer de nombreux thèmes liés à l'urbanisme : de l'environnement à l'économie, des sports à la santé, des territoires aux mobilités.

Afin d'appréhender les différentes mutations territoriales, écologiques, technologiques, l'IAU IdF produit à la fois des études, des carnets de bonnes pratiques (pour la mise en place des intentions du schéma directeur régional), des cahiers thématiques, des notes rapides (4-5 pages sur un sujet), des données ou encore de nombreux outils cartographiques tels que le mode d'occupation des sols, le référentiel territorial et des cartes interactives sur des thèmes très divers.

Les compétences sont donc très diversifiées, l'institut est par exemple composé de 10% d'architectes, de 8% d'ingénieurs, de 8% d'économistes, de 12% de géomaticiens, ... C'est d'ailleurs cette complémentarité qui amène une plus-value et un travail de groupe intéressant sur des thèmes parfois transversaux.

Concernant son organisation, l'IAU est doté d'un conseil d'administration avec des acteurs de la région, de l'État, des collectivités et d'autres organismes. La présidente de la région Ile de France Valérie Pécresse est à sa tête. Pour ce qui est du fonctionnement interne de l'IAU, il est organisé en différents pôles : pôle ressource, information, environnement, urbanisme et transport, économie et société. Ces différents pôles sont ensuite divisés en départements ou missions plus précises. L'ensemble de cette organisation est détaillé dans l'organigramme suivant :

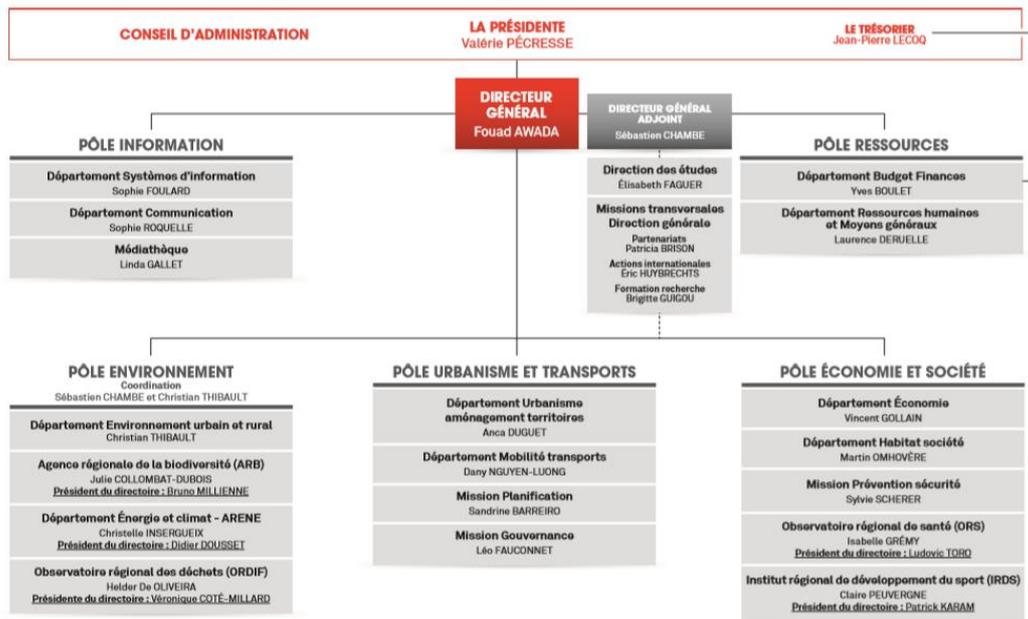


Figure 3 : Organigramme de l'IAU IdF (Source : IAU IdF)

2) Deux départements : entre territoires et mobilité

La complémentarité des compétences s'est également exprimée dans la réalisation de mon travail. En effet, celui-ci sur la thématique très transversale des quartiers de gare s'est retrouvé en lien avec à la fois le département Mobilité et transports (DMT) ainsi qu'avec le département Urbanisme aménagement territoires (DUAT). Physiquement au DMT, j'ai cependant été en lien avec le DUAT à de nombreuses occasions et particulièrement pour l'étude présentée dans ce rapport.

Le DMT s'intéresse à l'ensemble des thèmes liés aux déplacements en proposant des analyses et des propositions novatrices. Il fait preuve de travaux quantitatifs, de modélisations, d'observations pointues sur le cas d'autres grandes métropoles mondiales et d'un important système d'information géographique qui lui permettent d'élaborer des analyses et des méthodologies variées. De plus en plus, il réalise également des schémas directeurs régionaux, des plans de déplacement en Ile de France et à l'étranger.

Le DUAT apporte lui, une connaissance spatiale des territoires et de ses projets. Il réalise des études d'urbanisme et accompagne différentes instances publiques sur des démarches de projets tels que les avis de PLU, les schémas directeurs de métropoles ou le projet urbain d'Est-Ensemble.

3) Présentation des missions

Au cours de mon stage, j'ai pu réaliser plusieurs missions, toutes en lien avec les quartiers de gare. L'IAU recherchait en effet un stagiaire capable de travailler sur cette thématique pour laquelle des études étaient en cours de réalisation. Les trois principales sont succinctement décrites ci-dessous.

i. Intermodalité autour des gares

Tout d'abord, j'ai travaillé sur l'étude « Intermodalité autour des gares » qui traite des possibilités de rabattement vers la gare. Dans une première partie, j'ai travaillé sur la définition de l'intermodalité et de la notion de rabattement. J'ai participé au benchmark des bonnes pratiques de rabattement en fonction du mode de déplacement mais aussi en fonction du stade d'avancement du trajet (avant l'itinéraire, itinéraire vers la gare, arrivée à la gare). Celui-ci consiste en une revue de bons exemples français ou mondiaux d'alternatives permettant d'améliorer le rabattement vers la gare. De plus, j'ai réalisé une typologie des 400 gares franciliennes (hors Paris) permettant de les partager sur la base du classement du PDUIF (Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France). Cette classification prend en compte le nombre de voyageur qui l'empruntent, les modes de transport pour se rabattre sur la gare mais également le tissu urbain et sa fonction principale (emploi, résidentiel ou mixte) dans un rayon de 800m autour de la gare. L'explication schématique de cette classification est présente en annexe 1 tandis qu'un extrait pour la première catégorie du PDUIF est en annexe 2. Le rapport, en cours d'achèvement, fait le lien entre les bonnes pratiques et la typologie des gares franciliennes. Il présente une fiche par typologie de gare qui permet de faire ressortir les pistes d'amélioration sur lesquelles les communes peuvent s'appuyer. La recherche sur ce sujet m'a apporté une première connaissance en termes d'intermodalité pour l'étude présentée dans ce rapport. C'est un premier pas sur le sujet qui m'a fait travailler des notions utiles dans un même contexte de gares franciliennes. Un exemple d'élément du benchmark et de fiche type sont présents respectivement en annexe 3 et 4.

ii. Node-Place

Sur le thème des quartiers de gare, j'ai pu participer aux suites de l'étude Node Place pour laquelle une note rapide a déjà été publiée.

L'étude Node-Place a permis de caractériser, pour l'ensemble des gares franciliennes hors Paris, l'équilibre ou le déséquilibre entre l'intensité du nœud de transport et celle du quartier de gare associé. Elle met alors en lumière un développement urbain dans les quartiers de gare relativement cohérent avec l'intensité du nœud de transport et l'aménagement du quartier de gare. Cette méthode consiste à caractériser un couple Node/Place à l'aide de deux indicateurs synthétiques :

D'une part l'indicateur Node correspondant à l'intensité du nœud de transport, agrégeant un ensemble de données : niveau de desserte, fréquentation de la gare, accessibilité, rayonnement ;

D'autre part l'indicateur Place correspondant à l'intensité du quartier de gare, avec deux rayons respectifs de 800 m et 2 000 m autour de la gare, agrégeant un ensemble de données : densité de population et d'emplois, type d'urbanisation, nombre et type d'équipements, etc.

Synthèse de la méthodologie node place

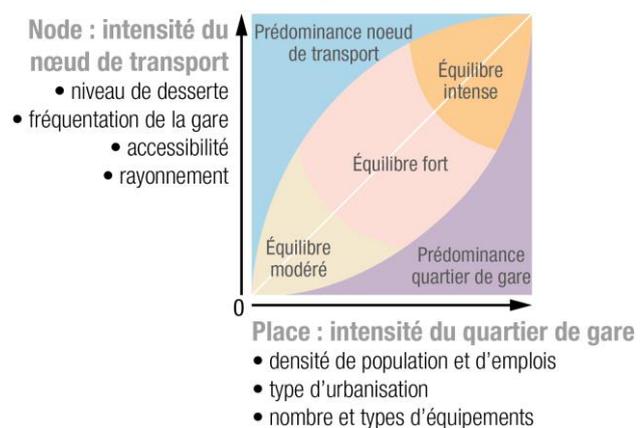


Figure 4 : Schéma explicatif de la méthode Node Place (Source : IAU IdF)

Les deux indicateurs sont ensuite normés (entre 0 et 1) : la valeur 1 est affectée à la gare francilienne ayant la valeur la plus forte, et 0 à la gare ayant la valeur la plus faible. Leur croisement permet une visualisation simple de tous les couples nœud de transport/quartier de gare, faisant apparaître les équilibres et déséquilibres, et la hiérarchisation des gares. Chaque couple est ainsi positionné de manière objective par rapport à une médiane et par rapport aux autres couples gare/quartier de gare considérés. On repère ensuite des couples qui sont classés en cinq familles (cf. graphique ci-dessous) :

Trois familles représentent des situations d'équilibre, modéré, fort ou intense ;

Deux familles caractérisent les situations de déséquilibre : soit une prédominance du quartier de gare (place), soit une prédominance du nœud de transport (Node). C'est d'ailleurs ce dernier déséquilibre qu'il paraît pertinent de relever puisque cela signifie qu'au vue de la gare, le quartier peut prévoir plus d'aménagements.

Dans le cadre de cette étude, j'ai travaillé sur la commande de la région Ile de France concernant la réalisation de fiche par gare. Celle-ci devait présenter les caractéristiques du quartier de gare (données et cartes), les données Node Place, les futurs projets et les pistes de réflexions quant à l'évolution de l'équilibre Node/Place. L'exemple d'une fiche est présent en annexe 5. J'ai alors travaillé sur les données des fiches mais également sur l'automatisation des fiches pour les 400 gares franciliennes. J'ai utilisé ce travail dans l'analyse des PLU pour comprendre mieux les caractéristiques des gares étudiées.

iii. Densification des quartiers de gare dans les PLU

Pour finir, j'ai travaillé sur l'analyse des documents d'urbanisme (principalement PLU) pour étudier la prise en compte de la question de la densification des quartiers de gare. J'ai donc analysé en profondeur quatre PLU pour vérifier la cohérence avec le schéma directeur régional d'Ile de France (SDRIF). C'est cette question que j'analyse plus précisément et que je développe dans ce travail de fin d'études de l'EIVP.

4) Cadre de l'étude

Pour cette étude, j'ai choisi de restreindre mon périmètre. Je détaille ici ce qui sera compris comme quartier de gare, comme densification et intensification puis avec quel outil cette question sera analysée.

i. Les quartiers de gare, à la croisée de plusieurs paradoxes

Tout d'abord, la gare est un objet urbain singulier. Elle est souvent le symbole de la ville ou du moins, du quartier. La ville se développe régulièrement autour des gares et grâce aux gares. C'est également un lieu paradoxal. La gare est, en effet, à la fois un espace d'échange et un espace d'attente, à la fois un lieu de transport et un lieu d'usages variés (commerces, rencontres, etc.). C'est à la fois un lieu de proximité desservant une ville mais c'est aussi un lieu ouvert sur l'ailleurs. La gare est « mi urbaine, mi- industrielle, la gare figure un ailleurs qui vient troubler l'expérience de la ville. » (Baron, Roseau, 2016).

De la même façon, le quartier de gare est défini par Michel Kokoreff comme un « territoire hybride, plus étendu - et plus complexe - qu'un simple "morceau de ville", dont l'urbanité résulte de la combinaison de divers pôles (transports, commercialité, logements) et du côtoiement de publics hétérogènes. »

Depuis les années 1990, on observe une évolution dans la perception des quartiers de gare. Au début, très tourné sur la gare avec des emprises ferroviaires importantes, le quartier de gare devient de plus en plus multifonctionnel. De nombreux projets urbains ou sociaux naissent dans ces quartiers qui deviennent d'importantes centralités de vie, d'habitation. Les politiques publiques visent un développement urbain plus durable et les activités logistiques et industrielles se retrouvent en périphérie des villes.

Concernant l'échelle du quartier de gare, on ne saurait en déterminer une commune. Le rapport utilisera d'ailleurs plusieurs rayons autour de la gare : de 500m à 1000m avec des significations parfois différentes.

Dans le cadre de cette étude, les gares étudiées seront celles d'Ile de France. Ce territoire offre des quartiers aux caractéristiques multiples, aux tissus bien particuliers. Bien que les projets de transport y soient très nombreux dans la région Ile de France, l'étude s'intéressera aux quartiers des gares déjà existantes. L'idée est de comprendre comment l'urbanisme peut s'adapter et se particulariser pour un quartier de gare. L'urbanisation des futures gares pointerait la question du lien urbanisme-transport de manière générale et, cela ne sera pas développé dans le cadre de cette étude. De plus, les gares étudiées seront les gares du réseau transilien, RER mais également les stations de métro ou de transport en commun en site propre (tramway, etc.).

ii. De la densification à l'intensification

De manière générale, la tendance est à la densification urbaine. C'est-à-dire à faire en sorte que davantage de populations vivent sur un espace urbain donné. On densifie aujourd'hui pour permettre une ville de la proximité, économe en déplacements avec des espaces urbains valorisés et plus attractifs. C'est aussi un moyen de répondre au défi de construction de logements, à la réduction des inégalités spatiales avec des logements et des emplois plus centraux.

Les espaces clés pour densifier sont alors les zones urbaines dégradées telles que des friches industrielles, le diffus (principalement des zones pavillonnaires) et les quartiers de gare. Dans cette étude, nous nous intéresserons aux quartiers de gare mais il faut prendre conscience que ces trois lieux ne sont pas séparatifs. Néanmoins, les quartiers de gare, par rapport aux friches

industrielles et au diffus, présentent un double avantage. Ils répondent certes aux enjeux de la densification présentés précédemment, mais également aux objectifs définis par Caroline Gallez (chercheuse au Laboratoire Ville Mobilité et Transport) :

- La volonté de structurer l'étalement urbain. Même si en quelque sorte l'étalement est déjà là, il s'agit de restructurer la ville autour de ses réseaux.
- La volonté de renforcer l'attractivité économique dans les pôles ou communes desservis par le réseau de transport.
- Un objectif de promotion de l'usage des transports collectifs en vue d'atténuer la dépendance automobile.

Toutefois, la densification ne doit pas être poursuivie comme un objectif absolu. Elle est, en effet, parfois critiquée : tantôt affublée d'entaille à la qualité de vie tantôt perçue seulement comme la mobilisation de parcelles vacantes ou de cœurs d'îlots visant des enjeux principalement d'optimisation foncière. C'est pourquoi, la politique d'intensification urbaine est apparue. Elle comprend la densification comme on peut l'entendre, la reconstruction mais aussi les changements d'usage et de mobilité. La notion d'intensification paraît plus pertinente car elle pense un espace non seulement comme un lieu de construction de logements ou d'emplois, mais aussi comme un lieu de vie à renforcer.

Ainsi, pour une ville plus intense et plus compacte, promouvoir les transports en commun et les modes actifs paraît essentiel. Dans le cadre de cette étude, densifier ou intensifier c'est à la fois accueillir de nouvelles fonctions (principalement dans un tissu peu dense) mais aussi améliorer la qualité des cheminements piétons existants ou revoir le fonctionnement d'un quartier (dans un tissu plus dense). Je m'intéresserai donc à l'habitat, aux activités économiques et commerciales ainsi qu'aux déplacements et, j'utiliserai dans ce rapport les termes « densification » et « intensification » de manière interchangeable.

iii. Dans les documents d'urbanisme locaux

Les outils pour densifier le quartier de gare sont de différentes natures et sont ici explicités. Il s'agit principalement d'outils :

Fonciers : les établissements publics fonciers (EPF et EPFIF pour l'Île de France) qui permettent de réaliser les acquisitions de terrains inutilisés appartenant à la RFF (réseau ferré de France) par exemple.

Financiers tels que le Fisac (Fonds d'intervention pour le service, l'artisanat et le commerce) qui finance des opérations permettant de développer un tissu d'entreprises de proximité.

Opérationnels tels que les GPRU (Grand Projet de Renouvellement Urbain) ou encore les ZAC (Zone d'Aménagement Concertée) qui permettent de réaliser des opérations complexes ou de grande ampleur.

Règlementaires dans les documents d'urbanisme tels que les SCoT (Schéma de Cohérence territoriale), le SDRIF dans le cas de l'Île de France, les PLU, les PLH (Plan Local d'Habitat).

5) Problématique de l'étude

Ainsi, en étudiant le SDRIF et le PLU de quatre villes aux caractéristiques distinctes, l'objectif est de déterminer, dans les documents d'urbanisme, les éléments qui répondent à la densification des quartiers de gare. Quelle cohérence peut-il exister entre le SDRIF et les PLU sur le sujet ? Ces questions permettront alors de préciser une réalité « du terrain » ainsi qu'une réalité politique, d'observer si la densification au niveau des quartiers de gare est une simple anecdote ou une réelle volonté. Elles éclairent également les problématiques plus générales de mutations du quartier de gare, en matière de population, de centralité, de représentation.

6) Méthode de l'étude

Mon travail consiste à étudier les orientations d'intensification urbaine du SDRIF et à analyser différents PLU pour voir comment la question du quartier de gare a réellement été abordée dans les documents locaux.

Pour comprendre comment le quartier de gare a été valorisé et après avoir lu plusieurs PLU, j'ai choisi un échantillon de PLU à étudier plus finement.

Due à la durée relativement courte de mon séjour à l'IAU, j'ai décidé de restreindre mon étude à quatre PLU d'Ile de France. Ainsi, cette étude n'a rien de statistique. Ce faible échantillon ne permettra pas d'obtenir des vérités générales transposables sur tout le territoire francilien. Néanmoins, j'ai tenté de choisir des villes aux typologies les plus variées possibles.

J'ai alors sélectionné les PLU de **Chelles**, **Montreuil**, **Orsay** et **Trilport** selon :

- La date d'approbation ou d'arrêt du PLU. Les PLU devant respecter les orientations du SDRIF de 2013, l'année minimum d'approbation a donc été de 2015 (délai des PLU mis en cohérence avec les objectifs de 2013).
- Les éléments nécessaires pour l'étude : Présence évidente d'une gare et de potentiels de densification (pastilles de densification sur la CDGT (carte de destination générale des différentes parties du territoire)) qui montrent les capacités du tissu à densifier.
- Une répartition géographique homogène des territoires entre petite et grande couronne mais aussi sur les spécificités de chacun (future gare GPE, stations de métros, ...). En effet, même si les communes choisies sont plus tournées vers l'est de la région, on retrouve une commune de petite couronne très proche de Paris (Montreuil), deux de « moyenne couronne » (Chelles, Orsay) et une de grande couronne (Trilport)
- Un avis subjectif : par exemple, le cas de Montreuil m'a été conseillé puisque la commune est à la pointe en termes de déplacement avec un PLU très précis.

L'ensemble des communes franciliennes possibles (PLU arrêté depuis 2015 et présence d'une gare) est présenté dans l'annexe 6. La carte suivante montre la répartition spatiale des communes finalement étudiées.

Communes étudiées

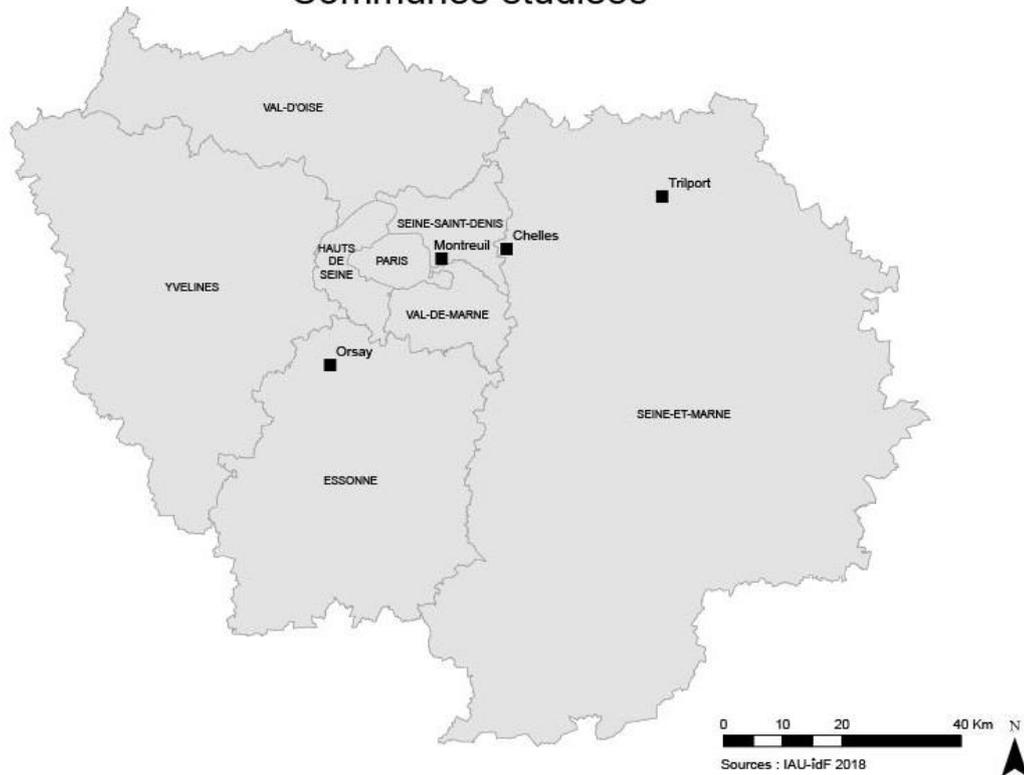


Figure 6 : Communes choisies dans le cadre de cette étude (crédit personnel)

Trilport, commune de l'agglomération de la ville de Meaux, présente les traits d'une commune de grande couronne. Avec une très grande partie d'espaces naturels et agricoles, Trilport représente les plus petites données de l'échantillon. La gare du transilien P se trouve proche du centre-ville et de l'axe routier principal qui traverse la commune.



Figure 7 : Gare de Trilport (Source : Google maps)

La ville d'Orsay elle, se trouve sur le territoire en plein développement du plateau de Saclay avec la présence d'ores et déjà de deux gares dans un tissu résidentiel et universitaire. Ces deux gares de la ligne du RER B sont quasiment équidistantes du centre-ville d'Orsay (5-10 mn à pied). La gare d'Orsay-ville est plus tournée vers le domaine universitaire d'Orsay au Nord tandis que la gare du Guichet assure le lien avec le plateau de Saclay.



