



HAL
open science

Gares et quartiers de gares : signes et marges - Lille, Rennes et expériences internationales

Philippe Menerault, Alain Barré

► **To cite this version:**

Philippe Menerault, Alain Barré (Dir.). Gares et quartiers de gares : signes et marges - Lille, Rennes et expériences internationales. IFSTTAR/INRETS, 2001, 978-2-85782-549-8. hal-03635909

HAL Id: hal-03635909

<https://hal.science/hal-03635909>

Submitted on 8 Apr 2022

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

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

Philippe MENERAULT
Alain BARRÉ

GARES ET
QUARTIERS DE GARES :
SIGNES ET MARGES

Lille, Rennes
et expériences internationales
(Italie, Japon, Pays-Bas)

Actes du séminaire international
du 22 mars 1999 (Villeneuve d'Ascq)

Fiche bibliographique

1 Organismes INRETS-TRACES / Université de Lille 1, UFR de Géographie			
4 Titre Gares et quartiers de gares : signes et marges			
5 Sous-titre Analyses à partir de l'exemple lillois, complétées par des éclairages nationaux (Rennes) et internationaux (Italie, Japon, Pays-Bas)		6 Langue Français, Anglais, Italien	
7 Auteur(s) Ph. Menerault, Alain Barré (direction et coordination)		8 Rattachement ext.	
9 Nom adresse financeur, co-éditeur PUCA – La Défense		10 N° contrat, convention n°98.PUCA.08	
		11 Date de publication	
13 Résumé Ce rapport propose une réflexion sur les notions de gares, de centres, et de centralités. Il met l'accent sur la dualité des dynamiques qui associent ces termes et les inscrivent de manière complémentaire ou concurrente dans des logiques de proximité (le territoire) ou de connexité (le réseau). Le document, composé d'une série de regards de chercheurs et d'universitaires issus de disciplines voisines —aménagement, géographie, architecture— est organisé autour de trois parties. La première s'intéresse aux continuités physiques et temporelles appliquées aux terrains de Lille et de Rennes. Elle aborde, sur le long terme, la question du rôle des gares dans l'extension du centre-ville, à partir d'une analyse de la planification et des projets urbains. En filigrane apparaît le thème de l'existence même d'un quartier de gare, de son périmètre et de ses fonctions. Les expériences lilloises et rennaises offrent de ce point de vue des profils contrastés où jouent la position de la gare dans la ville —plus ou moins éloignée du centre— associée au type de gare —terminus ou passage—. D'un côté, la gare participe d'emblée aux perspectives d'extension du centre ; de l'autre, elle permet d'identifier un quartier dont la valorisation contemporaine est liée à la préservation de son identité. Pour Lille, les usages d'Euralille sont questionnés à partir d'une enquête sur la mobilité réalisée le jour de l'opération « En ville, sans ma voiture ». Elle montre les particularités de ce site, en marge du fonctionnement du centre-ville traditionnel. La deuxième partie s'attache surtout à la notion de connexion ; elle replace les gares lilloises et rennaises dans le système des transports publics. Le lieu du transport est alors analysé en fonction des potentialités du nœud à être réinvesti pour résoudre un ensemble de dysfonctionnements (saturation, coupure ...) sur le réseau ferré, tout en valorisant des opportunités urbaines laissées jusque-là en jachère. Si la dimension prospective de l'aménagement est privilégiée dans cette partie qui tend à proposer des solutions face à des problèmes identifiés, la dimension rétrospective permet de saisir, dans le cas lillois, comment s'effectue progressivement le passage d'un point nodal à un « espace nodal », avec les avantages de la concentration, mais aussi ses limites, du point de vue de la gestion des circulations. La troisième partie est consacrée à des expériences étrangères qui permettent : soit de prolonger une thématique antérieure —réflexion sur le couple nœud/lieu dans les agglomérations d'Amsterdam et Utrecht aux Pays-Bas— ; soit de relativiser l'exemple d'Euralille —le réaménagement des gares au Japon— ; soit d'examiner des interrogations peu en prise avec le contexte lillois —modalités du dialogue entre populations locales et institutions dans le cas des procédures et des processus de requalification des quartiers de gare en Italie.			
14 Mots clés gares - aménagement - planification urbaine - centralité - nodalité - réseaux - Lille - Rennes – Italie- Pays Bas - Japon		15 Diffusion	
16 Nombre de pages 281	17 Prix 100 F	18 Confidentiel jusqu'au non	19 Bibliographie oui

Publication data form

1 Organism INRETS-TRACES / Université de Lille 1, UFR de Géographie			
4 Title Railway station and railway station area : sign and fringe			
5 Subtitle Analysis from the case of Lille, completed by an outlook on national (Rennes) and international (Italian, Japanese, Dutch) experiences.		6 Language French, English, Italian	
7 Author(s) Ph. Menerault, Alain Barré (direction and coordination)		8 Affiliation	
		10 Contract, conv. n°98.PUCA.08	
		11 Publication date	
13 Summary <p>This report provides a reflection about the relationships between the notions of railway station, railway station area and central location. It focuses on a double dynamic which combines these terms in a logic of proximity (territory), or in a logic of connexity (network). On this topic, different approaches developed by geographers, urban planners, and architects, make up the document. This book includes three parts :</p> <p>The first one deals with the role played by the railway station in the process of extension of the urban centres of Lille and Rennes. It is a long term analysis of the urban plans and projects which points out different issues as the railway stations areas specificities : its perimeter and its functions. The location of the main railway station inside the city and the type of railway station (terminus or not) are important factors to explain the differences between the Lille and Rennes case studies. On one side, the railway station area is included in all the projects of city centre extension since the XIX century ; so, the « Euralille project » is re-introduced in an historical perspective. On the other side, the Rennes example shows that the railway station is at the origin of a neighbourhood with a strong identity. This identity is nowadays a source of positive values (around the image of a « garden city »).</p> <p>The second part of the book presents the concept of connexion. At various scales, it shows the Lille and Rennes railway stations as elements of the public transport system. The station as a place is studied according to the node potentialities to reduce a set of dysfunctions generated by the railway network (saturation or barrier effects). The station as a place is also studied according to the urban potentialities now unrealised. In the Lille example, we examine the progressive change from a « nodal point » to a « nodal space » with the advantages and the limits of the concentration of the transport system. A prospective investigation suggests some solutions to develop simultaneously urban and network potentialities in the city.</p> <p>The third part of the book describes foreign experiences. Some of them extend previous thematics, like the contribution concerning the node/place couple in the Amsterdam and Utrecht conurbations ; others like the study of the transformation of the railway stations in Japan relativizes the impact of the Euralille operation ; and others raises new questions like the procedures and processes in the railway station areas regeneration in Italy.</p>			
14 Key words railway station — urban planning — nodality — railway station area — transport network — Lille — Rennes — Italy — Netherlands — Japan		15 Distribution statement Free	
16 Nb of pages 281	17 Price 100 F.	19 Bibliography yes	

Table des matières

Introduction

Première partie : tectonique des quartiers de gares (Lille et Rennes)

Introduction p. 10

*Espace et planification : gare(s), centre(s) et centralité(s) à Lille.
Continuités et ruptures (1842-2000)* p. 20

*Mobilité et pratiques du secteur des gares et du centre-ville à Lille :
quelques éléments à partir d'une évaluation de la journée « En ville sans ma voiture »* p. 54

Dynamique d'un quartier de gare au-delà des voies : le quartier sud-gare à Rennes p. 66

Deuxième partie : Gares, systèmes et réseaux (Lille et Rennes)

Introduction p. 85

*L'utilisation des potentialités du réseau ferroviaire lillois : réponse à la saturation
de la gare terminus et opportunités urbaines* p. 88

Gare(s) et réseaux de transports publics à Lille : du point nodal à l'espace nodal p. 118

*Centralité interne, centralité externe : analyse théorique et graphique de la gare
de Rennes dans son environnement* p. 130

Troisième partie : Espaces ferroviaires : un enjeu pour l'urbanisme et les citoyens, à la lueur de quelques expériences étrangères

Introduction p. 154

*Nœuds et lieux : éléments de méthode pour une analyse comparée des quartiers
de gares en réaménagement* p.158

Du bâtiment-gare à la gare enclave, gare et métropolisation au Japon p. 186

La gare ferroviaire : approche globale et modalités d'interventions en Italie p. 210

*La requalification du nœud ferroviaire de Modène : nouveaux espaces et
nouveaux usages* p. 232

Urbanisme participatif et réaménagement d'un quartier de gare à Saronno p. 256

Conclusion p. 270

Bibliographie p. 276

Première partie

TECTONIQUE DES QUARTIERS DE GARES

Lille et Rennes

Gares et quartiers de gares : signes et marges

Analyses à partir de l'exemple lillois,

complétées par des éclairages nationaux (Rennes) et internationaux (Italie, Japon, Pays-Bas)

Introduction

1. Les gares : lieux de rencontre du signe et de la marge

Conçue à une époque où l'entrée en ville s'effectuait souvent par quelques rares portes, la gare apparaît comme une porte spécifique honorant, par ses dimensions et son ornementation, la modernité et la révolution dans le domaine des transports que représente le train. Dès l'origine, les gares représentent des signes forts et Th. Gautier a pu parler à leur propos de “ *cathédrales du progrès* ”¹. Qu'il s'agisse de gares terminus ou de passage, les gares du XIX^{ème} siècle offrent des façades de pierre monumentales agrémentées de sculptures et chapeautées par de vastes verrières que soutiennent des charpentes métalliques. Si l'on prolonge la métaphore religieuse, un parvis, constitué par la place de la gare, précède la salle des “ pas perdus ” qui fait figure de nef accueillant tout public, tandis que les quais s'apparentent au chœur, c'est-à-dire à l'espace réservé aux seuls initiés : l'achat du ticket consacrant le passage de l'individu au statut de voyageur. Le rituel du poinçonnage des billets donnant accès aux quais, s'est perpétué pendant plus d'un siècle, jusqu'à l'adoption du compostage et la suppression du ticket de quai². Si, dès sa naissance, la gare est un signe, elle porte aussi en elle des éléments de marge. L'emplacement initial a souvent été choisi en position périphérique par rapport à l'extension urbaine du moment, et le passage des voies matérialise une coupure contribuant à mettre à l'écart et donc à marginaliser, un quartier d'au-delà des voies, isolé du centre-ville. La traction vapeur, qui a longtemps assuré et popularisé l'image de marque du chemin de fer, a également participé à cette dualité du signe et de la marge.

¹ *La France des gares*. Guide Gallimard, 1999.

D'un côté, cette technique crée une ambiance spécifique, où se mêlent admiration et crainte pour la " bête humaine " qui pénètre en gare ; de l'autre côté, la vapeur est synonyme de bruit et de pollutions, avec des fumées qui noircissent rapidement la gare et les immeubles environnants. De même, si la place de la gare, avec ses hôtels et ses restaurants, constitue un signal dans le paysage urbain, on y retrouve la marge dans les usages, d'autant que l'écart entre marge et marginalité est restreint. En effet, les abords des gares abritent des foyers de non-droit : prostitution, vol à la tire et commerces illicites s'y déploient, et le périmètre de marginalité s'est même accru avec l'ouverture des gares à tous ³.

À la fin du XX^{ème} siècle, les quelques gares construites pour accueillir les TGV se présentent d'une manière bien différente. À la monumentalité du signe-gare succède une esthétique au service de la fonctionnalité du lieu. De plus, les préoccupations actuelles en matière d'environnement participent à une recherche de discrétion : l'horizontalité des bâtiments prime sur la verticalité. Les matériaux et leur utilisation conduisent également à un effacement de la gare : remplaçant la pierre, le verre est employé en façade, cependant que l'on s'efforce de réduire le niveau sonore à l'aide de bétons très absorbants associés à de la laine de verre et d'autres dispositifs anti-bruit ⁴. Autant d'éléments qui, ajoutés à la généralisation de la traction électrique, contribuent à conférer aux nouvelles gares TGV une atmosphère aseptisée proche de celle des aéroports. Si le signe-gare s'estompe, on cherche toutefois à souligner la présence des gares majeures par la construction de tours à l'architecture signifiante, proches ou enjambant l'édifice : le signal existe toujours, mais il n'appartient plus directement à l'univers ferroviaire. Quant à l'idée de marge, on la retrouve dans ses diverses acceptions :

- de *bordure*, —au sens à la marge— c'est-à-dire en lisière du centre-ville où des gares sont bâties sur des terrains récupérés sur des emprises ferroviaires (Lyon-la Part-Dieu) ou sur

² " l'opération ACCES met un terme le 3 avril 1978 sur tout le réseau au contrôle séculaire manuel d'accès et de sortie des quais " G. Ribeill, " La gare au confluent utopique de réseaux et services, ou le mythe récurrent de l'interconnexion ", *Annales des Ponts et Chaussées*, n°89, avril 1999, pp. 10-18.

³ Voir les analyses de M. Kokoreff ,réalisées pour le PUCA, à propos des " tensions entre deux mondes " sur le site d'Euralille et des gares lilloises.

⁴ Gares et quartiers de gares : architecture et pari européen. *Architecture intérieure – créée*, n°263, janvier 1995.

d'anciennes zones *non ædificandi* (Lille-Europe) ; procèdent du même mécanisme, les gares réalisées sur les terrains jouxtant la ville (Macon-Loché, Le Creusot-Montchanin) ;

- de *liberté* —au sens avoir de la marge— qui permet d'envisager la réalisation d'opérations d'urbanisme autour de la nouvelle gare, comme dans le cas d'Euralille ;
- de *séparation* —au sens en marge de — qui conduit à construire des gares en rase campagne comme celle de Haute-Picardie, qualifiée par E. Auphan de “ contre-aménagement du territoire ”⁵.

2. ***D'une gare à l'autre : quelques problématiques lilloises à l'ombre d'Euralille***

Lorsqu'on évoque la ville de Lille aujourd'hui, et *a fortiori* si on s'intéresse aux quartiers de gares, le regard est d'emblée canalisé vers l'opération Euralille sur laquelle il existe une multitude d'écrits, cherchant à en prouver la qualité et les atouts ou, au contraire, voulant insister sur ses déficiences. Un tel intérêt nous a incités à prendre du recul et à nous dégager des réactions épidermiques suscitées par le “ grand projet ” pour ne l'aborder qu'indirectement et porter l'analyse des relations entre gares et quartiers de gares sur un autre terrain : celui des rapports entre “ gare(s), centre(s) et centralité(s) ”. Ce choix de ne pas approcher frontalement Euralille a eu trois conséquences directes sur l'approche développée dans cet ouvrage.

1) La première concerne les temporalités considérées. Euralille représente le temps court de l'opération d'aménagement⁶, mais elle s'inscrit dans une histoire urbaine lilloise beaucoup plus vaste qui fait ressurgir deux invariants —ou du moins deux thèmes récurrents— qui traversent la longue durée :

- Celui de la gare de passage —en remplacement de la gare terminus ou en complémentarité avec elle— et, plus généralement, le thème de l'insatisfaction qui se cristallise dès le milieu

⁵ E. Auphan, “ les gares TGV régionales : un exemple de contre-aménagement du territoire ”, *Hommes et Terres du Nord*, n°1, 1992, pp. 14-20.

⁶ À ce sujet, on peut lire notamment le très intéressant article de Malverti (X), “ La grande échelle de Rem Koolhaas ”, *Annales de la Recherche Urbaine*, n°82, 1999, pp. 16-24.

du XIX^{ème} siècle autour de cette gare en cul-de-sac, installée à l'intérieur des remparts pour être plus près du centre économique de la ville ;

- Celui du devenir des espaces de la place forte lilloise, déclassée en 1919, et des terrains de la zone non *œdificandi* qui la bordaient.

Derrière ces deux thèmes, qui ponctuent les grandes phases de la planification lilloise, se retrouve constamment la question de l'extension et de la forme des espaces centraux lillois, mais transparait aussi celle de l'existence même d'un quartier de gare spécifique.

2) La deuxième conséquence liée à l'objet " gare(s), centre(s) et centralité(s) " concerne les échelles d'analyses, c'est-à-dire la taille des phénomènes à observer. On peut s'intéresser à des relations de contiguïté, très locales : rôle de la gare dans les projets d'aménagement des espaces voisins : isolement ou vision extensive/intensive en fonction des disponibilités foncières ; élargissement/contraction des ambitions en fonction des dynamiques urbaines et économiques. Mais on peut aussi, tout en restant dans l'espace lillois, poser la question du rapport entre les trois termes de " gare(s), centre(s), centralité(s) " à une échelle plus petite —c'est-à-dire concernant un territoire d'une dimension plus vaste puisque une échelle s'exprime par une fraction ⁷— et donc partir d'une portion du territoire lillois assez vaste pour nous permettre d'appréhender l'ensemble du dispositif ferroviaire avec ses particularités : a) dualité des gares de voyageurs, mais aussi, b) existence d'un anneau ferroviaire ponctué d'un chapelet de gares et de haltes secondaires en milieu urbain dense et, c) présence d'une seconde gare terminus proche des secteurs centraux et actuellement utilisée pour les marchandises.

3) Enfin, dernière conséquence du choix de l'objet d'analyse : les métriques de référence, c'est-à-dire la façon de mesurer les distances ⁸. Nous avons envisagé le rapport " gare(s), centre(s), centralité(s) " sur le registre de la proximité et de la continuité physique qui privilégie une métrique pédestre, mais aussi sur le registre de la connexité, par rapport à un système de gares et à ses potentialités encore sous-valorisées. Dans un contexte de saturation des circulations

⁷ L'acceptation du terme échelle n'est pas ici celle de la " grande échelle " au sens de Rem Koolhaas.

⁸ Sur les notions d'échelle et de métrique, voir : Lévy (J), *L'espace légitime*. Paris, PNFSP, 443 p.

ferroviaires à la gare terminus de Lille-Flandres, les potentialités du réseau et les opportunités foncières qui les accompagnent se retrouvent aujourd'hui au cœur des relations entre transport et aménagement. Encore ne faut-il pas faire l'impasse sur la métrique automobile que l'analyse de la planification et des projets urbains sur la longue durée sont susceptibles de mettre en relief. L'étude des plans d'urbanisme lillois et de quelques projets significatifs, entre les années 20 et le début des années 60, nous permettront ainsi de caractériser le glissement progressif qui s'opère d'une métrique pédestre —où la gare est un lieu majeur pour l'organisation de la composition urbaine et de l'extension du centre— vers une métrique automobile —où la gare, réduite à ses seules dimensions fonctionnelles et circulatoires, est pensée presque exclusivement en fonction d'une accessibilité routière—.

L'hypothèse centrale contenue dans cette recherche est que la dynamique associant gares/quartiers de gares dans une perspective d'aménagement ne peut être traitée uniquement sur le registre de la proximité. Elle appelle une démarche susceptible d'emboîter et de combiner à la fois :

- les échelles de temps : le temps long de la propriété foncière et de l'évolution du parcellaire, de la morphologie et de l'infrastructure des réseaux ; le temps intermédiaire du cycle économique (de la ville industrielle à la ville tertiaire) et des schémas d'aménagements urbains ; le temps court du projet urbain, de la production d'image de la ville à travers l'objet architectural, de l'évolution du réseau-service.
- les échelles spatiales : la gare et son quartier sont des lieux urbains dont les enjeux se déclinent en une série d'échelles : l'agglomération et ses marges (rôle des gares dans la problématique de la “ ville renouvelée ” et potentialités offertes par les gares de banlieue), régionale (la gare comme lieu d'affirmation de la métropole régionale : localisation des centres directionnels), nationale et internationale (la gare, comme opportunité pour une stratégie de mise en réseau des métropoles). Parce qu'ils cristallisent ces différents niveaux spatiaux, la gare et son quartier constituent des espaces de création en mouvement et en chantier permanents.

3. *Regards croisés sur la dynamique des gares et des quartiers de gare*

L'approche suivie dans ce document est faite d'un ensemble de regards croisés, portés par des chercheurs et des universitaires de différentes disciplines —aménagement, géographie, architecture— sur la dynamique des quartiers de gare. Le cas lillois sert de fil directeur aux interrogations qui parcourent le document, mais une mise en perspective systématique avec d'autres terrains d'analyse a été entreprise. Rennes, sur lequel R. Allain avait déjà réalisé un travail au début des années 1980 concernant l'évolution morphologique, fonctionnelle et sociale du quartier sud-gare nous a semblé une référence à partir de laquelle pouvait être problématisé le cas lillois. L'importance du temps long, les inerties, la primauté des valeurs patrimoniales sur les visées métropolitaines, mais aussi l'individualisation d'un secteur géographique particulier — quartier des “*gariers*” — et les transformations opérées avec l'arrivée du VAL à Rennes, font percevoir tout à la fois l'intérêt d'une étude qui replace l'opération d'aménagement dans un contexte temporel plus large et les caractéristiques originales de Lille, où la pénétration de la gare terminus au plus près du centre-ville vient altérer la substance d'un quartier de la gare dont la dynamique se confond avec celle d'un centre que l'on cherche à prolonger. La géométrie variable du quartier que nous avons retenue et déclinée pour définir son contenu, comme l'instabilité des découpages administratifs réalisés lors des recensements de population —interdisant tout travail sur des séries statistiques longues— en témoigne. S'il y a contiguïté entre Euralille et le cœur historique et économique de Lille organisé autour des trois grandes places voisines (Pl. du Gal de Gaulle, Pl. du Théâtre, Pl. Rihour), du secteur piétonnier et du Vieux-Lille, il n'y a peut-être pas pour autant continuité. Un détour par les usages permet d'aborder cette question en s'intéressant aux pratiques de mobilité mises en œuvre lors d'une journée particulière : celle de l'opération “*En ville, sans ma voiture*”. Les résultats montrent que les ruptures existent et ne sont pas simplement morphologiques : Euralille agit à une autre échelle que le centre traditionnel et s'inscrit dans une métrique distincte, où l'automobile constitue le pivot de la mobilité, tandis que pour les Lillois *intra* et *extra muros*, la continuité des cheminements pédestres, de part et d'autre de l'ancienne zone *non ædificandi*, demeure incertaine.

