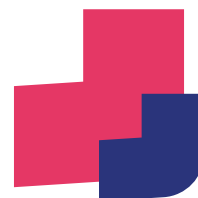




ACTION CŒUR DE VILLE

Quartiers de gare

**GUIDE POUR LES COMMUNES
DU RÉSEAU ACV**



SOMMAIRE

P.3 Introduction

P.3 Contexte

P.4 Objectifs

P.6 Les outils mobilisables pour la transformation des quartiers de gare

P.7 Mobiliser l'offre de l'État

- L'offre d'ingénierie de l'ANCT
- Les crédits de la Direction Générale des Collectivités Locales
- Le fonds pour l'accélération de la transition écologique dit «Fonds Vert»
- L'offre de service de la Direction Générale des Entreprises et des Chambres de Commerce et d'Industrie

P.15 Mobiliser les ressources de la SNCF

- Les ressources de SNCF Immobilier
- Les ressources de SNCF Gares & Connexions

P.20 Mobiliser l'offre des partenaires du programme Action cœur de ville

- L'offre de la Banque des Territoires
- L'offre d'Action Logement
- L'offre de l'ANAH

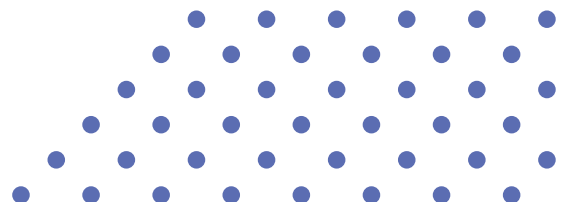
P.25 Bénéficier d'outils réglementaires spécifiques

- Élargir le périmètre ORT
- Bénéficier d'un Projet Partenarial d'Aménagement

P.28 Les dispositifs complémentaires

- Les fonds complémentaires mobilisables
- Les démarches/appuis complémentaires mobilisables
- Les outils complémentaires mobilisables

P.32 Les ressources documentaires



Introduction



CONTEXTE

L'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) porte le programme national Action cœur de ville (ACV), créé en 2018 par le Gouvernement, qui vise à soutenir le développement et l'attractivité de 244 villes moyennes, de métropole et d'outre-mer, exerçant une fonction de centralité.

Centré sur la redynamisation des cœurs de ville depuis sa création, le programme a intégré, en 2023, une nouvelle approche dédiée aux entrées de ville et aux quartiers de gare dans le cadre de sa prolongation jusqu'en 2026. Le périmètre d'intervention du programme national ACV a, ainsi, été élargi aux quartiers de gare, dès lors que ceux-ci sont urbanisés et que cette intégration est cohérente avec l'objectif de revitalisation du centre-ville qui reste un enjeu majeur du programme réalisé dans une logique de transitions écologique, démographique et commerciale.

En tant que porte d'entrée sur un territoire, les quartiers de gare sont des zones stratégiques pour les villes moyennes.

Ils jouent un rôle central dans la mobilité des habitants. Il existe, ainsi, un véritable enjeu, à renforcer les connexions intermodales (train, bus, vélo...) pour favoriser les liaisons avec les réseaux de mobilités actives ainsi qu'avec les transports en commun dans l'objectif de permettre les connexions interurbaines.

La densification autour des gares et des réseaux ferroviaires est, par ailleurs, essentielle, pour bâtir une ville renouvelée sur elle-même, moins consommatrice d'espace et mieux organisée autour des axes structurants de transports collectifs. La densification des abords des gares doit, ainsi, s'appuyer sur une politique volontariste et coordonnée de mobilité multimodale et d'aménagement durable. Les quartiers de gare constituent, de plus, des zones multifonctionnelles structurantes pour la redynamisation des centres-villes, notamment, via les flux qu'ils induisent.

Autrefois, perçus comme délaissés, notamment, en raison des nombreuses friches urbaines et industrielles qu'ils peuvent compter, ces quartiers sont, aujourd'hui, en cours de mutation.

Une transformation des quartiers de gare est, ainsi, à l'œuvre, depuis plusieurs années, accompagnées par le programme ACV, avec la mise à disposition d'outils dédiés, présentés dans ce guide à destination du réseau des collectivités du programme.

OBJECTIFS

Les objectifs de l'élargissement du périmètre d'intervention du programme national Action cœur de ville aux quartiers de gare sont de :

- favoriser l'intermodalité à travers le développement d'une offre de transport multimodale pour assurer une interconnexion avec le territoire;
- densifier l'espace urbain, notamment, avec le développement d'une offre de logements sur des parcelles existantes, mais aussi dans des bâtiments existants, en intégrant une démarche de sobriété foncière;
- favoriser le développement de nouvelles activités économiques, commerciales ou de services dans les quartiers de gare;
- améliorer la qualité architecturale, urbaine et paysagère des quartiers de gare, notamment, la renaturation des parvis;
- favoriser la production d'îlots de fraîcheur et renforcer la biodiversité par la renaturation des délaissés ferroviaires.

Ce qui est important pour atteindre ces objectifs :

Développer une offre de transport multimodale

Le développement d'une offre de transport multimodale à proximité des gares est indispensable à la transformation des quartiers de gare. Ces derniers sont, en effet, de véritables carrefours des mobilités. La mise en place de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) illustre l'intérêt de favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transport. Les PEM permettent l'accès aux transports collectifs et la connexion entre les modes de déplacements (train-bus, vélo-train...) dans une perspective de connexion globale avec le territoire et plus particulièrement avec le cœur de ville.

Améliorer les espaces publics

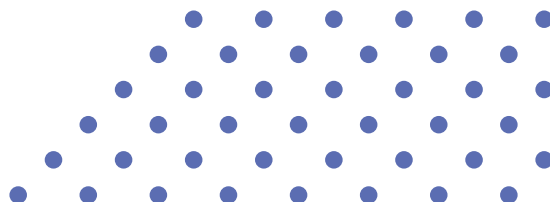
De nombreux quartiers de gare ont, longtemps, souffert d'une image négative. Les quartiers de gare constituent, pourtant, une porte d'entrée sur la ville. La requalification des espaces publics est, ainsi, indispensable pour la transformation des quartiers de gare. L'aménagement d'espaces publics qualitatifs, donnant une large place à une nature fonctionnelle, est, à ce titre, essentiel. La désimperméabilisation et la végétalisation des parvis permettent, par exemple, de faciliter l'infiltration de l'eau et de limiter les effets de l'accumulation de chaleur tout en permettant aux usagers de bénéficier d'un espace apaisé. L'aménagement d'espaces publics résilients améliore la qualité de vie des habitants et des usagers.

Densifier l'espace urbain

De nombreux quartiers de gare sont, aujourd'hui, caractérisés par la présence de friches urbaines et industrielles. Ces dernières constituent un véritable potentiel de transformation de ces quartiers, les opportunités foncières aux abords des gares étant nombreuses. La réhabilitation des friches constitue une opportunité majeure en faveur de la transformation des quartiers de gare. Elles offrent, en effet, un potentiel important d'accueil de logements, souvent, à proximité immédiate des centres-villes. Dans les prochaines années, de nombreuses friches pourront laisser place à des logements concourants, de fait, à la revitalisation des villes moyennes et à la sobriété foncière.

Mettre en place de nouvelles activités et services

L'émergence de nouvelles activités économiques, commerciales ou de services au sein et autour des gares, en complémentarité avec celles des centres-villes est primordiale pour la transformation des quartiers de gare. De nombreuses friches ferroviaires céderont, ainsi, la place dans les prochaines années à de multiples ensembles de bureaux, tiers-lieux, espaces de loisirs et commerce. La rénovation des bâtiments des gares constitue, un enjeu majeur et constitue des opportunités pour le territoire. Les gares peuvent, ainsi, accueillir, en complémentarité avec l'offre du centre-ville, des espaces de co-working, des ateliers de réparation de vélos, ou encore des casiers automatiques proposant des produits locaux. La réhabilitation des anciens buffets de gare, emblématiques du patrimoine ferroviaire, permet, à titre d'exemple, de redonner vie à ces lieux, tout en les adaptant aux nouveaux besoins des usagers.



Les outils mobilisables pour la transformation des quartiers de gare



Le soutien apporté par l'État et les partenaires aux territoires Action cœur de ville est, à la fois, méthodologique, technique et financier, adapté à chaque situation locale. Il s'agit d'un accompagnement « sur mesure » sur la base des projets des collectivités territoriales du réseau Action cœur de ville.

Chaque projet est étudié par la préfecture de département, la DDT et les partenaires locaux.

Selon la maturité du projet, la ville est accompagnée par l'ingénierie locale, départementale, régionale ou nationale.

Chaque projet bénéficie d'un suivi dans le cadre des comités de pilotage locaux d'Action Coeur de Ville.

Les projets menés dans les quartiers de gare doivent être menés en cohérence avec la dynamisation du centre-ville et le renforcement de celui-ci.

Une offre d'ingénierie est déployée dans le cadre de l'extension du périmètre d'Action cœur de ville aux quartiers de gare. L'objectif est d'accompagner concrètement les villes Action cœur de ville volontaires à toutes les étapes de leur projet de transformation de leurs quartiers de gare :

- L'accompagnement d'équipes d'ingénierie locale de proximité, avec les fédérations nationales des agences d'urbanismes, les CAUE, les agences techniques départementales et les établissements publics fonciers ;
- Des subventions d'études ou de travaux mobilisables (ANCT, Ademe, Agences de l'eau, et Banque des Territoires...);
- L'intervention d'experts spécialisés (urbanistes, paysagistes, concepteurs, architectes, program-mistes, spécialistes de la concertation...) à mobiliser par les partenariats et les marchés d'ingénie-rie de l'ANCT et de la Banque des Territoires.

MOBILISER L'OFFRE DE L'ÉTAT

1. L'offre d'ingénierie de l'ANCT

> Le marché d'ingénierie de l'ANCT

L'ANCT propose d'accompagner les projets des collectivités territoriales sur toutes les dimensions : réalisation de diagnostics territoriaux, démarches de concertation, accompagnement au pilotage, cadrage des projets, accompagnements thématiques (mobilité, transitions écologique et énergétique, tourisme, tiers-lieux, etc.).

