

➤ Introduction

Les démarches d'appels à projets (AAP), ou appels à manifestations d'intérêt (AMI), constituent des outils appropriés pour faire émerger des projets d'aménagements relevant d'exigences particulières : démarches ou méthodes innovantes, approches transversales, recherche d'exemplarité, etc. Les projets d'aménagements autour des transports collectifs, qui supposent une approche intégratrice et qui reposent sur des acteurs dont les habitudes de dialogue ne sont pas toujours acquises, entrent pleinement dans cette catégorie. Plusieurs expériences témoignent d'une mobilisation fructueuse des appels à projets pour susciter des démarches de conception urbaine autour de gares ou stations de transport en commun. Si l'État recourt lui-même aux appels à projet, la mobilisation de ces mêmes outils par des collectivités ou des acteurs locaux est une initiative également très pertinente.

➤ Régime juridique de l'outil

Un appel à projets ou à manifestations d'intérêt ne repose pas sur un dispositif juridique précis. Il repose avant tout sur la **capacité d'une institution locale à susciter**, de manière transparente, des **propositions de réponse à une question donnée**, dans un cadre défini et présenté sous la forme d'un cahier des charges, puis à sélectionner les propositions lauréates sur la base de critères clairs. L'AMI peut prendre différentes formes, mais il se traduit souvent par des conventions de subventions passées avec les lauréats.

➤ Objectifs et contenu

Les spécialistes de planification territoriale ou de planification des transports sont confrontés au fait qu'il ne suffit pas qu'un SCOT, un PLU ou un Plan de mobilité donnent la priorité à la densification près des transports collectifs, ou à « l'intensification » des quartiers de gare, pour que s'enclenchent automatiquement des projets urbains répondant à cette exigence. Une démarche d'appel à projets peut dès lors permettre de **stimuler les initiatives en matière de conception et de programmation urbaine**, et d'induire une dynamique vertueuse de partenariat entre acteurs. Diverses expériences montrent que les quartiers de gares ont été mis à l'honneur dans le cadre d'appels à projets ou à manifestations d'intérêt. Ceux-ci ont pu être mis en œuvre par exemple par une autorité organisatrice (une région), ou encore par des autorités métropolitaines de différentes natures (Métropole du Grand Paris, Communauté métropolitaine de Montréal, Pôle métropolitain lyonnais).

Si un appel à projets ou à manifestations d'intérêt peut prendre des formes très diverses, il procède généralement de deux manières distinctes dans son principe :

- **Soit en ciblant des quartiers ou des sites particuliers**, en cherchant à susciter des propositions de projets portées par des équipes pluridisciplinaires sur ces sites : l'émulation s'exerce donc entre équipes travaillant sur des sites identiques ;
- **Soit en ciblant un territoire plus large**, sans nécessairement pré-déterminer des sites particuliers, en appelant à des propositions émanant de collectivités et/ou d'équipes de conception : la « compétition » joue dans ce cas entre territoires.

Les équipes lauréates sont alors incitées à **approfondir les projets** qu'elles ont proposés, pour aboutir en général à des études pré-opérationnelles et à un programme urbain validé, en bénéficiant pour ce faire de **subventions** et (en général) d'un **accompagnement technique sous forme d'ingénierie spécifique**.

➤ Intérêt de l'outil et domaine de pertinence

De manière générale, les AAP et AMI permettent d'approfondir les aspects pré-opérationnels des projets, de susciter une dynamique de mobilisation entre acteurs et de renouveler les pratiques et les méthodes en faisant bénéficier les lauréats d'un accompagnement spécifique.

Du point de vue des structures pilotant les appels à manifestations d'intérêt ou à projets, on peut noter plus spécifiquement les intérêts suivants :

- Susciter de l'innovation, stimuler l'initiative publique, privée ou partenariale sur les quartiers de gares ou des stations de transport collectif ;
- Mieux cibler l'accompagnement technique et financier apporté aux territoires, en privilégiant dans un premier temps ceux qui sont les plus mobilisés ;
- Proposer une démarche expérimentale et capitaliser ses enseignements pour la reconduire ou la généraliser à plus grande échelle.

Du point de vue des territoires lauréats, les expériences existantes tendent à montrer que les principaux avantages des appels à projets sont :

- Le fait de bénéficier d'un surcroît d'ingénierie, ce qui est souvent essentiel pour des territoires moins bien dotés en la matière ;
- La visibilité accordée à la démarche, liée au rôle de « projet-pilote » ou de démonstrateur ;
- L'effet catalyseur : l'appel à projets crée en effet un contexte propice à la mobilisation d'autres acteurs qui ne seraient pas nécessairement « venus » sur le territoire en temps normal ;
- La possibilité de développer des partenariats originaux.

➤ Limites de l'outil

Les limites qui reviennent fréquemment dans les bilans des appels à projets concernent en premier lieu les **difficultés d'appropriation et de déclinaison des projets** au-delà de la période « créative ». Le tempo de l'AMI, sa durée en général limitée à 12 ou 18 mois, ses échéances... ces éléments contribuent à son caractère mobilisateur mais ne cadrent pas toujours avec les temporalités propres aux territoires et à la maturation des projets. Il serait de ce fait nécessaire de prévoir un suivi des démarches dans la phase proprement opérationnelle afin de conserver les bénéfices de la dynamique créée.

Les expériences menées conduisent par ailleurs à souligner quelques points de vigilance :

- Veiller à l'**investissement effectif des collectivités lauréates** dans la durée de la démarche (l'intérêt pour cet engagement peut être partagé par certaines, mais pas par toutes...) ;
- Créer et animer une **dynamique d'échanges entre lauréats** pour permettre le partage sur les méthodes, et pour s'obliger à décentrer le regard (et considérer notamment le quartier de gare à plus grande échelle).