Si les couples contiguïté/continuité, temps court/temps long, forme/usage, sont au cœur de la première partie de cet ouvrage consacrée à la tectonique des quartiers de gares, la deuxième partie aborde la question des relations entre gares, système et réseaux de transport en s'appuyant sur les couples continuité/connexité, nœud/lieu. Là encore, l'exemple rennais, abordé par J. Ollivro, s'avère précieux et, en contrepoint des études lilloises, met en lumière la distance qui sépare gare de passage et gare terminus face aux problématiques d'aménagement. Traitant de la gare de Rennes, J. Ollivro est amené à proposer une conceptualisation des centralités issues de la gare : la "centralité externe" liée aux circulations est opposée à la "centralité interne" plus urbaine. Une modélisation spatiale lui permet d'ouvrir des perspectives mettant en scène de nouvelles relations entre gare/centre/quartier sud-gare. Une même démarche modélisatrice conduit à appliquer, pour Lille, le schéma du "formatage récursif" qui fournit différents niveaux de régulations envisageables face aux dysfonctionnements causés par la saturation de la gare terminus. Ces régulations sont mises en relation avec des scénarios d'aménagement : les potentialités du réseau ferroviaire et du système de transports collectifs lillois sont ainsi étudiées au regard de deux options ; l'une, concentrée, poursuit la tendance à la densification de "*l'espace nodal*" dont A. Barré a analysé la progressive constitution et le renforcement ; l'autre, déconcentrée, met à profit des opportunités urbaines périphériques dont le pouvoir de connexion est important.

La troisième partie est consacrée aux expériences étrangères. Elles permettent soit de prolonger une thématique antérieure (L. Bertolini), soit de relativiser l'exemple lillois (C. Tiry), soit encore d'examiner des interrogations qui échappent au contexte français comme le dialogue entre institutions et populations locales dans le cadre de procédures émergentes, en Italie (A. Moretti, P. Pucci et C. Morandi).

L. Bertolini s'intéresse aux grandes opérations de réaménagement qui ont touché les gares et les quartiers voisins dans cinq pays européens (Pays-Bas, Grande-Bretagne, Suède, Suisse, France). Mais, sa contribution envisage surtout les interactions entre des nœuds de transport et des lieux urbains. Il développe alors un modèle original "nœuds/lieux", à l'échelle des systèmes

urbains, où il montre, à l'aide des exemples d'Amsterdam et d'Utrecht, comment l'utilisation des possibilités de l'ensemble du réseau ferré peut accompagner une dynamique d'aménagement plus déconcentrée ; il rejoint ainsi les interrogations sur le thème centralité/connexité précédemment évoquées à propos de Lille et de Rennes, mais abordées avec d'autres outils.

L'éclairage apporté par C. Tiry avec le cas japonais, illustre un tout autre rapport des gares aux quartiers voisins. L'exploitation ferroviaire n'est qu'une fonction —parfois secondaire— des opérateurs privés qui valorisent, par leurs activités commerciales et immobilières, les nœuds du système de transport qu'ils gèrent. C'est pourquoi, à Kyôto comme à Tokyo (Shibuya), le bâtiment-gare concentre les attributs urbains, absorbe la ville, et initie une verticalisation de l'espace (Shibuya). Au regard de ces réalisations monumentales, l'expérience lilloise, plus horizontale que verticale, plus vide que dense, aux fonctions plus juxtaposées qu'intégrées, paraît bien modeste.

Avec l'expérience italienne, ce ne sont plus les formes urbaines qui sont mises en avant, mais les procédures et les processus de requalification des gares et des quartiers voisins. Un cadre général est dressé par A. Moretti qui rappelle la complexité de la gare en tant qu'objet territorial, inscrit dans une pluralité d'échelles, soumis à une diversité d'usages, et mettant en jeu des logiques d'acteurs multiples. Prenant comme constante les échelles spatiales déclinées sur trois niveaux —structural, trans-local/local et de quartier—, A. Moretti les croise d'abord avec les différents éléments d'observations qu'elle retient, selon trois logiques complémentaires —relationnelle (élargissement de l'accessibilité), territoriale (utilisation spatiale de l'accessibilité), d'usage (perception temporelle de l'accessibilité)—. Dans un second temps, elle met en rapport les échelles d'analyses avec les composantes des politiques d'aménagement : outils (les plans) et acteurs concernés, dont l'articulation doit déboucher sur un “ accord de programme ”. Ce canevas général présenté, deux expériences sont plus précisément étudiées :

- celle de Modène (P. Pucci) où transparaît, à côté d'une présentation détaillée du projet —réorganisation interne de la gare et propositions pour une requalification du quartier—, la place des acteurs impliqués dans le processus d'élaboration ;

- celle de Saronno (C. Morandi), centrée sur les modalités de la participation citoyenne au projet de réaménagement urbain accompagnant la requalification de ce nœud ferroviaire situé sur l'axe reliant Milan au nouvel aéroport de Malpensa. Les structures et les difficultés du processus participatif sont caractérisées.

De ces expériences italiennes, on retiendra la mise en œuvre de procédures d'aménagement spécifiques, mais généralisées sur le territoire de la Lombardie, adaptées aux situations de requalification des gares et de leurs abords. Elles tranchent avec le contexte français où les opérations sont traitées au cas par cas, selon la procédure des Zones d'Aménagement Concerté qui permet de déroger aux règles générales du Plan d'Occupation des Sols ; surtout, comparée à l'expérience lilloise, on est saisi par l'importance des actions visant à faire participer la population aux projets, autrement que sur le mode de l'information, même si les propositions des habitants paraissent toujours difficiles à inclure dans les réalisations.

Élise Kotow⁹ Sylvain Riffard Alain Barré Philippe Menerault
DESS Ville et projets DESS Ville et projets UFR de Géographie INRETS-TRACES
Université de Lille 1 Université de Lille1 Université de Lille 1 Villeneuve-d'Ascq

Espace et planification : Gare(s), centre(s) et centralité(s) à Lille

Continuités et ruptures : 1842-2000

Les rapports entre chemin de fer et tissu urbain sont largement marqués par les conditions d'arrivée de ce mode de transport. On distingue schématiquement deux configurations-types : soit, une gare terminus, proche du centre-ville, qui se surimpose au tissu urbain préexistant, où la notion de quartier de gare apparaît problématique, comme K.Bowie le souligne à propos des gares de l'Est et du Nord à Paris¹⁰ ; soit, une gare de passage plus éloignée du centre-ville, qui donne naissance à un quartier dont la délimitation précise peut s'avérer délicate mais qui, par ses fonctions et sa morphologie, s'individualise comme le quartier de la gare assurant la jonction avec le reste de la ville. Bien sûr, un tel quartier évolue au fil du temps entre deux grandes tendances : l'affirmation de sa spécificité ou, au contraire, son atténuation qui le banalise et l'intègre à un autre quartier.

Autrement dit, la combinaison des enjeux du transport et de la ville, en termes de centralité, doit être appréciée sur le temps long. Dans cette perspective, le cas lillois est révélateur à la fois de la complexité des inter-relations entre gare et ville et de l'inertie des choix initiaux, puisque, d'une part, pendant un siècle et demi le thème de la localisation de la gare a été l'objet de multiples débats et projets d'urbanisme et que, d'autre part, la ville dispose maintenant de deux gares de voyageurs. En 1994, une gare de passage « Lille-Europe » est venue s'ajouter à la gare terminus de « Lille-Flandres ».

⁹ La position est auteurs est aléatoire dans ce texte rédigé par A. Barré et Ph. Menerault, à partir d'une contribution au mémoire écrit par Kotow (E), Parent (C), Prominski (A), Riffard (S), *Métamorphoses des quartiers de gare lillois*. Lille, DESS Ville et Projets, Université de Lille 1, 1999, 146 p.

¹⁰ Bowie (K), « La gare du Nord et de l'Est au siècle dernier », in *Villes en gares*. Paris, Ed. de l'Aube, 1999, pp. 34-44.

C'est cette dynamique — aboutissant à la dualité des gares et à l'opération Euralille— que l'on cherchera à retracer, en montrant comment une série de projets d'urbanisme, déclinés tout au long du XX^{ème} siècle, a eu pour constante une extension du centre imaginée en fonction de la position de la gare. Dans ces documents, le centre n'apparaît d'ailleurs pas comme une notion univoque : sa morphologie diffère —forme, étendue, orientation— et ses fonctions apparaissent plus ou moins complexes, plus ou moins porteuses de centralité(s), c'est-à-dire d'une capacité à attirer des populations diverses et à être appropriées par celles-ci.

1. L'arrivée du chemin de fer dans la ville.

1.1. Gare terminus ou gare de passage à Lille : premiers débats.

L'arrivée du chemin de fer à Lille coïncide avec une phase de croissance urbaine soutenue qui accompagne l'essor industriel et que ce nouveau mode de transport contribue à amplifier. La ville est alors marquée par un tissu urbain dense, héritage des siècles précédents, enserré dans des remparts qui attestent de son rôle stratégique de cité proche de la frontière. Aussi, les autorités militaires sont-elles réticentes à l'idée d'ouvrir une brèche dans l'enceinte fortifiée pour y laisser pénétrer les trains. Pour cette raison, la première ligne Lille/Valenciennes (1842) s'arrête au “ débarcadère ” de Fives (Fig. 1-a), faubourg industriel situé extra-muros. Toutefois, l'extension du réseau et la progression du trafic révèlent les carences de cette solution. Après des débats animés opposant, d'un côté, les militaires et les propriétaires qui craignent l'expropriation et, de l'autre côté, les commerçants, les industriels, les autorités municipales et la Compagnie du Nord, une percée à travers les remparts est réalisée et une première gare terminus est construite en 1848 au niveau de l'ancienne caserne des Buisseries (Fig. 1-b). Cette gare, proche du centre ville, est dédiée à l'accueil des voyageurs.

1.2. Extensions urbaines et développement des emprises ferroviaires.

Peu après, en 1858, le territoire de Lille s'étend avec l'annexion des communes voisines de Wazemmes, de Moulins, d'Esquermes et de Fives. Elle repousse alors sa ceinture fortifiée vers

le Sud, mais laisse à l'extérieur de sa nouvelle enceinte les emprises ferroviaires de Fives qui regroupaient le trafic marchandises et diverses activités de servitudes. Toutefois, en 1865, sur les espaces nouvellement inclus dans la ville est réalisée une gare de marchandises dénommée Saint-Sauveur. Quant à la gare de voyageurs, elle est reconstruite et agrandie entre 1867 et 1869 avec une façade néo-classique utilisant les matériaux de l'ancien "débarcadère" de Paris-Nord¹¹. Ainsi, à la fin du Second Empire, Lille est donc dotée de deux gares terminus : l'une pour les voyageurs, l'autre pour les marchandises. Dans les dernières années du XIX^{ème} siècle sont édifiés la grande verrière métallique recouvrant les voies ainsi que l'hôtel accolé à la façade ouest du bâtiment principal. En 1892, la gare a acquis la physionomie qu'elle conservera jusque dans les années 1970-1980. Quant à la place de la gare, de dimension réduite en raison de son insertion dans le tissu urbain, elle a été mise en valeur par une « percée haussmannienne » - la rue Faidherbe - qui la relie à la place du Théâtre (Fig. 1-c).

La réalisation d'une gare de voyageurs en cul-de-sac —qui fait le pendant des gares parisiennes— constitue sinon une singularité, du moins une rareté dans le contexte français puisque la quasi-totalité des villes de province est desservie par des gares de passage dont l'exploitation est beaucoup plus aisée. Dans les grandes villes françaises, seule Marseille présente une configuration analogue avec la gare St-Charles ; Strasbourg, qui initialement possédait une gare terminus construite en 1855, l'a remplacée dès 1883 par une gare de passage¹². À l'étranger, quelques grandes villes comme Anvers, Francfort, Munich, Leipzig, Milan, Florence, Zurich ..., sont également dotées de gares terminus.

¹¹ Lussien-Maisonneuve (M-J), « Du débarcadère à la gare : l'exemple de Lille. Mises au point et réflexions », *Revue du Nord*, n°245, avril-juin 1980, pp. 459-473.

¹² Gérard (A et R), « Place de la gare et centralités urbaines à Strasbourg : 1870-1994 », in *Villes en gares*. Paris, Ed. de l'Aube, 1999, pp. 45-78.

Fig. 1 - LE CHEMIN DE FER ET LA VILLE DE LILLE 1842/1870

Fig. 1.a - 1842, le chemin de fer arrive à Lille.
Création du débarcadère de Fives

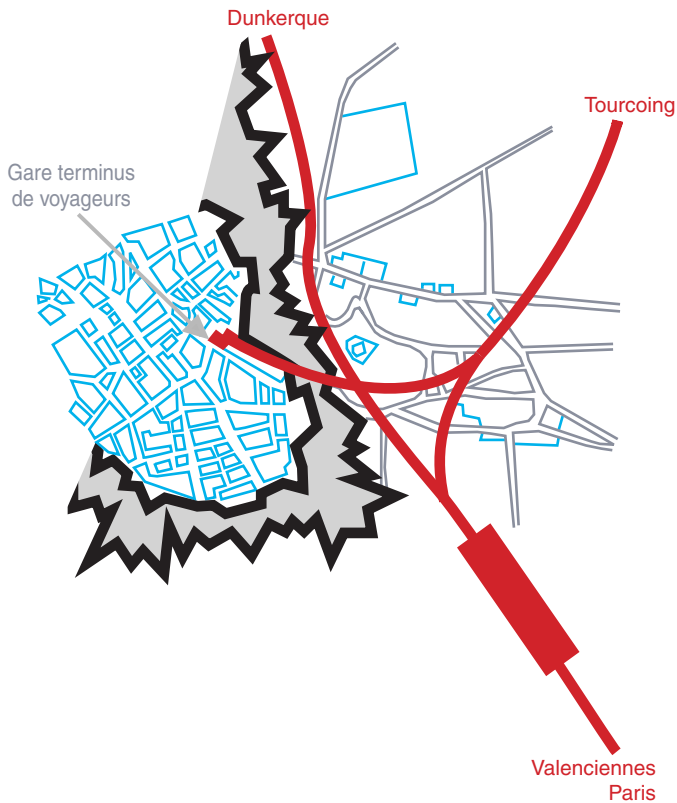
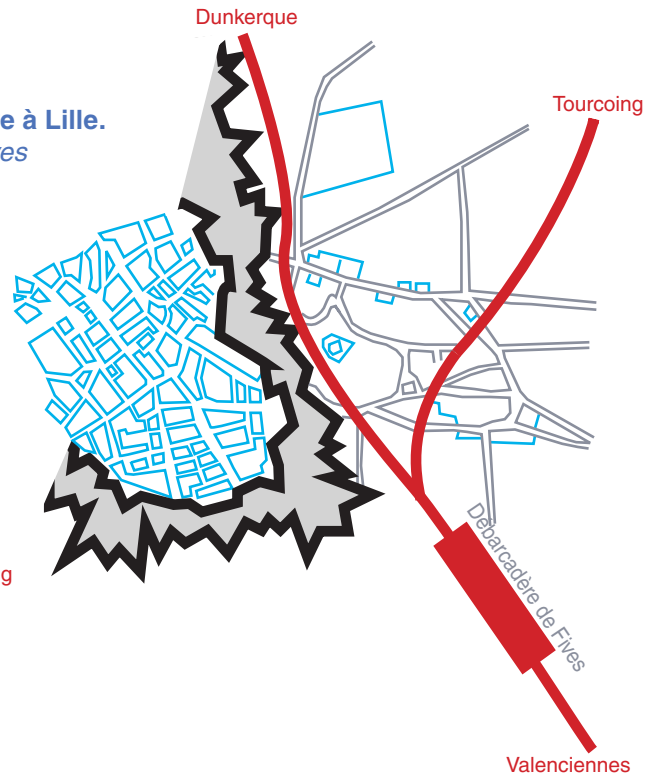







Fig. 1.b - 1848, le chemin de fer pénètre dans les fortifications.
Création d'une gare terminus de voyageurs

Fig. 1.c - 1870, extension des emprises ferroviaires intra-muros après l'extension de Lille.
Création d'une gare terminus pour les marchandises



-  Lignes et gares ferroviaires
-  Espaces bâtis
-  Extensions urbaines après annexion des communes périphériques
-  Fortifications
-  Voiries

Dans de telles gares, on considère généralement que les inconvénients l'emportent sur les avantages. En effet, les rames doivent effectuer des rebroussements systématiques ce qui réduit la capacité de la gare et conduit plus rapidement à la saturation des installations. Par contre, pour les voyageurs, l'accès aux trains —sans passage souterrain— est facile et ils ne subissent pas les désagréments liés au passage des convois de marchandises ¹³. En outre, gares terminus et gares de passage n'ont pas le même impact sur le tissu urbain : pour les premières, l'effet de coupure inhérent aux voies et les nuisances sonores liées au trafic sont réduits et, en général, la gare est plus proche du cœur de la ville. Cette proximité peut conduire à se poser la question de l'existence même d'un quartier de la gare bien distinct du centre. Avantages et inconvénients des deux types de gares ont d'ailleurs conduit certaines villes à opter pour des solutions mixtes : une gare unique possédant à la fois des quais de passage et des quais en cul-de-sac (Amiens) ; un doublon de gares associant un terminus central et une gare majeure de passage située en périphérie (Orléans/Les Aubrais et Tours/St-Pierre-des-Corps).

À Lille, le choix initial a été très tôt contesté et la proximité des terrains vierges de la zone *non ædificandi* de la forteresse a fait naître, dès la fin du XIX^{ème} siècle, des projets de gare de passage. Des débats sur l'utilisation de ces terrains ont duré jusqu'à la réalisation de la gare de Lille-Europe au début des années 1990. Ils apparaissent en arrière fond des plans d'aménagement du secteur de la gare qui se sont succédés depuis plus d'un siècle et en particulier au cours des 50 dernières années.

Sans rechercher l'exhaustivité, on s'efforcera de caractériser la modification des rapports entre la gare et la ville en analysant quelques projets majeurs. Leurs cohérences et leurs différences nous permettront d'illustrer l'influence des changements technologiques dans l'approche des centres et de la centralité urbaine.

¹³ Blier (G), *Nouvelle géographie ferroviaire de la France. Le réseau : structure et fonctionnement*. Paris, La Vie du Rail, 1991, 271 p.

2. L'Entre-Deux-Guerres : la gare, pivot d'un plan d'extension du centre

Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, d'importants projets d'urbanisme voient le jour à Lille, dans le cadre de la reconstruction des quartiers détruits. Ils s'inscrivent cependant dans un double contexte :

- contexte national prévoyant l'élaboration de plans d'extension et d'embellissement des villes (Loi Cornudet, 1919), avec pour objectif essentiel l'amélioration des conditions d'hygiène et de salubrité ¹⁴ ;
- contexte local reposant sur la volonté d'élargir le centre de la ville et d'utiliser les opportunités apparues à la suite du déclassement de la place forte de Lille, intervenu en 1919.

2.1. Plan d'embellissement d'E. Dubuisson et rôle du chemin de fer.

Parmi les divers projets présentés alors, les autorités municipales optent, en 1921, pour le Plan d'Emile Dubuisson ¹⁵.

2.1.1. Les éléments du plan

Ce plan propose un ambitieux programme de réaménagement urbain reposant sur 4 éléments essentiels (Fig. 2) :

- la primauté accordée au rail dans la structuration urbaine avec la transformation de la gare terminus en gare de passage, accompagnée de la création d'une gare à Lille-Sud et d'un vaste triage à Lille-Délivrance ;
- la construction d'un nouvel hôtel de ville ;
- la réalisation, sur l'emplacement des fortifications, d'espaces libres et d'équipements collectifs ;
- la reconstruction des quartiers détruits pendant la guerre et en particulier des abords de la gare.

¹⁴ Gaudin (J.P), *L'avenir en plan*. Seyssel, Ed. Champ Vallon, 1985, 215 p.

¹⁵ Kotow (E), Parent (C), Prominski (A), Riffard (S), *Métamorphoses des quartiers de gare lillois*. Lille, DESS Ville et Projets, Université de Lille 1, 1999, 146 p.

**Fig. 2 - Projet ferroviaire et organisation urbaine
dans le Plan Dubuisson, 1921**



- | | |
|---|--|
|  Nouvelles gares |  Place de la gare et trame viaire associée |
|  Emplacement de l'ex-gare terminus |  Nouvelle mairie |

Au cœur de la ville, Dubuisson envisage deux monuments-phares : l'hôtel de ville et la gare de passage. Si la construction du premier est une nécessité, pour remplacer la mairie de Lille détruite par un incendie en 1916, la réalisation du second correspond à une opportunité que permettent maintenant les terrains vierges de l'ancienne zone *non aedificandi* de la forteresse.

