



54ème colloque  
**ASRDLF**

5-7 juillet 2017, Athènes, Grèce



15th conference  
**ERSA-GR**



Les défis de développement pour les villes et les régions dans une Europe en mutation

## L'incertitude : obstacle ou outil pour faciliter la valorisation d'un quartier de gare ?

**Mme Geneviève ZEMBRI**

université de Cergy-Pontoise maître de conférences

33 bd du Port 95000 Cergy-Pontoise france

genevieve.zembri-mary@u-cergy.fr

### Référence à la session / reference to the session

S26-Infrastructures publiques, noeuds de réseau et territoires

### Résumé / Summary

L'incertitude : obstacle ou outil pour faciliter la valorisation d'un quartier de gare ?

La valorisation territoriale peut se définir comme la production d'une ressource liée à un territoire, qui est ensuite valorisée. Elle comporte deux dimensions :

- elle a rapport au territoire. Gumuchian et Pecqueur la définissent comme « une caractéristique construite d'un territoire spécifique et ce, dans une optique de développement » (Gumuchian et Pecqueur, 2007, p.5).
- elle s'inscrit dans un processus de valorisation. Roger Brunet (1993) la définit comme « les moyens dont dispose un individu ou un groupe pour mener à bien une action, pour créer de la richesse ».

La valorisation est un processus qui s'inscrit dans le temps long. A ce titre, « en tant que processus, la ressource met en jeu :

- une technique, à savoir comment concrètement objet et système de production s'articulent (...)
- un collectif d'acteurs, qui renvoie aux acteurs et à la manière dont ils coordonnent la relation objet/système de production (acteurs privés, publics, réseau d'innovation, etc.) ;
- un territoire, qui renvoie à la façon dont la ressource s'inscrit dans le temps et dans l'espace (échelles mises en jeu, provenance des acteurs impliqués, etc.) ».

« La dynamique de mise en valeur apparaît lorsque l'évolution de l'objet entraîne positivement celle du système de production (il suscite le développement de l'activité productive par exemple) et donc de la ressource » (Kébir, 2006).

La production d'une ressource peut en aménagement s'inscrire dans un projet de territoire (comme la réalisation d'un nouveau quartier autour d'une gare TGV ou de métro), qui fait l'objet d'une démarche de planification.

Dans le cas particulier des quartiers de gare (TGV notamment), l'état de l'art montre que la gare présente

une valeur assurantielle pour les projets urbains qui sont réalisés autour. Elle permet de déclencher la décision de réaliser le quartier auprès des acteurs privés et publics. Elle présente aussi un certain nombre d'avantages (accessibilité, nœud de réseau, services, animation, etc) (Delage, 2013).

Si ces projets de quartier de gare sont source d'avantages pour les acteurs, ils peuvent aussi être marqués par des incertitudes et des risques, qui sont typiques des projets d'aménagement et qui restent peu étudiés. Les incertitudes peuvent être sociales (acceptabilité difficile du projet), politique (faible soutien des élus locaux), économique (évolution négative de la conjoncture, ventes difficiles des bureaux et logements), environnementales (fort impact du projet sur l'environnement), réglementaires (évolution de la réglementation qui pourrait remettre le projet en cause), etc. (Miller, Lessard, 2008). Ces incertitudes sont importantes car le processus de valorisation territoriale est long (plusieurs années) et il repose sur la notion de développement de la ressource.

Nous proposons d'analyser comment les acteurs d'un projet de valorisation de quartier de gare peuvent réduire l'incertitude et comment ils peuvent aussi l'utiliser pour faciliter le projet.

La méthodologie repose sur l'analyse de plusieurs projets d'aménagement de quartiers de gare (gare TGV d'Orléans et de Rennes, Nouveau Grand Paris). Cette analyse met en exergue les incertitudes et risques négatifs ou positifs (appelés aussi opportunités) rencontrés par les acteurs (institutionnels, privés, associatifs, citoyens) au cours du processus de planification, d'évaluation, de conception, de concertation et de financement du projet et les moyens mis en œuvre pour limiter l'incertitude, réduire ou transférer le risque, ou encore pour en faire une opportunité.

Les résultats issus des études de cas montrent que les acteurs placent l'incertitude et le risque au centre de leur pratiques. Les pratiques suivantes seront développées à partir d'exemples.

Les pratiques cherchent à limiter l'incertitude et le risque par l'anticipation, le phasage du projet, la négociation des risques entre partenaires (institutionnels et privés), le contrat, et plus informellement la formation de coalitions. L'incertitude peut aussi passer du statut d'obstacle à celui d'outil pour faciliter le projet. Les acteurs peuvent utiliser la flexibilité induite par la notion d'incertitude pour adapter leurs pratiques (interdépendance du plan et du projet, renouvellement de l'information issue des études par des bilans réguliers, flexibilité spatiale et temporelle du projet).

## **Bibliographie / Bibliography**

Brunet (Roger), Ferras (Robert), Théry (Hervé), 1993, Les mots de la Géographie : dictionnaire critique, Reclus, collection dynamiques du territoire, 518 pages.

Delage (Aurélien), 2013, La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Étienne Châteaucreux et Liège Guillemins (Belgique), Thèse de doctorat en Géographie, aménagement et urbanisme, Soutenue le 21-03-2013, université Lyon 2.

Gumuchian H., Pecqueur B., (eds), 2007, La ressource territoriale, Ed. Economica, Anthropos, 252 p.

Kebir (Leïla), 2006, « Ressource et développement régional, quels enjeux ? », Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 5/2006 (décembre), p. 701-723.

Miller R, Lessard DR (2008), « Evolving strategy : risk management and the shaping of mega projects » in Priemus H, Flyvberg B, Van Wee B, (eds), Decision making on mega projects, cost benefit analysis, planning and innovation, Cheltenham, Edward elgar, pp. 145-172.

Zembri-Mary Geneviève (2014), Risques, incertitudes et flexibilité du processus de décision et de planification des grands projets d'infrastructures de transport, HDR, université de Lille 1, 3 volumes, 640 pages.