HAL
open science

Produire les quartiers de gare: enjeux économiques et financiers

Sophie Deraëve, Philippe Poinsot

To cite this version:

Sophie Deraëve, Philippe Poinsot. Produire les quartiers de gare: enjeux économiques et financiers. 2019. hal-02122421

HAL Id: hal-02122421

https://hal.science/hal-02122421v1

Submitted on 7 May 2019

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.

PRODUIRE LES QUARTIERS DE GARE
ENJEUX ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS

Analyse menée par Sophie Deraeve et Philippe Poinsot
Chaire SNCF Nouvelle Approche Economique des Mobilités
Laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT)
Avril 2019

CONTEXTE

Longtemps délaissés ou préservés pour rendre possible l'extension de l'activité des transporteurs, les fonciers autour des gares sont de plus en plus souvent transformés en biens immobiliers urbains (bureaux, logements, commerces…).

Ils sont ainsi aujourd'hui perçus par les aménageurs publics comme une opportunité de densification urbaine et par les opérateurs ferroviaires comme un moyen de valoriser leurs actifs immobiliers.

Dans les centres-villes, le potentiel de valorisation de ces fonciers ferroviaires ne semble pas faire débat. Pourtant, la présence de l'infrastructure impose des difficultés techniques qui peuvent venir complexifier le développement du quartier de gare, augmenter le coût de sa production et en conséquence minimiser les gains financiers attendus par les acteurs.

OBJECTIFS

Pour préciser ces processus peu explorés de la production urbaine des quartiers de gare, trois objectifs ont guidé cette recherche :

Eclairer le rôle de l'environnement ferroviaire dans la valorisation immobilière des quartiers de gare

Expliquer les modalités de création et de partage de la valeur économique entre les acteurs impliqués dans la production de ces quartiers

Questionner les liens entre le contexte urbain et la programmation des quartiers de gare

METHODE

Nos analyses s'appuient sur des observations d'opérations menées entre 2016 et 2018 :

- L'observation de deux opérations autour de gares centrales (Angers et Metz)
- L'observation d'une opération autour d'une gare en construction sur le réseau du Grand Paris Express: Nanterre-la-Folie.

Pour chacune de ces opérations, nous avons rencontré les acteurs impliqués dans le projet (maître d'ouvrage, aménageur, opérateur ferroviaire, promoteurs) et analysé un corpus de documents de suivi des projets.

Nous avons parallèlement constitué une base de données portant sur 43 projets urbains dans des quartiers de gare portés par un maîtrise d'ouvrage publique, récemment achevés, en cours de réalisation ou en projet.
Cette base de données regroupe des informations sur les contenus des projets (taille, composition…), leurs processus de réalisation et leur vocation.

RESULTATS

QUEL EST LE RÔLE DE L'ENVIRONNEMENT FERROVIAIRE DANS LA VALORISATION IMMOBILIÈRE DES QUARTIERS DE GARE ?

La localisation d'un projet urbain à proximité d'une gare peut avoir un effet positif sur les prix immobiliers. Il s'agit souvent d'un effet d'anticipation amplifié par le discours des acteurs (« avec le nouveau quartier de gare, les prix vont monter »).

Mais la présence de l'environnement ferroviaire peut aussi avoir un effet négatif sur la valorisation du projet urbain. Deux types de « contraintes ferroviaires » peuvent complexifier l'opération et augmenter ses coûts de production :

- Des contraintes communes à des projets urbains classiques (dépollution et libération des sols), mais amplifiées par la présence de l'infrastructure Il peut s'agir d'interventions lourdes comme le débranchement du réseau national, le déplacement d'un aiguillage…
- Des contraintes spécifiques à l'environnement ferroviaire : il peut s'agir des travaux ferroviaires (par exemple, la construction d'une passerelle chevauchant des voies) ou de reconstitution (déplacement et reconstruction d'un équipement utile à l'activité ferroviaire).

Ces contraintes ferroviaires, en addition aux autres perturbations possibles du projet urbain (retard, gouvernance difficile, crise immobilière…) peuvent générer des surcoûts. Ces surcoûts devront être compensés par les acteurs, et pourront avoir différentes implications sur la programmation et donc sur la forme finale du quartier de gare. Deux actions compensatoires sont couramment mises en place par l'aménageur :

- La densification du programme et/ou la modification de sa composition (répartition entre logements, bureaux, activités commerciales et équipements) pour augmenter ses recettes ;
- La suppression ou le report d'une partie des équipements publics prévus initialement dans le projet pour réduire ses coûts.

COMMENT SE CRÉÉE LA VALEUR ÉCONOMIQUE LORS DE LA PRODUCTION D'UN QUARTIER DE GARE? COMMENT EST-ELLE PARTAGÉE ENTRE LES ACTEURS IMPLIQUÉS ?