2.1.2. Les principes de composition

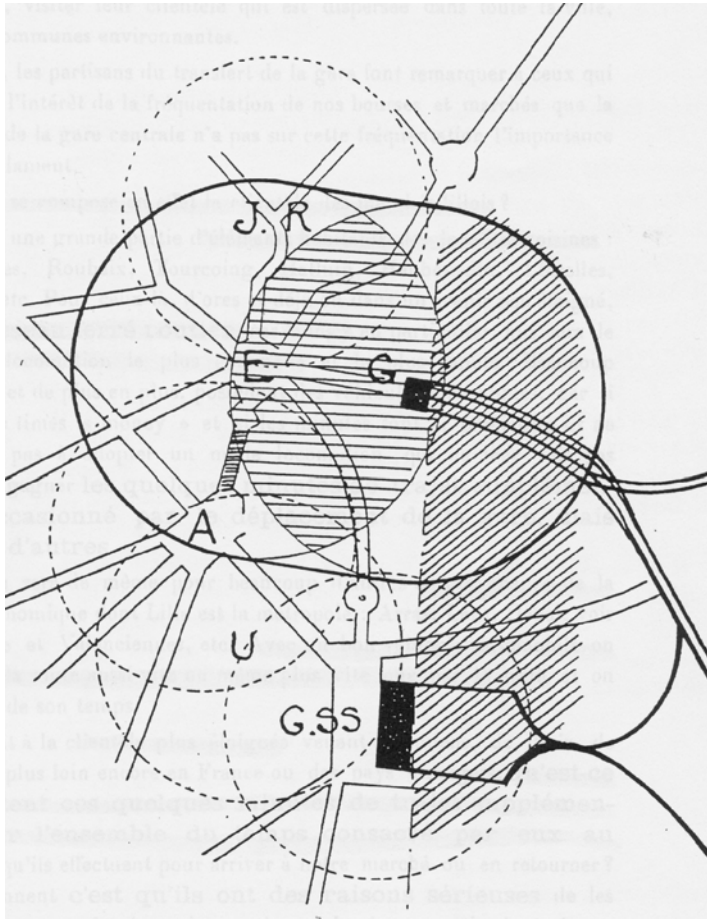
Spatialement, les idées de Dubuisson se traduisent par une extension du centre de Lille, puisque l'hôtel de ville, situé auparavant place Rihour, doit être rebâti au niveau du square du Ruault. Il est ainsi placé juste à côté de la Porte de Paris, qui constituait l'entrée Sud de la ville, avant son extension en 1858. De plus, il jouxte le quartier vétuste et insalubre de Saint-Sauveur dont Dubuisson propose la rénovation. Quant à la gare, le Plan prévoit son recul de 500 m par rapport à la gare cul-de-sac qu'elle doit remplacer. Implantée au niveau des anciennes fortifications, elle est bordée d'un boulevard et d'une place monumentale vers laquelle convergent les principaux axes du nouveau quartier Saint-Sauveur. Ainsi, la nouvelle gare de passage est conçue à la fois comme la porte d'entrée d'une grande ville et comme l'élément assurant la jonction entre le centre ancien et ses extensions.



À cette époque, le plan Dubuisson, n'est pas le seul à penser le déplacement et la transformation de la gare en relation avec l'extension du centre-ville. De ce point de vue, l'étude proposée par l'industriel Scrive-Loyer est particulièrement illustrative et originale¹⁶. Elle repose sur une géométrisation de l'espace où la figure du cercle vient dessiner un ensemble de centralités plus ou moins emboîtées, chacune étant construite à partir de points singuliers parmi lesquels les gares jouent un rôle capital. Dans ce dispositif, « l'hypercentralité » est projetée comme le résultat de la réunion des cercles tracés à partir des pôles de l'économie (Grand-Place) et de la gare de voyageurs, dont le déplacement permet justement de concevoir une centralité géographiquement élargie (Fig. 3).

¹⁶ Scrive-Loyer (J), *Lille, gare de passage du réseau ferré mondial*. Lille, Ed. L.Danel, 1921, 54 p.

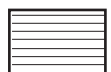
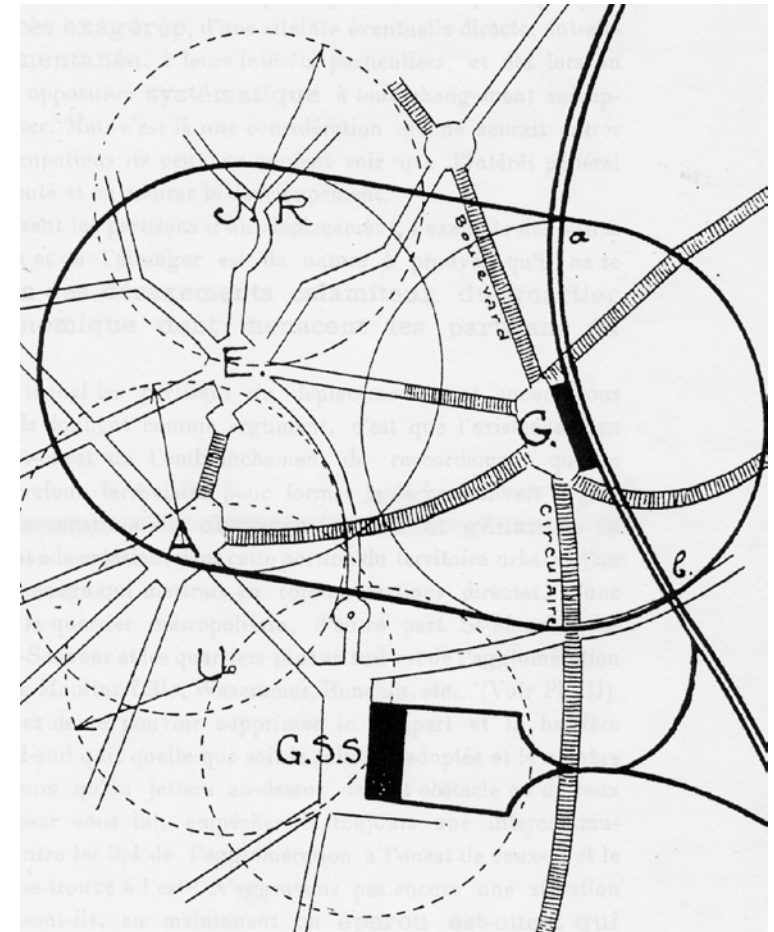
Fig. 3 - Dimension du quartier métropolitain d'après J.M.SCRIVE-LOYER, 1921

Avant transfert de la gare



- G : gare
- E : centre économique
- A : centre administratif
- J.R : centre judiciaire et religieux
- U : centre universitaire
- G.S.S : gare St-Sauveur
-  aire d'attraction déterminée par chacun des cercles E et G
-  cercles d'attraction déterminés par les différents centres organiques

Après transfert de la gare



"Zone urbaine située à la fois dans le cercle d'attraction des centres E et G. Ceux-ci ne peuvent produire qu'une partie de leur effet utile "

"Les champs d'influence urbanistique déterminés par les foyers E et G étant presque entièrement distincts peuvent développer leur quasi maximum d'effet utile. Le quartier métropolitain atteint donc ainsi sa dimension normale"

2.1.3. Les réalisations

Faute de moyens financiers, seul l'hôtel de ville put effectivement être réalisé (1925-1932) et encore, sa réalisation sera partielle : une aile, figurant dans le plan initial, n'étant construite qu'au début des années 1990. Cependant, ce nouvel hôtel de ville constitue un ensemble remarquable alliant tradition et modernité : de style néo-flamand, il utilise conjointement le béton et la brique et, avec son beffroi de 105 m de haut, il symbolise la puissance du pouvoir municipal.

S'il introduit un élément de centralité dans le quartier Saint-Sauveur, l'hôtel de ville paraît véritablement surimposé dans une trame et un bâti qui n'ont pas été modifiés. C'est le premier élément d'un patchwork qui se généralisera lors de la rénovation des années 1960/70.

2.2. Le programme des grands travaux de 1931.

Pour lutter contre le chômage, le maire de Lille, R. Salengro, lance en 1931 une politique de grands travaux. Dans ce cadre, Dubuisson remanie son projet initial tout en conservant l'idée d'une gare de passage.

Cependant, des difficultés d'acquisitions foncières et les oppositions au déplacement et à la transformation de la gare contribuent à stériliser la réalisation de la nouvelle gare. L'idée, chère à E. Dubuisson, d'une extension du centre prenant appui sur une gare de passage, est différée.

Entre les deux gares terminus de Lille — voyageurs et marchandises — un boulevard, préconisé par Dubuisson dans son nouveau Plan, est tracé à l'emplacement des anciens remparts ; il va orienter l'urbanisation de ce secteur. En effet, de part et d'autre de cette artère, sont édifiés : des H.B.M. (Habitations Bon Marché) pour reloger les habitants du quartier Saint-Sauveur qui doit être détruit, un central téléphonique, des bâtiments universitaires (deux résidences pour étudiants et la nouvelle Faculté de Droit), la Foire Commerciale, etc. La Seconde Guerre Mondiale interrompt brutalement ce programme.

3. Les années 1950-1960 : affirmation de la nodalité et prégnance de l'automobile dans les nouvelles conceptions d'aménagement.

Après la Libération, le plan Dubuisson reste en vigueur, mais les ressources disponibles sont affectées à la reconstruction des immeubles détruits et des infrastructures endommagées et il faut attendre 1951 pour qu'un nouveau plan, proposé par l'urbaniste Théo Leveau, soit adopté ¹⁷.

3.1. Le Plan Leveau (1951) et le secteur de la gare.

Pour T. Leveau, il s'agit de moderniser Lille et de faire entrer la ville dans l'ère automobile. Les terrains de l'ancienne zone *non aedificandi*, qui ceinturent le cœur de la cité et sur lesquels ont été maintenues des servitudes au bénéfice de la puissance publique, doivent servir à la construction d'un boulevard de ceinture, d'équipements à usage scolaire ou administratif et de logements sociaux. Par ailleurs, le plan Leveau introduit le zonage dans la conception de l'aménagement, en opposant des zones industrielles, des zones de constructions continues, des zones de constructions discontinues et une ceinture verte (Fig. 4).

Dans ce plan, il n'est plus question de déplacer la gare et, d'ailleurs, celle-ci n'oriente plus la composition urbaine du centre-ville. Du plan Dubuisson, ne subsiste plus que l'idée d'un axe reliant l'hôtel de ville à la gare, mais il s'agit cette fois de la gare terminus.

Le boulevard construit dans l'Entre-Deux-Guerres est prolongé vers le Nord pour rejoindre le grand boulevard (Lille-Roubaix-Tourcoing) et relié au Sud à l'autoroute A1, dont la première section Lille-Carvin est inaugurée en 1954. Ce boulevard est alors réalisé comme une artère urbaine avec deux chaussées séparées par un terre-plein central et bordées de trottoirs disposant chacun d'une piste cyclable. Il constitue l'amorce d'un périphérique qui sera réalisé tronçon par tronçon et, pour faire face à l'augmentation du trafic automobile, prendra la forme d'une voie rapide urbaine sur la majeure partie de son tracé. Il s'adapte ainsi à la progression générale du

¹⁷ Lille et sa région. *Urbanisme*, n°9-10, 1951, 64 p.

trafic routier qui prend son essor, et dessert divers équipements collectifs, dont la nouvelle cité administrative (1958) et l'ensemble Palais des expositions/Foire commerciale (Fig. 5).

Dans le plan Leveau, tous les aménagements du quartier de la gare sont pensés en relation avec un développement de son accessibilité par l'intermédiaire du boulevard périphérique. Une liaison routière est prévue à cet effet entre le périphérique et la place de la gare. Elle s'accompagne d'un élargissement de la place des Buisseries qui se retrouve alors face au débouché des six nouvelles voies ferrées de banlieue mises en service en 1956 (Fig. 6).

Cette extension de la gare terminus contribue à repousser les projets de gare de passage. Paradoxalement, elle traduit un recul du rôle attribué au chemin de fer dans la structuration future de l'espace lillois, d'autant que Leveau abandonne également l'idée d'une grande gare de Lille-Sud préconisée par Dubuisson.

À proximité de la gare de voyageurs, Leveau envisageait, comme Dubuisson, la rénovation du quartier Saint-Sauveur. En 1956, le ministre de la Reconstruction et du Logement annonce que cette opération bénéficiera de subventions. Elle commence au début des années 1960, constituant alors l'un des grands chantiers d'urbanisme lillois, même si son achèvement n'intervient que trente ans plus tard.

Fig. 4 - Plan Directeur d'Aménagement de Th. Leveau, 1951
Secteur Est de Lille,

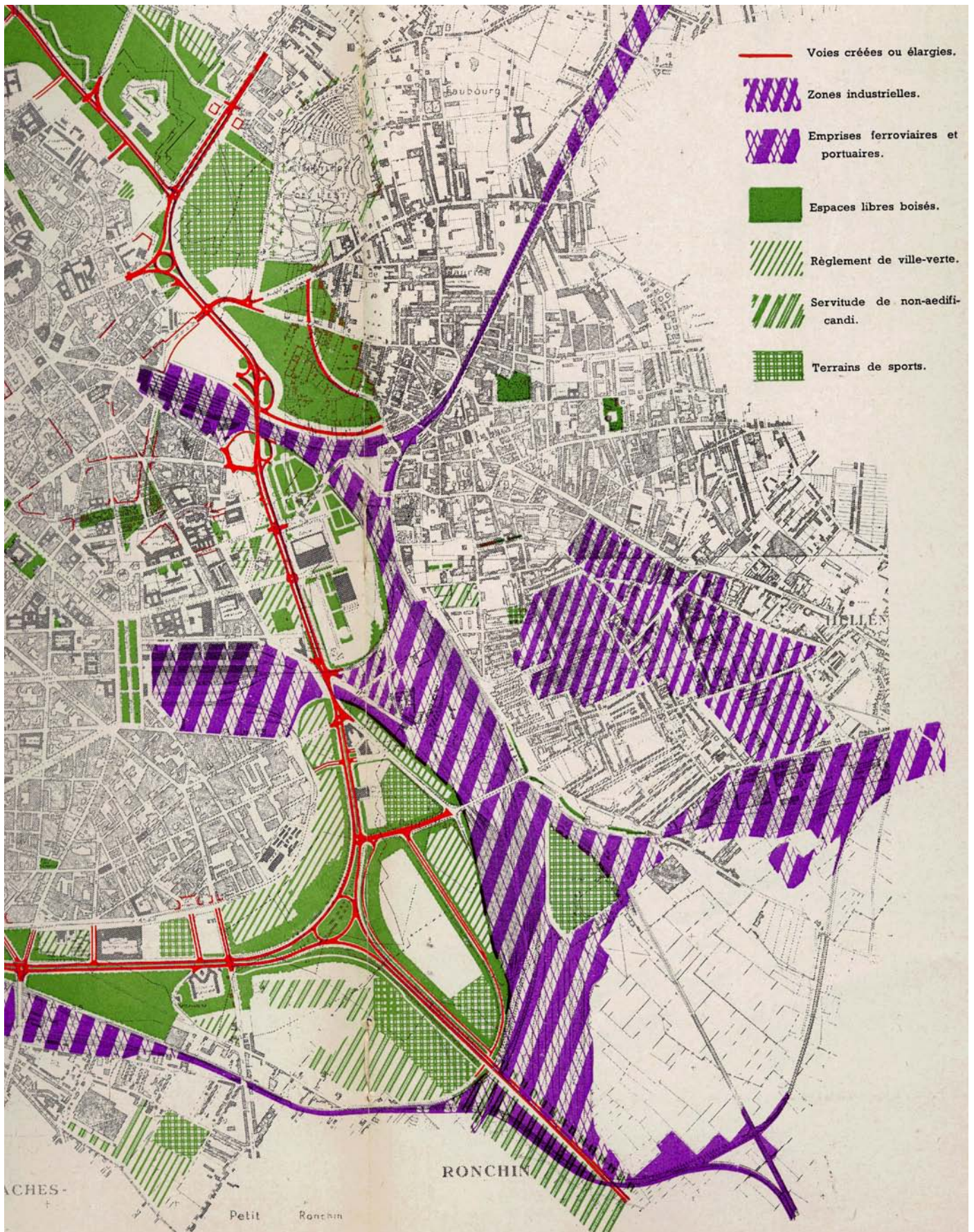
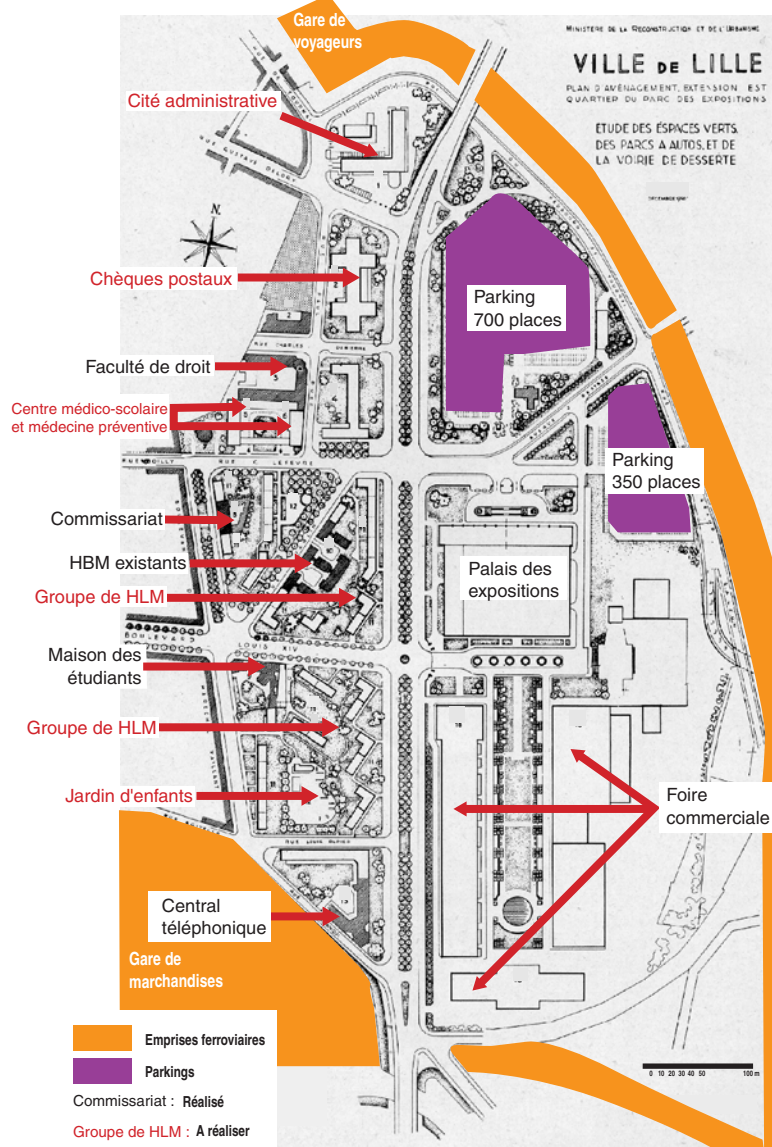


Fig. 5 - Plan d'aménagement de Th. Leveau, 1951

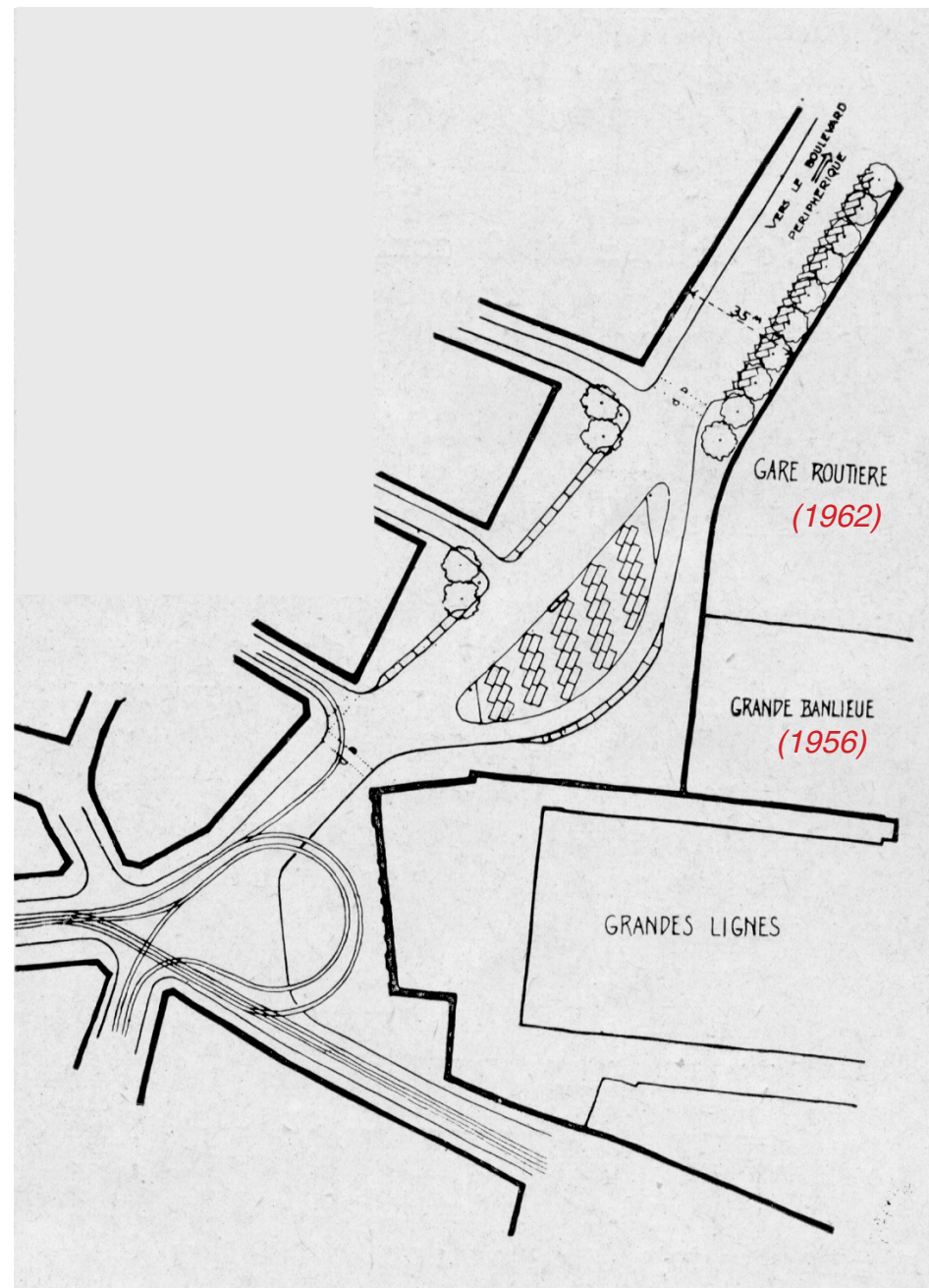
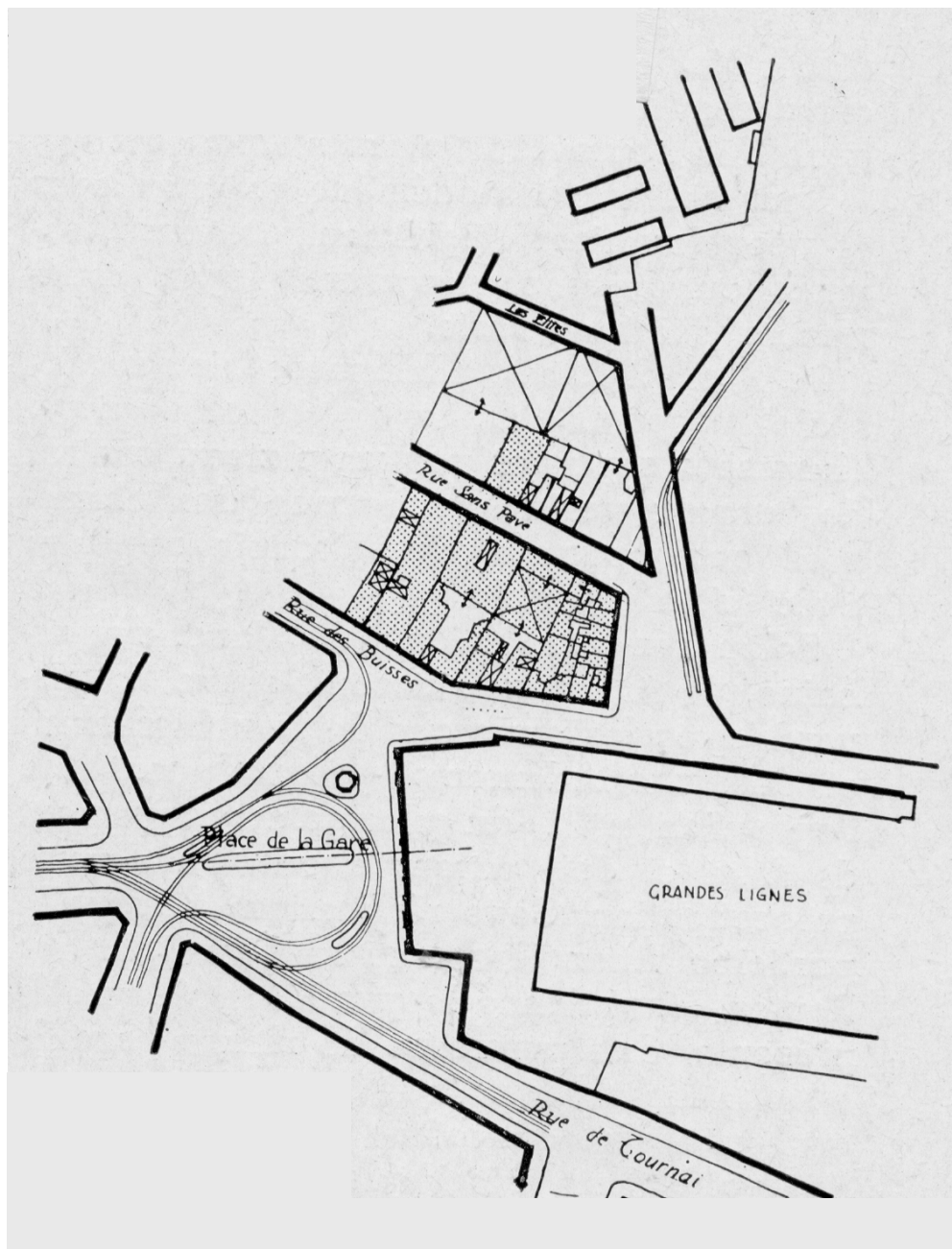