Figure 9 : Gare du Guichet (à gauche) et alentours de la gare d'Orsay-Ville, à droite (Source : Wikipédia et cartesfrance)

De la même façon qu'Orsay, Chelles présente des données réellement intermédiaires entre la grande et la petite couronne, tant au niveau géographique qu'au niveau démographique et social. La gare du transilien P et du RER E représente aujourd'hui le centre, non pas historique, mais en termes d'activité, de la commune.



Figure 10 : Gare routière de Chelles (crédit personnel)

Pour finir, Montreuil présente déjà un tissu urbain très dense. Frontalier de la capitale, la commune ne présente pas de gare RER mais des stations de métro le long de la ligne 9 : de Robespierre à Mairie de Montreuil en passant par Croix de Chavaux. Les données générales sur les communes sont synthétisées dans le tableau suivant.



Figure 11 : Croix de Chavaux à Montreuil (crédit personnel)

Ville	Chelles - 77	Orsay - 91		Trilport - 77	Montreuil - 93	
Gare	Chelles-Gournay	Le Guichet	Orsay-Ville	Trilport	Robespierre - Croix de Chavaux-Mairie de Montreuil	
Contexte	Gares/ Stations	1 gare RER/Transilien	2 gares RER		1 gare RER	3 stations de métro
	État PLU	Approuvé décembre 2017	Approuvé mars 2017		Approuvé décembre 2017	Arrêté février 2018
	Nbre d'hab. 2012	53 247	15 880		4 898	104 748
	Parc lgts 2012	22 270	7 107		1 966	47 016
	Superficie Espaces Urbanisés strict 2012 (ha)	927	404,3		168,5	737,4
	Superficie Espaces d'habitat 2012 (ha)	674,3	310,1		133,9	450
	DEH (lgt/ha)	33	22,9		14,9	104,5
	DH (P+E/ha)	71,9	66		36,1	213,6
	Nb_lgts_800	6130	2737	2489	1356	Pas de données
	Hab_800	13 397	Guichet=5888	Orsay=5623	3413	
	Emplois_800	2572	Guichet=2371	Orsay=6132	774	

Figure 12 : Tableau récapitulatif des données sur les communes étudiées

Pour caractériser les gares étudiées, j'ai également utilisé les données des études parallèles. Ci-dessous, la typologie issue de l'étude intermodalité (figure 13) et les données Node Place (figure 14). Ces deux études ont été réalisées sur les gares RER et Transilien d'Ile de France, ce qui explique l'absence des stations de métro de Montreuil.

Chelles-Gournay	Le Guichet	Orsay-Ville	Trilport
Grand pôle de correspondance à dominante résidentielle	Pôle de desserte de secteur dense à dominante résidentielle	Pôle de desserte de secteur dense sans dominante	Pôle d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie - Local dans un tissu rural

Figure 13 : Typologie du rapport intermodalité des gares étudiées

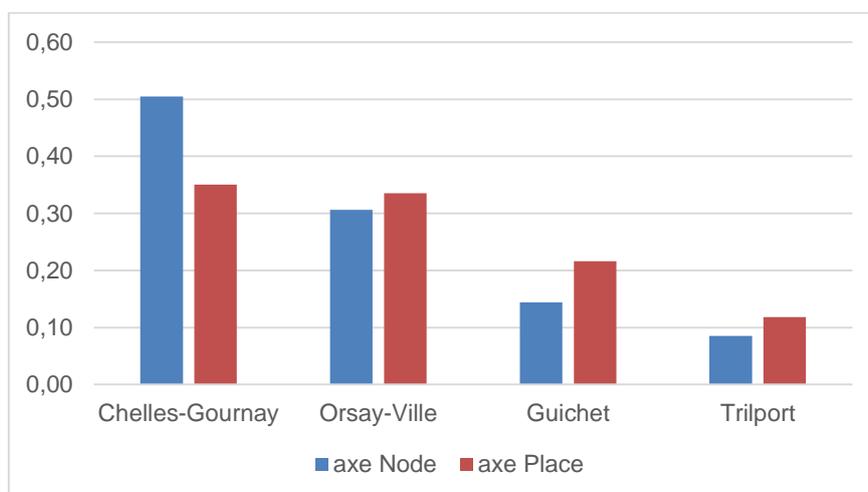


Figure 14 : Données Node Place des gares étudiées (hors Montreuil)

Après avoir choisi les communes étudiées, l'objectif était alors d'analyser en profondeur ces documents suivant plusieurs thématiques (stratégie globale, articulation des projets d'aménagement, règlement, etc.) puis de tenir un tableau comparatif. Ce tableau général, qui suit la même répartition que le plan suivant, est également présent en annexe 7. Il permet de comparer les villes selon des sous-thématiques (nombre de place de stationnement, proximité des projets, etc.) et d'en déduire les qualités ou défauts des unes ou des autres. Il met donc en avant des éléments tels que des points sensibles qui se doivent d'être analysés encore plus précisément. Il pourra servir d'outils pour l'IAU dans le cadre d'études futures.

Concernant les documents prescriptifs supra-communaux, j'ai alors étudié le SDRIF mais également le PDUIF. Ce sont les deux documents majeurs sur les objectifs franciliens respectivement en termes d'équilibre du territoire et, sur les questions de mobilités (et donc d'intermodalité au niveau de la gare).

De plus, afin d'intégrer la réalité du terrain et de mieux comprendre l'élaboration du PLU, j'ai décidé de rencontrer les acteurs du PLU de chaque commune. Je n'ai pas pu rencontrer les acteurs de Trilport, mais j'ai eu la chance d'échanger avec M. Berthiaux, maire adjoint à l'urbanisme de la commune d'Orsay ; M. Bouchez, directeur de l'urbanisme de Chelles et, M. Vandewalle, responsable de l'élaboration du PLU de Montreuil.

II. La densification des quartiers de gare dans les documents d'urbanisme

1) Dans le Schéma Directeur de la Région Ile de France

Le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est le document principal de planification stratégique régional. Il a été approuvé en 2013 et a pour objectif général de maîtriser la croissance urbaine et démographique, de limiter la consommation d'espace et de garantir un rayonnement international pour cette région.

Le SDRIF est composé de plusieurs fascicules. On retrouve le projet spatial régional qui comporte les objectifs, l'évaluation environnementale ainsi que l'ensemble des dispositions normatives qui se retrouvent dans les orientations règlementaires et la CDGT.

Le projet spatial régional traduit un développement de manière équilibrée et cohérente afin de favoriser un vivre ensemble harmonieux. Pour cela, on retrouve dans les orientations règlementaires une organisation en trois piliers :

- **Relier et structurer ;**
- **Polariser et équilibrer ;**
- **Préserver et valoriser.**

Ces trois piliers sont alors représentés dans la seule carte de portée normative : la CDGT. Un extrait de la CDGT sur la commune de Montreuil est présent figure 15.

Pour percevoir les prescriptions du SDRIF qui se rapportent aux quartiers de gare, je balaye ici les orientations règlementaires principales ainsi que leurs applications sur la CDGT.

L'objectif du **premier pilier « Relier et structurer »** vise à construire une région plus connectée et plus durable, la question des transports est très centrale. Il cherche en partie à adapter le système de transports collectifs dense aux nouveaux besoins de déplacements en diversifiant les modes de transports, limitant les déplacements automobiles et en intensifiant la ville dans des secteurs à proximité des transports en commun. Une grande partie des orientations, en lien avec l'étude, concerne les infrastructures de transports et principalement la nécessité de promouvoir les modes actifs et d'intégrer des voies réservées aux transports en commun.

On retrouve les éléments liés à la densification des quartiers de gare dans le **deuxième pilier « Polariser et équilibrer »**. De manière plus générale, cette partie vise la construction de 70 000 logements par an dans la région tout en améliorant l'équilibre habitat/emploi ainsi que la qualité de vie des franciliens. Il traite donc de la ville dense où les centralités seraient encore plus confortées. Dans les orientations communes du schéma directeur, il est explicité l'objectif d'accroissement de l'emploi et de la population ainsi qu'un objectif de localiser les équipements à proximité des gares. Les orientations règlementaires sur les espaces déjà urbanisés concernent principalement la participation à la densification humaine et à la densification des espaces d'habitat. Le calcul de ces deux densités est explicité dans les schémas figure 16. En effet, le SDRIF prévoit un accroissement minimal de 10% de la densité humaine et de la densité d'espaces d'habitat à l'échelle de la commune.

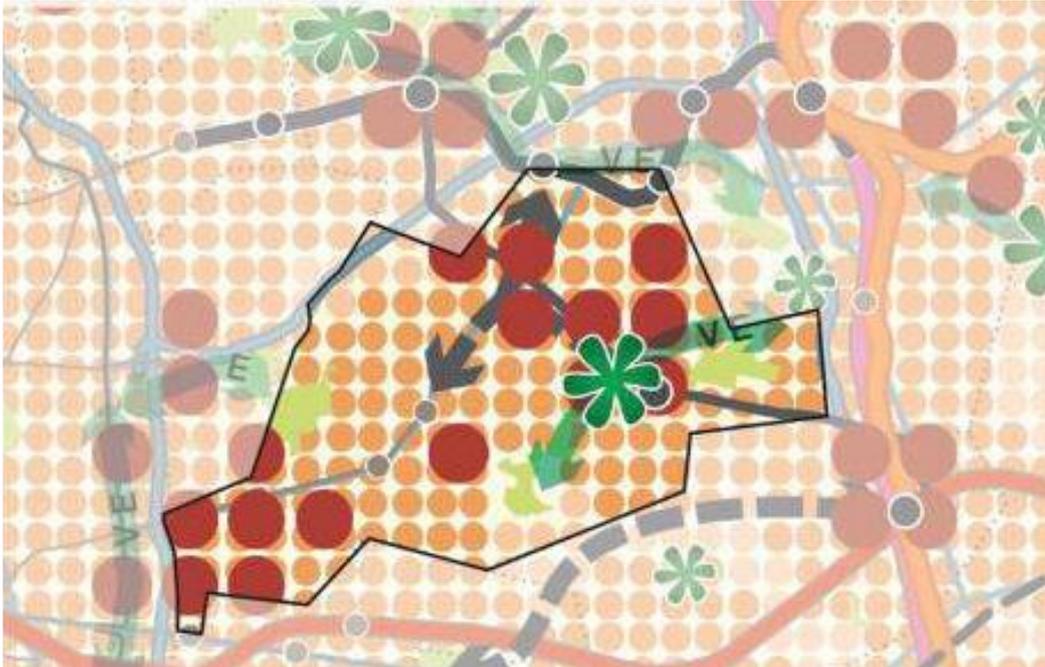


Figure 15 : Extrait de la CDGT sur la commune de Montreuil (Source : SDRIF)

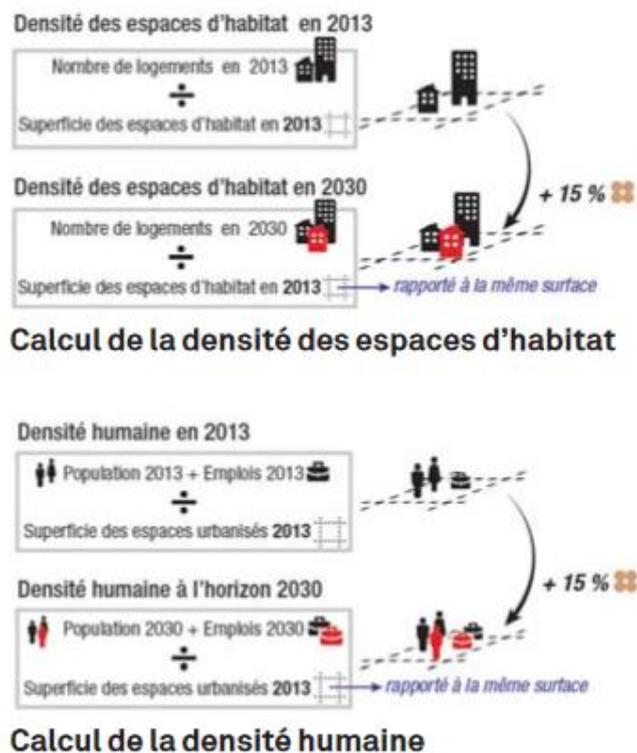


Figure 16 : Détail du calcul des densités (Source : IAU IdF)

Mais, l'orientation qui doit être davantage soulignée pour cette étude, est celle des quartiers à densifier à proximité des gares. Le SDRIF demande aux documents d'urbanisme locaux de permettre un **accroissement minimal de 15% des mêmes densités à l'échelle de la commune si celle-ci possède une gare**. Dans le projet spatial du SDRIF, il est souligné comme objectif de passer de 70 à 79 logements/ha dans les quartiers de gare (et de 18 à 21 lgts/ha dans le diffus).

Cependant, certaines communes ne sont pas soumises à cette règle puisqu'elles ont déjà une densité supérieure à 220 logements/ha (le double de la densité d'espaces d'habitat moyenne). Ce n'est pas le cas des quatre communes étudiées.

Sur l'extrait de la CDGT présenté ci-dessus, le SDRIF représente les quartiers à densifier à proximité des gares par des micro-pastilles orange foncé. Ceux-ci sont définis soit dans un périmètre de 500m pour une station TCSP (Transport en commun en site propre) existante ou en projet soit de 1km pour une gare existante ou en projet. De même, la CDGT représente à l'aide de pastilles rouges, les secteurs à fort potentiel de densification.

D'autres orientations se réfèrent à de nouveaux espaces d'urbanisation créés en continuité. Pour cela, on retrouve des secteurs d'urbanisation préférentielle et conditionnelle mais aussi des capacités d'extension pour les communes dotées d'une gare ou les pôles de centralité.

Le **troisième pilier « Préserver et valoriser »** ne prend lui, peu en compte la problématique des quartiers de gare puisqu'il s'agit essentiellement d'objectifs environnementaux à l'échelle de la commune.

2) Dans les Plans Locaux d'Urbanisme

Tout comme le SDRIF, un PLU est composé de plusieurs fascicules. L'analyse de ces documents ne suivra pas l'ordre des fascicules mais celui de thématiques générales relevées et qui me paraissent pertinent d'étudier.

i. L'articulation avec le SDRIF

Tout d'abord, pour réaliser mon étude, j'ai cherché à savoir comment les PLU de Chelles, Montreuil, Orsay et Trilport proposaient des mesures pour respecter le SDRIF et quelles étaient les difficultés rencontrées par ses collectivités.

Premier pilier « relier et structurer »

Le premier pilier traite des infrastructures de transports et est assez éloigné de l'enjeu de densification des quartiers de gare. J'ai donc peu étudié ce chapitre dans le cadre de mon étude. Toutefois, j'ai eu l'occasion de travailler, de manière très ponctuelle, sur la mission d'évaluation du SDRIF. Cette mission consiste à évaluer à l'aide de ratio représentant le pourcentage de PLU qui respectent les orientations du SDRIF et de réviser celui-ci en conséquence. Il en ressort que les orientations liées à l'articulation urbanisme/transport sont généralement très bien respectées. En effet, sur les 20 PLU étudiés, les points sur les modes actifs, l'intégration des transports en commun, la proximité des équipements aux grandes infrastructures ainsi que l'aménagement des grands sites multimodaux ont respectivement des ratios de 82%, 96%, 64% et 100%, ce qui est très satisfaisant.

Par exemple, à Chelles, les équipements importants au rayonnement régional (le musée des transports, la base de loisir, ...) sont regroupés autour de la gare.

Deuxième pilier « équilibrer et polariser »

Sur le deuxième pilier qui comprend les questions de densités dans le quartier de gare, plusieurs points et incompréhensions sont à mettre en avant.

Une augmentation de la densité

Tout d'abord, l'ensemble des quatre communes étudiées font preuve d'une augmentation des densités, à la fois humaine et d'espaces d'habitat. Le tableau figure 17 présente les évolutions

dans le calcul des densités entre celles calculées en 2013 et celles prévues pour 2030. Les évolutions montrent bien un effort de densification, particulièrement pour la densité d'espaces d'habitat dans les communes d'Orsay ou de Trilport. Les deux graphiques suivants (figure 18) montrent les évolutions de densités. À noter que la densité humaine, trop difficile à estimer, n'a pas été calculée dans le cas de Montreuil. L'acronyme DEH signifie Densité des Espaces d'Habitat tandis que DH signifie Densité Humaine.

	Chelles	Orsay	Trilport	Montreuil
DEH en 2030 (log/ha)	38	29	18,51	126
Augmentation par rapport à 2013	15%	27%	24%	20%
DH en 2030 (pop+emplois/ha)	83	71,8	40,8	Pas d'informations
Augmentation	15%	9%	13%	

Figure 17 : Augmentation des densités des quatre communes

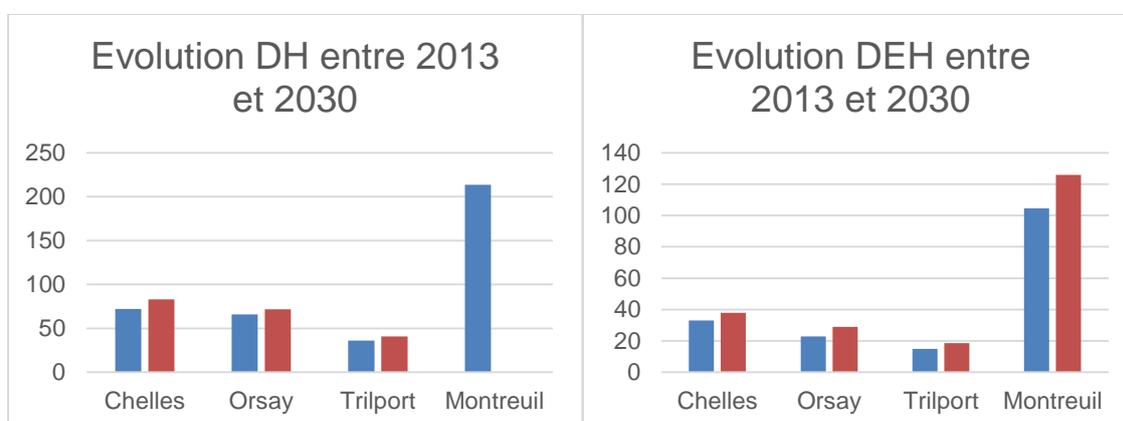


Figure 18 : Graphiques sur l'évolution des densités

Les données permettent d'ores et déjà de se rendre compte que la commune de Chelles présente un nombre d'habitants importants et une taille importante mais que les densités (particulièrement humaine) ne suivent pas la taille de la commune par rapport aux trois autres. La ville est donc relativement peu dense. Le graphique suivant illustre ce problème.

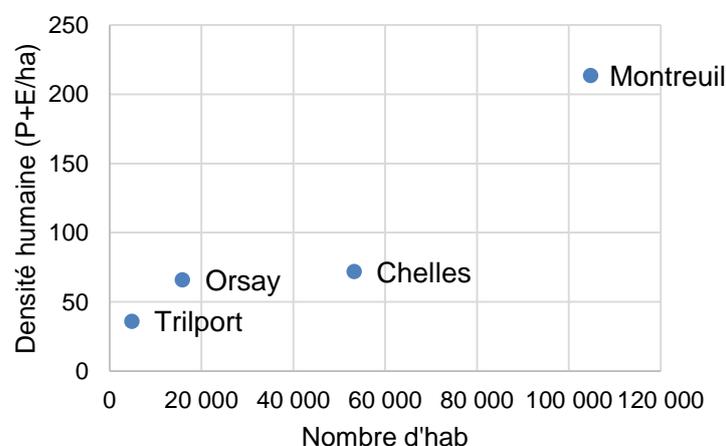


Figure 19 : Densité humaine en fonction du nombre d'habitants pour les quatre communes étudiées

Un calcul de la densité – de logement et humaine - controversé

Ensuite, nous avons vu que le SDRIF demande aux PLU de planifier une augmentation de la densité de 15% à l'horizon 2030, autour des quartiers de gare. Or, il semble que de manière générale, cette question des densités est « *difficile à calculer* » comme l'affirme M. Vandewalle, technicien de la commune de Montreuil. En effet, entre les différents types de densités qui existent et les projections nécessaires, le calcul n'est pas aisé. Cet objectif du SDRIF est selon les communes, « *loin du terrain* » et représente un réel « *jeu de dupe* » selon M. Berthiaux, maire-adjoint à l'urbanisme d'Orsay. Les objectifs cartographiés sont difficiles à comprendre et « *les potentiels de densification ne correspondent pas à grand-chose* ».

Après analyse des PLU sur cette question des densités, le calcul peut être vu de deux manières différentes.

Tout d'abord, les densités peuvent être prises « à l'envers » en partant de l'objectif de 15%. C'est le cas des communes de Chelles ou de Trilport par exemple qui, dans le rapport de présentation énonce l'objectif du SDRIF de +15% et, met en place des scénarios en les justifiant pour arriver à ce résultat. Il s'agit donc de partir de résultat d'augmentation de la densité et de le justifier par la suite. La commune de Chelles affirme ainsi : « *On calcule, on cherche. C'est une règle purement mathématique* ».

A l'inverse, dans le cas de Montreuil ou d'Orsay, le raisonnement démarre avec un objectif de population ou de logements puis, le PLU fait correspondre aux objectifs de densités pour voir si l'orientation est respectée. On part donc ici d'un objectif démographique que l'on traduit par l'objectif du SDRIF sur l'augmentation de la densité.

De plus, le degré de précision des justifications sur l'augmentation du nombre de logements (pour la densité d'espaces d'habitat) ou d'emploi et d'habitants (pour la densité humaine) n'est pas le même suivant les communes. Nous pouvons retrouver ici une lacune du SDRIF qui ne précise pas ce degré de précision. Ainsi, certaines collectivités, comme Montreuil, détaillent par secteur et dans le diffus, le nombre de logements créés. Cette ville énonce également les opérations déjà réalisées depuis 2013. Au contraire, la commune de Chelles reste assez vague sur le nombre de logements prévus ainsi que sur les zones où ceux-ci sont prévus.

La justification la plus controversée est celle des emplois à l'échelle de la commune pour calculer la densité humaine. Sur ce sujet, la commune d'Orsay, par exemple, projette le nombre d'emplois à l'aide du nombre d'emplois par habitant déjà existant alors que Montreuil ne s'essaye pas à ce calcul. Pour le cas de Chelles qui doit justifier l'augmentation de 15%, le rapport de présentation énonce de nouvelles réglementations sur les zones économiques ou l'augmentation de zones économiques qui vont permettre l'augmentation d'emplois par actif. La densité humaine est donc plus difficile à calculer que la densité d'espaces d'habitat.

À cette analyse s'ajoute les nombreuses erreurs de calcul qui viennent fausser les objectifs de densité. Ces différentes erreurs seront reprises dans la dernière partie sur les limites de cette définition et du respect du SDRIF.

ii. Stratégie globale de la densification

Des objectifs de densification plus ou moins raisonnés à l'échelle de la commune

Au regard des quatre PLU, j'ai pu faire ressortir différentes visions de la densification avec des objectifs à la fois à l'échelle de la commune mais aussi certains à l'échelle du quartier.

