



**HAL**  
open science

## Le foncier des environs de gare, enjeu d'un développement urbain orienté vers le rail

Alain L'Hostis

► **To cite this version:**

Alain L'Hostis. Le foncier des environs de gare, enjeu d'un développement urbain orienté vers le rail. Etudes foncières, 2011, pp.3. hal-00565600

**HAL Id: hal-00565600**

**<https://hal.science/hal-00565600v1>**

Submitted on 14 Feb 2011

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

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

## **Le foncier des environs de gare, enjeu d'un développement urbain orienté vers le rail**

Alain L'Hostis, Université Paris-Est, Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT), Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

Afin de répondre aux enjeux actuels et futurs du développement urbain, l'idée d'un urbanisme orienté vers le rail (Pretsch et al. 2005) constitue une piste de réflexion et d'action dont le potentiel mérite d'être étudié. En regard de l'évolution historique du système urbain, le rail a joué un rôle structurant, qui se manifeste aujourd'hui sous la forme d'un héritage constitué par un réseau d'infrastructures et de services et par un ensemble d'espaces industriels en reconversion. Cet héritage, aujourd'hui pris dans une forme urbaine remodelée par l'automobilité (Mangin 2004), comporte deux atouts pour le développement urbain. En premier lieu le rail représente un système de transport dont la portée est cohérente avec les distances vécues dans les bassins de vie des ensembles urbains actuels. En second lieu, les espaces libérés par le redéploiement industriel des métropoles constituent un potentiel pour la croissance de la ville sur elle-même. Envisagé dans la dynamique du couple ville-transport, ce potentiel de croissance forme une alternative à l'extension périphérique des villes, engendrant une forme urbaine qui suppose l'usage presque exclusif de la voiture et qui entre en compétition avec des usages agricoles redevenus aujourd'hui stratégiques. Cette alternative du modèle urbain suppose de retrouver un rôle structurant pour les modes de transport en commun, structurant tant pour la forme urbaine que pour les déplacements des habitants.

### **Favoriser une gestion souple et décloisonnée**

Comme l'a montré la recherche-action Bahn.Ville 2 (L'Hostis et al. 2009), le projet d'un urbanisme orienté vers le rail, cette forme urbaine alternative (plus compacte et orientée vers les transports collectifs) nécessite de porter une attention toute particulière à la dimension foncière. En effet, réaffecter l'usage d'un sol urbain est une opération plus complexe que de transformer un terrain agricole en espace urbain.

Pour illustrer les enjeux fonciers d'un urbanisme orienté vers le rail, nous prenons comme exemple les environs de la gare du Chambon-Feugerolles, qui a fait partie du terrain d'expérimentation du projet Bahn.Ville 2.



*Figure 1 : Vue du foncier RFF et de la fonderie situés au Sud de la gare du Chambon-Feugerolles : données de départ d'un projet urbain nécessairement souple et évolutif (source : Bahn.Ville 2)*

La diversité des propriétaires fonciers et des terrains (sols pollués, enclavement) sont des difficultés majeures posées par la mise en œuvre d'opérations d'aménagement autour des gares. Pour répondre à ces enjeux, l'anticipation foncière et une programmation urbaine souple et évolutive, voire réversible sont des principes clés.

Le site du Chambon-Feugerolles est exemplaire de cette problématique. L'arrière de la gare est en effet occupé par une lanrière foncière propriété de Réseau Ferré de France (RFF) mais aussi par une fonderie (PME) encore en activité. Déplacer cette entreprise sur un autre site n'est pas envisageable car cela demanderait de lourds investissements et comporte le risque d'une cessation d'activité. De plus, la parcelle RFF existante est trop étroite pour accueillir des constructions. Elle pourrait néanmoins se révéler utile pour aménager des cheminements en modes doux permettant de relier en toute sécurité la gare à la zone d'activité communale.

Un foncier difficilement mobilisable (morcelé en de nombreuses parcelles, dépollution nécessaire, ...) suppose une action urbaine inscrite dans le long terme. Plutôt que de chercher à imposer à l'instant t un projet urbain entièrement défini et figé, il s'agit de construire une approche pragmatique s'adaptant aux changements d'usage des espaces.

L'enjeu est en effet une mutation globale mais progressive du tissu urbain.

## Le projet urbain et la gestion au quotidien

Le projet Bahn.Ville 2 a abouti à l'énonciation de recommandations concernant d'une part la gestion urbaine et d'autre part la conduite de projet. Par le vocable « gestion urbaine » nous désignons l'action quotidienne, dans la continuité, des services publics urbains. Cette gestion urbaine s'oppose à la notion de projet urbain qui renvoie à une action plus ponctuelle, circonscrite dans l'espace et le temps. Dans l'objectif d'un développement urbain centré sur les gares, face aux enjeux du foncier, il apparaît essentiel de ne pas limiter les recommandations d'action au seul domaine du projet urbain, même si celui-ci reste indispensable. Il est nécessaire de traiter ces enjeux aussi dans la gestion urbaine au quotidien.

La gestion dans le temps des espaces et objets urbains à même d'accompagner le projet urbain de densification autour du rail nécessite des outils particuliers. La notion d'observation et son lien avec les circuits décisionnels sont ici essentiels : il s'agit d'éclairer l'action urbaine, l'action sur le domaine foncier en tenant compte des enjeux d'un couplage entre transport et urbanisme. Cette observation doit pouvoir fournir des informations de manière régulière, pérenne, et croiser les différents enjeux liés au développement urbain tout en étant focalisée sur les lieux du transport ferroviaire. L'article de Th. Leysens en dessous expose les principes, les fonctions et les principaux outils de mesure d'un système d'observation centrés sur les gares.

### **Bibliographie :**

- L'Hostis, Alain, Elsa Alexandre, Manuel Appert, Catherine Araud-Ruyant, Marius Basty, Géraldine Biau, Sandra Bozzani-Franc, et al. 2009. Concevoir la ville à partir des gares, Rapport final du Projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail. [http://hal.archives-ouvertes.fr/index.php?action\\_todo=search&view\\_this\\_doc=hal-00459191&version=1&halsid=jberg3bims60tparrhqgnsh4j2](http://hal.archives-ouvertes.fr/index.php?action_todo=search&view_this_doc=hal-00459191&version=1&halsid=jberg3bims60tparrhqgnsh4j2).
- Mangin, D. 2004. *Infrastructures et formes de la ville contemporaine, la ville franchisée*. Paris: Editions de la Villette/CERTU.
- Pretsch, H., A. Spieshöfer, B. Puccio, C. Soulas, R. Leclercq, et G. Bentayou. 2005. Enseignements du projet Bahn.Ville.