**Le boulevard urbain au début des années 1960 :
 une vitrine de Lille avant l'ère du tout-automobile**



Source : ed. La cigogne, Hachette (coll. A.Barré)

Fig. 6 - Elargissement de la place des Buissets : Projet des années 1950
Changement de métrique : mieux relier la gare au boulevard périphérique



3.2. Début des années 1960 : projets et prégnance de l'automobile.

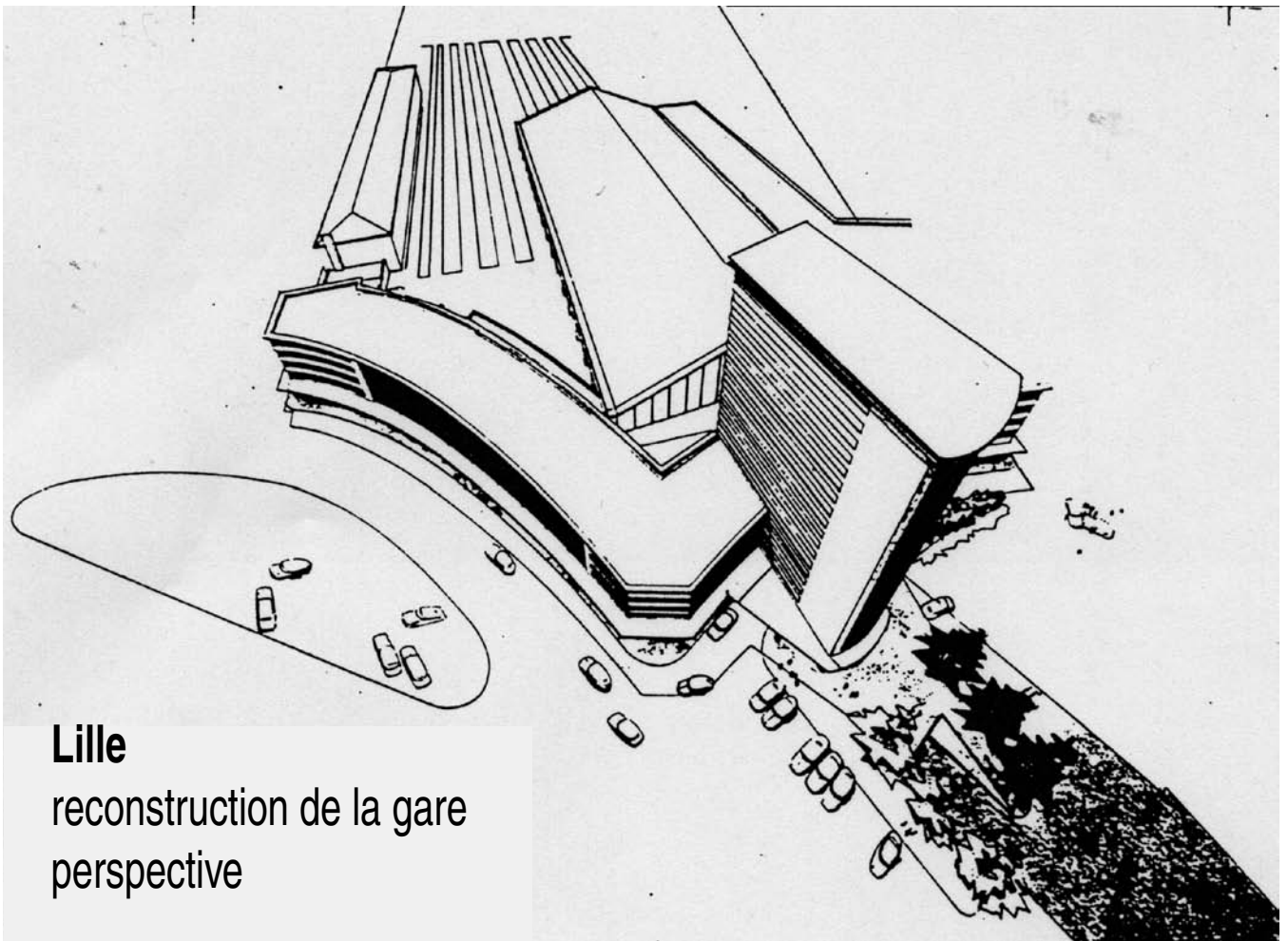
Au début des années 1960, apparaissent plusieurs projets d'envergure limitée qui se focalisent sur la gare et ses abords immédiats. Ils émanent de la SNCF ou d'urbanistes, mais prolongent et amplifient la tendance apparue avec le plan Leveau qui consiste à intégrer la voiture dans la cité. C'est pourquoi la gare, autrefois espace central à mettre en valeur, n'est plus considérée qu'en fonction de la facilité de son accessibilité, certes par voie ferrée, mais de plus en plus par véhicules automobiles.

À la fin des années 1950, les efforts de la SNCF portent sur la modernisation de ses équipements techniques, que concrétise notamment l'arrivée de la traction électrique à Lille en 1958. Puis, entre 1959 et 1961, elle développe une réflexion sur le réaménagement des bâtiments de la gare de voyageurs. Deux variantes très proches sont étudiées ; elles comprennent des éléments identiques : tour-hôtel, centre commercial, parkings et bureaux dont l'objectif est d'affirmer le rôle de la cité en tant que centre d'affaires et de tourisme. Les différences portent simplement sur la localisation des tours envisagées. Contrairement aux projets des périodes antérieures, le parti architectural retenu s'affiche radicalement en rupture avec le tissu urbain environnant. Ainsi, sur les plans illustrant les projets, soit on représente uniquement le bâtiment de la gare modernisé, soit on effectue un montage plaquant l'aménagement de la gare sur le tissu préexistant (Fig. 7).

Simultanément, à la demande de la ville, des urbanistes envisagent la modernisation du quartier de la gare. C'est ainsi que T. Leveau en 1960 et de J. Deryng en 1963 proposent deux projets ayant plusieurs points communs (Fig. 8) :

- la conception *ex nihilo* des aménagements proposés, sans que leur insertion dans le tissu urbain soit réellement envisagée ;
- la primauté accordée à l'automobile, dans la mesure où la gare et le quartier de la gare s'effacent devant le système routier. Pour gérer le stationnement, on préconise la réalisation d'un vaste parking au-dessus des voies ferrées et on avance même le concept de « garage-noyau » destiné à accueillir plusieurs milliers de véhicules.

**Fig. 7 - Projets de réaménagement de la gare de Lille au début des années 1960
en rupture avec le tissu urbain préexistant**



Lille
reconstruction de la gare
perspective

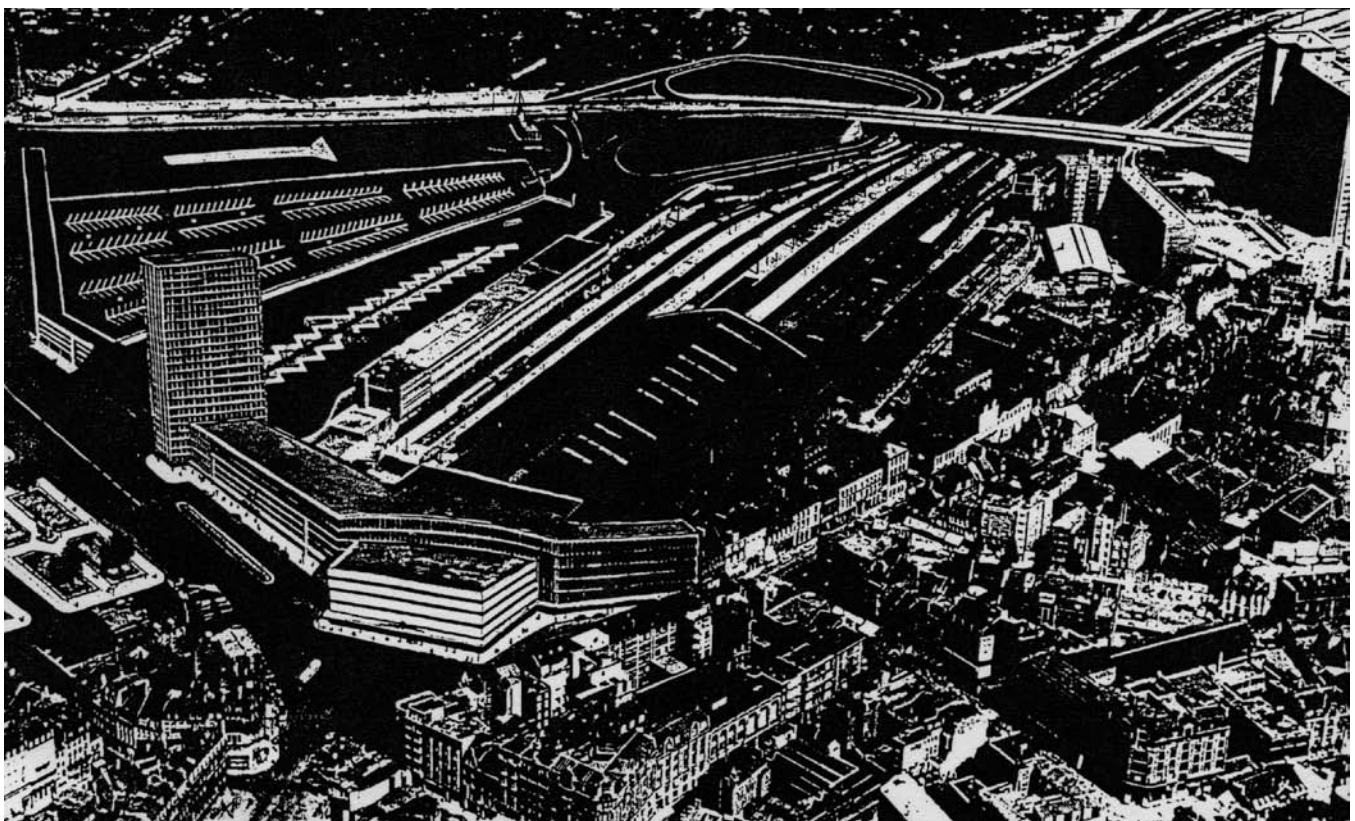
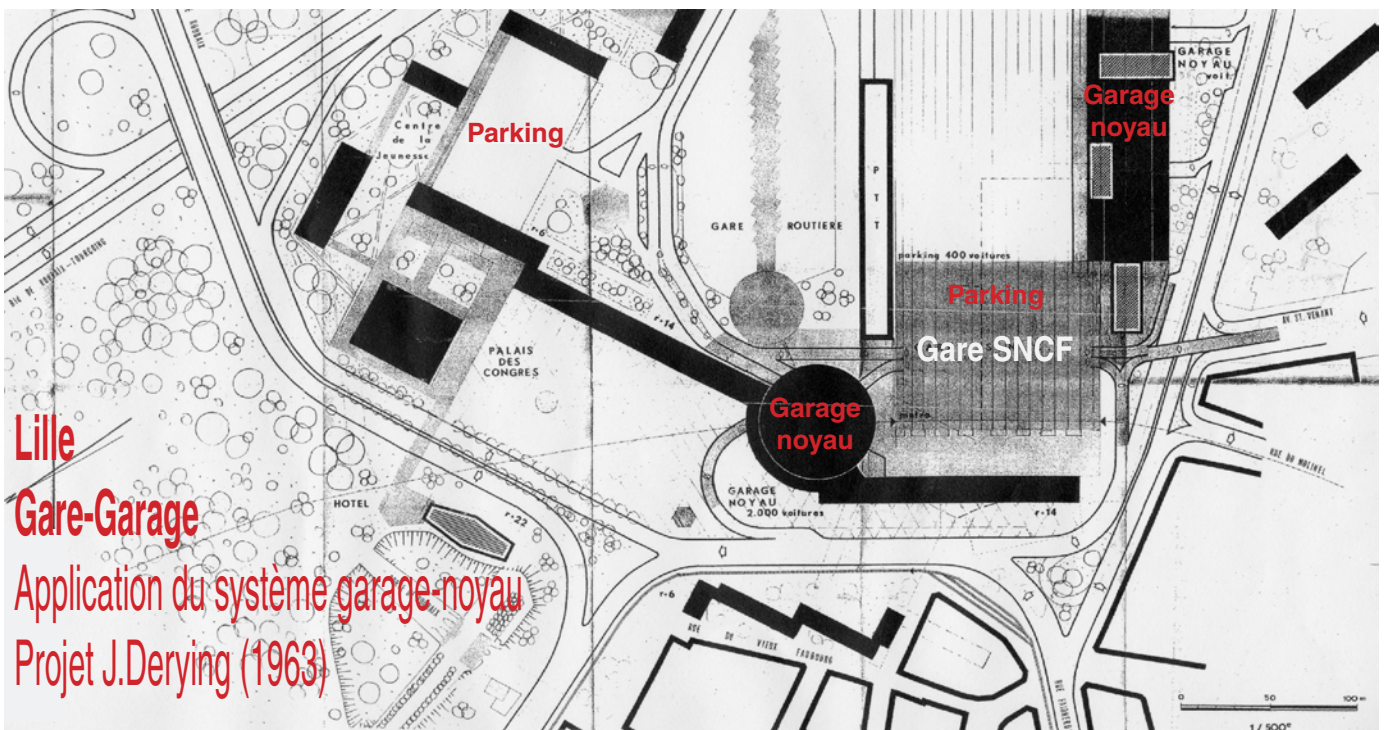
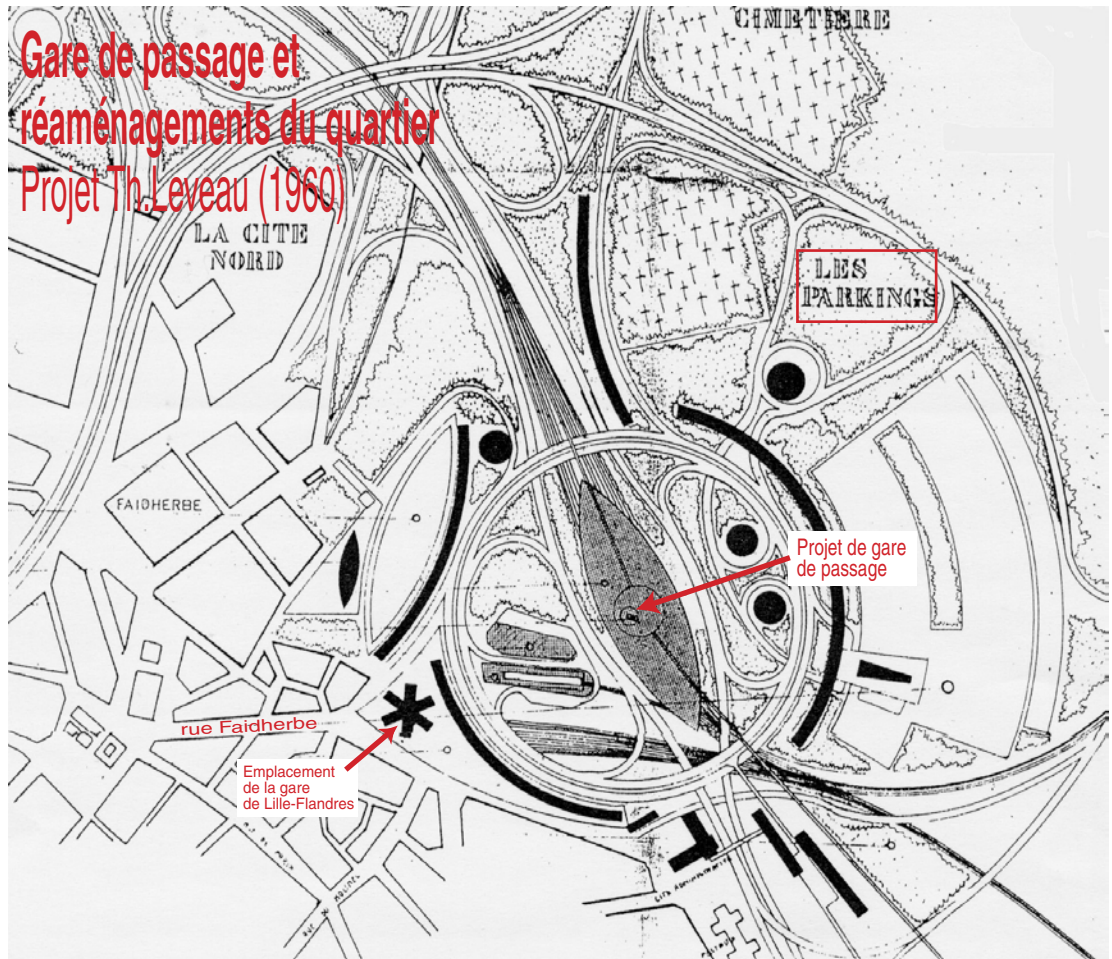


Fig. 8 - Projets de modernisation du secteur de la gare et prégnance du système automobile : les années 1960



Si aucun des grands parkings alors envisagés n'a vu le jour, la question du stationnement devient un problème d'actualité avec l'essor de la circulation automobile et elle sera une question récurrente dans les projets ultérieurs. Le secteur proche de la gare renforce cependant sa nodalité avec la réalisation de la gare routière (1962) que Leveau avait déjà proposée dix ans auparavant (Fig. 6).