Tout d'abord, l'exemple de Chelles démontre une réelle volonté de « restreindre la densification », de la réduire. La PLU de la commune, via un règlement relativement complexe, affirme un frein à la densification. Par rapport au PLU précédent de Chelles, l'objectif est de diminuer quasiment par deux la construction de logements. Après avoir échanger avec la commune, cette régulation s'explique par une volonté politique de préserver le tissu essentiellement pavillonnaire et son cadre de vie associé. En effet, la classification de l'étude parallèle sur l'intermodalité (présentée en partie I/) montre une gare à forte dominante résidentielle.

De façon plutôt intermédiaire, les communes d'Orsay et de Trilport cherchent à densifier de manière « raisonnée » en mobilisant les espaces libres et en limitant les extensions urbaines. En effet, le maire adjoint à l'urbanisme d'Orsay annonce que « depuis deux mandats, on veut construire un peu plus ». De la même façon Trilport annonce une intensification urbaine et une meilleure attractivité mais avec une réflexion plus pondérée, typique de la grande couronne.

Le cas de Montreuil déjà très dense, cherche à « réguler la densification » (PADD), à la diminuer. En effet, le PLU de 2008 a été très densificateur (bonus de hauteur très importants par exemple) mais l'objectif actuel est d'avoir un tissu plus vivable avec une croissance également plus « raisonnée » comme Trilport et Orsay.

L'expression de lieux stratégiques pour densifier

Les lieux de la densification sont aussi exprimés dans le PLU au travers d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui énonce les objectifs principaux. Pour les quatre communes étudiées, les PADD poussent à la densification dans les tissus existants, à proximité de la gare, du centre-ville, des transports en commun, des commerces. En effet, dans le PADD de Trilport on retrouve l'objectif de « privilégier l'urbanisation aux environs des lieux de centralité » et « d'engager la mutation de la partie située en centre-ville, à proximité de la gare ». La notion de quartier de gare est également très présente dans le PADD d'Orsay puisque l'objectif est de « requalifier [...] les quartiers de gare en y développant l'espace public et en favorisant un partage de l'espace équilibré entre les différents usagers » mais également « d'encadrer l'attractivité urbaine autour des gares ». La commune d'Orsay prévoit en effet une valorisation des espaces proches du centre-ville et des gares avec une extension nulle hors l'Opération d'Intérêt National de Paris-Saclay avec la ZAC du Moulon. Pour la commune de Chelles, les objectifs du PADD évoquent « une densité différenciée par secteurs » mais tout comme Montreuil, on ne retrouve pas de lieux précis dans les PLU respectifs.

iii. L'articulation entre les projets d'aménagement et la gare

Le cas de Massy et de plusieurs communes du plateau de Saclay montrent que les questions du transport (ligne 18 par exemple) peuvent bloquer l'urbanisme. En effet, un grand nombre de communes se doivent d'attendre de construire des logements tant que les projets de transports ne se concrétisent pas (ou du moins dont l'échéance est repoussée). L'urbanisme et le transport doivent être coordonnés. C'est pourquoi les différents PLU cherchent à articuler ces deux notions et plus particulièrement le lien entre les projets d'aménagements et la gare existante. Il est donc intéressant d'étudier la proximité et le lien qu'il peut exister entre les projets et la gare.

De plus, la nature des projets qui influence la fonctionnalité du quartier de gare m'a paru pertinente.

La proximité des projets avec la gare existante

Dans un premier temps, j'ai cherché à comprendre si la densification proche gare représentait une réelle volonté, seulement une opportunité -des terrains libres sont disponibles - ou si cela était un projet trop difficile pour les collectivités. Pour comprendre cela, j'ai réalisé un travail cartographique à l'échelle de chaque commune pour observer comment les différents projets (OAP et ZAC principalement) se situaient par rapport au buffer de 1km correspondant à la définition du quartier de gare selon le SDRIF (figures 20 à 23). Ce buffer est représenté par un cercle rouge dans les cartes suivantes. J'ai donc pu me rendre compte de la proximité des projets. À cela, le travail des entretiens m'a apporté une réalité du terrain nécessaire à la compréhension.

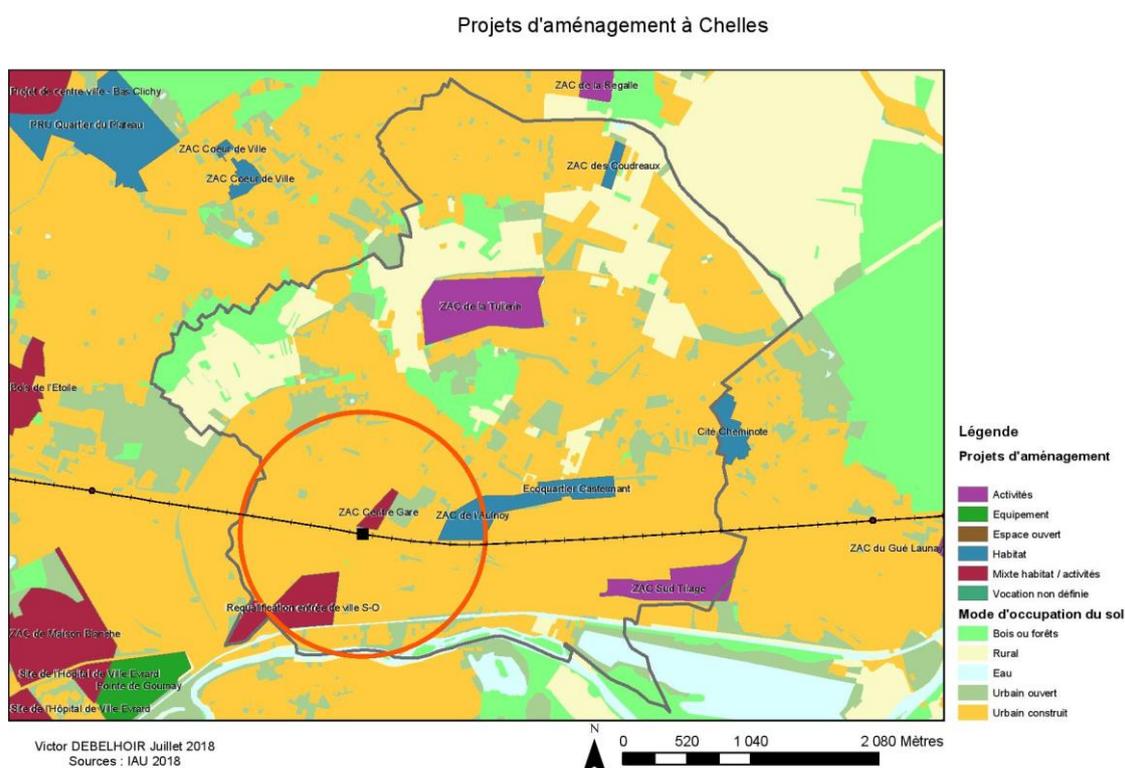


Figure 20 : Projets d'aménagements à Chelles

Projets d'aménagement à Montreuil

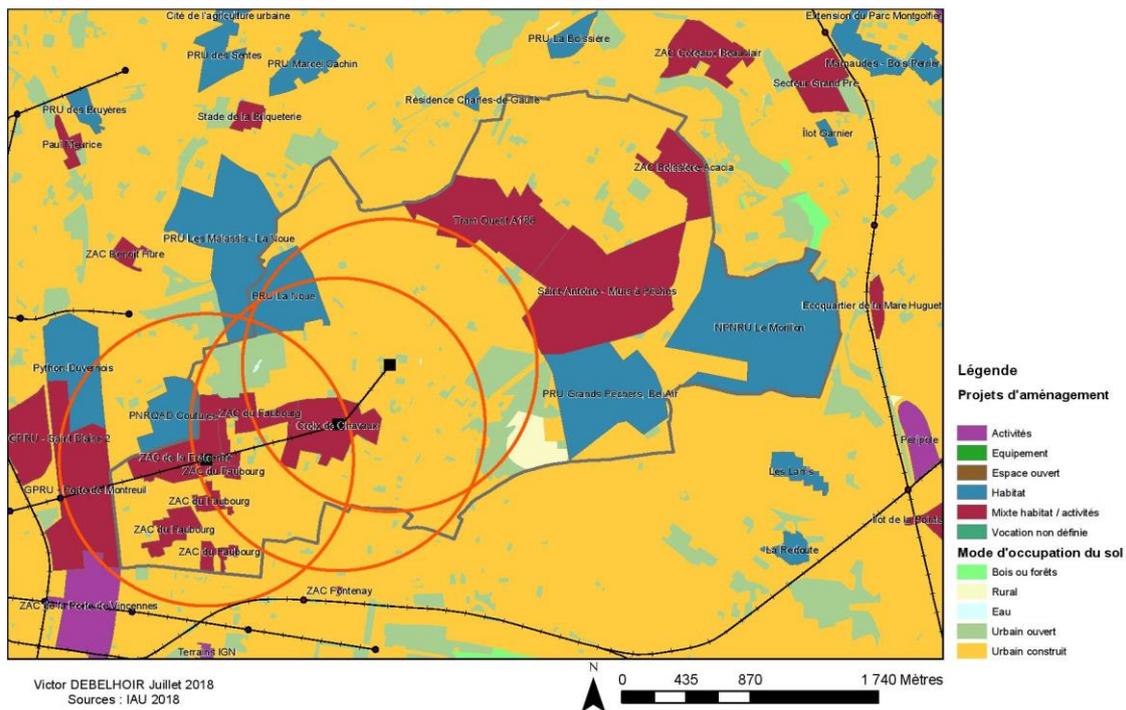


Figure 21 : Projets d'aménagements à Montreuil

Projets d'aménagement à Orsay

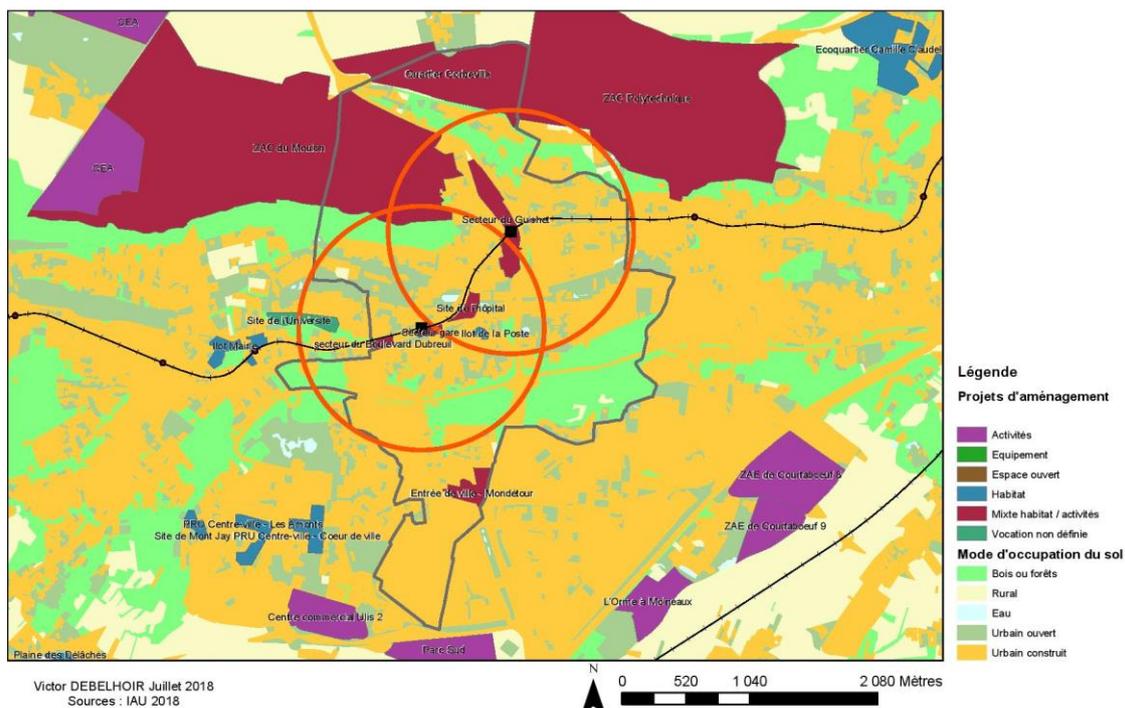


Figure 22 : Projets d'aménagement à Orsay

Projets d'aménagement à Trilport

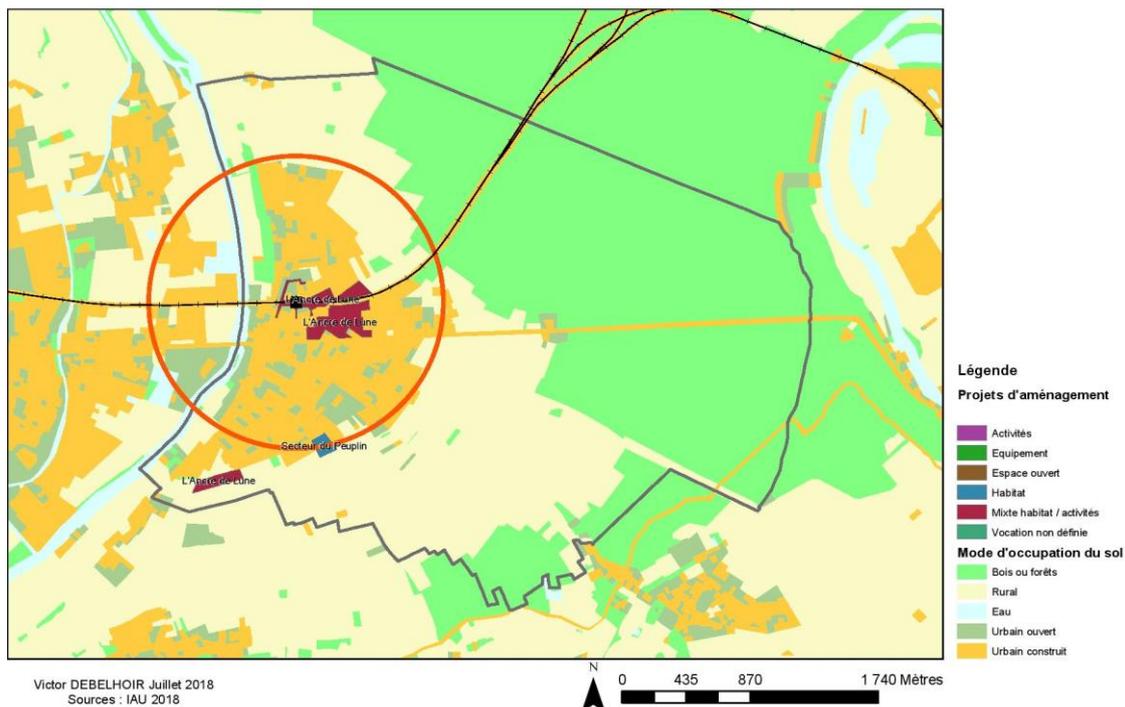


Figure 23 : Projets d'aménagement à Trilport

Pour Trilport ou Orsay, la mutation des terrains à proximité respective de la gare de la ligne P et de la gare du Guichet montre une réelle prise en compte du quartier de gare. On observe cette proximité sur les cartes des projets ci-dessus mais également en s'intéressant à l'éco quartier Ancre de lune à Trilport qui a pour objectif d'être intégré à la gare et à un projet de pôle d'échanges. L'ensemble de la ZAC est compris dans un rayon de 500m autour de la gare. Dans les alentours de la gare d'Orsay-Ville, le tissu est lui est « *beaucoup plus figé* » (M. Berthiaux) et les actions de densification se réalisent plutôt dans le centre-ville. Par exemple, pour la petite zone AUG proche d'Orsay-Ville, « *on ne peut aménager que sur un plan d'ensemble, il faut un permis de construire groupé* » témoigne également M. Berthiaux.

Les communes de Chelles et de Montreuil se sont, elles, montrées beaucoup plus pragmatiques sur le sujet avec une proximité des projets liée à de simples opportunités foncières. M. Bouchez révèle se rendre compte « des enjeux du terrain », « [...] *on ne veut pas laisser de friche ou une entreprise s'y installer* ». Quand M. Vandewalle reconnaît qu'ils n'allaient « *pas laisser partir des parcelles si proches du métro. Ce sont les raisons d'être de la ZAC* ». Ainsi, la proximité des projets d'aménagement m'a paru ne pas relever d'une réelle volonté d'articuler ces projets à la gare existante. Finalement, ces deux communes possèdent toutefois des projets d'aménagement relativement proches des gares. Deux ZAC importantes vont voir le jour le long de la ligne 9 à Montreuil. Quant à la ville de Chelles, les ZAC de l'Aulnoy, de Castermant, de la gare jusqu'à l'entrée sud-ouest de la ville représentent un ensemble de projet dans un périmètre de 10 min à pied du bâtiment voyageur (échelle un peu plus large que celle du quartier de gare de rayon de 800m par exemple).



Figure 24 : Alentours de la gare de Chelles, secteur de la ZAC Centre gare (crédit personnel)

Le lien entre les projets et la gare existante

Dans un second temps, j'ai cherché à savoir s'il existait un lien entre ces projets et la gare. Si oui, de quelle nature ? Trilport et la ZAC de l'Ancre de lune, quartier innovant, représente peut-être l'exemple le plus pertinent des quatre communes. En effet, dans les intentions de projet, on retrouve ce lien fort entre le centre-ville, la ZAC et le futur pôle gare. La réalisation simultanée du pôle d'échange et de la ZAC démontre une véritable synergie. Pour appuyer cela, de nouveaux cheminements sont créés afin de relier directement les ensembles de ce quartier. Les gares d'Orsay-Ville et de Chelles-Gournay présentent un tissu alentour certes difficilement aménageable (tissu pavillonnaire figé) avec peu de projets à proximité directe, mais le lien est tout de même réalisé. Orsay a la volonté de relier la gare à l'hypercentre (prolongement d'une rue au travers d'une opération de logements) et, Chelles souhaite créer un lien direct avec la ZAC de l'Aulnoy par l'intermédiaire d'un parc propice aux déplacements à pied. Concernant Montreuil, le lien entre les ZAC Faubourg/ Fraternité et les stations de la ligne 9 est en fait déjà présent. Il est difficile d'imaginer de nouveaux liens même si on s'aperçoit que de nouvelles transversales vers la rue de Paris accompagnent la ZAC Fraternité. Un objectif du PADD de Montreuil évoque tout de même une volonté de « promouvoir des formes urbaines plus respectueuses du cadre de vie autour des stations de métro ».



Figure 25 : Peu de différence sur l'aménagement à la station Robespierre de Montreuil (crédit personnel)

La mixité des projets proches gare

Pour finir j'ai pu m'apercevoir que la mixité fonctionnelle de ces projets « apportait plus de vie » dans ces quartiers de gare. Il s'agit d'un véritable enjeu car les quartiers de gare représentent dans l'imaginaire collectif des lieux insalubres, peu accueillants ou malfamés.

C'est selon moi, la commune de Montreuil qui en illustre le mieux l'intention dans son PLU. La commune se dote d'un PLU qui accentue la notion d'activités économiques, principalement à proximité des gares. Comme nous le verrons également plus tard dans le rapport, l'OAP sur les activités économiques exprime un pourcentage de surface de plancher minimum pour les bâtiments à moins de 500m d'une station de métro, ce qui favorise la création d'activités dans un périmètre proche de la gare.



Figure 26 : Activités commerciales à Mairie de Montreuil (crédit personnel)

La commune de Trilport cherche également à dynamiser son quartier de gare. Même si je n'ai pas pu avoir de discussion avec la commune, j'ai pu m'apercevoir qu'elle soutenait les commerces de proximité du centre-ville et recherchait une mixité fonctionnelle avec l'implantation d'un télécentre dans le cadre de la ZAC Ancre de lune.

Le cas de Chelles est lui, plus complexe car les projets d'activités économiques ou d'emploi ne se mettent que très difficilement en place. Des bureaux vacants sont toujours disponibles au niveau de la gare routière et les projets d'espaces de coworking énoncés dans le PLU ne se réaliseront pas, selon M. Bouchez.

Au contraire, Orsay peine à rendre attractif ses quartiers de gare. Avec un contraste important entre les deux gares, celles-ci peinent à devenir des lieux de vie. On voit donc ici tout l'intérêt de la densification autour des gares qui a pour but d'améliorer l'attractivité d'un quartier. Comme l'a signalé M. Berthiaux, on peut remarquer qu'un troquet (celui du Guichet) fonctionne beaucoup mieux que l'autre. Cette différence de tendance d'attractivité des deux quartiers se retrouvent également dans les projets ou dans les OAP. En effet, on retrouve dans l'OAP du Guichet la volonté de « conforter la centralité commerciale ».

iv. Les outils récurrents

L'étude m'a permis de faire ressortir les différents outils du PLU qui permettent de densifier les quartiers de gare. J'ai ainsi retrouvé évidemment les différentes parties d'un PLU, du rapport de présentation au plan de zonage mais j'ai aussi pu percevoir l'importance du volet réglementaire de ce document d'urbanisme.

Tout d'abord, le **rapport de présentation** sert à réaliser un diagnostic général de la commune. Plus précisément, sur les questions d'intensification urbaine, il vise à exprimer les règles des documents supra-communales. De plus, ce document offre une analyse fine des potentiels de densification. Il permet d'exprimer clairement les capacités de densification et d'estimer les augmentations de densité nécessaire. C'est donc à cette étape que la commune peut montrer la compréhension ou non de la règle de densité du SDRIF et, peut démontrer une cohérence avec ses données de terrain.

L'outil du **Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)** vient ensuite guider les grands objectifs et, comme on a pu le voir, décider d'une stratégie globale. Il s'agit ici de la philosophie de la commune vis-à-vis de la densification. Du fait de ses objectifs globaux à l'échelle de la commune, il est ici assez rare de retrouver les éléments du quartier de gare. Cependant, certains exemples prouvent le contraire. Un axe du PADD d'Orsay assure : "Valoriser les entrées de ville et les quartiers des gares Orsay-Ville et Le Guichet en améliorant la qualité du paysage bâti et des espaces publics " tandis que celui de Montreuil cherche à développer des polarités économiques autour des stations existantes.