Cet accompagnement sur mesure prend la forme d'une mise à disposition d'une ingénierie de projets réalisée soit par un partenaire de l'ANCT (comme le Cerema), soit par un bureau d'études spécialisé de l'accord-cadre de l'ANCT. Cet accompagnement est alors pris en charge financièrement en fonction de la fragilité* de la collectivité, et totalement financé pour les petites communes de moins de 3500 habitants ou les EPCI de moins de 15 000 habitants. Complémentaire à l'offre d'ingénierie locale existante et à celle des opérateurs partenaires (Anru, Anah, Cerema, Ademe, Banque des Territoires), l'ingénierie sur mesure est activée à titre subsidiaire, si les ressources présentes localement ne sont pas suffisantes ou disponibles pour accompagner les collectivités territoriales. Il est mobilisable via le guichet unique départemental* piloté par le Préfet de département.

Étude de requalification du quartier de la Gare de Tulle

La Ville de Tulle, dans le cadre de l'extension du périmètre d'Action cœur de ville aux quartiers de gare et aux entrées de ville, a souhaité intégrer un périmètre ORT complémentaire sur son secteur d'entrée de ville/quartier de gare, situé aux portes du centre-ville. **Elle bénéficie, dans ce cadre, actuellement, d'une étude, prise en charge par l'ANCT, sur la requalification de cette entrée de ville, qui soulève plusieurs enjeux stratégiques parmi lesquels la requalification de son quartier de gare. Cette étude, menée par l'Agence O+ Urbanistes, associée à AID Observatoire vise à élaborer une stratégie de transformation de la zone d'activité commerciale située dans ce quartier et de consolidation du pôle gare en plein essor de fréquentation.** La SNCF a, ainsi, intégré le comité de pilotage ACV afin de garantir la faisabilité aux actions qui seront envisagées. Cette étude porte sur trois grands axes que sont les fonciers économiques et commerciaux, le fonctionnement urbain et d'intégration architecturale et paysagère (désenclavement de certains secteurs, création d'un lien avec le centre-ville...) et la gouvernance (construction d'un tandem entre l'action publique et le monde économique, afin de convaincre et de mobiliser une chaîne d'acteurs complexe autour d'un projet partagé). **L'étude a, ainsi, vocation à élaborer un plan guide construit à l'horizon de juillet 2025 au plus près des acteurs locaux, pour faire émerger un programme et appréhender les conditions opérationnelles de sa réussite à court, moyen et long termes.** Elle a aussi pour but d'installer une dynamique de projet, pour que les actions privées et publiques se déploient avec cohérence et maîtrise, et contribuent ainsi à renforcer et pérenniser les valeurs économiques, sociales et environnementales du site, répondant ainsi pleinement aux priorités Action cœur de ville.

> L'offre de service de l'ANCT et du Cerema

L'ANCT a signé une convention financière avec le Cerema pour accompagner des villes du programme Action cœur de ville dans leur transition écologique. Cette offre de service, proposée dans le cadre de ce partenariat, permet à des collectivités du programme de bénéficier, d'un accompagnement, entièrement pris en charge, sur les mobilités décarbonées, la nature en ville, l'adaptation au changement et la sobriété foncière. Cet accompagnement individuel, collectif ou mixte individuel & collectif selon les thématiques, permet aux collectivités de se doter des clés pour poursuivre la territorialisation de la planification écologique. Des accompagnements sont, notamment, proposés sur le périmètre « Quartier de gare » et, plus particulièrement, dans le cadre des thématiques « Mobilités décarbonées » et « Sobriété foncière ».

*selon un taux de modulation de 33 %, 50 % ou 80 %

**Le guichet unique est une adresse mail unique qui permet de solliciter un interlocuteur en préfecture, sous-préfecture d'arrondissement ou délégation départementale des territoires en charge de l'accompagnement des projets des collectivités.

Accompagnement de la Ville de Creil sur la thématique « Mobilités décarbonées »

La Ville de Creil est accompagnée par le Cerema, dans le cadre du partenariat mis en place entre l'ANCT et le Cerema, dans la configuration de son Pôle d'Échange Multimodal (PEM). Cet accompagnement, d'une durée d'une quinzaine de jours, entièrement pris en charge par l'ANCT et le Cerema, permet, ainsi, à la Ville de Creil de bénéficier d'un appui de premier niveau en la matière.

> Le Fonds de Restructuration des Locaux d'Activité (FRLA) :

Le FRLA, géré par l'ANCT en lien avec la DGALN et la DGE vise à faciliter la réalisation de projets immobiliers structurants, y compris dans les quartiers de gare.

Il finance les opérations de création ou de restructuration de locaux d'activité sur l'ensemble du territoire national dans les territoires identifiés pour leur fragilité.

Les projets éligibles doivent porter sur :

- > des opérations commerciales, artisanales, de restauration ou de services;
- > des projets liés à l'économie sociale et solidaire et des projets touristiques (hôtellerie indépendante hors hôtellerie de plein air) sous réserve de démontrer l'effet levier sur le tissu commercial et artisanal local;

Il est à noter que les projets accompagnés peuvent avoir une mixité d'usages.

Le FRLA finance, en priorité, les opérations au cœur des quartiers prioritaires de la politique de la ville ou localisées dans les centres-villes ou centres-bourgs, notamment dans les villes concernées par les programmes Action cœur de ville et Petites villes de demain. Il prend en charge jusqu'à 50 % du déficit des opérations en qualité de dernier subventionnaire. Ces opérations doivent relever de l'objet du fonds. L'opérateur doit justifier d'une participation d'au moins 40 % du prix de revient (préfinancement de la valeur de l'actif reconstitué + fonds propres).

Vous pouvez candidater à ce dispositif via le lien ci-après :

<https://fondscommerce.anct.gouv.fr/>

> L'offre Territoires d'engagement

Les collectivités territoriales qui le souhaitent peuvent, par ailleurs, être accompagnées dans une démarche de participation citoyenne sur les périmètres Quartiers de Gare en se manifestant via le programme ACV.

Pour plus d'informations : <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr/territoires-dengagement-528>

2. Les crédits de la Direction Générale des Collectivités Locales (DGCL)

La Direction Générale des Collectivités Locales (DGCL) est l'interlocutrice privilégiée des collectivités territoriales. Elle est chargée d'élaborer l'ensemble des dispositions concernant les collectivités territoriales, de répartir les concours financiers de l'État entre ces collectivités, de mettre en place les statuts des acteurs locaux (élus et personnels) et de définir les orientations relatives à la politique nationale et européenne de cohésion des territoires et de politique de la ville.

Des dotations d'investissement sont à disposition des collectivités territoriales, via le préfet de département :

- Le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT) a vocation à soutenir, en investissement comme en fonctionnement, les actions qui concourent à mettre en œuvre les choix stratégiques de la politique d'aménagement et de cohésion des territoires;



© CB-MAISON-VELO_222

Création d'une Maison du Vélo dans la Gare de Troyes

Troyes Champagne Métropole a créé la Maison du Vélo, située au sein de la Gare de Troyes, en 2021. Cette implantation s'inscrit dans le cadre d'une vaste opération de requalification du quartier de la Gare de Troyes. **Ce service offre aux usagers de la gare et aux habitants de Troyes Champagne Métropole la possibilité de louer différents types de vélos, tels que des vélos classiques, des vélos à assistance électrique, des vélos tout chemin et des vélos pour les personnes à mobilités réduites.** Troyes Champagne Métropole renforce son offre de location chaque année, avec actuellement une flotte de 235 vélos disponibles à la location courte, moyenne ou longue durée. La Maison du Vélo propose également du remisage vélo situé rue Louis Ulbach de 60 places de stationnement. En 2025, sont, également, implantés, 3 nouveaux lieux de remisage vélo sous forme de box vélo, situés sur les parkings Argence, Laclos et Hôpital, composés de 26 places chacun, dont 13 avec recharge électrique. **La création de cette Maison du Vélo a été soutenue par la DSIL en 2019, à hauteur de 66 000 € pour un coût global de 165 000 € et par le FNADT, en 2021, dans le cadre d'une deuxième tranche, à hauteur de 19 000 € pour un coût global de 70 000 €.**

- La Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) vise à subventionner les dépenses d'équipement des communes et groupements de communes situées essentiellement en milieu rural;

Aménagement d'un Pôle d'Échanges Multimodal autour de la Gare de Lons-le-Saunier

La Ville de Lons-le-Saunier, dans le cadre de l'aménagement de son Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) autour de la Gare de Lons-le-Saunier a bénéficié, en 2019, de subventions au titre de la DETR et de la DSIL. Ces subventions, d'un montant de 564 622 €, pour un coût total de 1 211 071 €, ont permis à la Ville de financer les travaux de démolition de l'ancienne gare routière, de prolongement du passage souterrain, de création d'une rampe piétons et vélos et de réfection de l'éclairage public. Le projet est exemplaire à plusieurs niveaux : avec une végétalisation et une perméabilisation importantes, les eaux de ruissellement sont intégralement infiltrées sur le site pour 2/3 des emprises, les arbres remarquables ont été maintenus, le patrimoine bâti historique a été mis en valeur et 50 % de l'emprise sont dédiés aux modes doux. Enfin, les mouvements de bus ont été simplifiés permettant une sécurisation des accès aux usagers. Le coût global de l'aménagement du PEM est de 3,6 M€.



© Ville de Lons-le-Saunier

- La Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) a vocation à financer des opérations qui s'inscrivent dans les grandes priorités suivantes, que sont, la rénovation thermique, la transition énergétique, le développement des énergies renouvelables, le développement d'infrastructures en faveur de la mobilité ou de la construction de logements, etc.



© A3 Paysages

Aménagement du quartier de la Gare de Lannion

La Ville de Lannion, en lien avec Lannion-Trégor Communauté, s'est engagée, dès 2016, dans un programme d'accessibilité intermodale à la Gare de Lannion. **Une première phase d'aménagement** finalisée en juin 2019 a permis, dans un premier temps, aux usagers de pouvoir stationner facilement aux abords immédiats de celle-ci, avec la mise en service de 125 places de stationnement longue durée et gratuit sur le parking Min Ran (situé le long de la rue Trozozec menant au centre hospitalier de Lannion), en lieu et place d'un délaissé ferroviaire. **La seconde phase**, finalisée en avril 2023, a consisté à aménager le parvis Jean Tazé et les abords de la gare pour les rendre plus accessibles à tous les usagers, qu'ils s'y rendent en voiture, en transport en commun, en taxi, à vélo, à pied... La Ville de Lannion a, dans ce cadre, bénéficié d'une subvention au titre de la DSIL à hauteur de 421 785 € pour un coût total de 1 054 462 € en 2022. Cette subvention a permis de financer l'aménagement du parvis Jean-Tazé, transformé en place piétonne, hérissée de dix box de stationnement pour vélos.