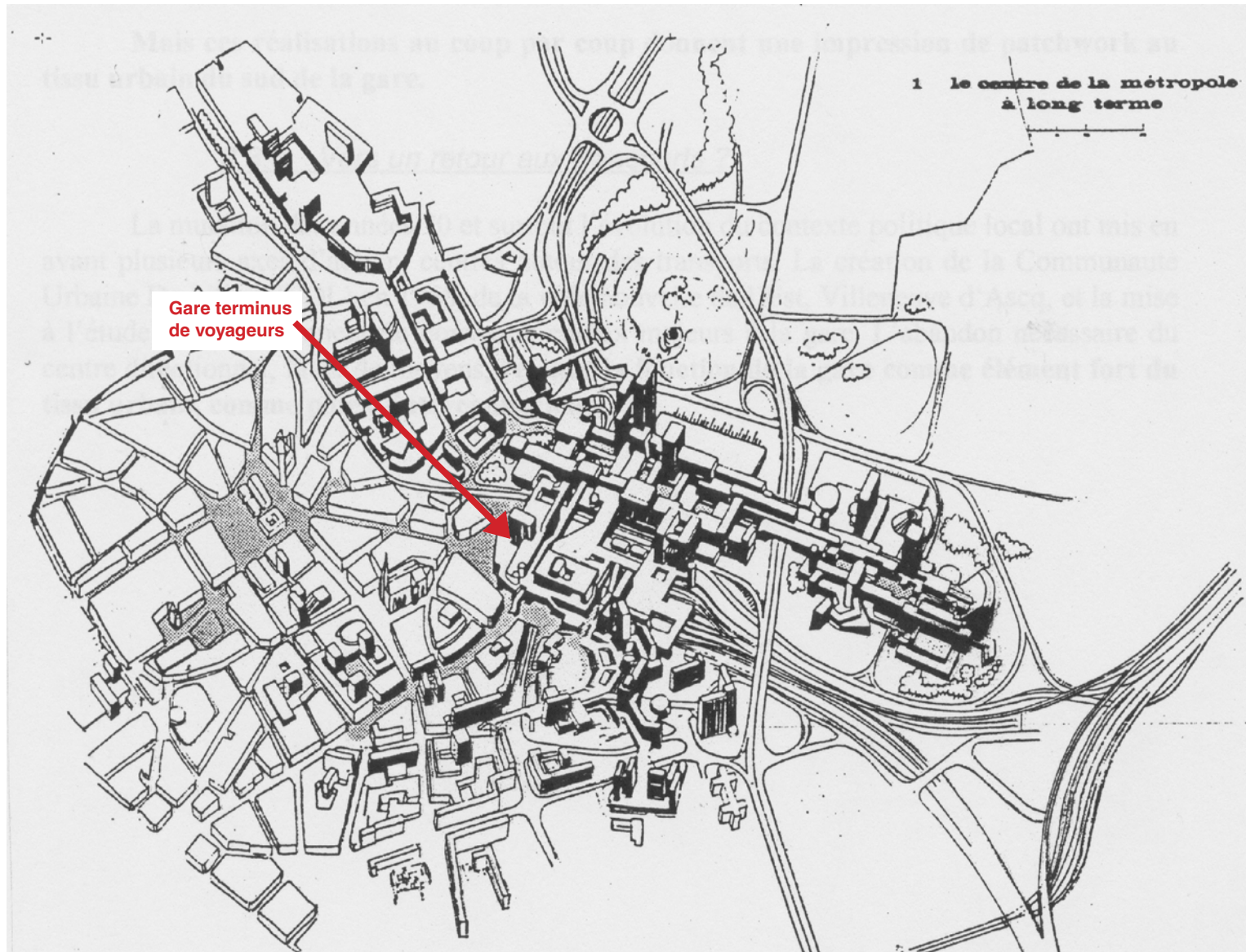
4. Projet de Centre directionnel et émergence de la métropole (fin des années 1960-années 1970).

À partir du milieu des années 1960, les questions d'aménagement urbain apparaissent sous un nouveau jour. On assiste à une double rupture, au niveau des principes et des processus opérationnels, qui introduit une friction des temporalités et des échelles.

D'un côté, on poursuit la rénovation de Saint-Sauveur qui vient juste d'être engagée, même si l'idée en est ancienne. Jusque-là, les plans successifs portant sur le quartier n'avaient débouché, malgré leur conception d'ensemble, que sur des éléments ponctuels : l'hôtel de ville et les équipements bordant le boulevard de ceinture réalisés sur des terrains libres. Désormais, on rase la totalité des îlots vétustes pour rebâtir le quartier à partir d'une nouvelle trame viaire (rues Delory et Kennedy). Très rapidement, des immeubles modernes à usage d'habitations sont réalisés dans la partie Sud-Ouest.

D'un autre côté, on échafaude un projet grandiose de Centre directionnel (1967) qui doit affirmer les ambitions métropolitaines de l'agglomération lilloise. Celui-ci se développe sur un vaste périmètre comprenant le Nord-Est de Saint-Sauveur, mais il s'étale aussi très largement sur les terrains vierges de la zone *non ædificandi*, après avoir enjambé l'ensemble des emprises de la gare de Lille (Fig. 9).

Fig. 9 - LA GARE RECOUVERTE : LE PROJET DE CENTRE DIRECTIONNEL, 1967



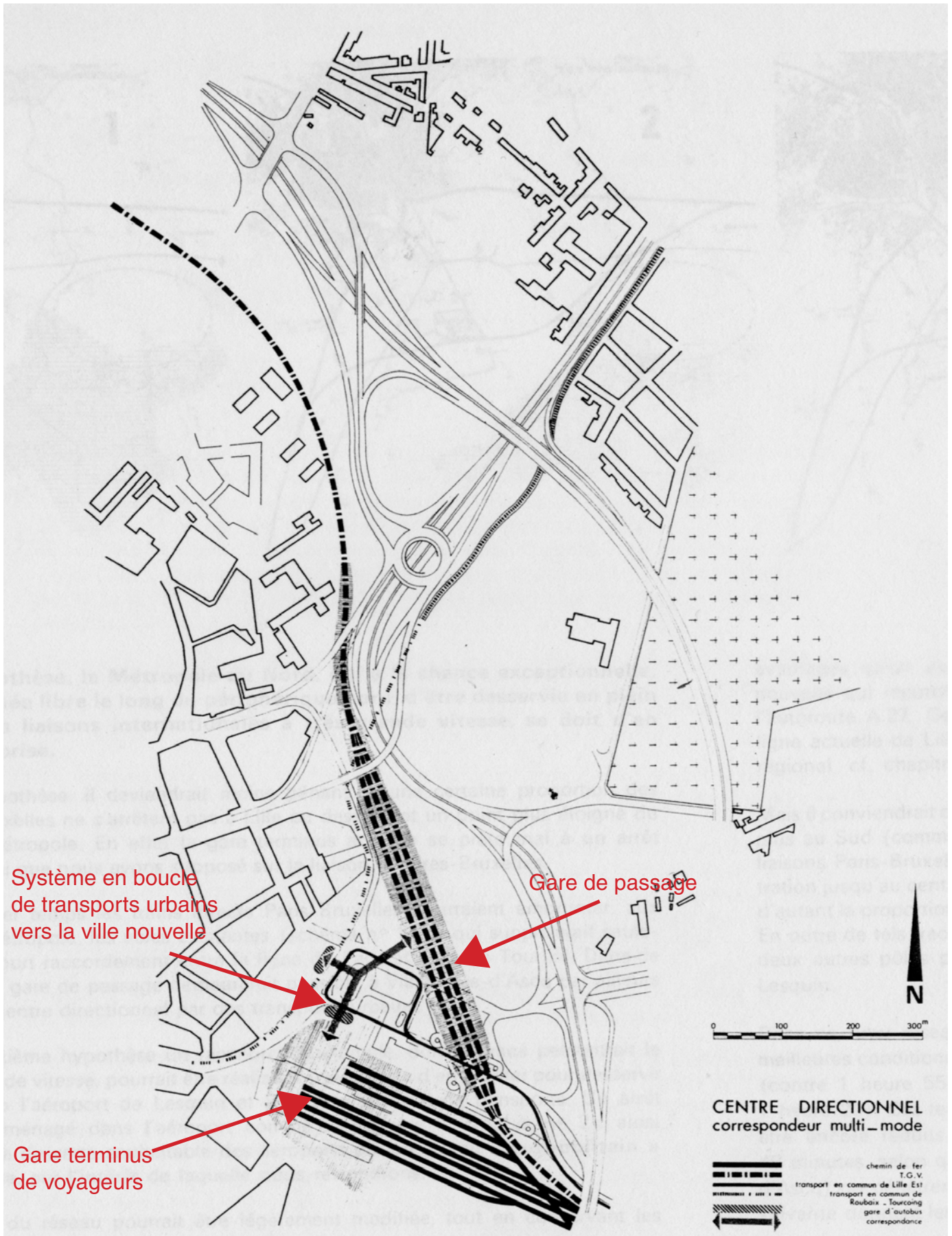
En effet, en 1964 —comme sept autres villes de province— Lille est promue métropole d'équilibre pour contrebalancer le poids de la capitale, notamment en attirant et en développant des activités de tertiaire supérieur. De plus, le contexte institutionnel est modifié avec la création de la Communauté Urbaine de Lille (CUDL en 1968), cependant qu'une réflexion globale sur l'aménagement du Nord-Pas-de-Calais est conduite par l'OREAM-Nord. Dans son « Livre Blanc »¹⁸, cet organisme intègre le projet de centre directionnel, rebaptisé Euro-centre. Symbole de l'euphorie engendrée par les « trente glorieuses » et du béton triomphant, celui-ci est conçu comme un complexe d'édifices regroupant un centre administratif, un centre d'affaires et un nœud de transports.

Si ce projet ressuscite l'idée d'une gare de passage, c'est aussitôt pour l'enterrer ainsi que la gare terminus, sous une dalle supportant une partie des immeubles prévus ; le chemin de fer disparaît donc sous un immense bloc de béton tout en devenant l'un des éléments de ce nœud de transports lillois que l'OREAM évoque sous l'appellation imagée de « *correspondeur multi-modes* ». Il prend d'ailleurs une dimension internationale avec la prochaine arrivée de trains rapides venant du Tunnel sous la Manche dont la réalisation paraît alors imminente (cf. tentative de percement du début des années 70, abandonnée en janvier 1975). Le foisonnement d'initiatives à caractère technologique qui marque cette période transparaît également dans l'idée d'une ligne d'aérotrain entre Dunkerque et Fourmies avec un arrêt à Lille utilisant le « *correspondeur multi-modes* ». Cependant les plans du « Livre Blanc » ne localisent pas cet arrêt, contrairement à celui d'un mode de transport devant relier la gare à la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq et qui deviendra le VAL (Fig. 10).

Dans ce contexte, l'effacement de la gare est poussé à l'extrême et seul l'aspect fonctionnel est pris en considération. On retrouve là les conceptions qui ont inspiré la réalisation de la gare Maine-Montparnasse à Paris ou celles de Central et de Pennsylvania à New-York (cf. « Livre Blanc, OREAM-Nord).

¹⁸ OREAM-Nord, *Aménagement d'une région urbaine, le Nord-Pas-de-Calais*. Lille, 1971, 422 p.

Fig. 10 - OREAM (1971) :Le "correspondeur multi-modes"



Mais, comme la plupart de ses prédécesseurs, le projet de Centre directionnel est abandonné au milieu des années 1970 pour cause de crise économique, mais aussi par suite d'une évolution des mentalités rejetant un urbanisme surdimensionné et surimposé. Il n'a connu, en définitive, qu'un bien modeste début d'exécution avec la construction d'un unique immeuble de bureaux en béton à Saint-Sauveur : « le Forum » (1971). Quant aux terrains de la zone *non ædificandi* qui devaient accueillir des immeubles, ils sont transformés en parkings plus ou moins aménagés et contribuent à maintenir une impression de *no man's land* entre la gare et le boulevard périphérique.

5. Les années 1980 : arrivée du métro et achèvement de la rénovation de Saint-Sauveur.

En 1974, la Communauté Urbaine de Lille décide d'entreprendre la construction d'un métro à petit gabarit, dont la première ligne doit relier Villeneuve-d'Ascq au CHR de Lille, via la gare : c'est la naissance du VAL (Véhicule Automatique Léger). Les travaux du métro donnent l'occasion de remodeler la gare de Lille pour en faire le grand pôle d'interconnexion des transports publics ¹⁹.

En effet, l'époque est marquée par le renouveau du chemin de fer régional dans le cadre de la politique du TCR (Transport Collectif Régional) et par la volonté de la SNCF d'ouvrir au public des espaces jusque-là réservés aux seuls voyageurs. Le terminus du tramway qui se situait à proximité du théâtre est transféré pour rejoindre la gare en souterrain et il est placé juste à côté de la station de métro. Mise en service en 1983, celle-ci est reliée par un couloir à la salle des pas perdus totalement rénovée, ce qui facilite et encourage les correspondances trains/métro/tram.

La recomposition du système de transports s'accompagne d'une extension de la gare avec la construction d'une aile Nord bordant la place des Buisseries. En outre, celle-ci est totalement remaniée et devient le point d'arrêt des autobus desservant la gare tout en bénéficiant d'un nouvel accès après le percement de la rue des Canonniers. Ainsi, la gare est-elle devenue le point nodal

¹⁹ Sur cet aspect, voir la contribution d'A. Barré « Gare(s) et réseaux de transports publics à Lille : du point nodal à l'espace nodal », dans ce rapport.

des transports collectifs à Lille et son ouverture au public en fait un lieu de passage pour les piétons qui veulent transiter directement entre la rue de Tournai et la place des Buisseries en évitant le détour par la place de la gare.

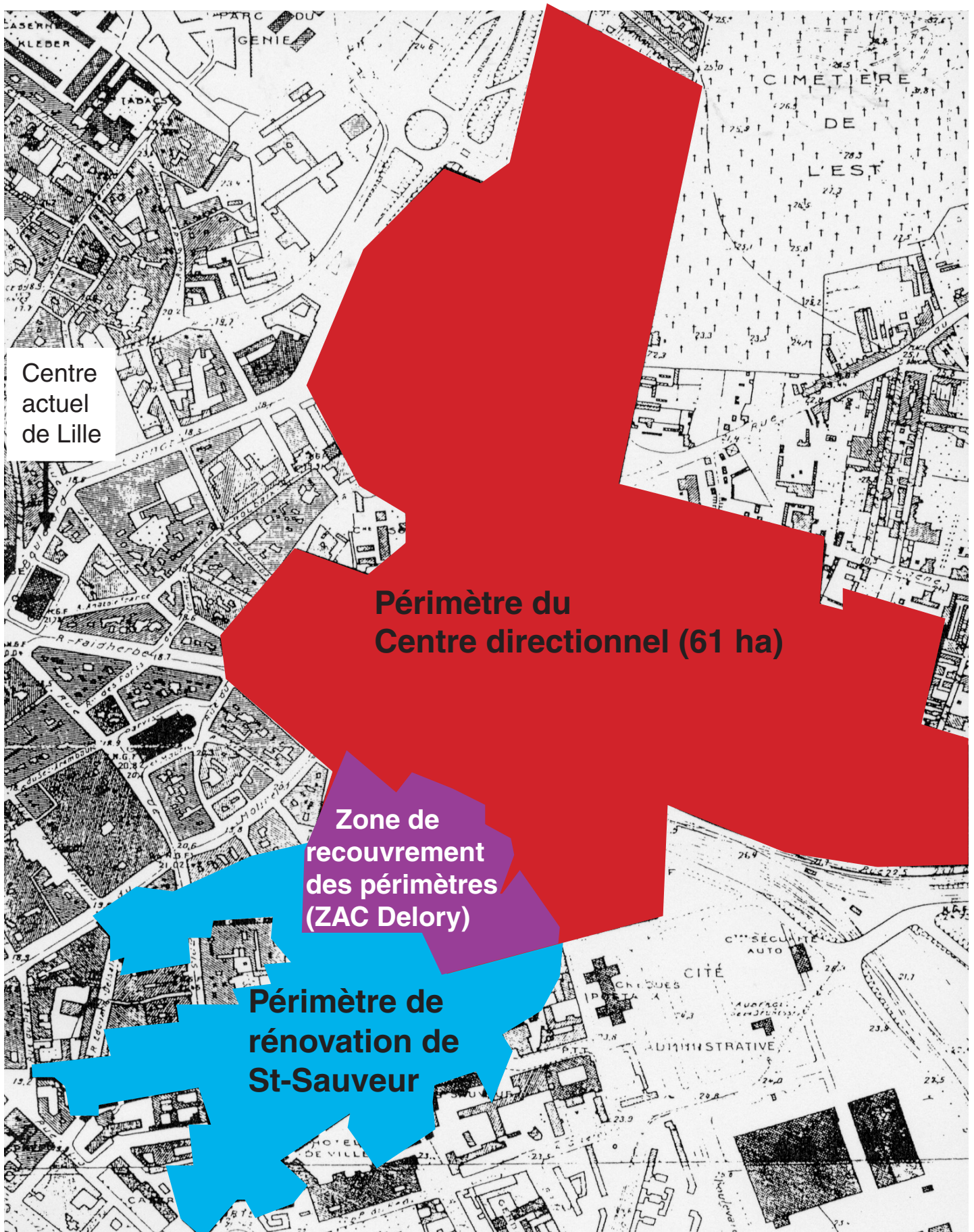
Cette période voit également l'achèvement de la rénovation du quartier Saint-Sauveur au travers de la ZAC Delory, créée en 1979 (Fig. 11). Cette ZAC comprend tout à la fois des activités de bureaux, des immeubles d'habitations et quelques commerces. Dans leur architecture, les constructions se démarquent des précédentes réalisations à la fois par leurs dimensions plus réduites et par l'emploi de la brique —matériau traditionnel du Nord— qui intervient dans le décor. La réalisation d'un beffroi pour l'hôtel de la DDE (1984) traduit la volonté de se référer à un style vernaculaire qui tranche singulièrement avec le parti architectural retenu dans le projet de Centre directionnel.

Enfin, un net renforcement de la fonction administrative s'opère à Saint-Sauveur avec la construction, dans les années 1990, de deux immeubles accueillant respectivement l'Hôtel du Département et certains services de la Région ; ces bâtiments s'individualisent par une architecture faisant appel à de larges baies vitrées.

Souhaitée dès les années 1920 comme une extension du centre-ville, la rénovation de Saint-Sauveur n'a véritablement commencé qu'au début des années 1960 et elle s'est étalée sur plus de 30 ans, évoluant au gré des plans successifs. Aussi, il n'est guère surprenant d'y trouver une grande variété de styles qui se traduit par une impression de patchwork, d'autant que subsistent aux abords de la zone rénovée quelques constructions plus anciennes comme l'église du quartier (de style néo-byzantin), la Porte de Paris, le Pavillon Saint-Sauveur et l'Hospice Gantois.

Sur le thème de l'extension de la centralité, on constate que seule la frange la plus proche de la gare a acquis au travers de la variété de ses fonctions, notamment commerciales, une animation qui la rattache véritablement au centre-ville. Le reste du quartier se caractérise par sa moindre diversité fonctionnelle et oppose des secteurs de bureaux marqués par le phénomène de

**Fig. 11 - Grand projet de Centre directionnel et rénovation urbaine
dans les années 1960-1970**



« city » à des secteurs réservés aux habitations où les tentatives pour attirer des commerces n'ont guère été couronnées de succès.

6. Les années 1990 : logique nouvelle et continuité des enjeux autour du TGV, de la deuxième gare et d'Euralille.

À la fin des années 1980, le projet de gare de passage à Lille ressurgit à travers les décisions de relancer deux grands projets de transports ajournés en 1975 : le lien fixe transmanche (1986) et le TGV Nord (1987). Parmi les solutions étudiées pour le TGV, la plus intéressante pour la ville, tant du point de vue de sa desserte que des potentialités urbaines, est celle qui consiste à utiliser les terrains, toujours réservés, de l'ancienne zone *non ædificandi*. Cette option, vivement défendue localement, l'a emporté sur l'alternative d'une gare périphérique située sur un axe contournant l'agglomération²⁰. Elle permet ainsi à Lille de disposer d'un branchement direct sur les grands réseaux internationaux, même si ce choix se traduit par un surcoût pour la collectivité. L'adoption de cette solution —soutenue également par les instances régionales— entraîne la réalisation d'une gare de passage qui vient s'ajouter à la gare terminus, faute d'avoir pu réunir en un site unique l'ensemble des installations ferroviaires. Une distance de quelque 500 mètres sépare les deux gares dénommées respectivement Lille-Flandres pour l'ancienne et Lille-Europe pour la nouvelle.

Si cette configuration s'inscrit en continuité avec les idées avancées dans les plans du Centre directionnel, elle marque toutefois un retrait par rapport aux conceptions antérieures qui préconisaient la transformation de la gare existante en une gare de passage. Cette situation qui a conduit à spécialiser les sites en fonction de la nature des flux (régionaux et à destination de Paris pour Lille-Flandres, inter-provinciaux et internationaux —uniquement par TGV— à Lille-Europe), n'autorise pas aujourd'hui de transferts d'une gare à l'autre, alors qu'une telle possibilité aurait été susceptible de réguler la saturation croissante de Lille-Flandres.

²⁰ Menerault (Ph.), « Dynamiques et politiques régional autour du tunnel sous la Manche et du TGV-Nord ». *Annales de Géographie*, n°593-594, janvier 1997, pp. 5-33.

Les terrains inoccupés entre les deux gares ont été valorisés par une opération d'urbanisme —Euralille— qui vise à créer un « nouveau quartier », déjà envisagé à l'époque du Centre directionnel. Opération de prestige confiée à l'architecte-urbaniste néerlandais R.Koolhaas ²¹, Euralille consiste à réaliser, à proximité immédiate du centre historique, un ensemble assurant :

- Spatialement, une continuité du bâti entre la ville et ses faubourgs jusque-là séparés, en occultant notamment la coupure du périphérique qui disparaît à ce niveau dans une tranchée, de même que les voies ferrées nouvelles menant à Lille-Europe ;
- Architecturalement, un signe fort par des réalisations grandioses (urbanisme de tours et forte densité). Pour E. Doutriaux, R.Koolhaas a voulu faire d'Euralille « l'embryon et le témoin de la civilisation tentaculaire de la congestion —de la surdensité— dont il assume le potentiel » ²² ;
- Fonctionnellement, une imbrication systématique des activités urbaines : transport, bureaux, loisirs, enseignement, habitat et commerces, s'y côtoient. Toutefois, l'originalité principale de l'opération réside dans l'implantation d'activités dites périphériques au cœur de la ville, avec notamment la présence d'un vaste complexe commercial articulé autour d'un hypermarché.

Par rapport aux projets antérieurs, deux ruptures méritent d'être soulignées. D'un côté, le souci croissant de la qualité environnementale qui s'est traduit par une attention portée à la réduction des nuisances phoniques et par l'adjonction au projet d'un vaste espace vert : le parc Matisse. D'un autre côté, la place des infrastructures liées à l'automobile dont l'insertion dans le paysage urbain est devenue discrète. En particulier, on constate que la voiture, bien que très prégnante, est confinée en sous-sol dans d'immenses parkings qui constituent le socle commun à l'ensemble du programme ; ainsi, on est loin des repères urbains que constituaient les parcs-silos ou parcs-noyaux envisagés dans les années 1960.