Axe 1 - Montreuil, ville de partage et de solidarités	Axe 2 - Montreuil, territoire attractif	Axe 3 - Montreuil, côté nature
<ul style="list-style-type: none"> Réguler la densification et veiller à la qualité de la construction, de l'architecture et de l'esthétique des opérations en soutenant la transition écologique du parc de logement Concilier la préservation de l'identité des quartiers pavillonnaires et le développement de la mixité sociale et de petits immeubles Requalifier les quartiers de grands ensembles (La Noue, Bel Air Grands Pêchers, Le Morillon...) et poursuivre notre engagement dans la lutte contre l'habitat insalubre Accompagner la requalification de certains quartiers Adapter l'espace public aux besoins de TOU(TE)S les Montreuillois(es) (déplacements, convivialité, sécurité, cadre de vie, accessibilité...) 	<ul style="list-style-type: none"> Développer des polarités économiques et commerciales existantes et autour des futures stations de transports en commun et au sein des Zones d'Aménagement Concerté* (ZAC) Assurer un développement économique équilibré et diversifié en s'appuyant notamment sur l'innovation et la présence d'un service public de proximité Soutenir et veiller à accompagner les grands projets de transports (tramway T1, métro lignes 1, 9 et 11), vecteurs de développement et de réduction de gaz à effet de serre... Réseau programmé à l'étude Améliorer les entrées de ville 	<ul style="list-style-type: none"> Connecter les parcs par le développement de continuités vertes Protéger et valoriser le site des Murs à pêches Ouvrir les grands parcs sur la ville Soutenir la mise en œuvre du Parc des Hauteurs, maillage d'espaces verts structurant à l'échelle du territoire d'Est Ensemble qui englobe les Murs à pêches et les grands parcs de la ville

Figure 27 : PADD de Montreuil (Source PLU de Montreuil)

C'est le PADD qui mène justement à des **Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)**. Une OAP détaillée et proche de la gare permet de préciser les objectifs en terme spatial. Elles permettent de donner de grandes orientations avec des objectifs de densité, de mixité mais aussi de traiter des questions des mobilités avec la création de stationnement ou de

cheminement sur la zone de l'OAP. Ici, les quatre communes présentent des OAP à proximité de la gare ou des stations. Les deux premières OAP dans le cas de Chelles, certes peu précises et seulement cartographiques préservent le linéaire commercial et font le lien avec le pôle gare (cf. figure 28). À Montreuil, l'OAP du Bas Montreuil (ZAC Faubourg et Fraternité) procède à une densification le long de la ligne 9 tandis qu'à Trilport, l'OAP St Fiacre Verdun correspond à la ZAC de l'Ancre de lune. C'est à Orsay que l'on retrouve des OAP à la fois très bien placées mais aussi très détaillées sur les quartiers de gare. Une première OAP du Guichet traite de tout l'aménagement au nord de la gare tandis qu'une OAP centre-ville multisites présente les liens entre chaque site et la gare (cf. figure 29 l'OAP gare d'Orsay). Par exemple, sur le site de l'hôpital il est préconisé d'accueillir des emplois pour dynamiser la gare. Sur le site de la gare elle-même, on prévoit de travailler sur une place plus accueillante, sur la composition des façades, sur l'espace public ainsi que sur la topographie. Bien que les objectifs précis d'emplois et de logements ne se retrouvent pas dans les OAP sectorielles, ces OAP d'Orsay représentent un outil décisif pour détailler les aménagements prévus autour des deux gares.



Figure 28 : OAP secteur gare du PLU de Chelles (Source : PLU de Chelles)

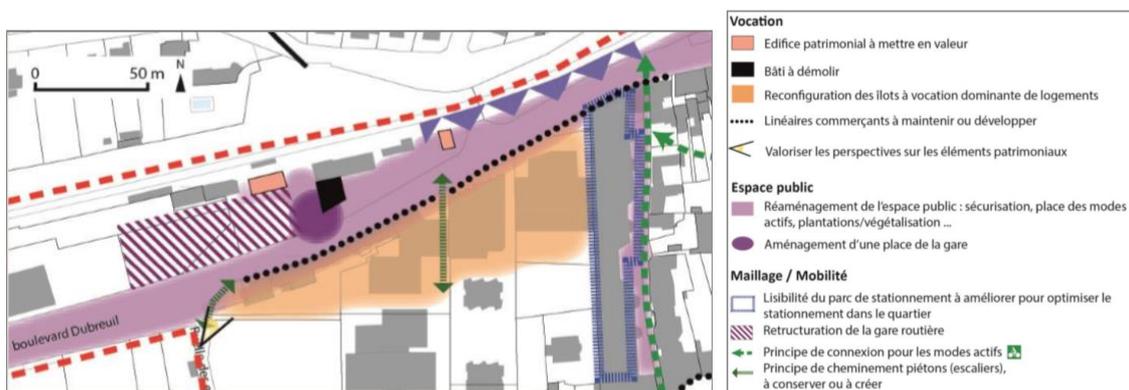


Figure 29 : OAP secteur gare Orsay-Ville (Source : PLU d'Orsay)

Des OAP également thématiques peuvent fixer des orientations sur n'importe quel sujet du PLU et peuvent concerner une partie ou l'intégralité de la commune. Les OAP thématiques qui m'ont ici particulièrement intéressé sont l'OAP **mobilité** et l'OAP **activités** de la commune de Montreuil ou encore l'OAP **circulations douces** pour Orsay. La première à Montreuil vient détailler le réseau de circulations douces existantes et en projet, la seconde vient en particulier normer une surface de plancher d'activités économiques pour les bâtiments à proximité des stations et, la troisième vient également détailler les projets de liaisons douces et de rabattement vers les TC.

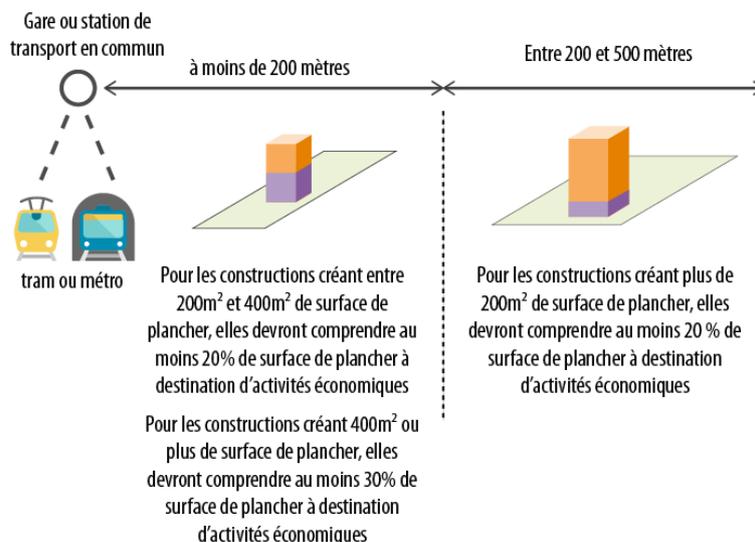


Figure 30 : Détail de la norme activités économiques de l'OAP associée à Montreuil (Source : PLU de Montreuil)

En plus de mener à des OAP, le PADD conduit à une **stratégie foncière** qui s'exprime par le biais d'un **plan de zonage**. Celle-ci doit être bien réfléchi pour mettre en valeur l'intensification des quartiers de gare. Cela se traduit par des zones urbanisées ou à urbaniser bien différenciées entre le tissu proche de la gare, dense et celui peut-être plus pavillonnaire sur le reste de la commune.

C'est le cas par exemple de Trilport qui distingue deux zones AU (À Urbaniser) : l'AUA et l'AUG. La zone AUA est beaucoup plus permissive en termes de densification que la zone AUG. Ce zonage logique permet de mettre en valeur les secteurs à intensifier.

Le plan de zonage peut également – c'est le cas de Chelles – geler des emprises à proximité de la gare pour anticiper de futurs projets et se donner cinq ans de réflexion. Le plan de zonage de la commune d'Orsay est présent en annexe

Finalement, pour mettre en valeur le quartier de gare, le plan de zonage peut comporter un rayon d'influence de la ou les gare(s) de la zone. Des cercles de rayons de 200 et 500m sont présents sur celui de Montreuil pour illustrer les règles de stationnement et d'activités économiques tandis qu'un périmètre de 500m en accessibilité (c'est-à-dire en tenant compte des voies d'accès) vient préciser les normes de stationnement du PLU d'Orsay.

Plus technique, l'outil majeur de densification des quartiers de gare reste les **adaptations réglementaires du PADD**. Celui-ci doit également être le plus précis possible, le plus différencié pour permettre une avancé efficace dans l'intensification du quartier. Il est construit de 12 articles. C'est pourquoi j'ai décidé de l'analyser dans le détail afin de comparer d'une part chaque zone d'une même commune et d'autre part les quatre villes entre elles. En effet pour chaque zone du plan de zonage, le règlement est différent, et c'est cette différence qui m'intéresse. Pour cela, j'ai étudié en profondeur les articles, les plus pertinents à mon avis, de chaque règlement :

- L'article 6 sur l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprise publiques,
- L'article 7 sur l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives,
- L'article 8 sur l'implantation des constructions sur un même terrain,
- L'article 9 sur l'emprise au sol des constructions,
- L'article 10 sur la hauteur des constructions,
- Puis l'article 12 sur les aires de stationnement liées aux constructions.

Ces six articles me paraissaient révélateurs des enjeux de la densification. De plus, pour chaque commune, je me suis particulièrement penché sur l'analyse de deux zones à savoir la zone plus dense, proche de la gare et celle pavillonnaire sur le reste de la commune. Dans le cas de l'étude, la zone proche gare est aussi la zone plus centrale de la commune. Cette comparaison est traduite sur les schémas suivants (figures 32 à 35). Sur ceux-ci, l'onglet du haut représente la zone la plus dense et celui du bas la moins dense.

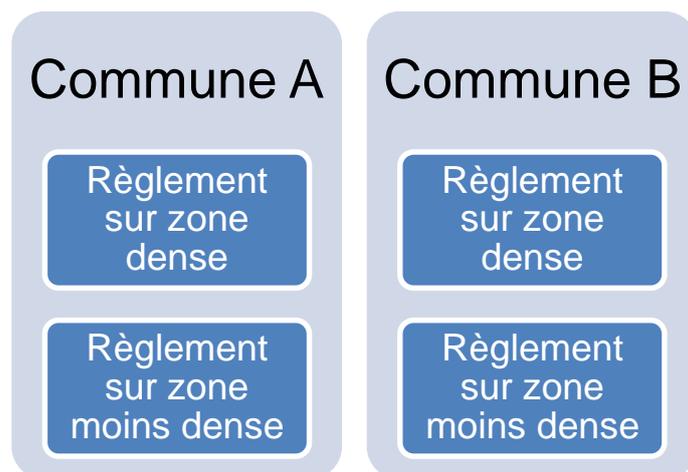


Figure 31 : Exemple typique pour la comparaison des règlements

À noter que les zones ne portent pas le même nom en fonction de la commune. On retrouve par exemple UH (Urbanisé Habitat) ou UG (Urbanisé Général) qui peuvent désigner les zones denses ou moins denses en fonction des communes. Ci-joint un tableau qui présente rapidement les zones choisies.

	Chelles	Orsay	Trilport	Montreuil
Zone dense	UD	UG/ UCV	UA	UG
Zone moins dense	UP	UH	UG	UH

De façon générale, il existe deux manières de densifier dans le règlement :

- L'utilisation de valeurs planchers (c'est-à-dire d'une valeur minimale de densité maximale),
- L'utilisation des densités minimales (moins souvent utilisé).

Cependant, on retrouve également des valeurs plafonds pour l'emprise au sol ou la hauteur des constructions.

Concernant la construction par rapport aux voies, j'ai pu remarquer une grande différence entre les zones plus ou moins denses avec, hormis Montreuil, une possibilité ou une demande d'alignement pour les zones denses. Cet alignement ou recul maximal oblige les concepteurs et promoteurs à densifier les parcelles.

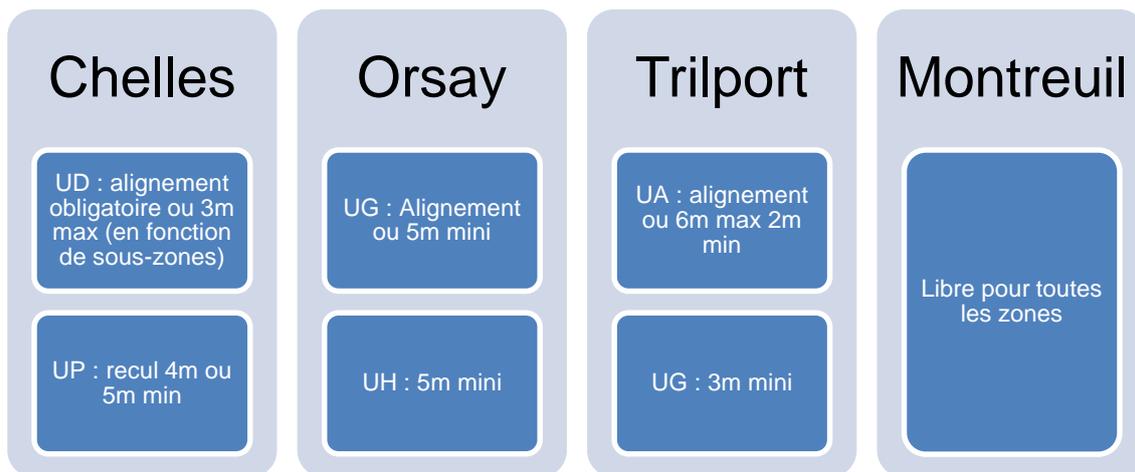


Figure 32 : Construction par rapport aux voies

Pour les constructions sur une même parcelle, l'exigence du règlement de Chelles le rend à nouveau plus complexe. La distance des constructions dépend du type de baie (façade). Ici, les résultats peuvent paraître étranges puisque la distance est plus importante dans les zones denses mais après discussion avec les communes, cette distance est fonction de la hauteur des constructions qui elle, est souvent plus importante en zone dense. D représente la longueur entre deux constructions et H la hauteur du bâtiment le plus grand.

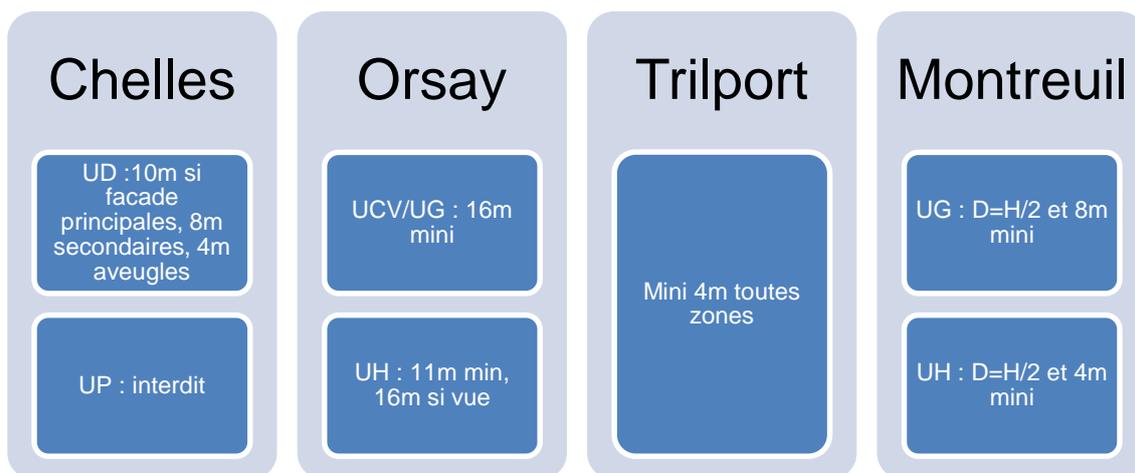


Figure 33 : Construction sur une même parcelle

Pour la construction par rapport aux limites séparatives, on remarque finalement assez peu de différences entre les zones. Dans les cas d'Orsay et de Trilport, la zone dense permet de construire plus proche de la limite séparative de seulement quelques mètres. Dans les cas de Chelles et de Montreuil, la zone plus dense prévoit respectivement une construction sur limites pour la zone Uda1 et, une implantation libre pour la zone UG. Finalement, cet article ne représente que très peu de différences de contraintes pour la densification. L'ensemble est assez homogène.

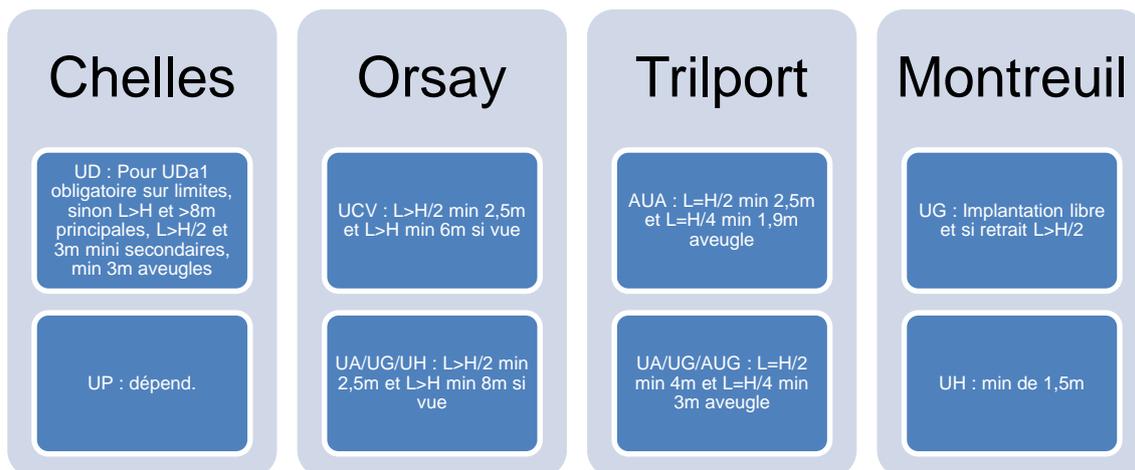


Figure 34 : Construction par rapport aux limites séparatives

Tout comme les autres articles, l'analyse de l'emprise au sol qui suit a été très simplifiée puisque cela dépend parfois de sous-zones ou de superficies. De manière générale, on remarque que l'emprise au sol permet de faire une grande différence entre les zones. Dans les zones les plus denses, l'emprise peut aller jusqu'à 80% tandis qu'elle s'arrête à 50% au maximum dans les zones pavillonnaires de Chelles. Le cas d'Orsay et de Chelles permet de mettre en valeur des emprises au sol progressives ou dégressives en fonction de la surface. À Chelles, M. Bouchez justifie l'emprise dégressive par la conservation du tissu et la limitation de la densification : « *Sur petits terrains, on doit permettre de rajouter de la surface pour un projet de vie.* » tandis qu'à Orsay, les terrains les plus grands de la zone dense peuvent avoir une plus grande emprise.

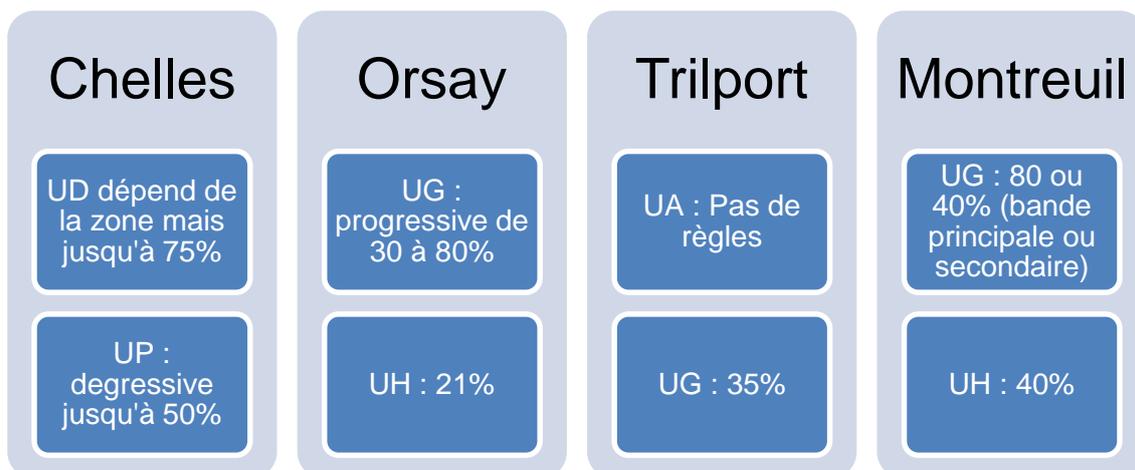


Figure 35 : Emprise au sol

Concernant les hauteurs, il a été plus facile d'illustrer les différences à l'aide d'un graphique comme suit. On observe des différences très peu marquées pour Orsay et Trilport tandis que Montreuil et Chelles différencient fortement les hauteurs maximales au sein de leur commune et démontrent donc un outil intéressant pour densifier à proximité des gares. Concernant la hauteur des zones denses, le maire de Trilport affirme ne pas vouloir dépasser le R+3 pour répondre à l'hostilité des habitants face à la densification.

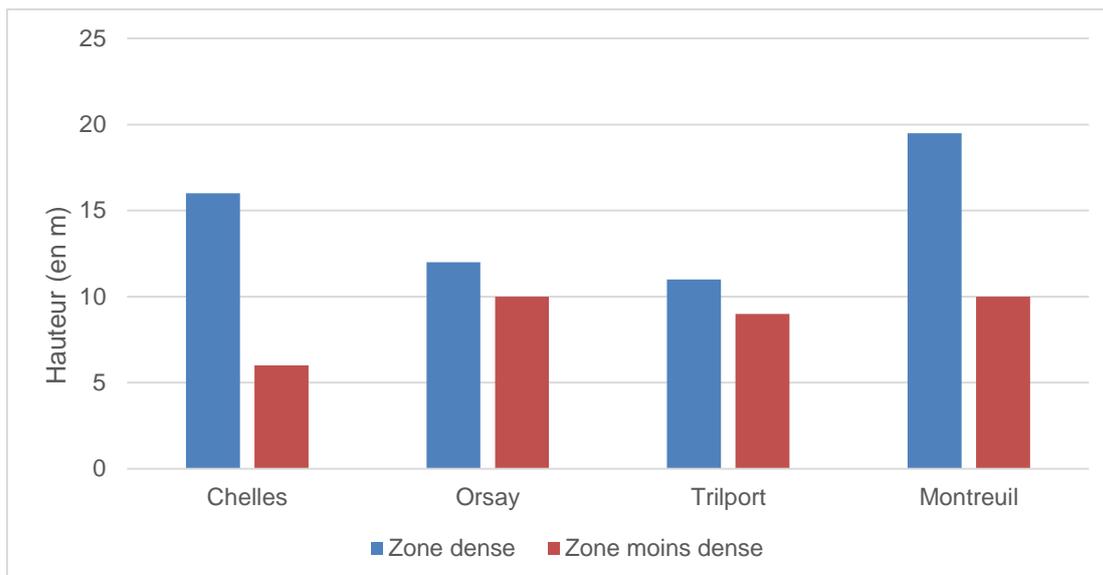


Figure 36 : Hauteurs

Le travail le plus important que j'ai pu réaliser est celui sur la question des stationnements. Cet article est selon moi le plus déterminant en termes d'intensification d'un quartier puisque un stationnement prend de la place qui pourrait être utilisé pour la création d'emploi ou d'habitations mais aussi, il répond à des enjeux d'autosolisme en diminuant nettement le nombre de stationnement.

De manière générale et particulièrement pour le stationnement des logements, moins de stationnements sont accordés dans les zones les plus denses et les plus proches d'une station ou d'une gare. Cette règle est bien respectée dans les quatre PLU étudiées. Néanmoins, les quatre communes adoptent des approches différentes pour le calcul d'aires de stationnements. Chelles et Trilport dédient un nombre de stationnements par logement différent suivant les secteurs définis par le zonage. A l'inverse les communes d'Orsay ou de Montreuil ne différencient pas en fonction du zonage mais en fonction de la proximité des stations ou des gares. Les logements à moins de 500m de la gare doivent offrir un nombre de place par logement bien inférieur à celui du reste de la commune.