Comme pour n'importe quel projet urbain, la valeur économique créée lors de la production d'un quartier de gare est la différence entre les coûts et les recettes générées lors de l'opération par l'ensemble des acteurs intervenant directement dans la production. Cette valeur économique se constitue progressivement à travers les différentes séquences de la chaîne de l'aménagement (maîtrise foncière, aménagement, développement immobilier, commercialisation). Pour les acteurs publics à l'origine du quartier de gare, comme dans tous les projets urbains, beaucoup de dépenses sont engagées dans les deux premières séquences du projet (maîtrise foncière, aménagement), et les recettes arrivent plus tardivement avec la vente des charges foncières.

Une spécificité importante de la création et du partage de la valeur lors de la production des quartiers de gare est la négociation pour le partage des surcoûts ferroviaires (dépollution, libération, reconstitution, travaux ferroviaires) entre le propriétaire du foncier ferroviaire (la SNCF) et l'acquéreur public (la collectivité ou l'aménageur).

Cette négociation est complexifiée par des asymétries d'informations entre les acteurs sur l'état du foncier, les coûts des reconstitutions et de libération des fonciers… Cela est renforcé par le fait que la SNCF détient le plus souvent l'expertise nécessaire à toute évaluation sur des objets ferroviaires.

LE CONTENU DES PROJETS DES QUARTIERS DE GARE (C'EST-À-DIRE LEUR VALORISATION POSSIBLE) DÉPEND-IL DU CONTEXTE URBAIN ?

Les projets de quartier de gare se ressemblent-ils d'une ville à l'autre, malgré la différence des contextes urbains ?

La plupart des travaux scientifiques se sont intéressés aux opérations d'envergure dans les grandes métropoles. Nous avons souhaité mieux connaître les quartiers de gare produits en France par les acteurs publics et cela quelque soit la taille de la ville concernée. Notre enquête exploratoire permet de faire ressortir deux principaux profils :

- De « petits projets » avec une programmation à vocation tertiaire et commerciale. Ils ont une surface constructible souvent comprise entre 30 000 et 40 000 m^2 et se composent généralement de plus de 80% de surface plancher bureaux/activités. Ces projets se localisent dans des profils d'agglomération très diversifiés quant à leur taille : Nice, Cannes, Charleville-Mézières, Angoulême…
- De « grands projets » avec une programmation mixte. Ces projets, qui atteignent souvent plus de 300 000 m^2, sont composés de près 50% de logements (en surface plancher). Ils se localisent principalement dans les grandes aires urbaines : Metz, Saint-Etienne, Bordeaux, Nantes, Rennes, Annemasse…

Pour aller plus loin ...

DERAEVE S, DUBOIS-MAURY J, GUELTON S, POINSOT P, 2018, Quelle valorisation économique des quartiers de gare du GPE ? Le cas de Nanterre La Folie et de la ZAC des Groues, expertise Ecole d'Urbanisme de Paris réalisée pour le groupement SGP, CGET, ANRU

DERAEVE S, POINSOT P, La chaine de production de l'aménagement, un outil pour analyser les enjeux économiques et financiers des projets urbains, document de travail,, décembre 2018.

DERAEVE S, POINSOT P, 2017, Les modalités de financement des quartiers de gare, poster pour l'Innov'day Ferroviaire, IFSTTAR, Champs-sur-Marne

DERAEVE S, POINSOT P, à paraitre, Quelles formes de valorisation des nœuds de transport ? Une analyse des liens entre programmation urbaine et valeur économique créée dans le cas des quartiers de gare, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*.

La Chaire NAEM

En décembre 2013, la SNCF et le Laboratoire Ville Mobilité Transport ont signé un partenariat de cinq ans, se fixant comme objectif de consolider une formation et une recherche de niveau international sur les modèles économiques et la dimension territoriale des mobilités, et plus particulièrement du secteur ferroviaire.

Fruit de ce partenariat, la Chaire Nouvelle Approche Economique des Mobilités (NAEM) a ainsi permis de développer une offre de formation en master et doctorat, de soutenir des thèses. En parallèle, trois travaux collectifs de recherche ont été menés sur les thématiques suivantes:

- la production des quartiers des quartiers de gare,
- l'analyse *ex-post* des interactions entre mobilités et territoires
- l'avenir des petites lignes ferroviaires.

Ces travaux ont été réalisés par une équipe pluridisciplinaire :
Jean-Baptiste BONNEVILLE, docteur et ingénieur en transport,
Sophie DERAEVE, chargée de recherche en urbanisme,
Christophe MIMEUR, géographe et maître de conférences à l'*Université de Cergy-Pontoise*,
Emmanuel Munch, docteur en urbanisme,
Philippe POINSOT, économiste et maître de conférences à l'*Ecole d'Urbanisme de Paris*,
Jean-François RUAULT, chargé de recherche à l'*IRSTEA*,
Pierre ZEMBRI, géographe et professeur à l'*Ecole d'Urbanisme de Paris*

Contacts:
sophie.deraeve@gmail.com
philippe.poinsot@u-pem.fr