²¹ Koolhaas (R), « Euralille : le saut quantique », in *La ville*. Paris, Ed. Centre G. Pompidou, 1994, p. 458.

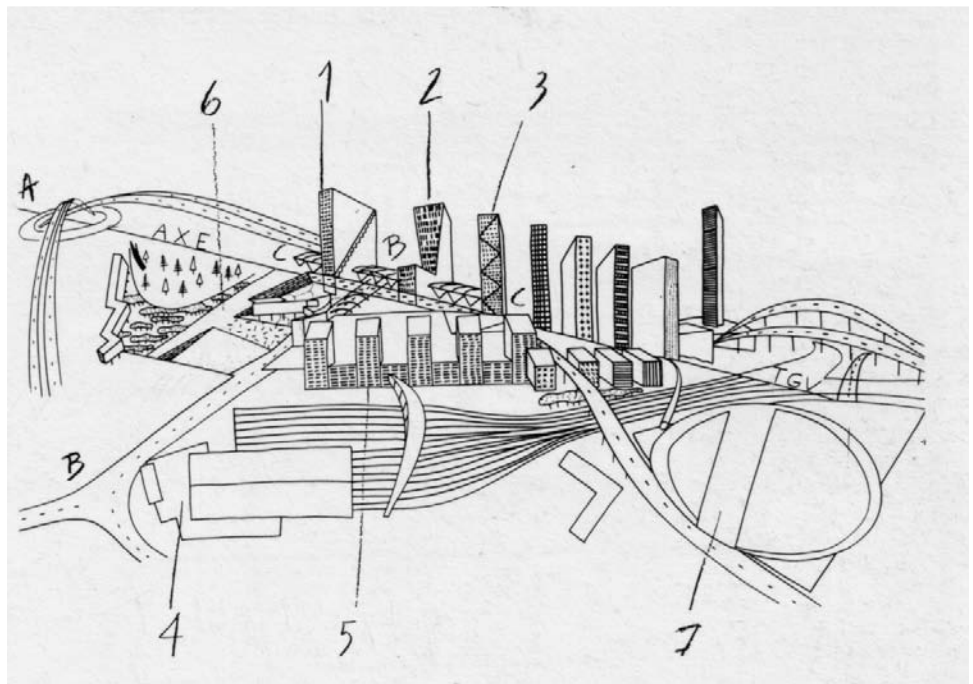
²² E. Doutriaux, « Le futur de la ville », in *Lille-Métropole, un siècle d'architecture et d'urbanisme : 1890-1993*. Paris, Le Moniteur, 1993, 175 p.

Face à ces ruptures, deux éléments de continuité —considérés sur le temps long— rapprochent Euralille des perspectives antérieures d'aménagement. D'une part, comme ses prédécesseurs, le projet Euralille a souffert d'un retournement de conjoncture économique générale, qui a entraîné une contraction du programme initial et la lenteur de sa commercialisation. Ainsi, la Tour-Hôtel de l'architecte K.Shinohara, prévue au-dessus des voies de Lille-Europe, n'a pu être réalisée de même que deux des cinq tours flanquant le centre commercial. Au total, le concept de « *Bigness* » imaginé par R.Koolhaas qui repose, entre autres, sur une forte densité de bâti, ne s'est pas concrétisé, faute d'investisseurs (Fig. 12). Sur les marges d'Euralille, les programmes de logements qui devaient assurer la suture avec les quartiers voisins tout en gommant le hiatus de l'ancienne zone *non ædificandi* ont pris du retard, même si on observe depuis peu une reprise des mises en chantiers. D'autre part, le déplacement en 1999 du périphérique est de Lille au-dessus des emprises ferroviaires a considérablement réduit la circulation automobile sur le boulevard Dubuisson. Cette évolution offre l'opportunité de rendre à cette artère l'urbanité qu'avait imaginée son concepteur (E. Dubuisson), dans les années 1930. Un enjeu supplémentaire se pose avec le réaménagement des terrains qui le bordent à l'est et forment aujourd'hui un *no man's land* depuis le départ de la Foire commerciale transférée à Lille Grand-Palais.

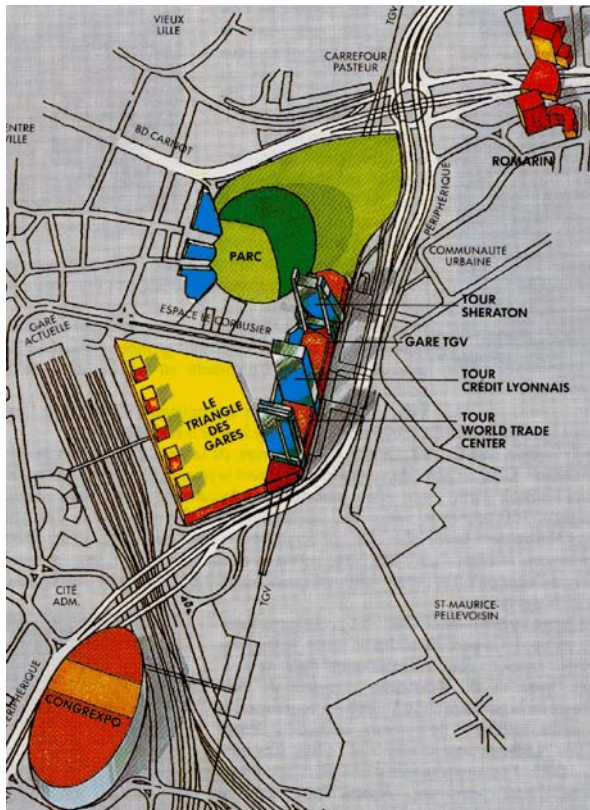
Fig. 12 - QUELLE ECHELLE DE DENSITE POUR EURAILLE ?

La sur-densité imaginée (1990)

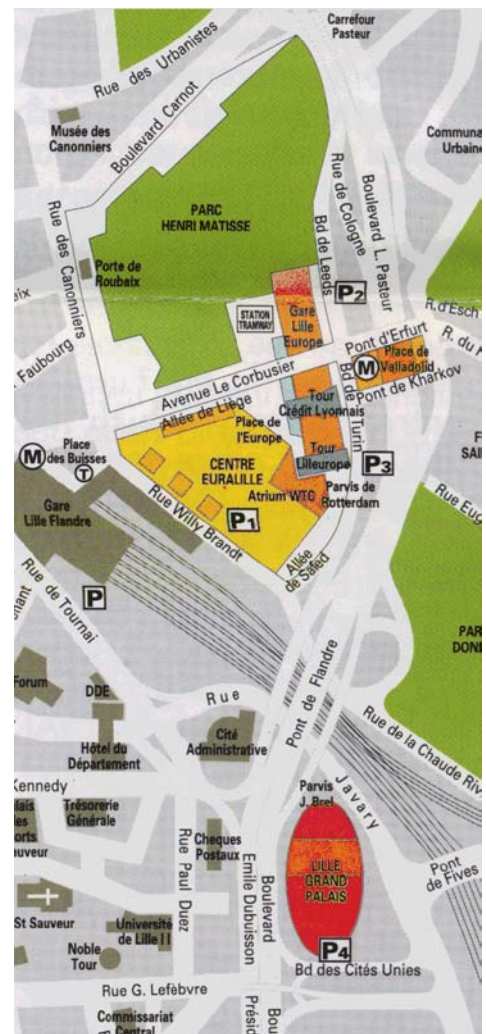
- A - ligne TGV
- BB - axe Le Corbusier
- CC - gare TGV
- 1 - Tour hôtel
- 2 - Tour Crédit Lyonnais
- 3 - World Trade Center
- 4 - Gare terminus actuelle
- 5 - Triangle des gares
- 6 - Parc urbain
- 7 - Grand-Palais



La densité projetée (1993)



La moindre densité réalisée (1995)



Source : d'après documents Euralille.

Conclusion

L'analyse du cas lillois montre que gare et centre urbain restent toujours étroitement associés ce qui contribue à rendre délicates l'identification et la délimitation précise d'un quartier, porteur d'une centralité propre, autour de la gare comme c'est le cas dans de nombreuses agglomérations. En effet, le secteur de la gare ou plutôt des gares se révèle ici à géométrie variable, dans la mesure où il reflète l'évolution des échelles de la ville —accroissement de l'assise spatiale, augmentation du poids démographique et complexification des fonctions—. Globalement, on peut distinguer trois phases dans les relations entre gare(s) et centre :

- Au départ, il s'agissait d'unir la gare terminus au cœur de la ville par le percement de la rue Faidherbe (1870), axe prestigieux d'orientation est-ouest. D'un point de vue morphologique, celui-ci a simplement suscité une atrophie des îlots préexistants, sans les remettre profondément en cause ²³.
- Ensuite, l'objectif était de participer à une extension du centre-ville pour l'adapter à l'agrandissement de la commune de Lille —annexion de communes limitrophes—. C'est dans cette perspective que le Plan Dubuisson (1921) avait prévu un déplacement de la gare vers le sud-est —non réalisé— et une rénovation du quartier Saint-Sauveur, au sud, qui s'effectuera tardivement (1960/1990).
- Enfin, la promotion de Lille au rang de métropole a entraîné l'élaboration du vaste projet de Centre Directionnel, recouvrant les voies et s'étendant largement, à l'est et au nord, sur l'ancienne zone *non aedificandi*. Euralille se situe dans la filiation de ce projet avorté, mais confère une orientation un peu différente à l'urbanisation : avec la gare de Lille-Europe, il fait de la ville un carrefour ferroviaire international, tente de prolonger le centre vers l'est et se propose de l'étirer à nouveau, vers le sud, dans l'axe du Boulevard Dubuisson, en bordure de Saint-Sauveur.

²³ Association XIX-20, *La rue comme opérateur urbain et architectural - essai d'analyse élémentaire d'un quartier : la gare à Lille*. Lille, Rapport pour le Ministère de l'Urbanisme et du Logement, 1979, 109 p.

Un deuxième enseignement de cette étude concerne le rapport entre les temporalités de l'urbanisme et celles de l'économie. On observe un décalage entre l'élaboration des plans qui relève du temps court, et la réalisation qui procède du long terme ; mais on constate aussi que les projets sont souvent conçus dans des phases d'euphorie économique et s'inspirent des conceptions architecturales et urbanistiques du moment, tandis que leur mise en œuvre se trouve perturbée par les périodes de dépression des cycles économiques ou encore prise à contre-pied par des crises politiques majeures (cf. Programme de grands travaux de 1931 et Seconde Guerre Mondiale). Tout cela contribue à des réalisations partielles, par à coups, avec remise en cause des plans originels, et finalement à la constitution d'un paysage urbain hétérogène et fragmenté. Euralille n'a pas échappé à cette règle : pensé à la fin des années 1980 dans un climat de reprise économique, le projet de Rem Koolhaas (« Triangle des gares ») s'est heurté à la dépression du début des années 1990 et il a fallu renoncer à construire plusieurs tours. Leur absence déséquilibre l'harmonie d'un ensemble conçu comme une totalité, tandis que des contraintes techniques interdisent d'envisager des réalisations ultérieures conformes aux prévisions initiales. Pour tenir compte du caractère récurrent de telles contraintes, les prolongements d'Euralille, actuellement à l'étude sur les secteurs jouxtant au sud le Palais des Congrès (ZAC de 13 ha), devraient pouvoir s'appuyer sur des plans modulables et des dispositifs plus flexibles.

Pendant un siècle et demi, la gare de Lille s'est trouvée au cœur de débats relatifs à un urbanisme de rupture, dont la finalité était une extension du centre. Tour à tour, les divers plans proposés, et parfois réalisés, n'ont pas reçu le même accueil. À la fin du XIX^{ème} siècle, l'urbanisation traditionnelle a intégré et digéré la percée hausmannienne qui apparaît comme un vecteur assurant l'étirement du centre et réduit l'idée d'un quartier de gare au regroupement de quelques édifices spécifiques. Au contraire, les plans de la première moitié du XX^{ème} siècle jusqu'aux années 1960 qui tentent, par des principes d'urbanisme volontaire, d'étendre le centre-ville, n'ont pas débouché sur des réalisations significatives (Plan Dubuisson, Plan Levau, Centre Directionnel), hormis quelques opérations ponctuelles (mairie, Cité administrative, etc.). Parallèlement, la lente rénovation de Saint-Sauveur qui vise à prolonger le centre se borne finalement à introduire dans ce secteur des administrations, mais cette mono-fonctionnalité est à l'opposé de la centralité recherchée et elle contrarie même son apparition. Avec Euralille s'affirme, une fois encore, la volonté de créer un quartier d'affaires diversifié conçu comme un

appendice du centre, mais s'en différenciant à travers son architecture, sa morphologie et son échelle. Le processus décisionnel est rapide, fondé sur un système fermé associant « trois acteurs principaux (le maire, l'architecte, le manager) [qui] défendent chacun, pour des raisons qui leur sont propres, un intérêt commun pour un projet de grande dimension en rupture avec la ville traditionnelle »²⁴. On a cherché à compenser l'absence de concertation dans les phases initiales par une communication active qui, destinée à promouvoir le projet, visait en fait à son approbation tacite. Une telle stratégie ne s'accorde pas avec la définition première de la notion de projet urbain qui suppose « la participation active de tous les acteurs urbains, y compris les habitants, non pas seulement pour les informer au terme des études mais dans l'élaboration même du projet d'aménagement »²⁵. L'accent mis sur la dimension internationale du projet et sur son échelle métropolitaine a contrarié l'appropriation de l'opération par les populations voisines, davantage intéressées par les opportunités offertes par les TGV que par la disparition d'un *no man's land*. En outre, le parti urbanistique retenu —tours et centre commercial clos— va dans le même sens, dans la mesure où la séparation des fonctions crée en définitive une centralité juxtaposée et non un prolongement du centre-ville. Fortement normée et « aseptisée », elle tranche avec la centralité mêlée, ouverte et conviviale du cœur de la cité. C'est pourquoi, Euralille reste encore peu fréquenté par des Lillois plus sensibles à l'animation des quartiers traditionnels²⁶.

²⁴ Malverti (X), « La grande échelle de Rem Koolhaas », *Annales de la Recherche Urbaine* n°92, 1999, pp. 16-24.

²⁵ Tomas (F), « Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes », in *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*. Sprimont, Ed. P.Mardaga, 1998, pp.15-34. Sur le thème de la participation citoyenne au réaménagement des quartiers de gare, voir la contribution de C. Morandi dans ce rapport.

²⁶ Sur le thème de la fréquentation d'Euralille, voir la contribution de Ph.Menerault et A.L'Hostis dans ce rapport.

Bibliographie

Association XIX-20, *La rue comme opérateur urbain et architectural - essai d'analyse élémentaire d'un quartier : la gare à Lille*. Lille, Rapport pour le Ministère de l'Urbanisme et du Logement, 1979, 109 p.

Blier (G), *Nouvelle géographie ferroviaire de la France. Le réseau : structure et fonctionnement*. Paris, La Vie du Rail, 1991, 271 p.

Doutriaux (E), « Le futur de la ville », in *Lille-Métropole, un siècle d'architecture et d'urbanisme : 1890-1993*. Paris, Le Moniteur, 1993, 175 p.

Gaudin (J.P), *L'avenir en plan*. Seyssel, Ed. Champ Vallon, 1985, 215 p.

Joseph (I) (dir.), *Villes en gares*. Paris, Ed. de l'Aube, 1999, 312 p.

Koolhaas (R), « Euralille : le saut quantique », in *La ville*. Paris, Ed. Centre G. Pompidou, 1994, p. 458.

Kotow (E), Parent (C), Prominski (A), Riffard (S), *Métamorphoses des quartiers de gare lillois*. Lille, DESS Ville et Projets, Université de Lille 1, 1999, 146 p.

Lille et sa région. *Urbanisme*, n°9-10, 1951, 64 p.

Lussien-Maisonneuve (M-J), « Du débarcadère à la gare : l'exemple de Lille. Mises au point et réflexions », *Revue du Nord*, n°245, avril-juin 1980, pp. 459-473.

Malverti (X), « La grande échelle de Rem Koolhaas », *Annales de la Recherche Urbaine* n°92, 1999, pp. 16-24.

Menerault (Ph.), « Dynamiques et politiques régional autour du tunnel sous la Manche et du TGV-Nord ». *Annales de Géographie*, n°593-594, janvier 1997, pp. 5-33.

OREAM-Nord, *Aménagement d'une région urbaine, le Nord-Pas-de-Calais*. Lille, 1971, 422 p.

Scrive-Loyer (J), *Lille, gare de passage du réseau ferré mondial*. Lille, Ed. L.Danel, 1921, 54 p.

Tomas (F), « Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes », in *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*. Sprimont, Ed. P.Mardaga, 1998, pp. 15-34.

Mobilité et pratiques du secteur des gares et du centre-ville à Lille :

Quelques éléments à partir d'une évaluation de la journée “ *En ville, sans ma voiture* ”

Introduction

Il est courant de présenter Euralille comme un “ morceau de ville ”, qui aspire à fonctionner sur plusieurs échelles géographiques²⁷, associées à une double métrique²⁸ :

- la métrique pédestre qui repose sur des liaisons de proximité avec –et entre– le centre et ses faubourgs. Ce niveau est favorisé par l'établissement d'une continuité bâtie qui comble le vide de l'ancienne zone *non aedificandi*.
- la métrique des réseaux qui permet la connexion simultanée d'Euralille à des échelles géographiques multiples : de la Communauté Urbaine aux métropoles internationales.

On peut alors chercher à interroger cette dualité, à partir des pratiques de mobilité : comment, dans les usages, s'organisent ou s'équilibrent ces deux dimensions ? Euralille fonctionne-t-il vraiment sur le double registre de la proximité, et de la connexité ?

Replacé dans le débat sur les rapports entre centre et centralité, ce questionnement renvoie à deux hypothèses :

- d'une part, celle de *l'extension* du centre, où l'opération d'aménagement est intégrée au centre-ville, dans l'esprit du plan Dubuisson de 1921²⁹ ;
- d'autre part, celle de la *dualité* des centres, dans laquelle le nouveau quartier des gares est simplement accolé au centre-ville, à l'image du projet de Centre directionnel de la fin des années soixante.

²⁷ À titre d'exemple, on peut se reporter au paragraphe “ de la gare à la ville ” dans le récent ouvrage de Bourdin (A), *La question locale*. Paris, PUF, coll. La politique éclatée, 254 p.

²⁸ Sur les notions d'échelle et de métrique, voir : Lévy (J), *l'espace légitime*. Paris, PNFSP, 1994, 442 p.

²⁹ Cf. contribution de E. Kotow, S. Riffard, A. Barré, Ph. Menerault dans ce rapport.

Pour apporter des éléments de réponse à ces interrogations, nous avons exploité, par des traitements spécifiques, une base de données issue d'une évaluation de la journée " En ville sans ma voiture ", à Lille, en 1999 ³⁰.

I. Présentation de l'enquête

L'enquête qui a servi à constituer notre base de données contient des informations sur les comportements de mobilité de près de 900 personnes, interrogées pendant toute la journée du 22 septembre, sur dix sites lillois. L'échantillon a été calibré en tenant compte de quatre variables : le lieu de résidence, la répartition par sexe, la structure par âge et le statut des interviewés.

Les déplacements habituels, quel qu'en soit le motif, représentaient 70% des déplacements analysés. Pour ceux-ci, la part modale de la voiture avait sensiblement diminué, passant de 45 à 27%, les principaux modes bénéficiaires étant les transports publics (de 14 à 25%) et la marche à pied (de 39 à 45%). Pour les deux roues, même si leur usage a augmenté nettement ce jour-là, leur faible part dans les déplacements habituels contribue à leur conférer une place marginale ³¹.

Il est significatif de noter que le vaste périmètre fixé pour l'opération ³² –qui propose en lui-même une définition possible du centre-ville– exclut le secteur d'Euralille. Au regard de ce périmètre, six lieux d'enquêtes sont situés à l'intérieur, et quatre sur ses marges extérieures, dont un sur le parvis d'Euralille et un autre face à l'entrée principale de la gare de Lille-Flandres, à l'entrée de l'axe haussmannien reliant la gare à la place du théâtre.

Quatre résultats spatialisés présentent un intérêt particulier pour une problématique orientée, d'une part, vers les usages du couple associant le centre-ville aux gares, et d'autre part, vers le fonctionnement d'Euralille –la distribution géographique des lieux de résidence, des

³⁰ Ph. Menerault, S. Frère, A. L'Hostis, *Evaluation de l'opération " En ville sans ma voiture " à Lille (22/09/99)*, INRETS/APPA, Rapport pour la Ville de Lille, 1999, 37 p.

³¹ Il n'en va pas de même pour les déplacements non habituels où la part des deux roues est importante ce jour-là.

modes et des motifs de déplacement, et celle de l'appréciation de la qualité de vie en ville le jour de l'opération " En ville sans ma voiture "–.

II. Centralité et lieu de résidence

Le cadre de l'enquête permettait de localiser quatre aires de résidence des interviewés. Lille *intra muros* était distingué de Lille *extra muros* ; la communauté urbaine hors Lille constituait une troisième catégorie, et les résidents hors communauté urbaine formaient un dernier groupe (Fig. 1).