Le graphique suivant illustre le nombre de stationnement accordé suivant trois zones qui me semblent significatives : les zones denses, les zones peu denses (pavillonnaires) et le cas particulier des logements sociaux. Ici, la « zone dense » correspond à celle dans le « buffer » des 500m autour de la gare. Ainsi, l'alternative de Montreuil ou d'Orsay a l'avantage de bien prendre en compte la gare mais peut présenter des incohérences. Par exemple la valeur plancher pour le stationnement en centre-ville de 2 places/logement ne se justifie pas tellement à Orsay. Puisque cette partie de ville, pourtant relativement dense, ne se situe pas dans le rayon de 500m d'une gare, elle représente une zone où le nombre de stationnement minimum est de 2 places/logement. En effet, M. Berthiaux confirme : « *Il y'aura peut-être une correction pour le PLU d'après* ».

De manière générale pour Trilport, Chelles et Orsay, les PLU exigent la construction de 2 places/logement en zone pavillonnaire et, de 1 (voire plus) place/logement pour la zone dense. Montreuil, du fait de sa densité, son accessibilité, en termes de transports en commun, accrue et donc son faible taux de motorisation par ménage fait preuve d'une très grande exigence en termes de stationnement (très faible valeur plancher). À noter l'information post-entretien avec la commune de Montreuil que la valeur est arrondie à l'inférieur pour la zone UG et au supérieur

pour la zone UH, ce qui distingue finalement un petit peu plus ces deux zones. La commune de Chelles m'a elle, témoigné que la valeur de 1 place/logement avait été difficile à respecter dans l'hypercentre pour un projet d'aménagement (valeur trop importante). La commune a pu déroger à la règle dans le rayon de 500m (code de l'urbanisme).

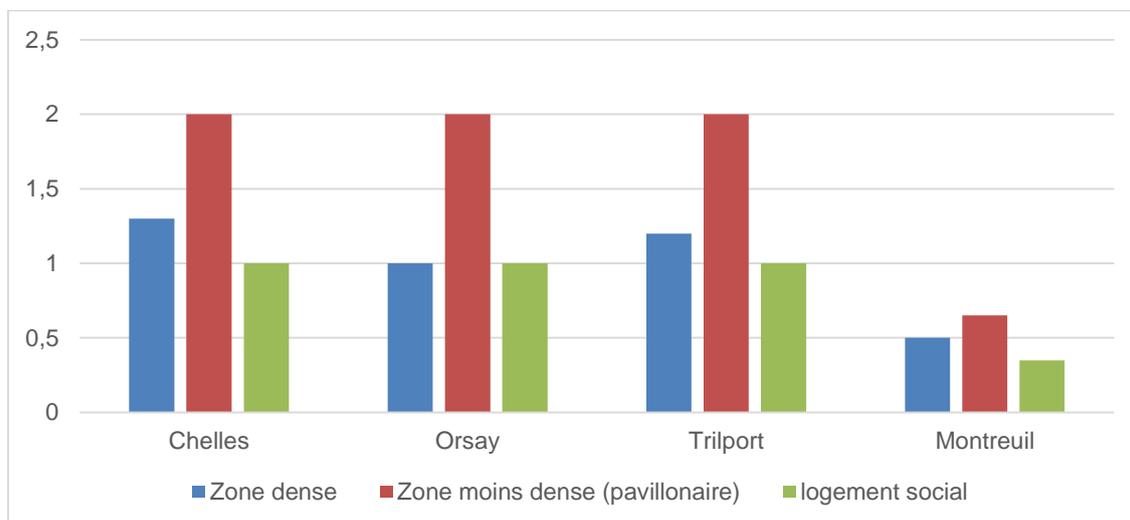


Figure 37 : Normes plancher de stationnement pour la construction de logements

Pour le stationnement des bureaux, ou des deux roues non-motorisés, le règlement reprend les prescriptions du PDUIF (Plan de Déplacement Urbain d'Île de France) en la matière hormis le PLU de Montreuil qui se veut plus contraignant que le PDUIF et, la commune de Trilport qui adapte le règlement vélo par un pourcentage de surface de plancher des locaux.

Les détails de chaque zone et de chaque type de construction est présent dans le tableau général annexe 7.

3) L'intermodalité autour des gares

Densifier dans le sens de créer des logements ou des emplois donne moins de place pour les stationnements, pour les trottoirs, pour les zones de bus etc. Or, paradoxalement, plus on densifie, plus de personnes auront à se déplacer, qui plus est dans un quartier de gare. Il paraît donc primordial d'agir sur l'existant pour améliorer la question des mobilités.

C'est pourquoi, j'ai décidé d'intégrer dans mon étude une partie sur l'intermodalité des quartiers de gare. Celle-ci s'appuie sur l'analyse des PLU mais aussi sur les résultats de l'étude sur l'intermodalité autour des gares.

Pour cela, j'ai étudié les prescriptions et recommandations qui se retrouvent dans le PDUIF et qui, par compatibilité, s'inscrivent dans le SDRIF. Elles donnent les objectifs en termes de mobilités, principalement actives, à l'échelle de la région. Les PLU doivent être rendus compatibles avec le PDUIF. J'ai ensuite étudié comment les PLU pouvaient prendre en compte ces approches d'intermodalité à l'échelle du quartier de gare.

i. Les prescriptions du PDUIF

Le Plan de Déplacements Urbains de la région Île-de-France (PDUIF), approuvé en juin 2014, fixe la politique de déplacements (personnes et marchandises) sur le territoire régional à l'horizon 2020. Il vise à « atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part ».

Le principal objectif du PDUIF est de réduire l'usage des modes individuels motorisés par rapport à leur niveau actuel en visant :

- Une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- Une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs ;
- Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisé.

Un défi et une action qui articulent la ville au transport

Le PDUIF est articulé autour de 9 défis mais, c'est le premier défi qui relève d'un lien urbanisme/transport. Il s'agit de « Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs » et ainsi de voir que la manière de construire la ville influence directement les pratiques de déplacements.

Pour cela, il met en œuvre une action plutôt qualitative : « Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture ».

Plus particulièrement, il oriente l'urbanisation à proximité des axes de transports collectifs structurants. De la même manière que le SDRIF, le PDUIF vise à favoriser des densités plus importantes que celles existantes dans un rayon de l'ordre de 1 000 m autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro, ou de l'ordre de 500 m autour d'une station de tramway ou de T Zen. Il s'agit donc, à proximité des gares de privilégier la réalisation de nouveaux quartiers, de favoriser l'intensification urbaine.

Il repense l'aménagement des quartiers de gare en permettant l'installation des équipements nécessaires (stationnements, cheminements de qualité etc.) pour assurer l'intermodalité dans de bonnes conditions et en facilitant les accès à pied, à vélo et en bus dans un rayon de 1000m.

Il vise à créer un quartier plus adapté à l'usage des modes alternatifs à la voiture. Pour cela, il privilégie la marche, le vélo, l'urbanisation en îlots de taille adaptée aux modes actifs, l'aménagement de l'espace public, la mise en place d'itinéraires piétons/vélos, la mixité des fonctions urbaines ainsi qu'une densité suffisante pour rendre possible la desserte en transports en commun (TC).

Ces orientations se retrouvent dans les projets d'aménagements mais également dans les PLU avec des prescriptions sur le stationnement.

Mais quelles prescriptions pour les PLU ?

Dans le PDUIF, certaines actions sont marquées comme « prescription du PDUIF » et ont un caractère prescriptif pour les documents d'urbanisme. Ces recommandations proposent des valeurs minimales. Les PLU peuvent être plus contraignants si la commune le désire. Ces actions concernent principalement la question des stationnements, primordiale pour l'intensification urbaine :

Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public. Le PDU précise qu'une partie des places de stationnement sur le domaine public, dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU (zones U et AU) et dans un rayon de 800 m autour des pôles d'échanges multimodaux, devra être réservée au stationnement des vélos. Le ratio sur l'ensemble des places de stationnement est détaillé en fonction de la commune et le PDU indique que les places doivent être réalisées à proximité des réseaux de TC et des équipements.

2. Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public

● Prendre les arrêtés municipaux permettant la mise en application des prescriptions suivantes :

Sur le domaine public, une partie des places de stationnement sera réservée au stationnement des vélos dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU (zones U et AU), et dans un rayon de 800 m autour des pôles d'échanges multimodaux cartographiés à l'action 2.5. Le ratio à appliquer est différent selon les territoires franciliens.

Les places réservées pour les vélos seront implantées de préférence à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements. Il convient par ailleurs de privilégier pour les vélos les places de stationnement sur la chaussée situés aux abords des carrefours, les vélos ne constituant pas une obstruction visuelle.

Territoire	Paris	Cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomérations des pôles de centralité
Nombre de places de stationnement de véhicules particuliers à réserver au stationnement vélo	1 place sur 30	1 place sur 40	1 place sur 50	Selon les caractéristiques locales

On considère qu'un linéaire de 5 m (équivalent d'une place pour véhicule particulier) permet d'accueillir quatre à cinq vélos.

Figure 38 : Prescription du PDUIF sur le stationnement vélo (Source : PDUIF)

Intégrer des normes minimales de surface de stationnement vélo pour l'habitat, les bureaux, les activités et les établissements scolaires. La commune doit appliquer les normes minimales suivantes :

- Habitat collectif : 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m²
- Bureaux : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher
- Activités, commerces de plus de 500 m² de surface de plancher industries et équipements publics : a minima 1 place pour 10 employés, avec aussi un stationnement pour les visiteurs
- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour 8 à 12 élèves, en adaptant l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné.

Inclure des normes plancher de stationnement pour les opérations de logement. Le PDUIF affirme que le PLU ne pourra exiger la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune.

Inclure, dans les plans locaux d'urbanisme, des normes plafond de stationnement pour les opérations de bureaux. Comme pour le nombre de places vélos, les valeurs des normes diffèrent selon les territoires. Ce qui est particulièrement intéressant est que la norme pour les bureaux tient compte de la proximité d'une desserte par les TC structurants.

ii. Dans le PLU

Bien que les questions de mobilités des quartiers de gare ne soient pas primordiales dans les PLU, ces derniers rendent régulièrement compte des déplacements à l'échelle de la commune. On retrouve ces éléments dans le contexte du rapport de présentation, dans les recommandations du PADD, dans le zonage et le règlement (particulièrement pour les articles 6, 7, 9, 10 et 14) ainsi que dans des OAP assez précises. Ce sont ces parties des quatre PLU que j'ai alors analysé.

Pour compléter l'étude, j'ai également étudié le pourcentage des espaces de stationnement dans chaque quartier de gare puis, j'ai fait le lien avec l'étude intermodalité.



Figure 39 : Espaces pour le stationnement des bus gare de Chelles (crédit personnel)

J'ai tout de même pu me rendre compte que la question des mobilités représentait un enjeu important dans les PLU. Les gares apparaissent souvent comme l'endroit idéal pour organiser la mobilité de demain. C'est par exemple le cas de Chelles qui essaye de développer des alternatives de covoiturage au niveau de la gare. Les quartiers de gare dépassent même l'échelle locale car on s'intéresse à l'accessibilité. Cependant cet enjeu est souvent difficile dans les PLU. L'IAU a émis 13% de ses réserves sur des questions de mobilité dans les PLU. Ce calcul a été réalisé sur les 330 réserves des avis de PLU arrêtés depuis 2014. De plus, conduire l'urbanisme et l'intermodalité en même temps reste le principal objectif. C'est pourquoi j'ai essayé de voir si la place prise par les stationnements de la gare (tous modes confondus) était un véritable frein à la densification. Les résultats de ce calcul sont présents dans le tableau suivant figure 40 mais n'apportent pas de différences notables entre les communes. Pour ce calcul, Montreuil n'a également pas été pris en compte car le tissu est trop dense et ne permettait pas de discerner des espaces de rabattements. Pour répertorier ces espaces j'ai utilisé des données SIG avec Arcgis (voir annexe 10) en utilisant un buffer de 800m. Ces faibles différences n'apportent donc peu de conclusions. Cette contradiction dans l'aménagement du quartier de gare est d'ailleurs souvent étudiée. L'EPIFIF en est l'acteur majeur puisqu'il permet de faire résoudre la question de l'emplacement des bus dans un pôle d'échanges.

Gares	Chelles	Trilport	Orsay ville	Le Guichet
Surface totale rabattement (en m ²)	22295	10548	25747	8423
Surface du buffer sans l'emprise ferrée (en m ²)	1908542	1955743	1944808	1954604
Part de la surface de rabattement	1,17%	0,54%	1,32%	0,43%

Figure 40 : Calcul de la part de la surface des espaces de rabattements

Grâce à l'étude des PLU, j'ai pu me rendre compte d'un contexte et d'objectifs bien différents en fonction des communes. En effet tous n'ont pas les mêmes besoins en fonction de leur proximité à Paris et de leur tissu. Pour une ville comme Montreuil déjà très dense, la commune est très en avance en termes de mobilité (zone 30 sur l'ensemble de la commune, contresens cyclable en nombre, ...). La ville cherche désormais à s'adapter à de nouvelles mobilités et renforcer les mobilités actives. La place du vélo y est très importante. À Chelles, la commune est finalement assez déchargée de ces questions de mobilités au niveau de la gare. Peu de décisions sur le sujet sont prises à l'échelle de la commune. En vue du réaménagement du pôle d'échanges avec l'intégration de la gare du Grand Paris Express (GPE), c'est la communauté d'agglomération qui réalise une étude sur l'intermodalité. Les communes moins denses d'Orsay et de Trilport ont comme objectif elles, de densifier le tissu urbain. C'est pourquoi on retrouve dans le PLU le projet du pôle d'échanges à Trilport ou encore divers aménagements dans le secteur du Guichet.



Figure 41 : Aires de stationnement gare d'Orsay-ville (Source : Google maps)

Concrètement, les projets d'intermodalité prévus dans le PLU se résument essentiellement à une politique de stationnement ou à un travail sur les accès. Concernant Montreuil, je n'ai pas pu avoir beaucoup plus d'informations que le PLU, car M. Vandewalle, chargé de l'élaboration du PLU avait avant tout une connaissance technique sur le document d'urbanisme. Il avait donc assez peu d'éléments sur les projets d'intermodalité aux stations. À Orsay et selon M. Berthiaux, « l'espace public est pauvre et il y a peu de réflexions dessus » et, les projets sont plutôt difficiles à mettre en place. Le vélo en libre-service énoncé dans le PLU ne se réalisera pas et, le transport par câble à la station du Guichet doit désormais être intégré à la gare d'Orsay-Ville. De la même façon les projets de mobilité peinent à voir le jour dans les communes de Trilport et de Chelles où d'une part la congestion des stationnements proche gare devient trop importante et, d'autre part, le quartier de gare est désorganisé suite à la pose des voyageurs (stationnements rapides

pour déposer quelqu'un à la gare). Cependant, Trilport fait des efforts avec le projet de pôle d'échanges et le réaménagement de liaisons douces. La RD 603 qui traverse actuellement la ville (à proximité de la gare) sera transformée en avenue de ville beaucoup plus apaisée. Quant à la commune de Chelles, elle n'a aucun réel projet d'aménagement cyclable...



Figure 42 : RD 603 à proximité de la gare de Trilport (Source : Google maps)

Dans les PLU étudiés, assez peu d'éléments concrets viennent améliorer la question des mobilités. Ainsi, on voit l'utilité du travail de benchmark réalisé dans l'étude intermodalité (exemple annexe 3). Si celui-ci est utilisé par les villes, cela peut leur donner de bonnes idées.

Pour améliorer l'intermodalité au niveau de la gare, de nouvelles alternatives sont possibles tels que des éco stations bus, des stations vélos importantes avec possibilité de réparation, de location, des centrales de services en nouvelles mobilités (borne de recharge, autopartage, covoiturage, micro-mobilité, ...).

4) Conclusion de l'étude

L'étude a permis de montrer les enjeux de l'intensification et de la densification de ces quartiers de gare. Bien qu'elle ne fasse pas ressortir de réelles prescriptions, elle analyse dans le détail les objectifs du SDRIF et regarde comment les PLU des communes étudiées arrivent ou non à les respecter (particulièrement sur la règle du SDRIF). Certaines communes, du fait de leur contexte, leur position en Ile de France ou encore du fait de la position de la gare ne valorisent pas de la même façon leur quartier de gare. L'amélioration de la densification du quartier de gare se réalise donc via les projets d'aménagements, un document réfléchi avec un règlement efficace ainsi qu'une prise en compte de la question de l'intermodalité. C'est cette fine différence entre densification et intensification que l'on perçoit donc dans cette étude. Intensifier un quartier de gare, c'est mettre plus de densités (augmentation des logements et des emplois) mais également plus de mixité.

III. Les limites du travail et de l'intensification des quartiers de gare

1) Les limites sur la forme de mon travail

Mon travail à l'IAU m'a permis d'explorer un sujet passionnant mais, il a tout même présenté quelques limites. Tout d'abord, malgré les cours d'urbanisme règlementaire à l'EIVP, je n'avais au début que très peu de connaissances sur les PLU. Je n'en n'avais jamais vraiment regardé. J'ai donc pris du temps dans cette étude à me familiariser avec ce document d'urbanisme et à bien comprendre son fonctionnement général.

Lorsque je m'étais bien familiarisé avec le document, j'ai constaté des erreurs d'incompréhensions ou de calculs dans les PLU. Il m'était très difficile de trouver la nuance entre de vrais calculs ou des calculs plus « arrangés ». En effet, les PLU ont commis plusieurs erreurs dans les calculs de densités. Trilport « divise » son augmentation de la densité en deux secteurs : un secteur à +15% dans les 1000m du quartier de gare et un secteur à +10% pour le reste de la commune. Orsay ou Chelles justifient des emplois et des logements dans des zones aujourd'hui non urbanisés, ce qui ne rentre normalement pas dans les espaces d'habitat de 2013.

De plus, je trouve qu'avec le recul, le choix de la commune de Montreuil n'a pas été judicieux. D'une part, la commune de Montreuil est déjà très dense et il est assez difficile de percevoir des aménagements « spéciaux » autour des stations de métro. D'autre part, le fait qu'il n'y ait aujourd'hui pas de gare proprement dite à Montreuil ne m'a pas permis de croiser avec les données Node Place ou intermodalité des gares franciliennes. Certaines comparaisons n'ont alors pas été possibles. Mais aussi, le PLU de Montreuil étant très récent (il n'est pas encore approuvé), la commune ne peut pas tirer de conclusions à la suite des modifications ou aux normes plus spéciales (norme sur les activités par exemple). Je n'ai donc pas eu tellement de retour de la commune sur les effets de son PLU.

Ce travail n'est pas complet car les communes ne sont pas analysées avec la même réalité du terrain puisque je n'ai pas pu avoir d'entretien pour Trilport. Bien que j'aie pu avoir le compte-rendu d'un appel téléphonique dans le cadre de l'évaluation du SDRIF, je n'ai pas pu poser plusieurs questions aux acteurs de la commune. De manière générale, les entretiens ont d'ailleurs été très difficiles à obtenir et sont arrivés assez tard dans mon stage. Les acteurs de l'urbanisme sont souvent sceptiques sur les questions de densification et, qui plus est par un organisme de la région.

Pour finir, mon travail a présenté les limites communes à d'autres études à l'IAU dû au fonctionnement très en amont des travaux réalisées. L'étude est relativement loin des objectifs du terrain et n'a pas de portée directe. De plus, le fait d'être en autonomie m'a apporté beaucoup de liberté et de curiosité sur le sujet mais, j'ai eu assez peu de vision sur les finalités de l'étude. Mon travail n'a donc pas été assez remis en question et je n'ai pas pu avoir de réels objectifs. En effet, les études Node Place et Intermodalité autour des gares proviennent de demandes de la région Ile de France, celle-ci sur l'analyse des PLU est une demande interne du département territoires qui n'avait pas de requêtes précises. De plus, la gestion de l'ensemble des études, parfois simultanément, m'a permis certes, de développer mon sens de l'organisation mais, il a également entravé une bonne gestion du temps. Par exemple, l'étude Node Place a pris du retard et nous avons reçu des commandes de la région assez tardivement. Cela a donc impliqué un travail supplémentaire à la fin de mon stage.

2) Les limites sur les PLU et sur les documents d'urbanisme

Dans cette partie, je traite des limites sur le fond de mon étude et plus particulièrement de celles qui viennent des documents d'urbanisme supra-communaux étudiés, puis locaux.

En effet, dans un premier temps, les imprécisions des PLU viennent du SDRIF et du PDUIF. Sur la question plus précise de la densité, il est effectivement possible de discuter de la clarté de la définition et de la règle à respecter. Cette règle est finalement assez floue et décrédibilise même la notion de quartier de gare. Les orientations réglementaires affirment privilégier la densification dans un rayon de 1000m ou de 500m autour de la gare et la CDGT dessine même ce périmètre. Cependant, paradoxalement, l'effort de densification (augmentation de la densité humaine et d'espaces d'habitat) doit être réalisée sur l'ensemble de la commune et, les cartes des différents projets (figures 20 à 23) montrent bien que la construction de logements ou d'emplois n'a pas toujours lieu dans le quartier de gare. Il y a donc ici en fait une sorte de double règle à la fois **quantitative** (+15% sur la commune) et **qualitative** (densification du quartier de gare) qui s'appliquent sur des **échelles différentes**.

Comme les communes ont pu témoigner, cette règle représente également un **objectif difficile à atteindre vis-à-vis des réalités du terrain**. D'une part, la densité est « *difficile à calculer* » selon M. Vandewalle. J'ai cherché à savoir si cette difficulté était propre au quatre PLU étudiés ou si d'autres communes la ressentaient. J'ai ainsi analysé le respect de la règle de densité dans d'autres PLU. Je me suis aperçu que ce calcul était complexe pour un grand nombre de villes. Certaines, telles que Porcheville, Plessis robinson, Palaiseau Houilles, ne donnent pas de données chiffrées sur la densité. D'autre part, l'intégralité d'un PLU, et donc le respect ou non de cette règle de densification du SDRIF, sont **conditionnés par un contexte politique**. Le maire adjoint à l'urbanisme de la commune d'Orsay a ainsi affirmé « *avoir la main sur cette question de densification, ce n'est pas un problème réglementaire [...] mais un problème de courage politique* ».

De plus, une limite importante de cette règle selon moi est **l'uniformité de cette règle**. Le SDRIF impose un pourcentage de densité plus élevé pour toutes les communes possédant une gare, pourtant celles-ci possèdent des caractéristiques bien distinctes et répondent à des enjeux parfois opposés. Dans le cas de cette étude, Trilport assume, par exemple, être encore très dépendant de la voiture. Or offrir beaucoup de place à la voiture en ville est contraire aux ambitions de la densification. D'autres communes proposent un PLU où l'augmentation de 15% d'ici 2030 n'est pas respectée. Cela peut provenir de raisons diverses et légitimes :

- A Boissise la Bertrand, le PLU a été arrêté avec une augmentation de 10,2%, la maire ayant « *peur que la ville perde son cachet* » (propos recueillis par l'évaluation du SDRIF juillet 2018).
- A Choisel, les circonstances d'une commune de grande couronne (peu dense, dépendance de la voiture, cadre de vie, etc.) justifient l'augmentation seulement de 5%.
- Ou encore, on retrouve le cas d'une commune où la gare est « *détachée* » du centre-ville comme à St Witz. La commune n'a pas été obligée de respectée l'augmentation de 15%.
- Des communes pourraient être affranchis de cette règle. La ville de St Ouen par exemple, présente une densité d'espaces d'habitat déjà supérieure à 220 logements/ha et cherche à respecter la règle des +15% alors que le SDRIF ne la soumet pas à cette augmentation...