3. Le fonds pour l'accélération de la transition écologique dit «Fonds Vert»

Le Fonds Vert peut contribuer au financement de l'accélération de la transition écologique des quartiers de gare. Ce fonds est coordonné par la DGALN, en qualité de responsable de programme. Pour répondre à la diversité des réalités territoriales, pour financer des projets ciblés, locaux, les crédits du Fonds Vert sont déconcentrés aux préfets qui, depuis janvier 2023, sélectionnent les projets des collectivités territoriales et de leurs partenaires publics ou privés éligibles. Les préfets et sous-préfets, les DREAL, DEAL, DGTM (Guyane) et DDT(M), les services déconcentrés portant les politiques publiques du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires ainsi que les opérateurs de l'État sont mobilisés pour la mise en œuvre du Fonds Vert.

Les axes du Fonds Vert indiqués ci-dessous pourront être mobilisés en faveur des projets de requalification des quartiers de gare portés par les collectivités dans le cadre de ce dispositif.

> Aide au recyclage des friches/du foncier

Dans un objectif d'amélioration du cadre de vie, le recyclage des friches constitue un enjeu majeur d'aménagement durable des territoires pour répondre aux objectifs croisés de maîtrise de l'étalement urbain, de revitalisation urbaine et, par conséquent, de limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers. La réutilisation de friches s'accompagne le plus souvent d'un surcoût qui ne peut généralement pas être compensé par les seules recettes de cession. Un soutien public peut, ainsi, s'avérer indispensable.

Seuls sont éligibles les projets de recyclage d'une friche dans le cadre d'une action ou d'une opération d'aménagement. Dans le cadre du Fonds Vert, sont considérées comme une friche :

- Tout terrain nu, déjà artificialisé et qui a perdu son usage ou son affectation, ou qui, en outre-mer, a pu être laissé vacant après évacuation d'habitats illicites et spontanés;
- Un îlot d'habitat, d'activité ou mixte, bâti et caractérisé par une importante vacance ou qui a perdu son usage ou son affectation ou à requalifier.

Ce volet du Fonds Vert s'adresse aux projets dont les bilans économiques restent déficitaires, après prise en compte de toutes les autres subventions publiques, et malgré la recherche et l'optimisation de tous les autres leviers d'équilibre (en particulier en matière de densité et de mixité), à l'aune des enjeux d'attractivité du site.

Il vise à financer les actions participant au recyclage d'une friche comme les études pré-opérationnelles (dont les études relevant de la méthodologie nationale de gestion des sites et sols pollués), des travaux de dépollution, de démolition/déconstruction, de restauration écologique des sols (notamment aux fins de renaturation), d'aménagement relatifs à l'action de recyclage d'une friche, éventuellement des acquisitions foncières.

> Aide à la renaturation des villes et des villages

Dans l'objectif d'adaptation au changement climatique, la renaturation des quartiers de gare doit participer à la réduction des vulnérabilités en ciblant des solutions fondées sur la nature (végétalisation, régulation hydraulique ou encore aménagement de parcs et jardins).

Dans le cadre de la mesure « Renaturation des villes et villages » du Fonds Vert, le terme « nature en ville » recouvre un ensemble de dispositifs contribuant à préserver ou recréer, au sein des milieux urbains, des espaces de nature dans un but d'adaptation aux conséquences du changement climatique, notamment en visant le rafraîchissement urbain. Les actions éligibles au Fonds Vert doivent contribuer, dans le cadre d'une stratégie territoriale intégrée, à la renaturation des sols et espaces urbains, à la présence de l'eau et des milieux aquatiques en ville et à la végétalisation des bâtiments et équipements publics (toitures et façades végétalisées).

Renaturation des abords de la Gare de Vannes

Le projet de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de la Gare de Vannes, porté par Golfe du Morbihan Vannes Agglomération, a bénéficié d'une subvention du Fonds Vert au titre de la mesure « Renaturation des villes et des villages ». Cette subvention, d'un montant de 180 220,20 €, visera à renaturer les abords de la gare à travers 3 axes : infiltration des eaux pluviales, végétalisation des espaces, lutte contre les îlots de chaleur. Une stratégie de réemploi est, par ailleurs, mise en œuvre avec la réutilisation de pavés de la halle SERNAM, l'utilisation de matériaux recyclés pour les zones infiltrantes (ballast et béton concassé), la récupération et la réutilisation de mobilier urbain. Le volet développement durable de la transformation du quartier de la Gare de Vannes est, ainsi, un engagement majeur du projet pour améliorer la qualité des aménagements publics et des espaces de vie.



© GMVA; Ney & Partners

> Aide au développement du covoiturage

Dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie et afin de réduire l'impact environnemental des déplacements du quotidien, le Fonds Vert a vocation à développer la pratique du covoiturage avec la mise en place par les collectivités d'infrastructures facilitant l'usage (aires, lignes, voies réservées), d'actions d'animation et d'incitations financières. Le Fonds Vert est, notamment, destiné à financer les études préalables à la création ou l'adaptation d'infrastructures ou à la mise en place de politiques de covoiturage (ensemble des autres volets), les études de potentiel de covoiturage, les travaux de construction/d'emplacements d'aires de covoiturage ou de stationnement réservé, y compris les équipements matériels et numériques permettant de prioriser, favoriser l'accès aux covoitureurs (contrôle à l'entrée de parking).

4. L'offre de service de la Direction Générale des Entreprises (DGE) et du réseau des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI)

> L'offre de service proposée par la Direction Générale des Entreprises (DGE)

La Direction Générale des Entreprises (DGE) étant partenaire du programme ACV, son offre de service s'illustre par le pilotage de différents dispositifs permettant de faciliter l'installation et les investissements des commerces de proximité, notamment, dans les quartiers de gare.

Le Fonds Territorial d'Accessibilité est, ainsi, à destination des établissements privés recevant le public de 5^e catégorie inaccessibles ou partiellement accessibles. Dans le cadre d'un projet d'aménagement de quartier de gare, ce fonds favorisera la mise en accessibilité des petits commerces (snacks, points presse, boulangerie, etc.) présents au sein ou aux alentours de la gare.

Il permet de financer :

- > Pour les dépenses liées aux travaux et aux équipements : 50 % des dépenses engagées (dans une limite de 20000 €);
- > Pour les dépenses d'ingénierie : 50 % des dépenses engagées (dans une limite de 500 €).

Les dossiers de demande doivent être déposés sur le téléservice dédié sur le site de l'ASP : « asp-public.fr », qui étudie les candidatures au fil de l'eau.

> L'offre de service du réseau des CCI

Les CCI sont des Établissements Publics de l'État, placés sous la tutelle de la DGE pour le compte du Ministre en charge de l'Économie et des Finances. Les CCI françaises sont regroupées au sein d'un réseau piloté par l'établissement national «CCI France». Les offres de service suivantes sont disponibles sur l'ensemble des CCI du réseau.

a. En lien avec la collectivité

Diagnostic de l'appareil commercial d'un quartier de gare¹ :

- > Conseil sur la stratégie de développement commercial à mettre en place pour assurer la pérennité des commerces;
- > Cartographie et évaluation de l'appareil commercial de votre territoire (analyse du tissu commercial existant et de la zone de chalandise, analyse de l'accessibilité commerciale, analyse des clientèles potentielles, évaluation des marchés potentiels...);
- > Identification des typologies de commerce à implanter afin d'assurer l'attractivité d'un quartier de gare dans un souci d'équilibre entre centres-villes et périphéries.

Déploiement opérationnel d'un projet de territoire² tel que la modernisation ou la redynamisation d'un quartier de gare :

- > Compréhension de l'écosystème et interaction avec les parties prenantes;
- > Bénéficier d'une aide en ingénierie pour mener votre projet;
- > Trouver les expertises pour piloter vos projets de : stratégie de mobilité, dynamiques entrepreneuriales, dynamisation du tissu commercial...

1. <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/3c81-realiser-une-etude-action-sur-le-tissu-commer/>

2. <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/38ed-activer-le-deploiement-operationnel-dun-projet/>

Étude d'implantation commerciale³ :

- Définition des facteurs de réussite d'un projet de création de commerce;
- Création d'un effet de levier pour l'implantation;
- Vérification du potentiel de viabilité économique d'un projet d'implantation commerciale;
- Identification de l'opérateur, le porteur de projet qui mettra en œuvre le commerce;
- Garantit des conditions de pérennité des activités.

b. En lien avec le gérant

Parcours création d'entreprise⁴ :

Dans le cadre d'un projet d'aménagement de quartier de gare, le repreneur d'un local commercial pourra être accompagné par sa CCI :

- Organisation du démarrage de son entreprise;
- Structuration des premières actions;
- Développement d'une posture entrepreneuriale adaptée;
- Le cas échéant, développement de l'entreprise.

Ces accompagnements payants sont mobilisables en se rapprochant de la CCI territorialement compétente.

Retrouvez l'annuaire des CCI ci-après : <https://www.cci.fr/contact>.

3. <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/cb15-realiser-une-etude-dimplantation-commerciale/>

4. <https://www.cci.fr/offre/parcours-creation-dentreprise>

MOBILISER LES RESSOURCES DE LA SNCF

La SNCF propose un appui aux collectivités pour transformer leurs quartiers de gare via SNCF Immobilier pour l'accès aux fonciers disponibles à proximité des gares et SNCF Gares & Connexions pour les services attachés à une gare.

1. Les ressources de SNCF Immobilier

La Direction de l'Immobilier du groupe SNCF gère, pour le compte de l'ensemble des sociétés du Groupe Public Unifié, un patrimoine de 7,7 millions de m² de bâtiments industriels, ferroviaires, tertiaires et sociaux et 30 000 ha de terrains (hors gares et infrastructures).

Son action est complétée par celle des filiales Espaces Ferroviaires (aménageur et promoteur), S2FIT et S2FIT 1 (foncières) et du groupe ICF Habitat (bailleur social).