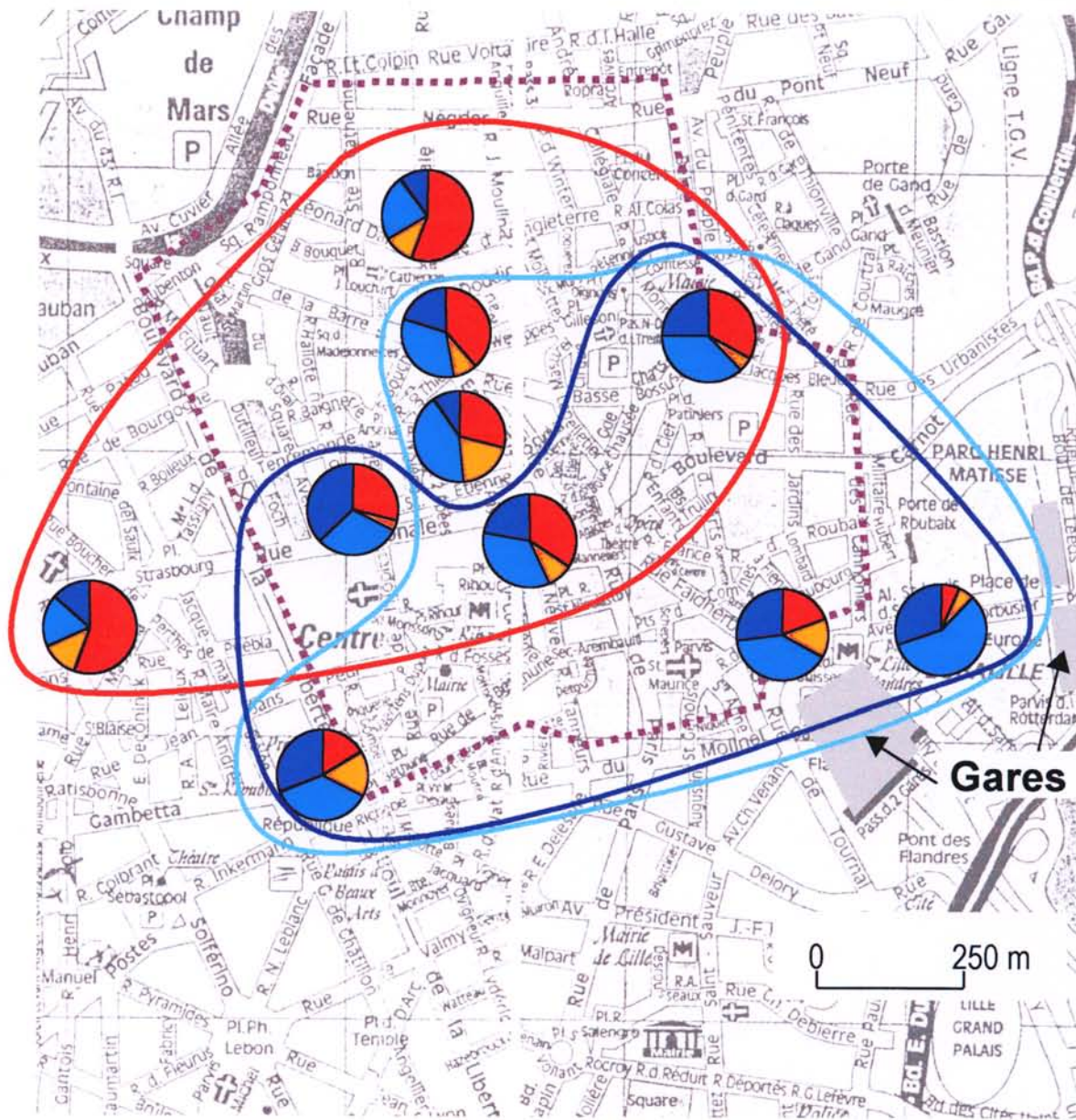
La représentation cartographiée de cette variable exprime d'abord la singularité d'Euralille. Ce lieu se différencie des autres sites par l'importance des populations interviewées originaires de la communauté urbaine hors Lille ; cet élément constitue un indicateur de l'échelle de fonctionnement métropolitain d'Euralille. Parallèlement, les résidents lillois *intra et extra muros* sont très faiblement représentés, ce qui tend à montrer que la logique de continuité des cheminements, souhaitée par les aménageurs, fonctionne mal.

Parmi les lieux d'enquêtes postés à l'extérieur du périmètre réservé, Euralille apparaît, du point de vue de la variable résidence, comme l'antithèse de la place des Halles Centrales. Malgré la présence d'un parking et la faible distance au centre traditionnel, qui sont également des attributs d'Euralille, ce site fonctionne comme un centre de proximité pour les Lillois.

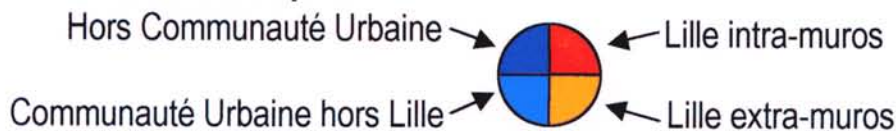
Enfin, près de la gare de Lille-Flandres, si on enregistre une forte présence des non-Lillois –habitant le reste de la communauté urbaine ou au-delà–, elle est toutefois nettement moins marquée qu'au sortir d'Euralille, ce qui tend bien à associer la gare terminus au secteur du centre traditionnel.

³² Avec 105 hectares, le " périmètre réservé " lillois compte parmi les plus grands, si on le compare à celui des autres villes françaises ayant participé à l'opération " En ville sans ma voiture ".

Fig. 1 - Centralité et lieu de résidence des enquêtés



Lieu de résidence des enquêtés



Aires de diffusion privilégiées



III. Centralité et modes de déplacement

Trois modes de déplacements ont été analysés : la marche à pied, les transports en commun et l'automobile (Fig. 2).

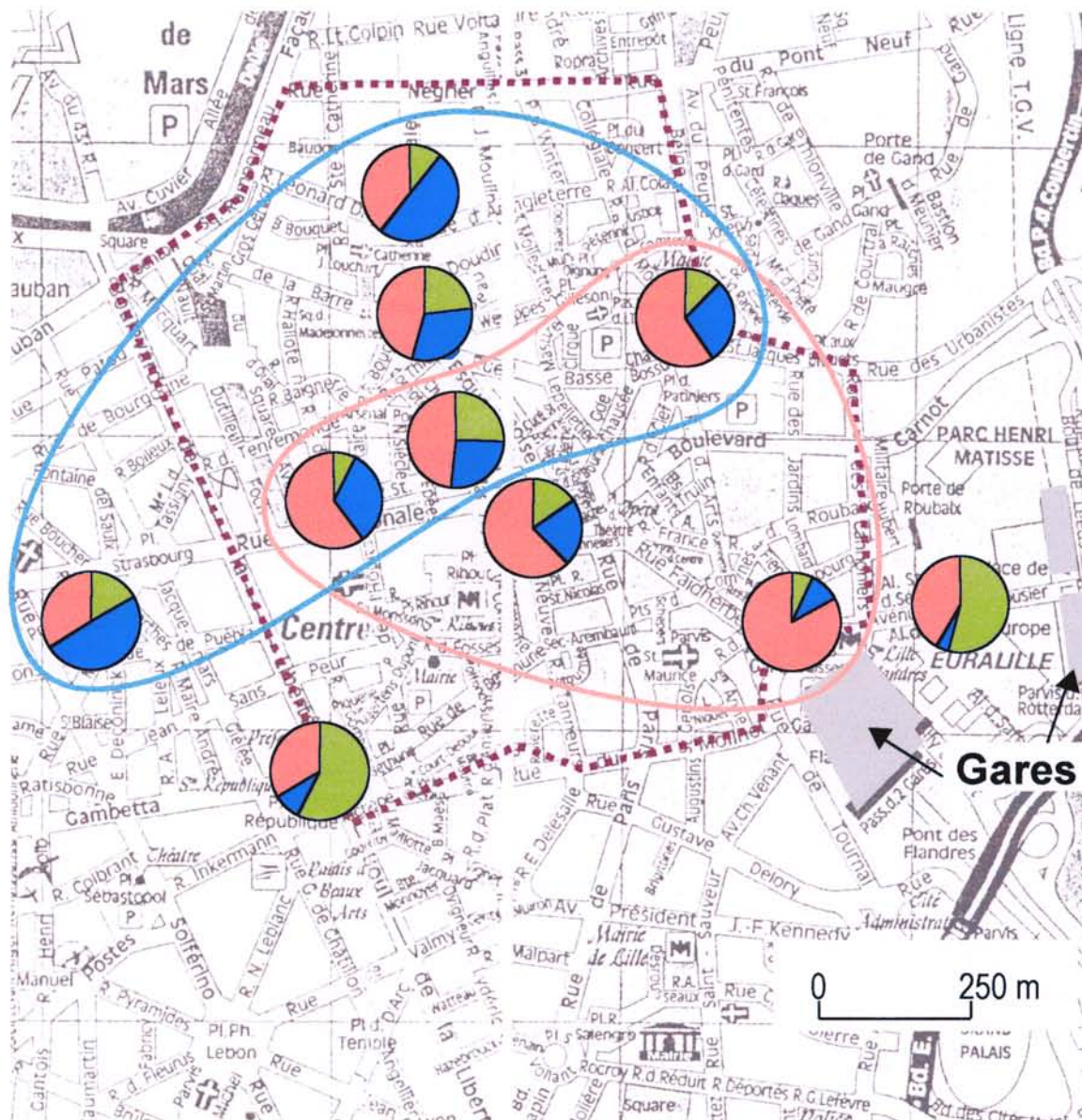
Là aussi, l'entrée d'Euralille apparaît nettement typée, avec un rôle prépondérant de l'automobile. Ce résultat est particulièrement significatif sur cet espace où s'affichent les connexions en transports collectifs et où la place de la voiture se fait discrète, du moins dans le paysage urbain. La très faible représentation de la marche à pied exclusive constitue un deuxième trait saillant de ce poste d'enquête qui conforte le résultat obtenu avec la variable lieu de résidence à propos du dysfonctionnement des continuités urbaines. En outre, l'important recours aux transports en commun illustre l'appartenance d'Euralille à “ *l'espace nodal* ”³³.

Parmi les sites extérieurs au périmètre, la conjonction de ces données fait d'Euralille, sur le thème des modes de déplacements utilisés, le pendant du parking de la République, autre porte d'entrée majeure sur le centre-ville (ce dernier accueillant cependant davantage de résidents lillois). Euralille apparaît aussi en opposition avec le secteur des Halles, véritable centre de proximité où, de manière paradoxale, la part des piétons est la plus importante des dix sites considérés, alors qu'il est situé en dehors du périmètre sans voiture.

Par ailleurs, la fonction nodale de la gare de Lille-Flandres, lieu privilégié d'interconnexion des transports collectifs, est nettement affirmée par la prédominance des usagers de ce mode de déplacement parmi les personnes interrogées à proximité de cette gare. Au-delà, la part modale des transports publics décroît avec la distance, tout en dessinant un espace central étroitement articulé à la gare.

³³ Cf. contribution d'A. Barré à ce rapport.

Fig. 2 - Centralité et modes de déplacement



Modes de transport



Aires de diffusion privilégiées



IV. Centralité et motifs des déplacements

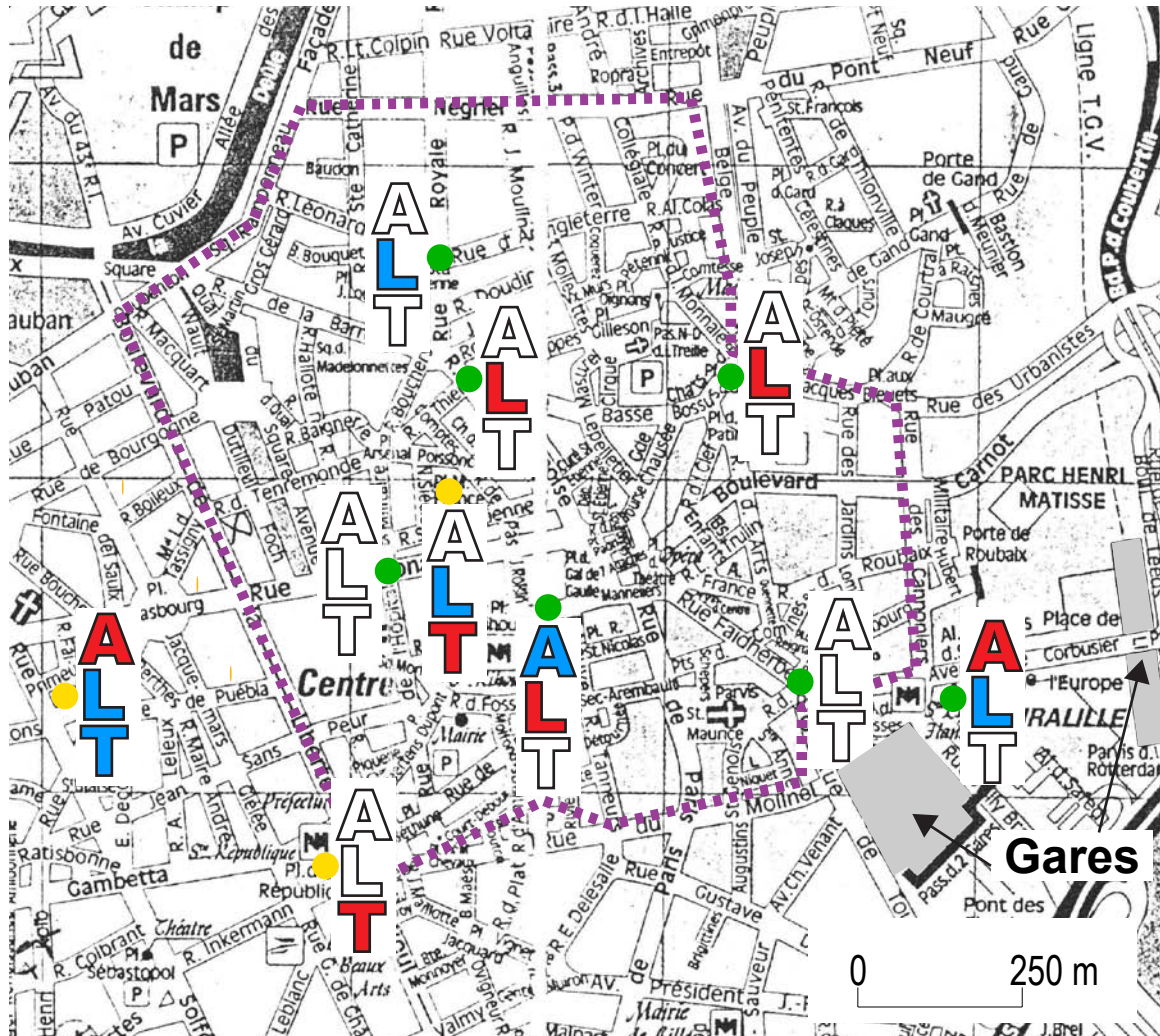
Parmi l'ensemble des motifs de déplacements, seuls les trois principaux ont été retenus : le travail, les achats et les loisirs. Pour chacun des lieux d'enquêtes, nous avons exprimé la sur-représentation, la sous-représentation ou la conformité à la moyenne des motifs (Fig. 3).

Le profil d'Euralille se démarque encore une fois des autres sites : ceux qui le pratiquent, s'y rendent principalement pour le motif achat. Cette donnée ne nous renseigne cependant pas sur les lieux où sont effectués ces achats qui peuvent être réalisés dans le centre commercial, mais aussi au centre-ville ; Euralille n'étant alors qu'un parking commode pour y accéder. Parallèlement, on note sur ce lieu d'enquête un déficit du motif loisir/promenade qui apparaît, au contraire, prédominant dans les secteurs du Vieux-Lille et de la Grand Place.

Les Halles Centrales, qui abritent un supermarché, constituent le seul autre site où le motif achat est sur-représenté, mais il s'agit d'un autre type de consommation qui confirme son rôle de pôle de proximité. A la différence du site des Halles Centrales, le motif travail n'est pas sous-représenté à Euralille, attestant d'une attractivité qui n'est pas exclusivement commerciale.

Au débouché de la gare de Lille-Flandres, aucun motif de déplacement particulier ne se détache, attestant d'un profil équilibré, ce qui diffère des autres portes d'entrée au centre-ville qui affichent une spécialisation : les achats pour Euralille ; le travail pour le parking de la République.

Fig. 3 - Centralité et motifs de déplacements



Motif

A Achat
L Loisir
T Travail

Intensité

■ Sur-représentation
□ Conforme à la moyenne
■ Sous-représentation

Lieu d'enquête

● Parking (3)
● Rue (7)

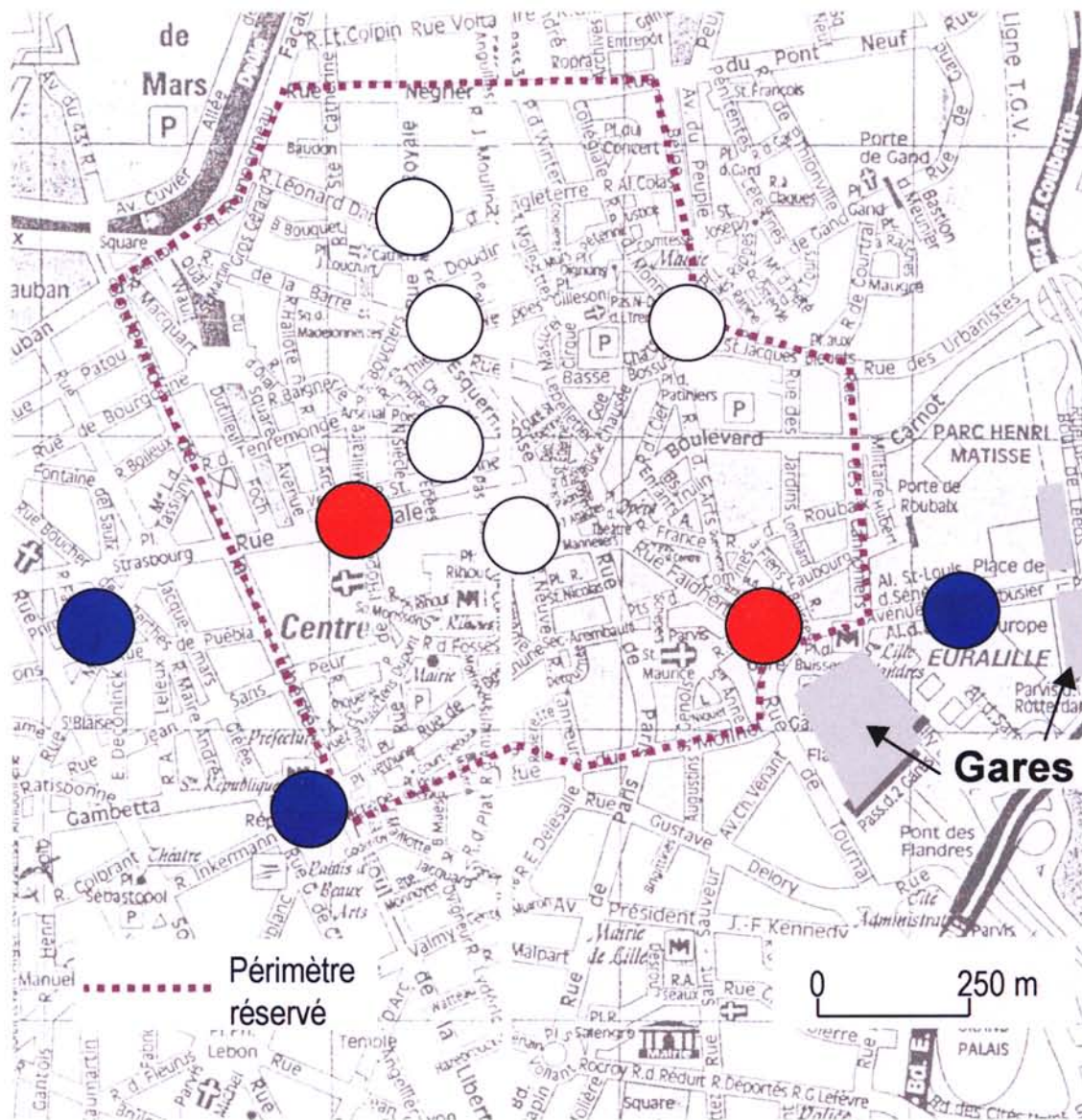
..... Périmètre réservé

V. Appréciation de la qualité de vie en ville

L'opinion des enquêtés sur l'opportunité de cette journée a été très largement favorable : 3/4 d'entre eux ont émis un avis positif. Cependant, la distribution spatiale des appréciations concernant l'amélioration de la qualité de vie en ville procurée par l'opération " En ville sans ma voiture ", n'est pas homogène (Fig. 4).

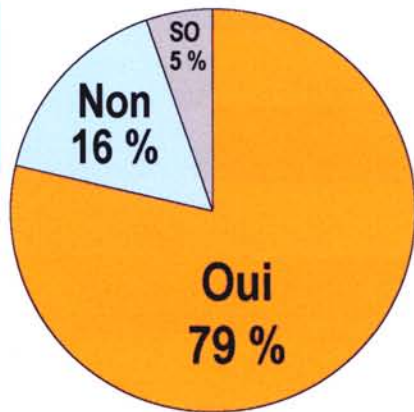
La sous-représentation des jugements positifs par rapport à la moyenne touche les trois sites localisés sur les franges externes du périmètre qui recueillent les désavantages de l'opération en termes de circulation automobile : Euralille, la place de la République et les Halles centrales. La conformité à l'opinion générale est constatée dans tous les secteurs du Vieux-Lille, tandis que la sur-représentation des avis positifs est précisément située sur les grands axes habituellement les plus circulés du centre : la rue Nationale et la rue Faidherbe (site d'enquête proche de la gare de Lille-Flandres) où la réduction des nuisances dues à l'automobile –en particulier sonores– a été nettement appréciée.

Fig. 4 - Périmètre réservé et appréciation sur l'amélioration de la qualité de vie en ville



L'opération améliore-t-elle la qualité de vie en ville ?