Sur les documents d'urbanisme, on perçoit également **un flou entre prescription** (vue comme une ordonnance) et **recommandation** (vue comme un conseil). Tout d'abord, on pourrait penser que le PDUIF a parfois un caractère prescriptif (quatre prescriptions vues dans la partie II/3 a)). Il pourrait cependant s'agir d'une recommandation et non pas d'une prescription. De la même manière les PLU se veulent prescriptifs mais jusqu'où aller ? Par exemple, sur des OAP thématiques telle que celle des circulations douces à Orsay, on retrouve plus des éléments explicatifs que prescriptifs. En effet, à quel point un PLU permet de décider réellement de ce qui est fait ? Après avoir étudié en profondeur les quelques PLU, il est vrai qu'on peut se demander si le PLU permet vraiment de créer ou il fait en sorte de créer ? Les communes tendent tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. Cette ambiguïté met en lumière un manque de clarté sur l'utilité, la définition et l'exploitation des documents d'urbanismes.

Dans le cadre de cette étude, j'ai également pu me rendre compte de questions très délicates, à la fois par leur caractère **technique mais aussi politique**. En particulier, la problématique du stationnement représente pour l'ensemble des communes un sujet « *très sensible* » (Orsay) pour lequel les décisions ont été prises après « *de longues discussions* » (Montreuil). Cette question provient du paradoxe vu précédemment entre place sur l'espace public et densification. Bien que la voiture ne doive pas créer l'urbanisme, les communes peinent à diminuer le stationnement proche des gares. Les communes se sont alors heurtées à de nombreux problèmes. De manière technique, j'ai pu me rendre compte que la norme plancher annoncée dans le PDUIF pour le calcul des stationnements de logements n'a pas été prise en compte. Elle est donc tout le temps, dépassée. Cette norme plancher normalement calculée avec le taux de motorisation des ménages ne s'est retrouvée que dans le PLU de Chelles. Mais, dans ce seul PLU, elle n'a malheureusement pas été respectée (la zone UP prévoit 2 places/logements lorsque la norme plancher est, elle, de 1,6 place/logement). Via l'évaluation du SDRIF, j'ai pu voir que la commune de Trilport a elle fait part d'un problème de congestion de voitures dans le secteur gare, due à la restriction (moins de places accordées) du secteur gare. Pour eux, la voiture est encore nécessaire et doit être prise en compte dans les déplacements et dans les rabattements du futur pôle d'échanges. La commune d'Orsay elle, cherche à résoudre un manque de places de stationnement. Elle vise à mieux gérer l'existant (rendre les parkings payants) plutôt que d'en mettre de nouveaux. La question récurrente, plus spécifique, qui fait débat est celle des stationnements pour les logements sociaux. Certaines communes affirment que les logements sociaux n'ont pas besoin de places de parking tandis que d'autres – c'est le cas des communes étudiées – prennent en compte les stationnements des logements sociaux dans l'article 12 du règlement.

3) Questions plus générales sur la densification des quartiers de gare

Dans un second temps, cette étude m'a également permis de me poser des questions plus générales sur la densification des quartiers de gare. L'étude Node/Place en cherchant les gares déséquilibrées dans l'intensité du quartier de gare ou du nœud de transport pose la question même de l'équilibre. Faut-il forcément chercher à équilibrer une gare ? Ou du moins à la densifier ?

De façon plus pragmatique, M. Vandewalle questionne le fait de densifier à un endroit précis. Est-ce que le fait de densifier et d'intensifier les quartiers de gare va vraiment permettre de préserver l'ailleurs en diminuant l'étalement urbain ? En effet, on peut se rendre compte que la localisation des emplois près d'une gare découle le plus souvent d'un mouvement de relocalisation. Le développement économique est rarement créé ex-nihilo. La relocalisation des activités doit donc être considérée à l'échelle d'une région urbaine, ce qui repose la question du

« lieu de l'intensification ». C'est pourquoi, selon moi, le plus pertinent à étudier sur l'enjeu de densification est le rapport entre les différentes zones d'une commune, d'un territoire. La pertinence de densifier dans une zone précise, tel que le quartier de gare, interroge. En effet, la densification dans un quartier précis (dans ce cas, le quartier de gare) peut « décourager » la densification sur le reste du territoire qui peut également avoir un potentiel d'intensification important et, une desserte en transports en commun (bus) suffisante.

En outre, les projections sont peu évidentes en termes de lien urbanisme/transport. Par exemple, avec l'arrivée de la ligne 16 du GPE à Chelles, la commune et l'agglomération se demandent si le parking relais actuel doit être étendu ou non. En effet, la question est réelle car certaines communes avoisinantes auront directement le métro à proximité et n'auront plus besoin de se rendre à Chelles. A l'inverse, de nouvelles populations vont être intéressées par le rabattement en gare de Chelles.

D'un **point de vue social**, cette question avant tout technique est très intéressante à étudier. En effet, un phénomène d'embourgeoisement se déclenche généralement lors de l'arrivée de réseau de transport structurant dans un quartier. Cette gentrification qui a lieu est observable dans la plupart des quartiers des futures gares GPE ou encore même pour le prolongement de la ligne 11. Lorsque M. Berthiaux parle de cette hostilité, il dit que les habitants « *ont tout, un paquet de boulot* » et qu'ils « *luttent contre l'envahisseur* ». Cette hostilité s'explique donc souvent pour lutter contre des changements démographiques. Mais, cette hostilité provient également de la volonté de préserver un cadre de vie, principale cause d'une diminution de la densification (cas de Chelles). Concernant la prise en compte des habitants et de cette hostilité, les trois communes interrogées m'ont signalé avoir effectué de la concertation sur les aménagements prévus ou réalisés.

J'ai aussi pu m'intéresser à la **limite physique** du quartier de gare. Où s'arrête-t-elle ? On parle d'un rayon de 1000m dans le SDRIF, la plupart des études utilisent un buffer de 800m ou même encore, on utilise la distance des 500m régulièrement pour les stationnements du quartier de gare. Cette frontière du quartier de gare est très difficile à exprimer puisqu'elle dépend de ce que l'on veut étudier et du tissu urbain existant. Par exemple pour Chelles, les limites d'un quartier de gare semblent vraiment floues. Dans les années 50, le centre historique se trouvait au nord du parc du souvenir vers la rue de Gambetta mais celui-ci n'existe plus. Maintenant le quartier de gare représente l'hyper centre et inversement. Ainsi, il y a une réelle différence entre le quartier de gare que l'on perçoit et celui que l'on peut utiliser pour les études. Pour la plupart, le quartier de gare s'arrête aux alentours immédiats du bâtiment voyageur ou, est intégré au centre-ville tandis que pour d'autres il s'agit d'une zone plus large qui prend en compte des activités ou des logements à moins de 10 minutes à pied. Sur ce sujet, il n'y a donc toujours pas de consensus sur l'échelle qui doit être choisie. Peut-être que toutes les échelles sont finalement beaucoup trop locales et qu'un quartier de gare ne signifie pas grand-chose. Son fonctionnement doit être vu à une échelle plus globale parce qu'un quartier de gare est aussi le lieu des échanges avec les communes voisines. C'est aussi pourquoi on parle d'intensification plutôt que de densification. Dans ce sens, son urbanisation et sa planification seraient étudiés dans les PDU (Plan de Déplacement Urbain), les SCoT ou les Contrats de Développement Territorial (CDT), plutôt que dans les PLU.

Pour finir, j'ai ressenti des limites sur les plans locaux d'urbanisme même. Comme énoncé dans le cadre de l'étude, il existe beaucoup d'autres moyens pour intensifier les quartiers de gare de nature contractuels, financières ou autre. Ce qui est explicité rapidement dans le PDUIF et qui finalement sont des objectifs qui se retrouvent dans les PLU sont les chartes d'aménagement transport ou contrats d'axe aménagement transport. Ces outils de contractualisation permettent réellement d'adapter le tissu urbain à la desserte mais, pour des raisons politiques,

ne se réalisent plus pour les nouveaux projets de transport. La charte aménagement/transport typique a été celle de la ligne 11 qui cherche à améliorer le cadre de vie et à valoriser le potentiel urbain des quartiers à proximité.

Conclusion

Grâce à cette étude et à ce stage au sein de l'IAU, j'ai pu découvrir plus en profondeur les différents domaines de l'urbanisme et le travail avec des personnes aux compétences bien complémentaires (architectes, ingénieurs, géographes,). J'ai eu la chance de réfléchir sur un sujet qui me passionne depuis très longtemps, à savoir les gares et, j'ai pu mettre en œuvre mon apprentissage des cours d'espace public, de planification des transports et d'urbanisme réglementaire mais aussi, la démarche de recherche que l'on peut apprendre à l'EIVP par l'intermédiaire du projet TER par exemple.

Finalement, on observe que de mêmes thématiques reviennent régulièrement pour intensifier un quartier de gare. On retrouve bien sûr sa compacité, sa densité mais aussi la diversité fonctionnelle du quartier, le cadre urbain avec les différentes formes urbaines, sa mixité sociale et ses questions démographiques. Des sujets plus globaux sur la centralité du quartier (vis-à-vis du centre-ville) ou sur l'articulation entre les différents projets urbains et les transports existants sont également présents dans les PLU. D'autres thématiques, moins présentes mais qui représentent un enjeu primordial sont les mobilités de manière générale, la qualité des espaces publics (place ou parvis de la gare), la continuité et la qualité des cheminements pour les rabattements et, la place de la voiture et l'autosolisme actuel (question des stationnements). En effet, ces dernières thématiques d'intermodalité n'apparaissent que très peu dans les documents d'urbanisme locaux et, les communes doivent prendre conscience que l'intensification des logements à proximité des gares n'a finalement que peu d'effet sur le partage modal.

Pour mettre en place ces éléments thématiques et démontrer un effort réalisé en matière de densification (respect des orientations réglementaires du SDRIF), les PLU ont recours aux différents outils du document d'urbanisme que l'on a pu détailler. On retrouve un rapport de présentation qui identifie et analyse les capacités de densification et de mutation des bâtiments ou encore, un règlement qui prévoit un secteur proche gare bénéficiant d'une majoration de constructibilité (hauteur ou emprise au sol plus importante par exemple). Des OAP sectorielles ou thématiques peuvent venir compléter le règlement, sous réserve qu'elles garantissent la cohérence de la stratégie globale et des projets du PADD. Ces OAP peuvent également prévoir des dispositions favorisant une utilisation optimale du potentiel de densification dans un secteur proche gare.

En regardant seulement les outils réglementaires, la conclusion sur l'intensification des quartiers de gare s'arrête donc aux documents d'urbanisme. Il est évident que le règlement d'un PLU n'est pas suffisant pour intensifier un quartier de gare. C'est certes un point très important dans la planification d'une stratégie et des différents projets d'une commune mais, le travail des acteurs de l'urbanisme (promoteurs, bailleurs) ne s'appuie aujourd'hui que très peu sur ce document et la décision est avant tout politique. De plus, pour intensifier un quartier de gare, il faut je pense, intensifier la réflexion sur ce quartier et expliciter les problèmes à résoudre. L'intensification de l'urbanisation autour des gares semble évidente, mais pour répondre à quels problèmes ? Quel est le contenu du projet urbain que les acteurs souhaitent développer ? Quels sont les points de conflit et les intentions des différents acteurs ? Toutes ces questions vont au-delà des enjeux techniques et fonctionnels de la coordination urbanisme/transport et souvent, au-delà d'un quartier de gare. Mais, elles sont, selon moi, essentielles au développement de quartiers durables, de la promotion d'une mixité sociale et fonctionnelle et ainsi, de l'offre de la qualité de vie nécessaire.

Bibliographie

- APUR, *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017*, décembre 2017
- CEREMA, *Développer des services dans les gares TER - Premiers enseignements d'expériences locales*, Avril 2017
- Clerima L., « Le prolongement de la ligne 11 fait flamber les prix dans l'Est parisien », *Le Monde Économie*, février 2018
- ENS-IAU, *Quelles dynamiques urbaines autour des quartiers de gare ? Actes du séminaire ENS-IAU du 8 Décembre 2017 sur les questions urbaines*, Juin 2018
- Hanappe F., Bouton J., Cros M., Mariotte C., *Le rabattement aux futures gares du Grand Paris Express*, APUR, Avril 2018
- IAU, *Comment encourager l'intensification urbaine ? Les carnets pratiques*, Août 2009
- Kindermans M., « Noisy-Champs doit réinventer la mobilité autour de la gare », *Les Échos*, Juin 2018
- Laurent S., Bouleau M., *Articulation entre gares et quartiers de gare : La méthode Node Place*, Note Rapide n°762, IAU, décembre 2017
- Louis A., Grandin M., *Étude de potentiel de densification autour des gares, l'exemple des Hauts de Seine*, DRIEA, 2011
- Société du Grand Paris, *Les Places du Grand Paris*, Juillet 2015

Webographie

- Site du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) : <https://www.cerema.fr>
- Site de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) : <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>
- Site de l'IAU-Ile de France : <https://www.iau-idf.fr/>
- Site de Ile de France Mobilités (anciennement STIF) : <https://www.iledefrance-mobilites.fr>
- Site de la revue Métropolitiques : <http://www.metropolitiques.fr>
- Site du Plan Urbanisme Construction Architecture (Puca) : <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr>
- Site de la Société du Grand Paris : <https://www.societedugrandparis.fr/>
- Site de la revue Urbanisme : www.urbanisme.fr

Index des figures

Figure 1 : Stationnement de vélos devant la gare de Chelles (crédit personnel).....	1
Figure 2 : Logo de l'IAU-IdF (Source : IAU-IdF)	6
Figure 3 : Organigramme de l'IAU IdF (Source : IAU IdF)	7
Figure 4 : Schéma explicatif de la méthode Node Place (Source : IAU IdF)	8
Figure 5 : Schéma des compatibilités entre documents d'urbanisme (Source : STIF)	12
Figure 6 : Communes choisies dans le cadre de cette étude (crédit personnel)	14
Figure 7 : Gare de Trilport (Source : Google maps).....	14
Figure 8 : Gare de Trilport (Source : Google.maps).....	14
Figure 9 : Gare du Guichet (à gauche) et alentours de la gare d'Orsay-Ville, à droite (Source : Wikipédia et cartesfrance)	15
Figure 10 : Gare routière de Chelles (crédit personnel).....	15
Figure 11 : Croix de Chavaux à Montreuil (crédit personnel).....	16
Figure 12 : Tableau récapitulatif des données sur les communes étudiées	16
Figure 13 : Typologie du rapport intermodalité des gares étudiées	17
Figure 14 : Données Node Place des gares étudiées (hors Montreuil)	17
Figure 15 : Extrait de la CDGT sur la commune de Montreuil (Source : SDRIF).....	19
Figure 16 : Détail du calcul des densités (Source : IAU IdF)	19
Figure 17 : Augmentation des densités des quatre communes	21
Figure 18 : Graphiques sur l'évolution des densités	21
Figure 19 : Densité humaine en fonction du nombre d'habitants pour les quatre communes étudiées	21
Figure 20 : Projets d'aménagements à Chelles	24
Figure 21 : Projets d'aménagements à Montreuil.....	25
Figure 22 : Projets d'aménagement à Orsay.....	25
Figure 23 : Projets d'aménagement à Trilport.....	26
Figure 24 : Alentours de la gare de Chelles, secteur de la ZAC Centre gare (crédit personnel)	27
Figure 25 : Peu de différence sur l'aménagement à la station Robespierre de Montreuil (crédit personnel)	28
Figure 26 : Activités commerciales à Mairie de Montreuil (crédit personnel).....	29
Figure 27 : PADD de Montreuil (Source PLU de Montreuil).....	30
Figure 28 : OAP secteur gare du PLU de Chelles (Source : PLU de Chelles).....	31
Figure 29 : OAP secteur gare Orsay-Ville (Source : PLU d'Orsay).....	32
Figure 30 : Détail de la norme activités économiques de l'OAP associée à Montreuil (Source : PLU de Montreuil)	32
Figure 31 : Exemple typique pour la comparaison des règlements	34
Figure 32 : Construction par rapport aux voies	35
Figure 33 : Construction sur une même parcelle	35
Figure 34 : Construction par rapport aux limites séparatives	36
Figure 35 : Emprise au sol	36
Figure 36 : Hauteurs	37
Figure 37 : Normes plancher de stationnement pour la construction de logements	38
Figure 38 : Prescription du PDUIF sur le stationnement vélo (Source : PDUIF).....	40
Figure 39 : Espaces pour le stationnement des bus gare de Chelles (crédit personnel).....	41
Figure 40 : Calcul de la part de la surface des espaces de rabattements	42
Figure 41 : Aires de stationnement gare d'Orsay-ville (Source : Google maps)	42
Figure 42 : RD 603 à proximité de la gare de Trilport (Source : Google maps).....	43

Annexes

Annexe 1 : Détail de la typologie réalisée (rapport intermodalité)

1^{ère} catégorie du PDUIF : Grand Pôle de correspondance

1-1 Grand pôle de correspondance à dominante résidentielle

- Définition : Plus de 80% de logements de plus que d'emploi
- Exemple : Chelles

1-2 Grand pôle de correspondance sans dominante

- Définition : Entre 50 et 80% de logements de plus que d'emploi
- Exemple : Versailles Chantiers

1-3 Grand pôle de correspondance à dominante emploi

- Définition : Plus d'emplois que de logements
- Exemple : Saint Quentin en Yvelines

2^e catégorie du PDUIF : Pôle de desserte des secteurs denses

2-1 Pôle de desserte des secteurs denses à dominante résidentielle

- Définition : Plus de 80% de logements de plus que d'emploi
- Exemple : Clamart

2-2 Pôle de desserte des secteurs sans dominante

- Définition : Entre 50 et 80% de logements de plus que d'emploi
- Exemple : Versailles RD

2-3 Pôle de desserte des secteurs denses à dominante emploi

- Définition : Plus d'emplois que de logements
- Exemple : Saint Ouen

3^e catégorie du PDUIF : Pôle d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie

3-1 Pôle d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie du périurbain

- Définition : Fort rabattement VP et plus de 2500 voy/j
- Exemple : Cesson

3-2 Pôle d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie urbains

- Définition : Plus de 300 intersections et moins de 2500 voy/j
- Exemple : Andresy

3-3 Pôle d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie ruraux

- Définition : Moins de 300 intersections et moins de 2500 voy/j
- Exemple : Us

Annexe 2 : Extrait de la typologie de la 1ère catégorie du PDUIF (rapport intermodalité)

Nom_gare	Cat	Habitants 800m	Emplois 800m	Montants/j	Part VP	% d'habitants de plus que d'emplois	Intersections 800m
CHELLES-GOURNAY	1-1	13397	2571	17658	14	84%	500
EPINAY-VILLETANEUSE	1-1	21964	4547	21679	13	83%	527
GARGES-SARCELLES	1-1	32746	2127	24841	12	94%	641
HOUILLES-CARRIERES-SUR-SEINE	1-1	16642	2355	23129	13	88%	574
JUVISY	1-1	10359	2647	59898	8	80%	508
MANTES-LA-JOLIE	1-1	10653	2224	15401	12	83%	410
SEVRAN-BEAUDOTTES	1-1	21504	5196	14305	8	81%	514
TORCY	1-1	11929	2739	13329	0	81%	577
VILLIERS-LE-BEL-GONESSE-ARNOUVILLE	1-1	13692	2579	17305	21	84%	509
ARGENTEUIL	1-2	16080	7546	47954	11	68%	371
AULNAY-SOUS-BOIS	1-2	13563	6100	30458	14	69%	428
CHOISY-LE-ROI	1-2	22560	5978	24600	5	79%	574
COLOMBES	1-2	25842	6807	20014	2	79%	666
ERMONT-EAUBONNE	1-2	8407	3037	41087	12	73%	476
EVRY-COURCOURONNES	1-2	12506	11782,5	16199	10	51%	666
LA GARENNE-COLOMBES	1-2	23894	18978	6933	1	56%	548
LE BOURGET	1-2	15726	5577	18613	5	74%	357
LIEUSAIN-MOISSY	1-2	2720	2204	8931	36	55%	667
MEAUX	1-2	10406	3404	14469	48	75%	610
MELUN	1-2	9199	5127	23395	30	64%	439
NOISY-LE-GRAND MONT-D'EST	1-2	16809	15171	26137	0	53%	613
NOISY-LE-SEC	1-2	16184	5042	24737	4	76%	454
PANTIN	1-2	17477	17368	15042	4	50%	412
POISSY	1-2	9814	7045	18443	14	58%	423
SARTROUVILLE	1-2	11389	3751	20203	16	75%	496
ST-DENIS	1-2	22934	12322,5	43557	5	65%	483
ST-GERMAIN-EN-LAYE	1-2	18458	9336	16128	15	66%	525
VERSAILLES-CHANTIERS	1-2	16178	12365	45219	3	57%	376
VILLENEUVE-ST-GEORGES	1-2	9603	4703	26438	8	67%	478
AEROPORT CHARLES-DE-GAULLE 2 TGV	1-3	0	306	12226	4	0%	235
CERGY-PREFECTURE	1-3	10913	14596,5	20506	19	43%	707
GENNEVILLIERS	1-3	4155	9827	4182	6	30%	494
ISSY-VAL-DE-SEINE	1-3	17606	35349	12113	1	33%	735
LA DEFENSE	1-3	28626	110033	190094	0	21%	1426
MARNE-LA-VALLEE CHESSY	1-3	0		12298	39		502
MASSY-PALaiseau	1-3	8047	11575	36616	9	41%	560
RUEIL-MALMAISON	1-3	14722	26183	27741	6	36%	659
ST-QUENTIN-EN-YVELINES	1-3	10276	26160	27639	17	28%	751
VAL-DE-FONTENAY	1-3	14939	17293	67566	3	46%	719

Annexe 3 : Extrait du benchmark (rapport intermodalité)

Stations-services pour cyclistes

La station-service de Choisy-le-Roi



Arrivée à destination

Itinéraire vers la destination



Source : Le Parisien, par M.K. - <http://www.leparisien.fr/choisy-le-roi-94600/choisy-le-roi-l-unique-station-service-cycliste-de-la-region-a-ouvert-25-06-2017-7085415.php>

Choisy-le-Roi a inauguré, samedi 24 juin, la première station-service cycliste d'Ile-de-France. Cette étape sur l'Eurovéloroute (Norvège-Espagne) permet aux cyclistes de s'abriter, de se garer et de réparer leur vélo grâce aux outils à disposition.