Elle répond aux besoins des collectivités en mobilisant les fonciers de la SNCF partout en France, devenus inutiles à l'exploitation ferroviaire. La direction de l'Immobilier les accompagne :

- Pour déployer les infrastructures qui accueillent des modes de transports plus respectueux de l'environnement (pôles d'échanges multimodaux, SERM);
- Pour développer des projets urbains de logements, activités, services publics et renaturation dans le respect de la loi Climat et Résilience et l'atteinte du ZAN, les fonciers de la SNCF étant déjà artificialisés par leurs usages précédents;
- Dans l'ingénierie de cession des fonciers ferroviaires.

Processus de cession des fonciers ferroviaires :

Les étapes liées aux évolutions du foncier ferroviaire s'inscrivent dans un régime juridique déterminé par la loi notamment au regard de la vocation ferroviaire des biens et de leur domanialité, des procédures à observer (Mutabilité, Droit d'information, Droit de priorité, avis de la Direction de l'Immobilier de l'État, déclassement...) et enfin des études d'évaluation préalables notamment en cas de reconstitution ferroviaire.

Outre le respect des règles fixées par la loi, les évolutions foncières doivent souvent s'accompagner de travaux pour dévier des réseaux d'alimentation électrique, de signalisation ferroviaire ou encore de dépollution.

Ces travaux en milieu ferroviaire exigent des études approfondies qui doivent être prises en compte dans le calendrier des projets.

Chaque projet d'acquisition d'un bien immobilier propriété de SNCF s'accompagne de procédures incontournables (cf. textes réglementaires/décrets issus des lois) :

Les procédures administratives :

1. Droits d'information et de priorité (article 9 du décret n°2019-1516 du 30 décembre 2019 relatif aux règles de gestion domaniale applicable à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L.2111-9 du Code des transports) : le processus de cession prévoit non seulement une information préalable de la collectivité, mais aussi la faculté pour la collectivité d'exercer son droit de priorité pour acquérir sur saisine du vendeur et accompagnée d'une estimation de la Direction de l'Immobilier de l'État.

Délai : 2 mois pour répondre

2. Avis de la Direction de l'Immobilier de l'État (article 11) : l'obtention d'un avis sur la valeur du bien est obligatoire en cas de cession, mais aussi en cas d'exercice du droit de priorité par l'État/la région/le département/la collectivité.

Délai : 2 mois

3. Déclassement du bien du domaine public (article 3 du décret n°2019-1516 du 30 décembre 2019 relatif aux règles de gestion domaniale applicable à la société SNCF Réseau et à sa filiale mentionnée au 5° de l'article L.2111-9 du code des transports) : en cas de projet de déclassement, pour les biens de SNCF Réseau et G&C (cf. régime de domanialité), consultation de la Région pour avis et saisine de la Préfecture ou du Ministère pour autoriser le déclassement.

Délai : 2 mois pour la Région sinon accord tacite / autorisation sous 2 mois sinon refus

4. Droit d'information préalable à la cession pour les fonciers SNCF, SNCF VOYAGEURS, FRET SNCF (article 1er du décret n°2019-1581 du 31 décembre 2019 portant application des articles L.2102-17 et L.2141-13 du code des transports) : le processus de cession prévoit une information préalable des collectivités (Région, Département et IDFM le cas échéant).

Délai : 6 semaines sinon accord tacite

Les procédures internes au groupe SNCF :

1. Instruction de l'opportunité de cession : visite de terrain/collecte des avis, échanges avec la collectivité pour connaître les besoins.

Délai : entre 6 et 12 mois

2. Demande de mutabilité auprès des propriétaires : études par le propriétaire pour s'assurer que le foncier n'aura plus d'utilité aux activités ferroviaires.

Délai : entre 12 et 24 mois

Les procédures pour les futurs acquéreurs :

1. Lancement des études de programmation : cette démarche consiste à travailler sur la production d'un projet précis afin de permettre au Groupe SNCF d'orienter le dossier de demande de mutabilité.

Délai : entre 6 et 12 mois

2. Études et travaux liés à des libérations et reconstitutions ferroviaires ou immobilières ou de dépollution : s'agissant de libération et de reconstitution de fonctionnalité ferroviaire ou immobilière, les études et les travaux préalables peuvent nécessiter plusieurs mois entre les études et les travaux de reconstitution notamment pour le déplacement de fonctionnalité ferroviaire.

Délai : 1 à 3 ans selon la nature et la complexité des études et travaux en milieu ferroviaire ou en cas de pollution importante non compatible avec l'activité projetée

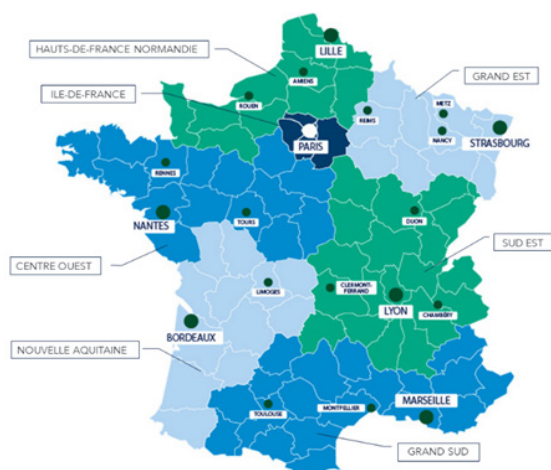
3. Modification du PLU

Délai : entre 8 et 12 mois

Charte d'engagement en faveur de la mobilisation des fonciers ferroviaires pour le logement pour la période 2021-2025

Une charte d'engagement a été signée par la SNCF et l'État le 28 mai 2021 en faveur de la mobilisation des fonciers ferroviaires pour le logement pour la période 2021-2025. **SNCF Immobilier se donne ainsi pour objectif, sur la période 2021 – 2025, de permettre la cession de nouveaux fonciers disponibles permettant la construction de 15 000 à 20 000 logements.** La cible de 35 % de logements sociaux dans les programmes issus de cette charte s'entend en moyenne nationale, la programmation de chaque opération se discutant en fonction des besoins locaux. Cette charte Etat-SNCF a été déclinée au niveau régional pour les régions Ile-de-France, PACA, Pays de la Loire, Occitanie et Nouvelle-Aquitaine (liste non exclusive).

L'appui de SNCF Immobilier est mobilisable à travers la sollicitation de vos contacts en région :



Contacts

CENTRE OUEST

Laurent FEVRE - laurent.fevre@sncf.fr

HAUTS-DE-FRANCE NORMANDIE

Thomas BARRAN - thomas.barran@sncf.fr

GRAND EST

Marie-Véronique GABRIEL - marie-veronique.gabriel@sncf.fr

SUD EST

Thierry BAUCHET - thierry.bauchet@sncf.fr

GRAND SUD

Gaëlle GRASSET - gaelle.grasset@sncf.fr

NOUVELLE AQUITAINE

Carol JONARD - carol.jonard@sncf.fr

ÎLE-DE-FRANCE

Arnaud LUNEL - arnaud.lunel@sncf.fr

2. Les ressources de SNCF Gares & Connexions

SNCF Gares & Connexions, en tant que spécialiste historique de la gare, gère 3000 gares, au carrefour de toutes les mobilités (train, transports urbains, vélo, stationnement, location de voitures). Acteur du service public des mobilités, SNCF Gares & Connexions accompagne la constitution des pôles d'échanges multimodaux (PEM) post-carbone. Elle est, ainsi, une partenaire stratégique des pouvoirs publics sur les questions d'intermodalité pour contribuer à la transition écologique.

SNCF Gares & Connexions propose aux collectivités souhaitant s'engager dans la création d'un PEM, plusieurs types d'expertises :

- Une expertise en maîtrise d'ouvrage d'infrastructures en milieu exploité et interaction avec le ferroviaire;
- Une expertise en gestion de flux, qui permet de mettre en œuvre des interconnexions fluides et efficaces;
- Une expertise en design fonctionnel et en exploitation, qui permet de faire émerger des pôles de connexions accessibles, sûrs, confortables, dynamiques. Avec SNCF Gares & Connexions, une garantie d'interopérabilité des intermodalités (normes, prescriptions, standards);
- Une expertise en écoconstruction, qui permet de réaliser des systèmes adaptés au réchauffement climatique. Penser les PEM comme espaces refuges contre le réchauffement climatique.

SNCF Gares & Connexions accompagne ainsi les territoires autour de leur projet de mobilités au service de la transition écologique, propose une méthode de concertation et de dialogue participatif avec l'ensemble des parties prenantes ainsi qu'une vision à long terme qui répond à la pluralité des besoins et enjeux locaux et formule des propositions de services adaptés aux ambitions portées dans chaque territoire.

Aujourd'hui, la mobilisation de Gares & Connexions a permis la mise en travaux ou la livraison de 105 PEM et 146 nouveaux projets sont en cours d'étude.

Création d'un Pôle d'Échanges Multimodal à Libourne

Le PEM de Libourne illustre la dynamique que souhaite porter la SNCF avec les collectivités locales. Projet partenarial, Libourne est un laboratoire d'exploration au cœur d'un projet de transformation du quartier de gare et de la ville, au service de la mobilité territoriale et d'un SERM. **Le projet de PEM de Libourne, mené par SNCF Gares & Connexions, permettra, ainsi, de développer l'intermodalité entre les différents réseaux et modes de transport convergeant vers la gare.** L'amélioration de l'accès à la gare, et plus largement au territoire libournais, par les modes actifs (marche à pied, vélo, etc.) est, par ailleurs, au cœur des réflexions de ce projet au vu des caractéristiques favorables à leurs développements et à leurs pratiques à Libourne.