➤ Illustrations

En 2011, le **Pôle métropolitain de l'aire métropolitaine lyonnaise** a sélectionné quatre gares du territoire, localisées chacune dans l'une des intercommunalités membres : Vénissieux (métropole de Lyon), Bourgoin-Jallieu (communauté d'agglomération Portes de l'Isère), Bellevue (Saint-Étienne Métropole) et Vienne-Estressin (Vienne Agglo). L'appel à projets « Urbagare » a mis en compétition plusieurs équipes de conception et retenu un groupement par site. Les lauréats ont approfondi l'étude pré-opérationnelle en élaborant un cadrage stratégique, un apport prospectif sur le « quartier gare de demain », ainsi qu'un parti d'aménagement urbain et paysager avec une programmation urbaine.

À plus grande échelle, la **région PACA** a lancé en 2015-2016 un appel à manifestation d'intérêt « Quartiers de gares ». Sept projets ont été sélectionnés parmi les 18 propositions reçues, qui étaient portées par les collectivités locales et des équipes de conception urbaine. L'objectif était de conduire des études pré-opérationnelles poussées permettant d'améliorer l'insertion urbaine de la gare, et de faire des propositions de programmes urbains permettant d'accueillir, à proximité, des logements et activités économiques.

La **Métropole du Grand Paris** est également un exemple intéressant, avec les trois éditions successives de l'appel à projets urbains « Inventons la métropole du Grand Paris ». La 1^{re} édition, lancée en 2016, avait pour but de proposer aux architectes et investisseurs des sites, lots vacants, friches, etc., afin de « bâtir la ville innovante, durable et solidaire du XXI^e siècle ». Les sites sélectionnés ciblaient pour la majorité d'entre eux les quartiers en lien avec les futures gares du Grand Paris Express. Saint-Denis Pleyel, Antony-pôle, les Ardoines à Vitry-sur-Seine figurent parmi les sites lauréats de cette première édition. L'aménagement des quartiers de gare est l'un des trois thèmes mis en avant pour la 3^e édition, lancée au printemps 2021, qui incite les équipes à travailler sur tous les fonciers publics ou privés situés autour de gares existantes ou futures, notamment les gares du Grand Paris Express. Les sites retenus dans le cadre de cette 3^e édition ont été annoncés en septembre 2021, et les lauréats au printemps 2022.

Le dernier exemple, outre-Atlantique, ne concerne pas uniquement les sites ferroviaires mais également les abords des stations de métro. La **communauté métropolitaine de Montréal (CMM)** a lancé à partir de 2012 une démarche de « projets novateurs » visant à accompagner les municipalités de son territoire dans la réalisation de projets de TOD (*Transit-oriented Development*). Cette démarche avait pour objectif d'aider les municipalités dans la mise en œuvre du TOD, en les faisant bénéficier d'une subvention du ministère chargé de l'urbanisme pour élaborer un plan détaillé d'aménagement et en leur proposant une méthode standardisée. La CMM a dans un premier temps sélectionné 17 sites pour une première phase (2015). Elle a décidé en 2018 de lancer une 2^e phase avec la sélection de 18 nouveaux sites, et une 3^e phase s'est ouverte pour les années 2020 à 2022 avec 10 sites supplémentaires.

Si les différents bilans de ces démarches montrent qu'elles n'ont pas systématiquement entraîné la réalisation des projets conçus, et que celle-ci nécessite davantage de temps, tous s'accordent pour souligner le gain substantiel qu'elles ont permis en matière de **qualité de conception** et de **consolidation des partenariats** entre acteurs.

➤ Liens vers d'autres ressources

Cerema, 2015, [Articuler urbanisme et transport. Les contrats d'axe français à la lumière du Transit-Oriented Development \(TOD\).](#)

<https://droit-des-contrats-publics.efe.fr/2019/06/27/passerelle-entre-appel-a-projets-et-contrat-de-la-commande-publique-gare-a-ne-pas-franchir-le-rubicon-lavis-du-conseil-detat-du-22-janvier-2019/>

- **Démarche de projets novateurs, Montréal**

Site de la Communauté métropolitaine de Montréal :

<https://cmm.qc.ca/programmes/programme-daide-financiere-a-la-conception-des-aires-tod/>

Maulat J., Paulhiac Scherrer F. et Scherrer F., 2018, « Les projets novateurs de *Transit-oriented development* dans le Grand Montréal : conception, mise en œuvre et effets d'un nouvel instrument d'urbanisme », *Métropoles [En ligne]*, 23 | 2018, mis en ligne le 01 février 2019.

- **Grand Paris**

<https://inventonslametropolegrandparis3.fr/>

<https://www.banquedesterritoires.fr/51-laureats-pour-lappel-projets-inventons-la-metropole-du-grand-paris>

<https://www.metropolegrandparis.fr/fr/IMGP>

- **Appel à projets « Urbagare » du pôle métropolitain lyonnais**

Pôle métropolitain lyonnais, 2013, *Bilan de la démarche « Appel à idées Urbagare ». Quels quartiers de gares pour demain ?*, juillet 2013, 20 p.

Inter-Scot de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne, 2020, *Évaluation des politiques d'urbanisation autour des gares des étoiles ferroviaires de l'aire métropolitaine de Lyon et Saint-Etienne*, nov. 2020, 32 p.

- **Appel à manifestation d'intérêt Quartiers de gares, région PACA**

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/appel-manifestation-interet-accompagner-emergence-projets>