Lieu : Choisy le roi, sur les quais du Port

Acteurs : Département Val de Marne et commune de Choisy le Roi

Statut : Expérimentation

Date : juin 2017

Public visé : cyclistes de l'eurovéloroute ou de proximité

Coût : 18 000€

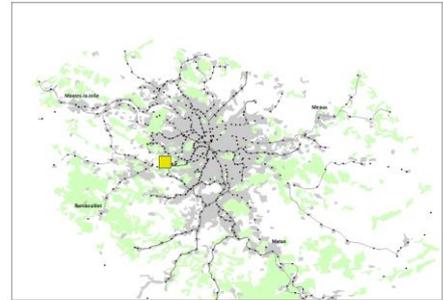
Annexe 4 : Exemple de fiche gare (rapport intermodalité)

VERSAILLES RD RER

Quartier de gare à fonction mixte

Présentation de la gare :

Gare lointaine de proche couronne, Versailles Rive Droite est pratiquée par un peu moins de 10 000 voyageurs quotidiens, et figure comme l'une des trois gares de la ville. Avec plus d'une dizaine de lignes de bus, la gare est directement insérée dans le cœur de ville et fonctionne donc comme un élément de centralité au cœur d'un territoire urbain dense.



Volume de trafic :

9076 / 8981 descendants

Transilien L

Lignes de bus : 13 lignes

Quartier de gare :

Habitants 800m : 23 803

Emplois 800m : 16 528

Le tissu résidentiel apparaît marqué par des immeubles de ville de type R+5, notamment au sein des artères principales (rue du Maréchal Foch, boulevard de la Reine), bien que plusieurs pavillons individuels à fort caractère patrimonial essaient le quartier. Sa dominante résidentielle est atténuée par l'inscription de la gare dans la centralité commerciale du territoire, représentée par la rue du Maréchal Foch.



Celle-ci rassemble en effet une diversité d'activités (restauration, équipement à la personne) et fonctionne comme la liaison entre les deux rives de la ville. Si presque aucune activités tertiaires n'existent au sein du quartier de gare, celui-ci demeure animé et plurifonctionnel.

Plusieurs équipements devront être pris en compte dans la stratégie de promotion de l'intermodalité, tels que des édifices religieux, des équipements scolaires, culturels et administratifs, tous accessibles pour les modes actifs.



Pistes d'amélioration de l'intermodalité :

- Absence de parc relais (501 places à Versailles Chantiers) : favoriser le report modal ?
- Renforcement des dispositifs de ZCA et des pistes cyclables : sécuriser et pacifier pour modes actifs ?
- Optimiser la correspondance des bus + mise en accessibilité des bus
- Développer le vélo en libre-service et des outils numériques tels que Géovélo

Annexe 5 : Exemple d'une fiche de gare caractérisé par la méthode Node Place



FICHE D'IDENTITÉ Gare RER desservant le centre ville

Équilibrée modérée à 800 m, en limite de déséquilibre à 2 000 m

Node > place à 800 m et à 2 000 m

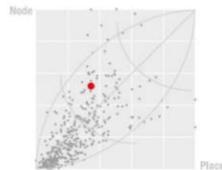
22 190 habitants à 800 m, 77 500 à 2 000 m

2 570 emplois à 800 m, 7 750 à 2 000 m.

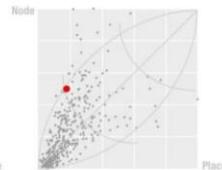
Entrants / jours



800 m



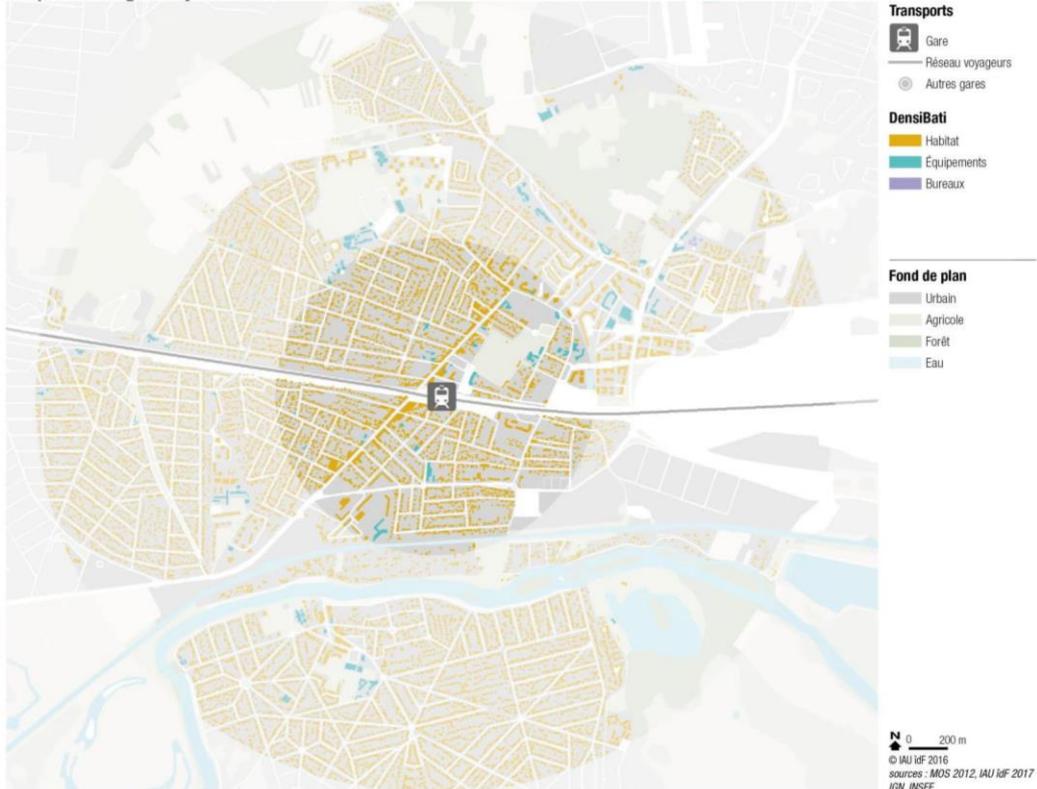
2 000 m



Nombre global de logements



Le quartier de gare aujourd'hui



Nœud de transport :

Pôle multimodal RER E / Transilien ligne P, complété d'une importante gare routière, localisé en plein cœur du centre-ville RER E (Haussmann – St-Lazare / Chelles-Gournay) ; transilien ligne P (Paris Est / Crécy-la-Chapelle – Château-Thierry – La Ferté Million) ; liaisons Paris centre et est, nord-est de l'Île-de-France

Bus (12 lignes, 1 gare routière) : réseau Apolo7 (6 lignes) : A, B, C, E, F, 13 ; RATP (2 lignes) : 113, 213 ; TRA (1 ligne) : 613 ; Seine-et-Marne Express (1 ligne) : 19 ; Noctilien (2 lignes) : N23, N141

Stationnement : Parking relais EFFIA (570 places)

Vélo : Station Véligo (98 places)

Quartier de gare :

- à 800 m : tissus urbains à dominante habitat individuel composé de nappes pavillonnaires sous forme de lotissements anciens, et d'une polarité linéaire de centre-ville sur l'avenue de la Résistance avec ses logements collectifs, services et équipements de proximité (mairie, parc, marché ...)
- à 2000 m : tissus urbains à dominante habitat individuel,, constitué des mêmes nappes pavillonnaires, de polarités locales de quartier avec logement collectif et équipements, et d'importantes emprises d'activités, entre le canal de Chelles et la plateforme ferroviaire de Chelles-Vaires à l'est, l'entrée de ville au croisement D934 et canal à cheval sur les communes de Chelles, Gagny, Neuilly-sur-Marne et Gournay-sur-Marne, et la ZAE au nord du fort de Chelles ; grandes emprises d'espaces verts ouverts urbains ou ruraux (Fort de Chelles au nord-est, emprises agricoles au nord-ouest)

Évolutions / projets :

Projets d'aménagement :

- Ecoquartier Castermant (2000 m, à l'est, sur Chelles) à vocation habitat, requalification d'une friche industrielle en logements, équipements, espaces publics, ZAC programmée
- Pointe de Gournay (2000 m au sud-ouest, sur Neuilly et sur canal) à vocation équipement sportif ou de loisirs, périmètre d'étude accolé au site de l'Hôpital de Ville-Evrard (habitat-activités) et à la ZAC de Maison-Blanche (habitat-activités) hors des 2000 m
- Périmètres de TVA à 5.5% lié au QPV au sud-ouest sur Chelles (La Prairie) et sur Gagny (Les Peupliers) susceptibles de stimuler la production de logements dans le diffus.

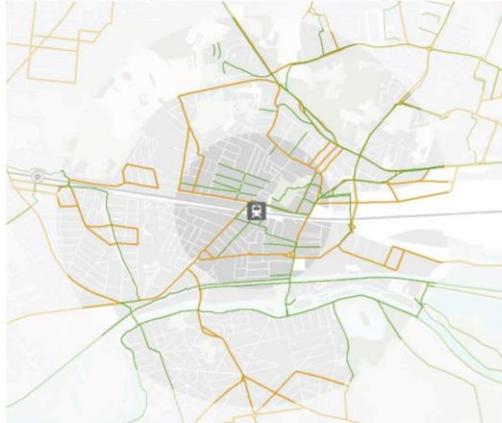
Projet de transports :

GPE Ligne 16

RER E, prolongement à l'Est de Chelles à Meaux (CPRD77 – SDRIF)

Ligne P sous schéma de secteur inscrit au CPER 2015-2020, échéance 2024 (initialisation du projet / études)

Aménagements cyclables et bus autour de la gare



Transports



Projets urbains autour de la gare



Transports



Projet d'aménagement



0 300 m
© IAU IdF 2016
sources : IAU IdF,
STIF 2014, IGN, INSEE
Fond de plan : IAU IdF
lots morphologiques urbains

Premier bilan

Un quartier à renforcer pour préserver l'équilibre ville-transport

Le quartier est relativement dense à 800m, avec une densité qui baisse dès qu'on s'éloigne de l'axe principal. La densité chute fortement entre 800 et 2000m. L'intensité du quartier est adaptée aujourd'hui à celle du nœud de transport, mais l'arrivée de la desserte GPE va renforcer de manière importante le pôle transport (desserte mais aussi attractivité et rabattements), ce qui nécessite un développement du potentiel logements / emploi dès les abords de la gare jusqu'à 2000m pour maintenir l'équilibre ville-transport.

Annexe 6 : Liste des villes possibles

Nom_commune	INSEE	Pot_Densification	Urba_Préférentielle	Urba_Conditionnelle
Alfortville	94002	2	0	0
Athis-Mons	91027	3	0	0
Bagneaux-sur-Loing	77016	0	0	0
Baulne	91047	0	0	0
Belloy-en-France	95056	0	0	0
Boigneville	91069	0	0	0
Boissy-Saint-Léger	94004	0	0	0
Bondy	93010	4	0	0
Boulogne-Billancourt	92012	2	0	0
Boutigny-sur-Essonne	91099	0	0	0
Bruyères-sur-Oise	95116	0	4	0
Bures-sur-Yvette	91122	2	0	0
Chelles	77108	6	0	0
Chilly-Mazarin	91161	1	6	0
Crouy-sur-Ourcq	77148	0	0	0
Drancy	93029	5	0	0
Ermont	95219	3	0	0
Esbly	77171	4	1	0
Fontenay-le-Fleury	78242	0	0	0
Gagny	93032	0	0	0
Gonesse	95277	1	0	12
Guillerval	91294	0	2	0
Hardricourt	78299	0	0	0
Houdan	78310	0	2	0
Houilles	78311	2	0	0
Issou	78314	0	1	0
La Courneuve	93027	5	0	0
La Ferté-sous-Jouarre	77183	2	3	0
La Houssaye-en-Brie	77229	0	0	0
Lardy	91330	0	1	0
Le Mesnil-Amelot	77291	6	0	4
Le Raincy	93062	0	0	0
Les Lilas	93045	0	0	0
Longueville	77260	1	0	0
Mennecy	91386	0	3	0
Méré	78389	0	0	0
Moret Loing et Orvanne	77316	0	5	0
Mormant	77317	0	1	0
Nangis	77327	1	4	0
Nantouillet	77332	0	0	0

Neuilly-Plaisance	93049	0	0	0
Nointel	95452	0	0	0
Noisy-le-Grand	93051	17	0	0
Orgerus	78465	0	0	0
Orsay	91471	3	5	0
Palaiseau	91477	7	9	0
Pommeuse	77371	0	0	0
Rosny-sur-Seine	78531	3	4	0
Saint-Chéron	91540	0	1	0
Saint-Cyr-l'École	78545	3	0	0
Saint-Fargeau-Ponthierry	77407	2	3	0
Saint-Ouen	93070	9	0	0
Saint-Pierre-lès-Nemours	77431	1	0	0
Saint-Rémy-lès-Chevreuse	78575	0	0	0
Savigny-le-Temple	77445	0	5	0
Sermaise	91593	0	0	0
Sevran	93071	5	0	0
Souppes-sur-Loing	77458	1	6	0
Tacoignières	78605	0	0	0
Villemomble	93077	1	0	0
Villeneuve-Saint-Georges	94078	5	0	0
Villennes-sur-Seine	78672	0	0	0
Villepinte	93078	2	0	0

Annexe 7 : Tableau général de l'étude

Ville		Chelles - 77	Orsay - 91		Trilport - 77	Montreuil - 93
Gare		Chelles-Gournay	Guichet	Orsay-Ville	Trilport	Robespierre - Croix de chavaux-Mairie de Montreuil
Contexte	Gares/ Stations	1 gare RER/Transilien	2 gares RER		1 gare RER	3 stations de métro
	État PLU	Approuvé décembre 2017	Approuvé mars 2017		Approuvé décembre 2017	Arrêté février 2018
	Nbre d'hab. 2012	53 247	15880		4898	104748
	Parc lgts 2012	22270	7107		1966	47016,4
	Superficie Espaces Urbanisés strict 2012 (ha)	927	404,3		168,5	737,4
	Superficie Espaces d'habitat 2012 (ha)	674,3	310,1		133,9	450
	DEH (lgt/ha)	33	22,9		14,9	104,5
	DH	71,9	66		36,1	213,6

	Nb_lgts_800	6130	2737	2489	1356	Pas de données
	Hab_800	13 397	Guichet= 5888	Orsay=562 3	3413	
	Emplois_800	2572	Guichet= 2371	Orsay= 6132	774	
	Axe Node	0,50	0,14	0,31	0,09	
	Axe Place	0,35	0,22	0,34	0,12	
	Typologie Node Place	Équilibre fort	Équilibre modéré	Équilibre fort	Équilibre modéré	
Commentaires	<i>Beaucoup plus d'hab. que les autres communes mais très peu dense</i>	-	-	-	-	
Densification du QG : Quelle stratégie ?	Philosophie globale	"réduire la densification"	PADD : "Proscrire toute possibilité d'étalement urbain sur les coteaux boisés"	Objectif PADD : croissance raisonnée pour la qualité de vie	PADD : "réguler la densification"	
		PADD : "Encadrer/ Restreindre densification du tissu pavillonnaire"	PADD : "Mobiliser des espaces libres au sein du tissu urbain"	Développement de l'intensité urbaine et de l'attractivité de la ville : densité mieux répartie, diversité des services et aménités proposés aux habitants et qualité des espaces et des équipements publics	-	

		PADD : "ralentir croissance démographique accélérer constructions, améliorer nbre d'emplois."	PADD : "limiter les possibilités d'extension des espaces bâtis au détriment des espaces naturels environnants"	-	-
Lieux de la densification		Objectifs PADD : "répondre aux objectifs en mettant en place une densité différenciée par secteurs"	PADD : "Anticiper et encadrer l'attractivité urbaine autour des gares"	PADD : "Limiter l'étalement urbain, construction dans le tissu urbain existant"	-
		PADD : "concentrer efforts de densification zone de la trentaine"	PADD : "requalifier centre-ville et quartier de gares en y développant l'espace public et en favorisant un partage de l'espace équilibré entre les différents usagers"	PADD : Engager la mutation de la partie de la zone d'activités située en centre-ville, à proximité immédiate de la gare, en espace destiné à l'habitat et aux équipements publics	-
		Densification des constructions dans les tissus existants : CV/grand axe, entrée de ville SO et site Castermant	Densification dans les différents ilots du centre-ville (Poste, hôpital) + Secteur Guichet	PADD : Privilégier l'urbanisation aux environs immédiats des transports en commun, des commerces, des lieux de centralité	-

			PADD : "Valoriser les entrées de ville et les quartiers des gares Orsay-Ville et Le Guichet en améliorant la qualité du paysage bâti et des espaces publics "	PADD : "Privilégier l'urbanisation à proximité des TC"	-
	Commentaires	<i>Frein important sur la densification. Principalement des quartiers pavillonnaires. Efforts sur zone proche de la gare</i>	<i>Aujourd'hui, densité déjà très autour des gares (cartes du RP). PLU qui accentue le fait de limiter l'étalement urbain déjà exercé avec le moulon. Extension nulle (hors OIN) Densification en requalifiant le centre-ville</i>	<i>Dans les objectifs du PADD : Volonté d'intensifier le centre-ville mais de rester très raisonné car grande couronne. Également très peu d'extension</i>	<i>Ville déjà très dense : les efforts se portent plus principalement sur les activités proches des gares</i>
Commentaires communes	<i>Vraiment réguler pour préserver le cadre de vie</i>	<i>Depuis 2 mandats : volonté de construire un peu plus</i>		<i>Être plus raisonné que le PLU de 2008</i>	
Évolution densités - Articulation avec le SDRIF	Observation générale / Méthode	Scénario avec augmentation lgts, pop, emplois pour faire +15% et justification de ce scénario	Nombre de logements prévus puis on voit ce que ça donne en habitants puis en emplois.	Voit quelle densité à atteindre puis avec projections (chap. 3 du RP) : augmentations réels	-
	DEH 2030	38	29	18,51	126

	Augmentation	15%	27%	24%	20%
	DH 2030	83	71,8	40,8	Pas d'infos
	Augmentation	15%	9%	13%	
	Commentaires communes	<i>Règle purement mathématique</i>	<i>"Ce calcul est un jeu de dupe. Si vous ne le faites pas, vous ne le faites pas"</i>	<i>Objectif global loin du terrain et CDGT difficile à comprendre. Calcul difficile</i>	
	Commentaires	<i>Hypothèse : Les nouveaux habitats sont forcément dans les espaces d'habitat de 2013. Le scénario qui annonce +24% est donc FAUX</i>	<i>Pas clair si les nouveaux espaces d'habitat sont dans des espaces déjà urbanisés : "Une augmentation de 15% de la densité humaine d'ici 2030, obtenue en divisant la somme de la population et de l'emploi accueillis ou susceptible de l'être par la superficie de l'espace urbanisé à laquelle s'ajoute, le cas échéant, la superficie des nouveaux espaces d'urbanisation."</i>	<i>Très flou. Pas les mêmes chiffres que l'avis de PLU. Division en 2 de la notion de densité (10 et 15% en fonction de la proximité de la gare) et augmentation de la superficie des EU. Lorsque le PLU affirme 16,6% (DH) et 34,4% (DEH), ce sont les densités avec ajouts des superficies espaces urbanisés</i>	<i>Déjà +10% DEH : Il reste 2300 lgts à faire L'accroissement n'est pas calculé dans le PLU mais personnellement, l'enjeu du sdrif est respecté (attention à ne pas prendre en compte ZAC Boissières)</i>
	LOGEMENT				
	Observation logements	Assez vague		Précis	Assez précis
	Objectif nombre de logements	198/an (désir de créer 3360 lgts)	PADD : "110/an" --> +1890 lgts (60 à 65/an)	852	580 lgts/an en moyenne créer 7000 logements
	Détails				

	Déjà 880 lgts (Besson et Aulnoy), 1200 déjà programmés, 1150 (dont 500 Castermant) et 250 en diffus. Voir début tome 3 du RP	450 lgts dans OAP/Aug/UCVp. Constru brute = 216,4/an (avis PLU) Accroissement net=185/an. Un tiers déjà acquis	ZAC 480 (450+30). OAP Peuplin 30. Densité prévue dans la ZAC : Entre 40 et 50 lgts/ha	3000 lgts bas Montreuil (faubourg 1450, fraternité 1000, reste tissu 550). 1300 lgts boissiere acacia. Jusqu'à septembre 2017 : 4744 commencés. Encore 6000 logements prévus ("mais ne pas prendre en compte boissières acacia")
Commentaires	-	-		<i>PADD : "objectif raisonné mais ambitieux de production de lgts"</i>
EMPLOIS				
Nombre prévu	347/an	1455	137	Pas d'infos

	Commentaires	<i>Le PLU dit d'améliorer nbre d'emplois/actifs pour avoir 15%. Justifications des emplois avec règlementations, nouvelles zones économiques mais pas précis/zone</i>	<i>Technique : Nbre d'emplois/hab</i>	-	-
Articulation projets/gare	Projets proches de la gare	ZAC Centre gare - Castermant (fin 2030) - Aulnoy à proximité	Hopital, Dubreuil, ilot de la poste	ZAC Ancre de lune très proche de la gare : projet principal	ZAC Fraternité/ Faubourg proche RobespierreNPN RU Morillon proche T1
	Autre				
	OAP proche gare	OAP 1 et 2 proximité gare	OAP centre ville multi sites + OAP Guichet	OAP St Fiacre/Verdun (ancre de lune) + 2 autres	6 OAP dont 1 Bas Montreuil, 1 Croix de Chavaux
		OAP 1 : Pole multimodal et linéaire commercial avec requalification du	OAP CV/Hopital : "Accueillir emplois/équipements pour dynamisme gare"	OAP Ancre de lune. Ensemble de la ZAC compris dans les 500m. Projet de ZAC très détaillé et lien fort avec le pole gare.	OAP Murs à peches : intègre tramway et accompagne. Mini 70% de SP

	bati; lien avec le pole intermodal. + perimetre de gel autour gpe			pour autre que de l'habitat.
	OAP 2 renouvellement bati, diversité commerciale le long de l'avenue foch	OAP CV/gare : - Espaces publics requalifiés - Place de la gare accueillante - Composition de façades - Intégrer topographie	1 OAP en dents creuses et 1 en extension plus loin de la gare	OAP Bas Montreuil : Requalification rue de Paris avec centralités
	-	-	-	OAP Morillon : lien avec l'apport majeur du T1
Stratégie des projets	-	-	PADD : "Ancre de lune, développement durable d'un éco quartier en lien avec la gare"	Grand point PADD : "soutenir et veiller à accompagner les grands projets de transports"
	-	-	PADD : "Engager la mutation de la zone d'activités à proximité de la gare"	Objectif PADD : "Promouvoir formes urbaines plus respectueuses du cadre de vie et du tissu urbain notamment"

				autour stations de metro/tram"
	-	-	-	Objectifs PADD : "Accompagner les gds projets de transports et valoriser espaces urbaines aux abords réseaux actuels."
Commentaires	<i>OAP peu détaillées juste avec les plans Proximité de la gare mais peu de lien</i>	<i>Des OAP très détaillées et très bien placées mais peu de chiffres sur la production de logements</i>	<i>Essentiellement une ZAC très bien placée et bien en lien avec le pôle gare</i>	<i>Tous les projets prennent en compte les transports ou l'arrivée des transports. Sauf Boissières qui est d'ailleurs en extension</i>
Commentaires communes	<i>On se trouve ni très proche de la gare, ni trop loin mais dans un "croissant" de l'aulnoy/Casterm</i>	<i>Tissu figé dans le pavillonnaire à Orsay ville et plus ouvert au Guichet</i>		<i>Les liens sont déjà là, ce sont la raison d'être des ZAC</i>