L'appui de SNCF Gares & Connexions est mobilisable à travers la sollicitation de vos contacts en région :

Régions	Directeurs (trices)	Mail contacts
Auvergne-Rhône-Alpes	AZEMARD Sandrine	sandrine.azemard@sncf.fr
Bourgogne-Franche-Comté		
Bretagne	BOUHADANA Jean Luc	jean-luc.bouhadana@sncf.fr
Centre-Val de Loire		
Pays de la Loire		
Grand Est	CHARTRAIN Christophe	christophe.chartrain@sncf.fr
Occitanie	HAUTEM Hilaire	hilaire.hautem@reseau.sncf.fr
Provence-Alpes-Côte d'Azur	BINI Jérôme	jerome.bini@sncf.fr
Hauts-de-France	GODIN Céline	celine.godin@sncf.fr
Normandie		
Ile-de-France	LABARTHE Pierre	pierre.labarthe@sncf.fr
Nouvelle Aquitaine	KUNC Florent	florent.kunc@reseau.sncf.fr

Focale sur le dispositif Place de la Gare – Accueillir des projets locaux pour faire de la gare un lieu de ville

Afin de faire des gares des lieux de vie ancrés dans les dynamiques sociales et économiques des territoires, SNCF Gares & Connexions mobilise ses surfaces pour accueillir des activités de commerces et de services. «Place de la Gare» porté par SNCF Gares & Connexions et de sa filiale SNCF Retail & Connexions a pour objectif de satisfaire les clients (voyageurs, riverains...) par le déploiement de services en gares utiles et adaptés; inscrire la gare dans les dynamiques locales en accueillant des commerces locaux, des services mobilité; apporter aux commerces et aux services des surfaces et une clientèle adaptée propre à leur permettre leur croissance.

Chaque gare est inscrite dans son territoire et participe aux dynamiques locales de mobilité. Au-delà, chaque gare est également un lieu d'activité, de commerce, de services capables d'accompagner les initiatives locales pour mieux servir les demandes de clients, voyageurs et riverains.

Place de la Gare participe, ainsi, au développement économique et social local en accompagnant les acteurs locaux dans l'installation de commerces, de tiers-lieux, de lieux de santé, de lieux culturels, sportifs ou encore d'activités liées à l'intermodalité.

Dans les espaces vacants en gares, Place de la Gare réalise les travaux pour accueillir les activités, assure la commercialisation des espaces et accompagne les porteurs de projets dans leur installation et leur exploitation.

Depuis 2020, plus de 250 projets territoriaux ont ainsi été accompagnés :

- Des **lieux du quotidien** : tiers-lieux, coworking, maisons de santé, crèches, services publics...
- Des **commerces de proximité** : commerces multi-services, cafés / restaurants, épiceries, fleuristes, magasins de producteurs et circuits courts, commerces et artisanat commercial, bars associatifs
- Des **services de mobilités** : Location et réparation de vélos, maison des mobilités...
- Des **initiatives de promotion du territoire et de la culture** : offices de tourisme, bibliothèques, espaces d'expositions, musées...

Retrouvez l'offre Place de la Gare sur <https://placedelagare.sncf/>.

Il est à noter que les projets d'implantation de services commerciaux par des services à la population doivent être examinés en veillant à la cohérence de leur localisation par rapport au centre-ville afin de veiller à ne pas contribuer à la fragilisation du centre.

Ouverture d'un pôle de soins au sein de la Gare de Soissons

Un **centre de soins infirmiers**, porté par l'Association Médico-Sociale Anne Morgan (AMSAM) a **ouvert au sein de la Gare de Soissons en 2023, en lien avec la requalification du quartier de la Gare de Soissons dans le cadre du dispositif Place de la Gare**. Il rassemble 15 infirmiers, une secrétaire et une infirmière coordinatrice. De plain-pied, le centre de soins, installé au sein d'un local vide de la Gare de Soissons, est entièrement accessible pour les personnes à mobilité réduite. Il bénéficie, par ailleurs, d'un emplacement stratégique, dans un quartier en plein renouvellement, avec la création récente d'un Pôle d'Échanges Multimodal. Il accueille, ainsi, les patients 7 jours sur 7 et ce dès 6 heures en semaine. Les voyageurs peuvent, de ce fait, aller à leur rendez-vous avant de prendre le train le matin et à leur retour le soir.



© Place de la Gare Territoires

MOBILISER L'OFFRE DES PARTENAIRES DU PROGRAMME ACTION CŒUR DE VILLE

1. L'offre de la Banque des Territoires

La Banque des Territoires souhaite que la prolongation du programme sur la période 2023-2026 soit tournée vers la concrétisation des actions et la prise en compte de nouveaux enjeux auxquels sont confrontées les villes moyennes. À cette fin, elle cible son intervention sur trois enjeux prioritaires, déployés à différentes échelles géographiques, centres-villes, mais aussi quartiers de gare :

- **L'accompagnement de la transition démographique**, par le soutien à des projets permettant de faire revenir des habitants dans le centre-ville, de proposer des services et des équipements adaptés au vieillissement de la population, de maintenir les populations les plus susceptibles de quitter les cœurs de ville et de développer les usages du centre-ville chez les non-résidents. À cette fin, une attention spécifique est accordée aux problématiques d'habitat et de santé.
- **Le développement économique et la redynamisation commerciale**, visant à la fois à maintenir et réintroduire des activités économiques, productives, servicielles et commerciales en centre-ville, à adapter l'immobilier aux nouveaux usages économiques et commerciaux et à assurer les complémentarités entre les différentes centralités à vocation économique (centre-ville, entrées de ville, quartier de gare...).
- **L'adaptation au changement climatique**, en favorisant la sobriété foncière et la trajectoire vers le « zéro artificialisation nette » à horizon 2050, en intégrant notamment des actions spécifiques sur la rénovation thermique des bâtiments publics, le développement des énergies renouvelables, l'accompagnement à la décarbonation de la mobilité et le renforcement de la place de la nature en ville.

Dans ce cadre, la Banque des Territoires mobilise des offres soit génériques soit spécifiques pour accompagner des projets portant sur l'aménagement des quartiers de gare : il s'agit d'accompagner les projets globaux visant à la requalification et au développement des quartiers de gare, afin de trouver des solutions adaptées aux villes moyennes, à la valeur d'usage du quartier et aux besoins du territoire.

a. Une offre « générique »

L'offre « générique » de la Banque des Territoires permet de mobiliser l'ensemble de ses savoir-faire :

- Crédits d'ingénierie : cofinancement (50 % maximum du coût de l'étude HT) ou MABC ACV2 (prise en charge à 100 % par la Banque des Territoires);
- Prêts : PSPL Transformation écologique / Cohésion sociale et territoriale / Investissement public, Gaïa, PRU ACV;
- Investissement dans des sociétés de projet et de services;
- Consignations;
- En tant qu'opérateur : accompagnement au déploiement de nouveaux services, mobilisation des filiales (CDC Habitat...);

Mi-2023, la Banque des Territoires a lancé **une offre intégrée dédiée aux quartiers de gare**, dont l'objectif est de transformer ces zones urbaines souvent délaissées et progressivement dégradées en espaces urbains attractifs inscrits dans l'ensemble du territoire. Il s'agit alors :

- de favoriser l'attractivité du quartier de gare, en considérant la gare et ses environs comme une porte d'entrée de la ville et un point d'accès au bassin de vie plus large du territoire.
- d'intégrer ce quartier parfois monofonctionnel au reste du tissu urbain, grâce au développement de pôles d'échanges multimodaux et au renforcement des liens avec le centre-ville.

➤ de promouvoir un développement économique de ce quartier adapté aux besoins du territoire.

Plus d'informations ici : <https://www.banquedesterritoires.fr/produits-services/ingenierie-territoriale/appui-la-transformation-des-quartiers-de-gare-des-villes>

En mai 2024, la Banque des Territoires a mis à disposition des collectivités son offre « Mobilités durables et solidaires », dont l'objectif est de créer ou de renforcer un espace urbain partagé et facile d'accès pour tous les publics, dans lesquels les flux de transports sont apaisés, sécurisés et respectueux de l'environnement. Cette offre peut notamment être déployée dans les quartiers de gare qui polarisent les flux de transports.

Plus d'infos ici : <https://www.banquedesterritoires.fr/produits-services/ingenierie-territoriale/appui-aux-mobilites-durables-et-solidaires-dans-les>

b. L'offre spécifique « Site-pilote Quartier de gare »

Cette offre plus spécifique vise à accompagner de manière renforcée les projets situés dans un périmètre précis, fortement portés par les collectivités locales et présentant des enjeux territoriaux majeurs. Elle se concrétise par la signature d'une convention entre la Banque des Territoires et la commune et/ou l'EPCI concernés. Ce document définit les objectifs, les besoins et les modalités d'accompagnement de la Banque des Territoires, qui, dans ce cadre, sont renforcées avec 150 K€ de crédits d'ingénierie par ville portant un site-pilote ACV (cofinancement et MABC). Début 2025, 9 conventions sites-pilotes « Quartiers de gare » ont été signées entre la Banque des Territoires et les collectivités locales (Autun, Sens, Saint-Brieuc, Lisieux, Louviers, Saint-Lô, Libourne, Poitiers, Arles).

Les thématiques abordées dans le cadre de ce dispositif sont très variées et témoignent de la **complexité de ces espaces urbains** :

- Études foncières : référentiel foncier, état des lieux, analyse de la dureté foncière, étude de sols et de pollution;
- Étude de valorisation;
- Prospective urbaine : définition des orientations d'aménagement, schéma directeur de l'aménagement du quartier;
- Étude de marché (caractériser les besoins immobiliers et fonciers des entreprises, par ex.);
- Études de programmation;
- Étude de faisabilité urbaine sur le montage d'opérations immobilières structurantes;
- Analyse des impacts du PEM/RER métropolitain sur le quartier de la gare (évolution des flux de mobilités et besoins en stationnement);
- Renaturation : végétalisation des parkings.

Pour toute information concernant ces offres, les collectivités locales peuvent s'adresser à leurs interlocuteurs de la Direction régionale de la Banque des Territoires.

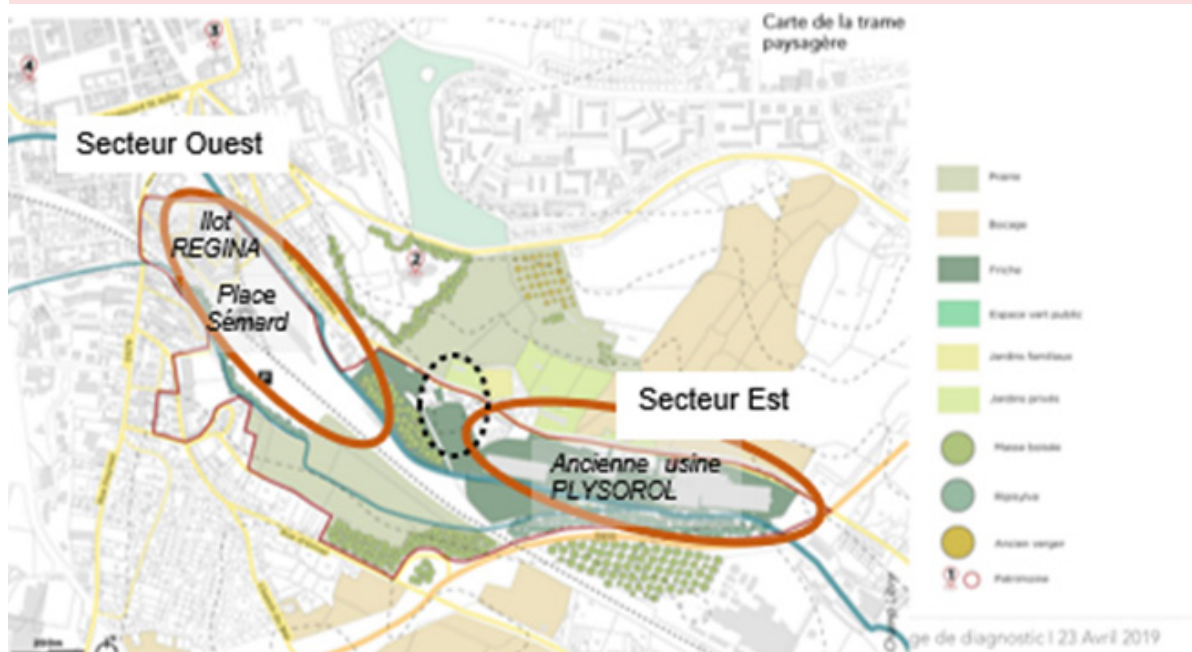
Transformation du quartier de la Gare de Lisieux

Site-pilote du quartier de la Gare de Lisieux :

La Ville de Lisieux et la communauté d'agglomération Lisieux Normandie sont mobilisées pour **requalifier les 22 hectares de ce secteur, au cœur d'enjeux de desserte régionale et bénéficiant d'une localisation stratégique à proximité du centre-ville**. Les acteurs locaux ont choisi d'intensifier la transformation du quartier de gare pour renforcer l'attractivité du territoire. Trois sous-secteurs d'intervention ont été définis (cf. schéma ci-dessous) :

- la partie centrale avec un foncier appartenant à la SNCF cédé pour partie à la Ville pour la création d'une voirie de desserte, à Logissia pour la reconstitution de 40 logements sociaux en réponse à l'offre démolie sur Hauteville et un foncier restant qui doit accueillir une opération privée;
- la partie Ouest comprenant l'îlot Regina, la Place Sémard, avec la création d'un Pôle d'Échange Multimodal, et des terrains SNCF à requalifier;
- la partie Est relevant de la reconquête de la friche industrielle Plysorol (14 ha).

La convention site-pilote, signée le 19 décembre 2023 entre la Ville, la CA et la Banque des Territoires, se concentre sur le secteur ouest. **L'accompagnement financier de la Banque des Territoires de 5 missions a permis le financement d'une AMO « Montage d'opérations »** (définition de la structure de montage la plus adaptée), en cours de réalisation.



© Banque des Territoires

2. L'offre d'Action Logement

Action Logement poursuit son action de requalification de l'habitat dans les centres-villes, les entrées de ville et les quartiers de gare pour accompagner le développement économique en logeant les salariés. Dans les périmètres ORT, les quartiers de gare constituent des secteurs privilégiés de mutations des emprises foncières pour créer une nouvelle offre de logements desservis par des plateformes multimodales et des espaces publics requalifiés.

Action Logement mobilise, à ce titre, l'ensemble de son offre de financements pour le logement social ou privé, en construction neuve ou rénovation. Le détail des financements Action cœur de ville est disponible sur le site internet d'Action Logement : <https://www.actionlogement.fr/bailleur/dispositifs/action-coeur-de-ville>.

Action Logement propose, notamment, un prêt à court terme (3 ans) pour financer l'acquisition du foncier ainsi que les études et travaux préparatoires (dépollution, démolition, viabilisation) avant la réalisation des opérations de logement social ou intermédiaire, en acquisition-amélioration uniquement.

Création de logements dans le quartier de gare d'Aurillac

La transformation de deux hôtels en logements sociaux par Cantal Habitat :

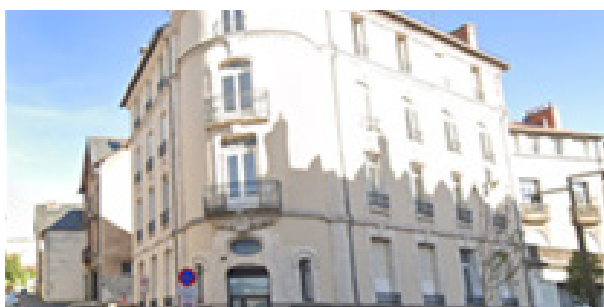
Identifié par la Ville d'Aurillac comme un bâtiment vacant à faire muter, l'hôtel de Lyon a été acquis en 2015 par Cantal Habitat pour mener une opération d'acquisition-amélioration. L'ancien hôtel, situé dans le quartier de gare, constitue une opportunité pour **créer 6 logements sociaux du T1 au T4 duplex, avec un rez-de-chaussée commercial, à proximité immédiate de la gare et du futur pôle multimodal**. En 2022, Cantal Habitat acquiert également l'hôtel Terminus pour le transformer en 4 logements sociaux, la SNCF ayant manifesté son intérêt d'occuper le rez-de-chaussée et le 1er étage. Un prêt à court terme a été accordé par Action Logement pour financer cette acquisition. Action Logement a accompagné ces 2 opérations à hauteur de 40 % du montant total des travaux, avec une part de subvention pour contribuer à l'équilibre de l'opération.

Polygone, partenaire de la transformation de la place Sémard :

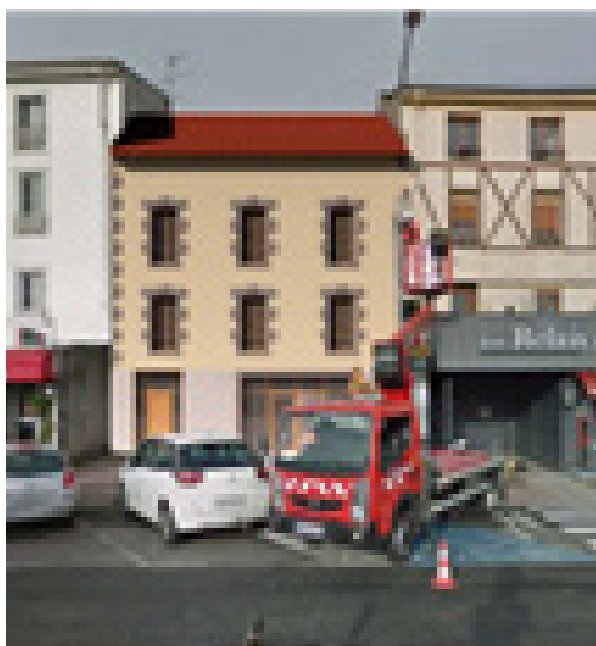
Polygone s'est rendu acquéreur d'un ensemble immobilier vendu à la barre en 2018, afin de participer à la revalorisation du front bâti qui fait face à la gare d'Aurillac. Cette opération s'est inscrite dans le cadre de la création d'un PEM, de la réhabilitation de la gare et enfin, des travaux de mise en valeur de la place Sémard par la Communauté de communes du Bassin d'Aurillac. **La restructuration de l'ensemble situé dans un secteur patrimonial remarquable permettra de conserver le rez-de-chaussée pour un commerce, de créer 4 logements sociaux de type 3, dont certains disposeront d'une terrasse privative et d'un patio central**. Les travaux de cette opération bénéficient d'un financement d'Action Logement à hauteur de 56 %, avec une part importante de subvention au regard de la complexité de la rénovation.



© Ancien Hôtel de Lyon - Google Street View



© Ancien Hôtel Terminus - Google Street View



© Polygone

3. L'offre de l'ANAH

L'ensemble des aides pour la réalisation des travaux mises à disposition par l'ANAH à destination des propriétaires et des copropriétaires, détaillées, en particulier dans le guide ACV, sont disponibles dans les quartiers de gare.

Les aides de l'ANAH sont, à ce titre, mobilisables pour la réalisation de travaux concernant des logements situés aux abords des gares. Par ailleurs, les collectivités locales peuvent mobiliser les aides de l'ANAH en matière d'ingénierie pour les accompagner dans la réalisation de diagnostics techniques et d'études pré-opérationnelles.

Modalités : Au regard des différents enjeux d'intervention sur l'habitat privé qui pourront être identifiés dans les quartiers de gare, les collectivités pourront contractualiser ou faire évoluer leur contractualisation avec l'ANAH au travers des conventions d'ORT, d'OPAH ou d'OPAH-RU.

Contact : L'ANAH, au travers de ses délégations locales, accompagne les collectivités dans la définition de leur stratégie d'intervention et les aides mobilisables.

https://www.anah.gouv.fr/sites/default/files/2024-07/Anah-FR-Guide_des_aides_20240715-WEB-pages.pdf

BÉNÉFICIER D'OUTILS RÉGLEMENTAIRES SPÉCIFIQUES

1. Élargir le périmètre ORT

L'ORT est un outil créé par la loi Elan du 23/11/2018 et qui vise une requalification d'ensemble d'un centre-ville, et d'autres secteurs à enjeux tels que les quartiers de gare, dont elle facilite la rénovation du parc de logements, de locaux commerciaux et artisanaux, et plus globalement du tissu urbain, pour créer un cadre de vie attractif propice au développement à long terme du territoire.

L'éventuelle extension de secteurs, hors du centre-ville, aux quartiers de gare doit être argumentée et motivée afin de démontrer la contribution de cet axe à la revitalisation du centre-ville. Il convient, ainsi, d'explicitier la corrélation entre l'extension du périmètre ORT sur les nouveaux secteurs identifiés et l'impact sur la revitalisation du centre-ville. Le programme élaboré dans le cadre de cet élargissement doit, à ce titre, prendre en compte les objectifs fixés par celui du centre-ville et ainsi, répondre aux dysfonctionnements associés.

En effet, il est attendu qu'une stratégie réfléchie et coordonnée puisse être développée sur l'ensemble du territoire de l'ORT, sans rupture entre les secteurs d'intervention.