		<i>ant au SO de la ville</i>			
Commerces / Tissu économique	Objectifs proche gare	Renforcer la centralité du cœur de ville (proche gare) comme pôle d'attractivité et d'animation	Justification OAP : "la mutation des bâtis proches de la gare --> programmes de lgts avec animation RDC"	-	PADD : "Encourager l'implantation commerces, équipements, services par l'accessibilité.
		Zone de la trentaine : Objectif de densification par des activités économiques	OAP Guichet : Conforter une centralité commerciale proche de la gare en permettant un renouvellement/développement		"affirmer de nouvelles polarités commerciales telles que celle de la ZAC boissiere et bd Boissiere acacia"
		PADD : "Proposer surface bureaux fixes et espaces co-working pôle gare de Chelles"			PADD : "développer polarités éco et commerciales autour futures stations et ZAC"

	Normes	-	-	-	<p>OAP Activités économiques : "zones où les commerces ne doivent pas faire plus de 500m² -- > secteur des gares L11 et Robespierre</p>
					<p>OAP Activités économiques : Moins de 200m station et 200m²<SP<400m² --> au moins 20% activités économiques. Moins de 200m et plus de 400m²SP --> 30%. Entre 200 et 500m et plus de 200m²SP : 20% activités éco.</p>
				-	

	Commentaires	-	<i>Importance du commerce dans les 2 zones</i>	<i>Pas de nouvelles activités en dehors de la ZAC</i>	<i>Très intéressant. Mais dernière norme non reprise dans le règlement. Aujourd'hui le long de L9 :: "inégalement réparti"</i>
	Commentaires communes	<i>Emploi ne fonctionne pas proche de la gare : difficile et étrange. Peut-être prix trop cher.</i>			<i>Très ambitieux mais il faut une politique sur les prix des locaux d'activité derrière</i>
Règlement	Organisation du zonage	UD très dense. UR mixte. UP pavillonnaire avec Upgr plus dense que UP (ZAC Plain Champ et de la Fontaine)	UG mixte dans le centre vers Guichet - UCV centre-ville dense, UH habitat peu dense dans le reste de la commune	UA, UB plutôt dense. UG, UF reste de la commune	Zones UG et UH bien pour densification. UH moins important et moins dense. Ugt proche tram. UZ2 proche Robespierre
	Zone à urbaniser	1AUP futur pavillonnaire long terme autour de 2AUP. 2AUX activités	Zone Aug : Dans le secteur UG mixte	Zone AUA proche de la gare et AUG en frange de commune	

	Particularité plan de zonage	Périmètre de constructibilité limitée 5 ans gare GPE	Périmètre de 500m autour de gare (en accessibilité)	Périmètre de constru limitée au sud de la gare	Périmètre de 200 et 500m autour de la gare
Art 4 : Construction par rapport aux voies	UD : alignement obligatoire sinon retrait possible max 3m (alignement imposé sur les axes majeurs). Recul 7,5m si voirie < 15m		UCV UG AUG : Alignement ou retrait 5m min	UA : alignement ou 6m max.	libre toutes zones
	UR : alignement ou 3m	UH : dans bande de 5 à 25 m ou 40 à 60 m	AUA/ AUGa : alignement ou 2m mini.	-	
	UP : recul mini 5m (et 4m pour Upgr)		UG/AUAGb : mini 3m		
Commentaires	<i>Zone pavillonnaire recul de 2m supplémentaire. Possibilité d'alignement pour autres</i>	<i>Possibilité d'alignement pour zones plus denses sinon 5m mini</i>	<i>Logique étrange</i>	-	

Art 7 : Entre les constructions sur même parcelle	UI/ UD : 10m si princi, 8m secondaire, 4m aveugles. UP : Interdit	UCV, UG, UR, UU, Aug : 16m mini	Pas de règles AUA AUG	UG, les 2 ZAC : D=H/2 et 8 m mini
		UH/ UP : 11m min, 16m si vue	UA/UG : mini 4m	UH : D=H/2 4m mini
Commentaires	<i>Notion de baies secondaires</i>	<i>Par rapport PLU 2010 distance doublée en UCV, UU, UG, AUG, UF. Étrange</i>	<i>Pas de contrainte pour nouvelles constructions</i>	<i>Distance moins importante pour zone moins dense</i>
Art 6 : Constructions par rapport limite séparative	UD : Uda1, obligatoire sur limites séparatives. Sinon Uda2 L=H et >8m en baies principales, L=H/2 et >3m baies secondaires, min 3m aveugle	UA/UG/UH : L=H/2 min 2,5m et L>H min 8 m si vue	UA/UG/AUG : L=H/2 min 4m et L=H/4 min 3m aveugle	Implantation libre et, si retrait : L>H/2 (min de 1,5m pour UH)
	Upgr : possible en limite sinon UP non	UCV : L>H/2 min 2,5m et L>H min 6m si vue	AUA : L=H/2 min 2,5m et L=H/4 min 1,9m aveugle	
Commentaires	<i>Complexité avec règles pour chaque sous-zone</i>	<i>Zone UCV passé de 8 à 6m si vue</i>	<i>Nouvelle zone AUA plus stricte</i>	<i>UH exige un minimum de retrait</i>

	Art 7 : Emprise au sol	UD : Uda1 : 75% max 2 : 60% bc : 50% mais si commerces ++	AUG : 80%	UA/AUA/AUGa : Pas de règle	UG : 80%max principal, 40% secondaire
		UR : 50% max	UG : emprise au sol progressive 30 à 80%	UG/AUGb : 35%	UH : 40%
		UP emprise au sol dégressive (+ grand -> - d'emprise). Jusqu'à 45%. Upgr : 50%	UH : 21%		ZAC Boissieres : 70% max
	Commentaires communes	« <i>Emprise au sol dégressive car sur des petits terrains, on doit permettre de rajouter de la surface pour un projet de vie. »</i>			
Commentaires	<i>Upc/Up : emprise par rapport surface Augmentation si commerces</i>	<i>"la règle de progressivité dans l'emprise au sol autorisée au sein des zones UG et AUg sont de nature à inciter au regroupement de parcelles pour permettre l'émergence de projets de construction cohérents, évitant des divisions</i>	<i>Libre pour zone dense</i>	<i>Différence zone principale ou secondaire. Règlement de ZAC Différence très forte entre UG et UH</i>	

		<i>anarchiques ne produisant pas les effets attendus en la matière."</i>		
		<i>Aujourd'hui UG en moyenne : 28% donc il y a du potentiel (tableau)</i>		
Art 8 : Hauteur	UD : 16m à l'égout	UCV/ AUG : 12m + bonus 20% pour exemplarité environnementale. Et 15 dans UCVp	AUA : 13m	UG : 19,5m principale et 13,5m secondaires
	UP: 6 m à l'égout	UH : 10m	UA : 11m	UH : 10m
	UR : 20m max (privilégier verticale)		UG/AUG : 9m	Ugt : 16,5m principale et 13,5m secondaires
Commentaires	<i>Grande différence. Pavillonnaire très bas pour UP</i>	<i>Bonus pour exemplarité environnementale</i>	<i>Différence intéressante</i>	<i>Beaucoup plus haut en UG</i>
Commentaires communes		<i>Bonus jamais mis en place</i>		
Art 12 : Stationnement	Stationnement harmonisé sauf UD pour les bureaux. Norme	-	UA, UG général et substitution pour AUA et AUG	-

		plancher max = 1,6/l			
Logement		UD : 1,3/l	2/l et 1/l zone 500m	UA, UG : 1/l locatif, mini 1/l si SP<40m ² 2/l si SP>40m ²	moins de 500m : mini 0,5/l et 0,35/l social. Sinon 0,65/l et 0,5/l social
		UI : 1,5/l et UP : 2/lgt	1/l social et 0,5/l social 500m	AUA : 0,8/ l locatif, 1/l si SP<65 m ² - 1,2/l si SP>65m ² .	ZAC Boissieres 0,7/l. ZAC Fraternité : 0,5/l
		Logement locatif etat = 1/lgt		AUG : 2/l et 1 si locatif	
Commerces		Commerces : Le long du linéaire : 2/100m ² de SP sinon 3/100m ²	Pas de normes	AUA : 50% SP et mini 1 place si SP<100m ² et 1 place par 50 m ²	toutes zones : mini 1 place/300m ² SP
				UA UG : mini 2 places si SP <90m ² et 1 par 50m ²	
Bureaux		1/50m ² SP et 1/60m ² SP dans les 500	1/55m ² SP et 1/45m ² SP dans les 500 (norme plafond)	UA UG AUA : 1/55m ²	Moins de 500m : mini 1/330m ² SP et max 1/100m ²
			pas de normes plafond.	ZAC : T1=1 place/lgt, T2/T3 = 1,5 p/l, T4+ = 2p/l	sinon 1/300m ² et max 1/80m ²
Stationnement vélo		reprise exacte des normes du PDUIF	Stationnement vélo : lien avec le point 4.2 du PDUIF Différence : Pour ceux plus de 4 lgts et plus de 200 m ² : 1,5% SP	AUA et AUG : 5% mini SP	Toutes zones : Hab : 1,5m ² /l. Bureaux : 3m ² /100m ²
				UA UG : 3% mini SP	

	Commentaires communes	<i>En UD, on a fait l'exception à 1 place/ logement à un endroit</i>	<i>« 2 places ne se justifie pas en UCV donc peut-être correction pour PLU d'après. ». C'est un « sujet très sensible »</i>		<i>Zone UG on arrondit à l'inférieur et UH au supérieur.</i>
	Commentaires	<i>Norme plancher non respectée pour UP</i> <i>règles pour maîtriser la densification de la zone Up : Upc/Upp</i> <i>Norme bureaux respectés.</i>	<i>Pas de différences entre les zones</i>	<i>Chiffres pour ZAC différents</i> <i>Norme bureaux respecté</i>	<i>PLD paris est plus contraignant que PDU et PLU encore + ambitieux</i> <i>Pareil pour toutes les zones sauf ZAC. Besoins induits par les projets. + Dispositif pour logements sociaux</i> <i>Différences vélo pour bureaux et logements</i>
Intermodalité autour des gares	Compréhension du PDU	Évolutions attendues en termes de VP, vélo et MA + 9 défis	Très important : prescriptions, actions lien urba, recommandations	Objectifs, orientations, 9 défis, 4 prescriptions	Augmentation vp, vélo, MA + 9 défis à relever

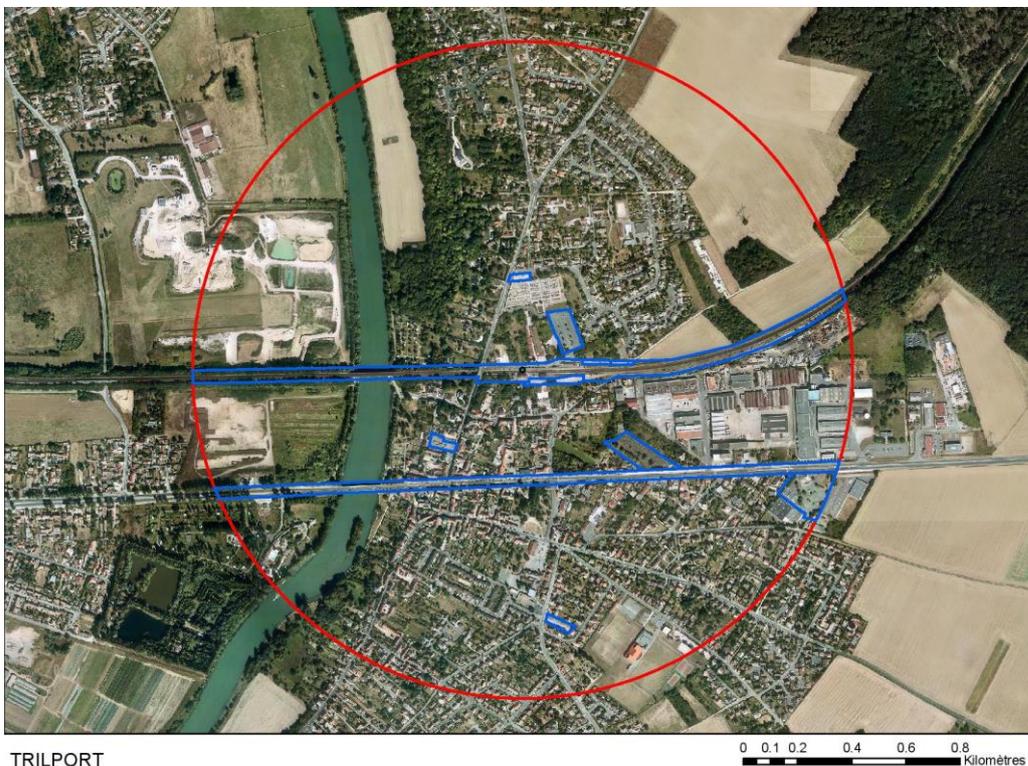
			-	-		
Contexte général	Zone 30, jalonement cyclable, quelques contresens, service mobile de réparation vélo en gare, service d'autopartage avec 2 véhicules dispo, PR EFFIA 570 places, station véligo 98 places	Assez faible en pistes cyclables (typologie) / mauvaise qualité des cheminements piétons.			-	Déjà très bien : zone 30, rues piétonnes, rencontre, contresens.
Rabattement VP à la gare	14	22	20	37%	-	
Rabattement MA à la gare	41	74	43	56%	-	
Typologie étude intermodalité	Grand pôle de correspondance à dominante résidentielle	Guichet= Pôle de desserte de secteur dense à dominante résidentielle	Orsay_ville = Pôle de desserte de secteur dense mixte	3 - 3 Pôle d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie - Local dans un tissu rural	-	

	Superficie du buffer sans l'emprise des voies ferrées et du bâtiment voyageur	1908542	1954604	1944808	1955743	-
	Superficie des espaces de rabattement pour la gare	22295	8423	25747	10548	-
	Pourcentage des espaces de rabattement	1,17%	0,43%	1,32%	0,54%	-
	Philosophie/Stratégie dans le PADD	PADD : "Poursuivre le développement d'une offre intermodale depuis la gare de Chelles" --> Bus, nouvelles offres, alternatives autosolisme	PADD : "Améliorer les qualités urbaines des quartiers des gares en faveur d'un meilleur partage de l'espace public favorisant la sécurité des usagers les plus vulnérables (piétons, vélos)"		PADD : "Améliorer les liaisons douces avec la gare"	
PADD : "Améliorer liens entre les quartiers (cohabitation), faciliter		PADD : "Adapter l'exigence de stationnement en fonction des usages et des caractéristiques urbaines des quartiers et de la proximité des gares"		PADD : "Améliorer la stationnement/ la desserte TC autour de la gare/ Création d'un pôle multimodal"		PADD : "Accompagner les grands projets de transports en restructurant les

	déplacements vélos/piétons (sous parties)			abords des stations actuelles et à venir"
		PADD : Logique de cohérence entre stationnement, itinéraires modes actifs, commerces, CV. Développer stationnement vélo	Un des 5 axes du PADD : Améliorer la mobilité urbaine pour tous et favoriser les circulations douces	PADD : "Assurer l'intermodalité des futures stations et leur facilité d'accès par les habitants"
Commentaires	<i>Assez peu d'éléments</i>		<i>Bien pris en compte</i>	<i>Surtout au niveau des futures stations</i>
Commentaires communes	<i>Ce qui vient désorganiser le QG est la pose et repose des voyageurs à la gare.</i>	<i>« espace public pauvre, pas de réflexions sur les espaces publics »</i>		
Projets concrets	PADD : "Offrir offre complémentaire stationnement public --> Accroître dans CV/gare + PR"	OAP Guichet : Projet de transport par câble pour rejoindre Saclay. Travail sur boulevard dubreuil : circulations douces, valorisation bâti, stationnement en ouvrage + cheminements modes actifs	Projet de pôle d'échanges Trilport 585 000€ : 1/ Accessibilité piéton 2/ Stationnement 3/ Desserte bus	PADD : "Mettre obligations stationnements en rapport avec tx de motorisation et desserte"

		OAP thématique circulations douces : carte avec buffer, liaisons plateaux vallées et inter quartiers, liaisons douces NS EO et rabattement vers TC/intermodalité	PADD : Valoriser la RD 603 par sa transformation en Avenue de ville	OAP mobilité avec existant et en projet, conforter le réseau d'espaces publics structurants
		OAP CV/gare : Restructuration gare routière, favoriser liaisons douces avec CV, limiter les voitures	PADD : S'appuyer sur la réalisation de l'éco quartier de l'Ancre de Lune pour limiter les GES (réduction voitures, augmentation TC, aménagement modes actifs)	Soutenir ouverture nvelle ligne de bus CDC-intérieur Paris et autres
Commentaires	<i>Peu d'éléments concrets. Pas d'OAP mobilité</i>	<i>Assez détaillé dans chaque OAP</i>	<i>Beaucoup de projets en lien avec pôle d'échange</i>	
Commentaires communes	<i>Projet de pôle d'échange en suspens avec périmètre GPE gelé</i>	<i>Politique peu volontariste sur le sujet. Finalement, projet de transport par câble à partir d'Orsay-ville</i>	-	

Annexe 9 : Détail du calcul pour la superficie des espaces de rabattement



Annexe 10 : Questions et compte rendu d'un entretien avec une commune, exemple de Chelles

Entretien Chelles M. Bouchez 9/07

Présentation de l'étude. : Comment avez-vous pu intégrer la question de la densification des quartiers de gare ?

Explication du choix de la commune de Chelles

Perception du QG

- Comment la gare est-elle perçue ? Et par les habitants ?
- Les gens ont-ils envie d'habiter le QG ?
- Y a-t-il eu de la concertation ? Qu'a-t-elle apporté ?
- Quelles sont les frontières du QG ? Il y a-t-il une centralité ? Continuité avec le centre-ville ?

SDRIF

- Comment avez-vous pu répondre aux enjeux du SDRIF ?
- Est-ce qu'il a posé un problème dans votre projet de PLU ?
- Qu'avez-vous compris sur cette règle de 15% ? Règle quantitative et qualitative à la fois... Clarté ?
- Pb de densité humaine pas comprise dans la définition : Pb de clarté ?

Articulation projets/gare

- Contenu, avancées, dates, d'autres projets ? Peu de nombre de logements prévu dans chaque zone, peu d'infos sur les ZAC : qu'est-ce qu'il y a ? Avec le plan des ZAC voir précisément les projets : dates, avancement ?
- Est-ce que vous avez eu un regard spécifique sur la gare ? Avez-vous pu privilégier la présence de la gare ?
- Les promoteurs sont-ils intéressés par le centre-ville et la gare tout de même ?
- Comment interagissent-ils avec la/les gares ?
- Qu'en est-il des projets de Co working/ bureaux proches gare ?

Démographie

- Quel changement sur la population avez-vous pu observer ? Ou que vous attendez ?
- Pour qui est fait ce quartier de gare ?

Règlement

- Norme stationnement respectée ? Upgr ?
- Up emprise au sol dégressive, pourquoi ?
- Norme plancher max 1,6 n'est pas respecté. Est-elle trop compliquée ?
- Est-ce que vous observez des divisions de parcelles,... ?

Mobilités

- Avez-vous pu prendre en compte le défi 1 du PDU ? Si oui, comment ?

- Comment gérer le pb de stationnement proche de la gare ? Possible avec les promoteurs après ?
- Est-ce qu'il y a eu des réels calculs sur le nombre de voitures en rabattement ?
- Vous dites dans le PADD des objectifs en termes d'intermodalité autour de la gare mais rien n'apparaît dans l'OAP gare. Qu'est ce qu'il y a de prévu ?
- Pas d'OAP mobilité, une raison ?

La commune a-t-elle les compétences pour densifier les quartiers de gare ?

La gare est-elle un levier ou une contrainte pour votre commune ?

Compte rendu entretien Chelles

Perception :

Forte demande de réduire la densification. Chelles reste attractif car il y a ceux « déportés » vers la banlieue et ceux qui veulent rester (population vieillissante)

Le choix des habitants dépend vraiment, certains recherchent la proximité.

Limite du quartier de gare difficile. Avant : centre historique vers le nord mais n'existe plus. Maintenant l'hyper centre c'est la gare/le parc du souvenir.

Articulation projets :

Les projets ne sont pas directement dans l'hyper centre et proche de la gare mais un peu « autour ». On se trouve entre les deux dans un croissant Aulnoy/Castermant jusqu'à l'entrée sud-ouest. Proche de la gare difficile on n'en sait pas trop avec le GPE et sinon urbanisme vraiment chirurgicale dans la ZAC centre gare.

Sur la volonté d'être proche de la gare, il s'agit plutôt d'opportunités foncières (mise en place d'une SEM fin 90's). On se rend compte des enjeux du terrain et on ne veut pas laisser de friche ou une entreprise s'y installer.

Sur le lien avec la gare, sur l'Aulnoy il est imaginé des logements organisés autour d'un parc qui permet de faire le lien facile entre la gare et l'est de la commune.

Pour les activités économiques, difficile et bizarre autour de la gare ; Le Co working prévu dans le PLU n'aura pas lieu (entreprise Vitran), le pôle bureau ne fonctionne pas trop et les prix ne sont surement pas attractifs. La trentaine présentée comme un atout économique devient de plus en plus difficile à densifier puisque situé en zone inondable.

SDRIF :

La règle est purement mathématique, on calcule, on cherche.

Pour la densité humaine, très compliqué. « c'est du blabla » qu'il faut afficher à tout prix dans le PLU. Mais ce sont des questions bien comprises par le bureau d'étude.

Règlement :

Emprise au sol dégressif pour conserver tissu et limiter densification. Sur petits terrains, doit permettre de rajouter de la surface pour un projet de vie. Parallèlement, espaces verts progressifs.

Observé seulement 1 division de parcelle.

PLU intéressant selon eux, mais plus on contrait, plus c'est compliqué.

Intermodalité :

Étude de pôle faite par Paris Vallée de la Marne

Sur les stationnements : hypercentre un peu difficile où il y a eu 1 place/logement à un endroit → Possibilité de déroger à la règle dans les 500m.

Sur les logements sociaux, par rapport à d'autres, ils voulaient prendre en compte les logements sociaux.

Le parking relais n'est apparemment plus saturé, et il se pose la question si avec l'arrivée du GPE, ça va renforcer ou diminuer le rabattement (*question intéressante !*)

Autres :

Difficulté de repartir sans le PLU de 2008 où il y'avait vraiment beaucoup plus que prévu. Ils n'ont pas été élus pour construire. « C'est un projet urbain de politique »

Sur les logements sociaux, il y a une bande de construction dans l'Aulnoy qui va permettre de passer de 23 à 25%

Ce qui vient désorganiser le QG est la pose et repose des voyageurs. Important de fluidifier !!

Chelles s'est développé parce qu'il y a la gare, il y a donc un lien très fort. Garde une attractivité, un caractère