L'ORT s'inscrit dans une démarche partenariale qui se matérialise par la signature d'une convention ORT entre l'État, un EPCI à fiscalité propre, sa ville principale et l'ensemble ou une partie de ses communes membres volontaires présentant des fragilités, ainsi que tout acteur privé ou public souhaitant prendre part au projet.

La signature d'une convention d'ORT offre aux communes signataires une large palette d'outils afin de mettre en œuvre un projet de territoire dans les domaines urbain, social et économique et dans l'objectif de revitaliser leur centre-ville.

Pour en savoir plus : <https://www.ecologie.gouv.fr/operation-revitalisation-territoire-ort>

Le guide des opérations de revitalisation des territoires - Méthodologie pour redynamiser les centres-villes (Avril 2023) :

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/guide_operations_revitalisation_territoires_ort_methodologie_redynamiser_centres-villes.pdf

2. Bénéficiaire d'un Projet Partenarial d'Aménagement

> Le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA)

Issu de la loi ELAN et renforcé par plusieurs textes législatifs récents (3DS et Industrie Verte notamment), le projet partenarial d'aménagement (PPA) est un outil de contractualisation entre l'État, l'intercommunalité et les acteurs locaux publics ou privés, ayant pour objectif d'accélérer la réalisation d'opérations d'aménagement complexes et de renforcer l'efficacité de l'intervention des acteurs privés et publics.

Ainsi, il vise à encourager, sur un territoire donné, la réalisation d'une ou plusieurs opérations d'aménagement complexes destinées à répondre aux objectifs de développement durable des territoires. Les projets peuvent concerner aussi bien l'amélioration de l'offre de logements, que le déploiement d'activités économiques, ou la réalisation d'équipements publics. Il formalise un partenariat entre les acteurs publics et privés, crée ou consolide les conditions de la gouvernance du projet, fixe une feuille de route qui ordonne les interventions et responsabilités des parties au contrat et un plan de financement de l'ensemble des actions.

Il permet de mobiliser des outils spécifiques portant notamment sur le renforcement de l'ingénierie locale (intervention hors de son périmètre sous condition d'un établissement public d'aménagement, d'un établissement public foncier de l'État ou d'une agence d'urbanisme). Il peut aussi, le cas échéant, délimiter un périmètre d'une grande opération d'urbanisme (GOU), cadre juridique exorbitant de droit commun destiné à faciliter et accélérer l'opération d'aménagement faisant l'objet d'un PPA. Le principe de création d'une GOU doit être explicitement prévu au sein d'un PPA, car il n'emporte pas automatiquement sa création. Il est à noter que si un PPA peut effectivement exister et produire des effets juridiques sans GOU, le contraire n'est pas possible.

Un PPA est conclu entre l'État et un ou des EPCI à fiscalité propre ainsi qu'une ou plusieurs communes membres de la ou les intercommunalité(s) concernée(s). Ces dernières sont nécessairement associées à l'élaboration du contrat et sont signataires de droit si elles en font la demande.

Par ailleurs, une SPL (société publique locale), une SEM (société d'économie mixte) ou toute autre personne publique ou privée, implantée dans le périmètre et susceptible de prendre part à la réalisation des opérations prévues, peut être signataire, à la condition de ne pas être mise en situation de conflit d'intérêts.

Le contenu de chaque contrat de PPA est adapté aux objectifs spécifiques à chaque opération, aux calendriers du projet, et aux enjeux portés par les parties prenantes réunies dans le contrat.

En pratique, deux grands types de PPA peuvent être distingués en fonction du degré de maturité du projet :

- > Les PPA dits « de préfiguration » dont l'objectif principal porte sur la mise en place des conditions de réalisation du projet d'aménagement (création ou renforcement de la gouvernance du projet, réalisation des études pré-opérationnelles, définition d'un schéma directeur...);
- > Les PPA dits « opérationnels » dont l'objectif est la mise en œuvre effective d'opérations d'aménagement au sens de l'article L.300-1 du code de l'urbanisme.

Ces types de PPA ne sont pas exclusifs l'un de l'autre et un PPA peut être conclu à toutes phases du projet. Un PPA opérationnel ne nécessite pas d'être issu d'un PPA de préfiguration pour être conclu.

> La grande opération d'urbanisme (GOU)

Une opération d'aménagement peut être qualifiée de GOU lorsqu'elle est prévue par un PPA et que, du fait de ses dimensions ou de ses caractéristiques au regard du territoire dans lequel elle s'inscrit, sa réalisation requiert un engagement conjoint spécifique de l'État et des cocontractants du PPA. Il s'agira en pratique de délimiter un périmètre au sein duquel l'exercice de certaines compétences dérogera au droit commun et des outils juridiques pourront être mobilisés.

Les principaux effets de la GOU dans le droit en vigueur sont :

- > Le transfert par principe de certaines compétences d'urbanisme de la commune à l'intercommunalité (autorisation du droit des sols, droits de préemption notamment);

À noter que le transfert de la compétence urbanisme à l'intercommunalité n'est plus systématique en GOU depuis la loi Industrie Verte.

- Faire usage de l'expérimentation du permis d'innover qui a pour objectif d'autoriser la dérogation à des règles s'opposant à la réalisation du projet, sans qu'il ne soit porté atteinte aux objectifs poursuivis par les législations concernées;
- Instaurer un périmètre de zone d'aménagement différé (ZAD) sur une durée de dix ans, renouvelable une fois, pour maîtriser la spéculation foncière;
- Recourir à une procédure intégrée qui permet de mettre en compatibilité les documents de planification et d'urbanisme (SDRIF, PADDUC, SAR, SRADDET, SCOT et PLU(i) ou document en tenant lieu);
- Déroger aux règles de gabarit, densité, stationnement et changement de destination du PLU(i);
- Définir une densité minimale de constructions, le cas échéant déclinée par secteurs afin de promouvoir une gestion économe des espaces est à réaliser;
- Mobiliser plus rapidement des biens sans maître : le délai prévu pour qu'un bien soit considéré comme « sans maître » dans le cadre d'une succession ouverte pour laquelle aucun successible ne s'est présenté est de dix ans au lieu de trente ans;
- De faire intervenir des établissements publics d'aménagement, y compris en dehors de leur périmètre statutaire, notamment pour créer des sociétés publiques d'aménagement d'intérêt national;
- De bénéficier d'un abattement exceptionnel de 70 % (ou 85 %) applicable sur les plus-values immobilières résultant de la cession de biens immobiliers bâtis, ou de droits relatifs à ces mêmes biens, situés, pour tout ou partie de leur surface, dans le périmètre d'une GOU
- Faciliter le recours au droit de préemption des communes sur les fonds artisanaux, les fonds de commerce, les baux commerciaux et les terrains faisant l'objet de projets d'aménagement commercial dans tout ou partie d'une ZAE dont la transformation fait l'objet d'une GOU
- Organiser la possibilité d'un transfert des droits commerciaux au sein d'une zone d'activité économique faisant l'objet de la GOU
- Organiser la possibilité d'un transfert des droits commerciaux au sein d'une zone d'activité économique faisant l'objet de la GOU
- Bénéficier de l'expérimentation relative à l'aménagement commercial prévue à l'article 97 loi « 3DS »

Le déploiement de cet outil est piloté par la DGALN qui peut apporter un appui en ingénierie externe pour construire la feuille de route du PPA avec notamment l'appui du « centre national de ressources d'appui aux PPA » (hébergé par Grand Paris Aménagement). Cette mobilisation peut se réaliser aux différentes étapes du projet et selon le cadre d'intervention existant.

Pour en savoir plus sur le contenu des projets partenariaux d'aménagement (PPA) et sur la grande opération d'urbanisme (GOU) : <https://www.ecologie.gouv.fr/contrats-projets-partenarial-damenagement-et-grandes-operations-durbanisme>

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/4e04-accompagner-les-operations-damenagement-proje/>

Contact : ppa.amenagement-durable@developpement-durable.gouv.fr

Les dispositifs complémentaires



1. Les fonds complémentaires mobilisables

> Les fonds européens

Les fonds européens, et plus particulièrement, le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) concourent à l'aménagement des territoires et, de ce fait, peuvent être mobilisés par les collectivités locales pour l'aménagement des quartiers de gare. Le FEDER permet, à titre d'exemple, de co-financer, selon les régions, autorités de gestion du FEDER, les aménagements multimodaux, les aménagements ou les constructions de passerelles favorisant les modes doux, ou encore les requalifications de sites vacants et dégradés, situés, notamment, à proximité des gares, auxquels un usage nouveau ou renouvelé leur est donné.

Pour plus d'informations : <https://www.europe-en-france.gouv.fr/fr>

> Les fonds régionaux

Les régions proposent de nombreuses aides à destination des collectivités concourant, notamment, à la transformation des quartiers de gare. La Région PACA propose, ainsi, à titre d'exemple, deux aides que sont :

> [Accompagner l'aménagement durable – Volet Aménagement](#)

> [Le Sud à Vélo : Aménagements pour desserte d'équipements](#)

La Région Normandie propose, elle aussi, une aide spécifique en la matière :

> [Moderniser les espaces gares](#)

La Région Pays de la Loire propose, quant à elle, plusieurs dispositifs œuvrant à la transformation des quartiers de gare :

> [Améliorer l'accès au réseau de transport régional en contribuant à l'aménagement des points d'arrêts du réseau régional](#)

> [Favoriser les projets d'aménagement des pôles d'échanges multimodaux](#)

Enfin, la Région Grand Est propose un appui aux collectivités à travers :

> [Dispositif d'Intervention Régional Intermodalité Grand Est](#)

> Les fonds départementaux et intercommunaux

Des fonds départementaux et intercommunaux peuvent, également, être mobilisés par les collectivités pour transformer leurs quartiers de gare.

Les départements peuvent, ainsi, proposer un appui comme le Conseil Départemental des Yvelines :

> [Aide à la définition des projets d'aménagement](#)

Les EPCI peuvent, également, soutenir les collectivités dans leurs projets tout comme les syndicats mixtes. D'autres fonds sont, par ailleurs, mobilisables par les collectivités à l'image de l'ingénierie départementale de Seine-et-Marne :

> [Accompagner les collectivités pour l'aménagement des pôles gare](#)

2. Les démarches/appuis complémentaires mobilisables

> La plateforme Aides-Territoires

Aides-Territoires est un service public numérique qui recense l'ensemble des aides financières sur des thématiques variées (transition énergétique, développement économique, mobilité...) pouvant notamment bénéficier aux collectivités locales, mais également, les dispositifs d'appui en ingénierie. Il s'agit d'un service en libre-accès, porté par l'ANCT. Ce sont, aujourd'hui, près de 4500 aides portées par plus de 1100 porteurs d'aides qui sont mises à disposition des acteurs locaux.

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr>

> Atelier des Territoires

Construire collectivement une stratégie ou un projet d'aménagement et se doter d'un plan d'action partagé à l'échelle d'un quartier, d'une commune ou d'une intercommunalité. Les ateliers des territoires pilotés par l'aménagement durable de la DGALN proposent des analyses ciblées de projets de territoires qui permettent notamment d'impliquer les acteurs et de travailler à la fois à une échelle très opérationnelle et circonscrite en faisant des liens avec des enjeux plus larges, de résilience, transition écologique, de coopération et de cohésion territoriales, la croissance ou la décroissance démographiques, etc...

<https://www.atelier-territoires.logement.gouv.fr/atelier-des-territoires-l-presenta-a193.html>

Contact : atelier-des-territoires.ad1.dhup.dgaln@developpement-durable.gouv.fr

> Démarche EcoQuartier

La démarche ÉcoQuartier est un programme national piloté par la DGALN, qui a pour ambition de soutenir et d'accélérer les projets d'aménagement durable portés par les villes, les villages et les territoires, afin de favoriser leurs réponses aux défis écologiques et sociaux actuels : l'impératif de sobriété, la résilience notamment vis-à-vis du changement climatique, l'exigence d'inclusion et la création de valeurs économiques, sociales et culturelles. Cette démarche propose une offre complète d'accompagnements en ingénierie et financière pour soutenir les porteurs de projets dans leurs opérations d'aménagement à l'échelle du quartier, dont les projets de requalification des quartiers de gare.

Dans le cadre d'un appel à projet annuel, le Cerema accompagne chaque année une quinzaine de projets de quartiers durables portés par des collectivités sollicitant un renfort d'ingénierie, en vue de candidater au label EcoQuartier. L'appui est « sur mesure », pour des territoires particulièrement stratégiques ou sensibles, comme les quartiers de gare, et au service d'une approche intégrée du projet d'aménagement durable. Ces projets sont accompagnés pendant trois ans (avec un financement pris en charge à 80 % par l'État). 41 territoires sont accompagnés depuis 2022. Cette année, l'appel à candidatures est lancé jusqu'au 18 avril 2025. Ces projets couvrent un panel diversifié de thématiques, en particulier les friches urbaines. Autre partenaire de cette offre d'accompagnement, l'association France Villes et territoires durables déploie des ateliers de sensibilisation des porteurs de projets à la résilience, en particulier auprès de quartiers en renouvellement urbain engagés dans la démarche ÉcoQuartier, qui peuvent solliciter gratuitement cet appui. L'ADEME, Efficacity et le CSTB accompagnent par ailleurs les porteurs de projets engagés dans la démarche qui souhaitent pour évaluer l'impact énergie-carbone de leur projet d'aménagement avec la « méthode Énergie-carbone » : mesure de l'impact énergie-carbone du projet dès sa phase de conception et identification des leviers de réduction dans les choix de scénarios d'aménagement (outil Urban Print).

Depuis 2024, la Banque des Territoires accompagne les porteurs de projet engagés dans la démarche ÉcoQuartier par le co-financement d'ingénierie territoriale concourant à la définition et la mise en œuvre d'une trajectoire de sobriété foncière, ainsi que par la mobilisation d'une offre de prêts et d'investissements en la matière.

<https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/assets/articles/documents/plaquette-de-presenta-tion-de-la-demarche-ecoquartier.pdf>

<https://aides-territoires.beta.gouv.fr/portails/ecoquartier/>

<https://www.ecoquartiers.logement.gouv.fr/assets/articles/documents/consulter-la-plaquette-de-l-offre-d-accompagnements-de-la-demarche-ecoquartier.pdf>

> Appui en ingénierie des Établissements Publics Fonciers (EPF)

Les EPF, qu'ils soient d'État ou locaux, interviennent pour accompagner les collectivités locales (et les aménageurs) dans leur action de mobilisation du foncier, notamment en faveur de la production de logements (dont le logement social), de la lutte contre l'habitat indigne et de la revitalisation économique. Ils sont également mobilisés pour la protection contre les risques, la préservation des espaces naturels et agricoles (et la lutte contre l'artificialisation des sols) ainsi que la renaturation. Ils accompagnent des opérations de recyclage des friches de toutes natures. Ils appuient également les collectivités pour la mise en place de stratégies foncières. Pour conduire leur mission, ils recouvrent la taxe spéciale d'équipement.

Pour en savoir plus : <https://www.ecologie.gouv.fr/it/node/7009>

> Mobilisation des architectes conseils de l'État (ACE) et des paysagistes conseils de l'État (PCE) des services déconcentrés de l'État

Afin de garantir l'objectif d'amélioration de la qualité architecturale, urbaine et paysagère des opérations d'aménagement et de requalification des quartiers de gares, les DDT(M) pourront mettre à disposition des collectivités pilotes des ACE et PCE pour des prestations dédiées. Leur pratique du projet favorise les échanges interdisciplinaires nécessaires à la territorialisation des politiques publiques. Missionnés durant 5 à 8 ans, leurs connaissances contribuent à révéler le potentiel des lieux, à interpréter la formalisation des projets supports de concertations citoyennes et de décisions. Les missions de conseil comprennent un volet de sensibilisation à la culture architecturale et à la démarche paysagère. Les ACE agissent en facilitateurs auprès des réseaux professionnels locaux (Maisons de l'Architecture, CAUE, ABF) ou d'écoles d'architecture. Les PCE permettent quant à eux, par leur vision transversale, d'avoir une approche globale du projet, réfléchie à l'échelle d'un territoire et mobilisant les citoyens.

Pour en savoir plus : www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/2022-10/Architectes%20et%20paysagistes%20conseil%20de%20Etat%20%28ACE-PCE%29.pdf

> Démarche paysagère

La démarche paysagère permet de fédérer des représentations à travers la médiation paysagère, de construire une identité autour du projet de territoire, de coordonner des acteurs, pour faciliter par exemple la prise en compte d'objectifs de qualité paysagère dans les documents d'urbanisme. La réduction de la pollution lumineuse et sonore qui nuit à la santé et au sommeil des habitants ainsi qu'à la biodiversité peut également être encouragée, d'autant plus dans un objectif de sobriété énergétique des collectivités. Par son approche transversale qui allie connaissance fine des territoires dans toutes leurs composantes, ingénierie locale et participation citoyenne, la démarche paysagère est un levier indispensable pour répondre aux défis de transitions qui nous attendent, et aux conséquences du déclin de la biodiversité et du changement climatique. Elle permet de révéler l'histoire des lieux, ses usages, et de prévenir les risques éventuels. La promotion des démarches paysagères peut être assurée via les appels à projets « Plans de paysage ».

<https://objectif-paysages.developpement-durable.gouv.fr/>

> Réseau « Planif Territoires »

La DGALN assure le pilotage du réseau Planif Territoires (ex. Club PLUI). Ce réseau Planif Territoires propose un accompagnement méthodologique et juridique à l'ensemble des professionnels de l'aménagement impliqués dans l'élaboration d'un PLUi ou d'un Scot, qu'il s'agisse des collectivités locales (élus et techniciens) et des professionnels privés. Il mène aussi des actions de promotion et de communication sur les PLUi et les Scot pour favoriser leur diffusion. Dans le cadre de ce réseau, l'État se positionne comme un pilote, un partenaire et un diffuseur des bonnes pratiques identifiées localement, au sein d'une structure qui se met au service des collectivités et des PLU.

<https://www.club-plui.logement.gouv.fr/lancement-de-planif-territoires-r257.html>

3. Les outils complémentaires mobilisables

> UrbanVitaliz (Cerema)

UrbanVitaliz est un service public gratuit qui fournit aux petites et moyennes collectivités un accompagnement personnalisé pour les aider à réhabiliter leurs friches. Les collectivités du dispositif « quartiers de gares » peuvent le cas échéant y avoir recours. Ce service répond aux questions et aux blocages des collectivités dans le recyclage de leurs fonciers artificialisés (construits, bétonnés, pollués) qui ont perdu leur usage. Le suivi des projets friches est assuré par les urbanistes de l'équipe d'UrbanVitaliz, ainsi que par les conseillers publics (selon les territoires : DDT, DREAL, EPF...).

<https://urbanvitaliz.fr>

Les ressources documentaires



> ANCT :

Réinventons nos Cœurs de Ville :

Réinventons nos Cœurs de Ville / Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (agence-cohesion-territoires.gouv.fr)

> Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme :

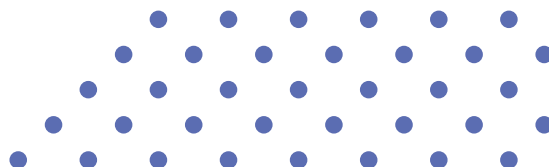
[Traits d'agences / Le renouveau des gares et de leurs quartiers](#)

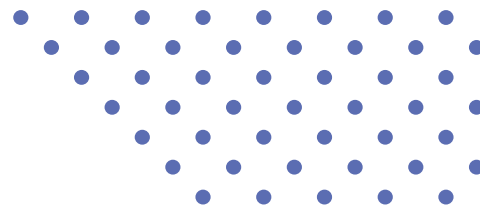
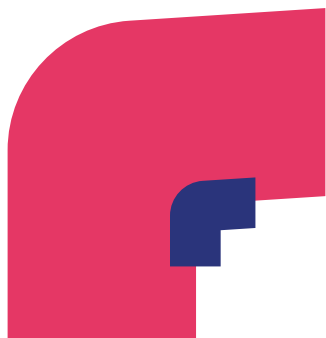
> Centre-Ville en Mouvement :

[Webconférence « Nos gares se transforment, quelles sont leurs nouvelles fonctions ? »](#)

> Cerema :

[Vingt ans de pôles d'échanges en villes moyennes : un retour d'expériences des projets dans les gares centrales des agglomérations françaises](#)





Quartiers de gare

GUIDE POUR LES COMMUNES
DU RÉSEAU ACV