Analyse sur l'ensemble des interviewés (8647)



Distribution spatiale de l'opinion positive des enquêtés

- Sur-représentation
- Proche de la moyenne
- Sous-représentation

Conclusion

L'analyse des pratiques de mobilité montre la complexité du fonctionnement d'Euralille :

- D'une part, la forte corrélation entre la faiblesse des relations de proximité et l'usage massif des modes motorisés —voiture et transports collectifs— fait d'Euralille un lieu singulier par rapport au centre-ville.
- D'autre part, le centre commercial, dont le rayonnement est à l'échelle de l'agglomération, associé à la pratique dominante de la voiture particulière, apparente le secteur d'Euralille au type des “ *centralités périphériques* ”³⁴, sans pour autant que son fonctionnement puisse être assimilé à de tels espaces en raison de l'importance des accès en transport en commun.

Plutôt que celle d'une extension du centre-ville, l'hypothèse qui se confirme est donc bien celle d'une dualité des centres ; Euralille exploite la propriété de nodalité, mais n'arrive pas à fusionner les centralités.

³⁴ Caractéristique d'ailleurs revendiquée par son concepteur “ *un gigantesque projet futuriste est donc lancé à deux pas du centre historique, condition hybride et inhabituelle qui permet d'implanter des activités dites périphériques au cœur de la ville* ” (Koolhaas (R), Euralille : le saut quantique, in *la ville*. Paris, ed. Centre G. Pompidou, 1994, 458 p.). Sur la notion de centralité périphérique, voir notamment : Dupuy (G), *Les territoires de l'automobile*. Paris, Anthropos, coll. Villes, 1995, 216 p.

Bibliographie

Bourdin (A), *La question locale*. Paris, PUF, coll. La politique éclatée, 254 p.

Lévy (J), *l'espace légitime*. Paris, PNFSP, 1994, 442 p.

Menerault (Ph), Frère (S), L'Hostis (A), *Evaluation de l'opération " En ville sans ma voiture " à Lille (22/09/99)*, INRETS/APPA, Rapport pour la Ville de Lille, 1999, 37 p.

Koolhaas (R), Euralille : le saut quantique, in *la ville*. Paris, ed. Centre G. Pompidou, 1994, 458 p.

Dupuy (G), *Les territoires de l'automobile*. Paris, Anthropos, coll. Villes, 1995, 216 p.

DYNAMIQUE D'UN QUARTIER DE GARE AU-DELÀ DES VOIES : LE QUARTIER SUD-GARE À RENNES

Une « *citée-jardin au centre de la ville* », « *une bourgade de 20.049 habitants* » sont des expressions récemment employées par différents services de la ville de la Rennes pour désigner ce quartier sud-gare longtemps si méprisé, mais devenu un des quartiers les plus recherchés avec ses rues tranquilles et ses maisons avec jardin à deux pas de la gare et du centre. À Rennes, effectivement, la gare est au centre. Ou plutôt le développement de la ville l'a progressivement placée en position centrale. Au centre géométrique d'un espace bâti de 200.000 habitants et d'une aire urbaine de plus de 350.000 habitants. Mais aussi, assez près du centre actif de la ville dont les prolongements sud, réalisés dans les dernières phases d'une vaste opération de rénovation urbaine, terminée à la fin des années 1980, viennent buter contre la voie ferrée, à 500 m, à l'Ouest de la Gare (Quartier du Colombier).

Car le problème majeur est là, dans la coupure de la ville en deux par le faisceau de voies de cette gare de passage autrefois tangente à la ville. Alors qu'au Nord de la gare le tissu urbain s'est nettement densifié et embelli, le quartier sud a connu une interminable période d'indifférence. Il n'est revenu au premier plan des préoccupations des élus, des urbanistes et aménageurs qu'à l'occasion des projets de la nouvelle gare liés à l'arrivée du TGV Atlantique. En fait la gare elle-même avait des airs de gare de sous-préfecture et le contraste devenait criant entre l'aspect du quartier et la modernisation et l'embellissement d'autres secteurs de la ville. Mais outre cette question de la modernisation et de l'image, l'idée était de mettre un terme à la coupure intra-urbaine induite par l'emprise des voies.

C'est au volet résidentiel et morphologique de cette question que nous avons consacré une recherche il y a plus de 10 ans partant du constat que « *ces quartiers peu denses, offrant le privilège de la maison avec jardin presque au cœur de la ville (pourraient constituer) un gisement, une cible pour les promoteurs ou pour les particuliers dans le cadre de stratégies résidentielles de retour au centre* ». Avec le recul offert par 10 ans d'activité résidentielle et de politiques urbaines actives, et sans revenir sur les aspects méthodologiques, il est tentant de faire un bilan de l'évolution et des projets d'aménagement.

I. D'un espace de rejet à un quartier attractif.

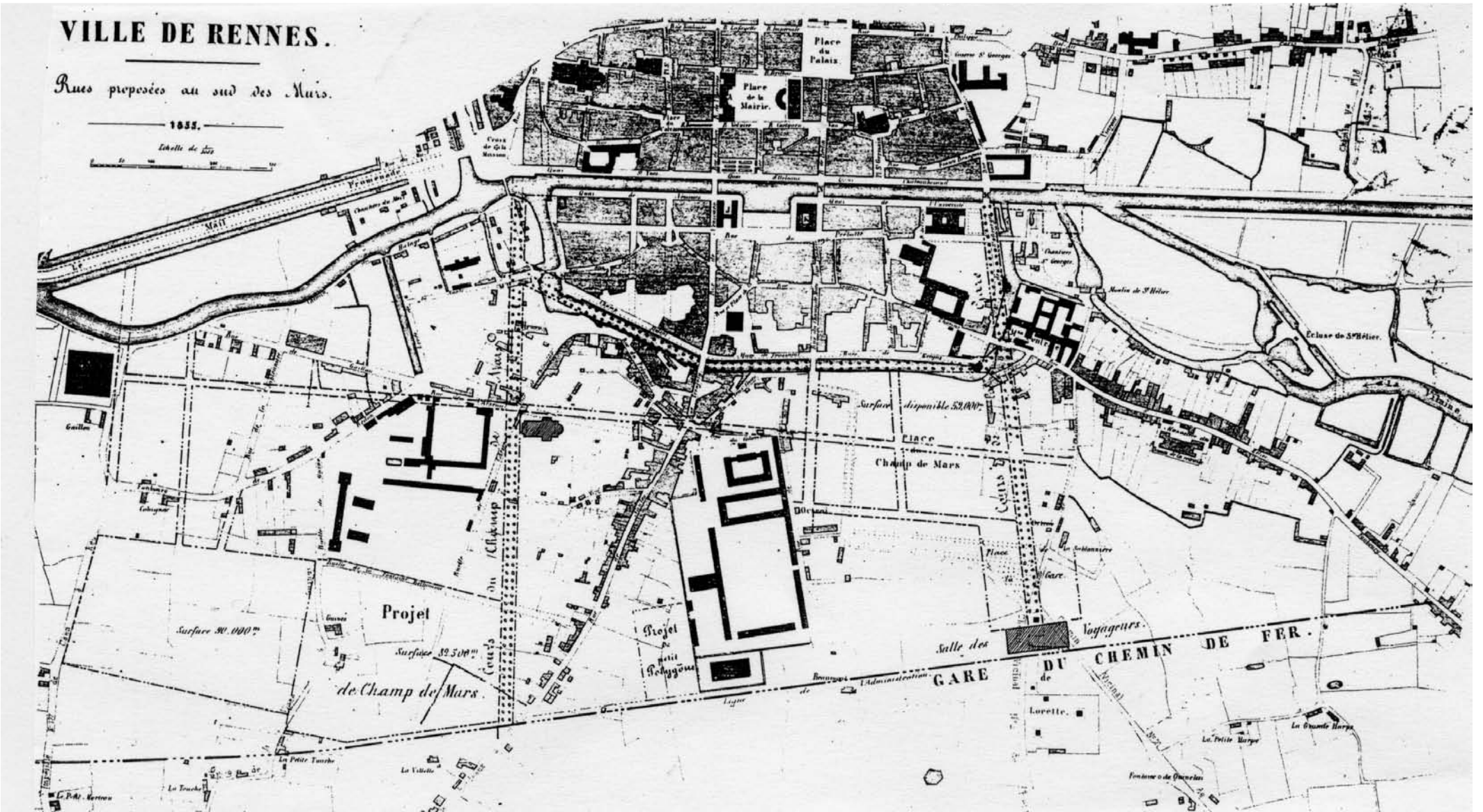
1.1. Dans la « ville du piéton » : un quartier périphérique au bâti hétérogène et à l'image médiocre.

L'arrivée du chemin de fer à Rennes en 1857 a déclenché une accélération progressive de la croissance de la ville et une extension privilégiée vers le Sud (Fig. 1). Si la gare est installée au Sud, à 1,2 km de l'hôtel de ville, c'est parce que cette localisation, défendue par les ingénieurs, présentait des avantages techniques et topographiques et permettait de tenir compte d'un prolongement éventuel de la ligne vers Brest. Les autres sites plus centraux (notamment celui de Mail-Donges sur la partie Est des quais de la Vilaine), soutenus par le Conseil Municipal, les commerçants et les habitants des quartiers Nord supposaient l'option d'une gare terminus³⁵. Cette situation excentrée fait que la gare est alors considérée comme un "monument", un point d'aboutissement que la ville ne devrait rejoindre que tardivement. Elle a cependant fourni l'occasion d'entreprendre des aménagements urbains décisifs : création du boulevard de la Liberté par comblement des fossés sud, aménagement de deux avenues perpendiculaires à la voie ferrée (l'avenue de la gare et l'avenue de La Tour d'Auvergne) qui devaient structurer un nouveau quartier organisé sur l'emplacement du Champ de Mars. Le conseil municipal s'y étant opposé, celui-ci ne verra pas le jour, mais l'urbanisation atteint progressivement la gare.

De l'autre côté des voies ferrées, l'évolution est restée beaucoup plus lente. Le bourgeolement n'a débordé cette barrière qu'à partir de 1885. Celle-ci a entraîné un rabattage des chemins ruraux sur trois axes privilégiés correspondant aux points de passage : les faubourgs de la route de Nantes, de la rue de l'Alma et de la rue St-Hélier. Entre ces faubourgs linéaires le long desquels s'égrenent les nouvelles constructions, les espaces agricoles vont persister longtemps. Il faudra attendre les années 1920 pour que la jonction se fasse par le remplissage de l'espace intermédiaire.

³⁵ Veillard (J-Y), Rennes au XIX^e siècle, architectes, urbanisme et architecture, Ed. du Thabor, 1978.

Fig. 1 - Projet d'extension du sud de la ville (1855)

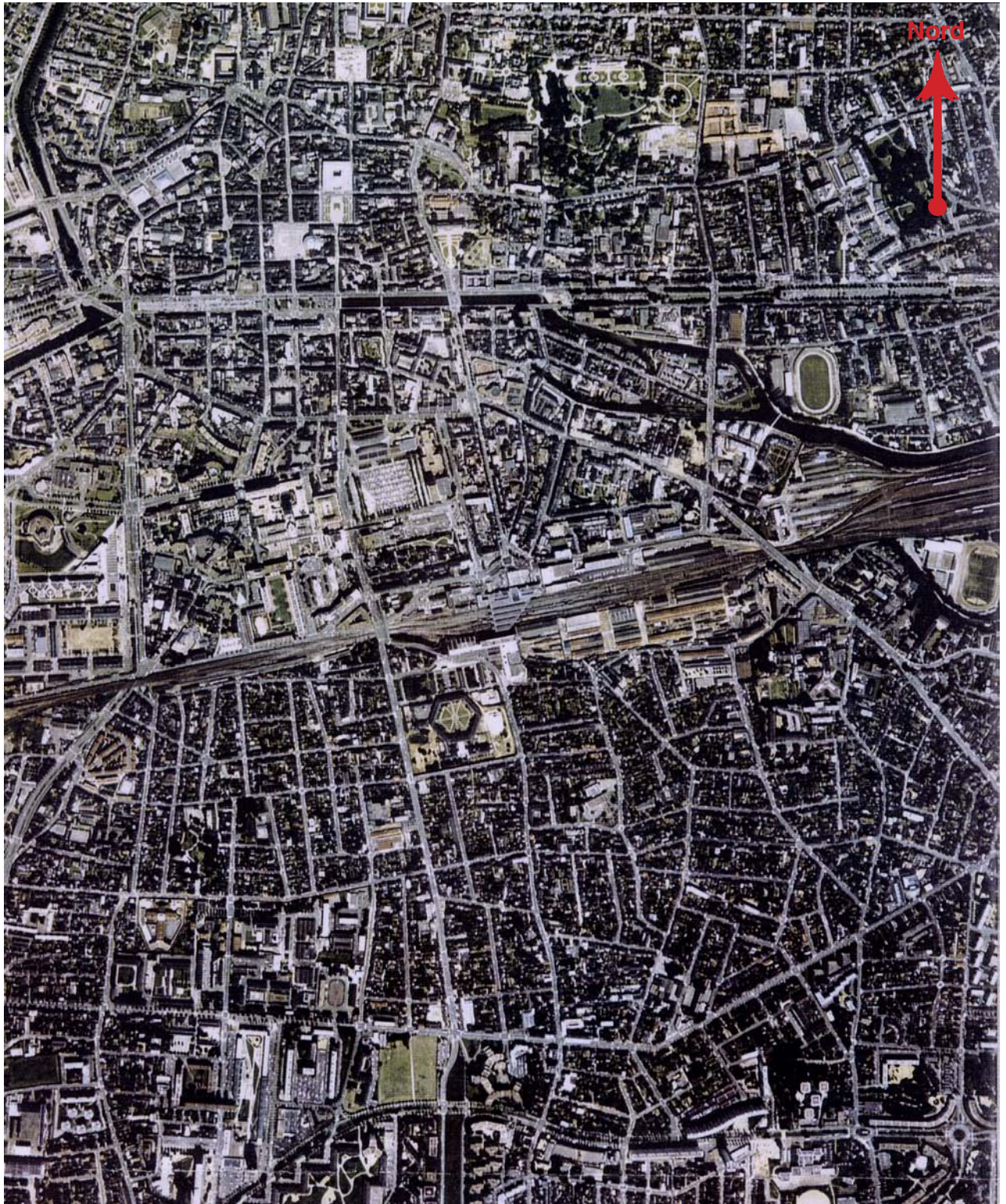


L'Entre-Deux-Guerres est de ce point de vue une période décisive. Contrairement à beaucoup de villes françaises, Rennes connaît en effet jusqu'en 1940, une croissance relativement soutenue : 75.000 habitants en 1911, 83.400 en 1921, 100.000 en 1936 (+20% en 15 ans). Le développement concerne surtout les quartiers sud de la ville en raison de la proximité des lieux d'emploi (ateliers ferroviaires, Ateliers de La Courouze et Arsenal, Brasserie...). Des immeubles collectifs de rapport sont construits à l'alignement des voies derrière la gare surtout dans la partie ouest (Sacré-Cœur) mais le blocage des loyers freinant les placements immobiliers de la bourgeoisie terrienne locale, le développement s'opère majoritairement sous forme pavillonnaire et spontanée. Modestie de la population, inorganisation du développement urbain, nombreux "lotissements défectueux"... On assiste à la formation d'un quartier social de fait, un espace de rejet assez hétéroclite par ses fonctions et ses formes urbaines, qui s'oppose au quartier Nord-gare structuré autour de l'axe de l'avenue Janvier (célèbre maire bâtisseur de Rennes!), avenue de la gare conçue sur un mode de mise en scène que l'on retrouve dans beaucoup de villes à la fin du XIX^{ème} siècle. Au sud de la ville, le quartier ouvrier des "gariers", est traditionnellement dévalorisé par rapport aux quartiers Nord et surtout Nord-Est qui prolongent la « Ville-Haute » ; « haute » par la composition sociale plus que du fait de l'altitude même si la dizaine de mètres n'est pas que symbolique (elle la met à l'abri des crues et lui assure des points de vue plus intéressants, loin des usines situées dans le talweg de la Vilaine).

1.2. Dans la ville de l'automobile : un quartier pavillonnaire très envié au centre de la ville.

Désormais situé au centre d'une agglomération étendue dont la population a triplé depuis la guerre et d'une aire périurbaine de 30 km de rayon, ce secteur de ville aux densités résidentielles et densités de bâti relativement faibles est l'objet d'une sorte d'*appel au vide* (Fig.2) : on a même employé, évidemment de manière très abusive, le terme de « cité-jardin » pour désigner ces quartiers que pourtant tout situait au départ aux antipodes des utopies culturalistes (anarchie du développement, monofonctionnalité résidentielle, manque de diversité sociale, déficit d'espaces publics, notamment de jardins...). Mais dans le contexte d'une agglomération caractérisée par la faible extension de la banlieue au sens strict, notamment sous sa forme pavillonnaire, la demande de maisons individuelles en ville est très supérieure à l'offre et très loin d'être satisfaite. La *valorisation* potentielle de ce type de quartier est donc évidente.

Fig 2 - Le quartier sud-gare dans la ville de Rennes



Ceci se produit au moment même où ces quartiers sont en effet à un *tournant démographique* : l'arrivée à l'âge de la dépendance ou la disparition progressive de la première génération de propriétaires de maisons individuelles et le départ à la retraite de la seconde. Ceci devait avoir un « *trigger effect* » en libérant progressivement ce parc de maisons inadaptées, mais recherchées. Pourtant le quartier se caractérise encore par son déclin et son vieillissement. En 1990, la part des habitants de 74 ans et plus était deux fois plus forte que la moyenne rennaise. La diminution de leur population de 1975 à 1990 est de - 1500 habitants (-16%) pour le quartier Madeleine-Villeneuve et de - 1600 habitants (-12%) pour celui de Ste-Thérèse-Quineleu.

Jusque dans les années 1980, ces quartiers laissaient aussi une impression de grande immobilité. Entre les secteurs d'urbanisme opérationnel voisins récemment terminés ou en cours (ZUP de Rennes-Le Blosne et ZAC de la Poterie) et le centre de la ville en plein bouleversement, ici le tissu a longtemps semblé figé. Contrairement aux quartiers péricentraux polyfonctionnels au parcellaire plus diversifié et où les opérations de promotion immobilière remplacent les friches industrielles ou artisanales par des immeubles résidentiels et des bureaux, ici les évolutions sont lentes et essentiellement le fait de particuliers.

1.3. *Les raisons d'une longue immobilité.*

Si le quartier est longtemps resté à l'écart des grandes transformations urbaines et a été préservé malgré sa très bonne situation, c'est pour une série de causes convergentes :

- l'image : sans doute d'abord en raison de son image peu reluisante : quartiers de "gariers" au bâti hétéroclite, enclavé et sous-équipé, pénalisé par la présence de nombreux ateliers, le voisinage de deux prisons, d'une caserne et la faiblesse des espaces publics... Un contexte peu attractif pour des investisseurs potentiels par rapport quartier Nord-Est qui, depuis les années 1860-1880, a fait l'objet de toutes les attentions.
- L'effet-éponge de la ZUP-Sud (plus de 300 ha et de 12 000 logements) et globalement de l'offre importante dans les programmes neufs jusqu'au milieu des années 1980. Un phénomène qui résume assez bien les caractéristiques de la politique d'habitat de Rennes qui ne s'est pas encore vraiment soucié de régénération urbaine. En gonflant l'offre de

logements aux financements diversifiés, ces programmes ont eu pour effet de dissuader la construction d'immeubles collectifs au sud de la gare.

- *La double barrière morphologique Est-Ouest* : au Nord, la vaste emprise ferroviaire (dépôts, ateliers et faisceaux de voies) n'est franchie que par trois passages qui sont autant de goulets d'étranglement aux heures de pointe. Au Sud, l'immense ZUP-Sud, épaisse masse de collectifs au maillage des voies orthogonal et à orientations dominantes E-W est renforcée par la zone ND et la ceinture verte du plan d'urbanisme de 1958 reprise par tous les POS successifs.
- *l'émiettement du parcellaire de propriété* : le parcellaire de ces lotissements de la première partie du XX^{ème} siècle n'est pas spécialement petit, mais il y a peu de grandes parcelles susceptibles d'accueillir des immeubles collectifs. En fait, c'est surtout l'importance des propriétaires résidents enracinés qui constitue un frein aux opérations immobilières d'envergure. Des opérations immobilières importantes étaient possibles mais dans de moins bonnes conditions qu'ailleurs dans l'agglomération ;
- *Le P.O.S* : il semble malgré tout que l'élément déterminant des inerties morphologiques soit le Plan d'Occupation des Sols. Celui de 1974-1976, inspiré du Plan d'Urbanisme Directeur (PUD) de 1971, avait maintenu des COS relativement bas (0,5 pour l'individuel ; 0,4 pour le collectif) correspondant à un bâti pavillonnaire et rendu malaisée, voire impossible, la construction d'immeubles collectifs même de taille modeste sur la plupart des parcelles. La densification du secteur de la rue de l'Alma qui, élargie à 40 m devait tout de même constituer "une entrée triomphale de Rennes par le Sud"³⁶ est remise en cause en 1977 par la nouvelle équipe municipale qui a fait de la dédensification de la ville un de ses chevaux de bataille. *Cette philosophie antispéculative et protectrice de la morphologie du quartier avait aussi inspiré les versions successives du POS de 1991 à 1995* (secteur UE2 aux COS inchangés) alors que pourtant commençaient à se multiplier les ZAC denses dans les quartiers péricentraux internes.

Ainsi s'explique l'évolution paradoxale de cet espace devenu quasi-central, mais qui a laissé jusqu'à ces dernières années la promotion immobilière relativement indifférente.

³⁶ Philipponneau (M), *Changer la vie, changer la ville*, Ed. Breiz, Rennes, 1977, pp174-175.

II. La reconquête passive.

Durant une quinzaine d'années, la mutation du quartier sud se fait de manière spontanée ou passive, c'est-à-dire sans intervention de la municipalité. Une lente et discrète transformation du quartier s'opère cependant sur le plan social et morphologique par simple effet de contiguïté.

2.1. L'embourgeoisement et ses modalités.

Les modifications démographiques et sociologiques du quartier s'effectuent sous deux formes principales. *L'arrivée constante de petits ménages assez mobiles* (locataires, fort pourcentage d'étudiants). Cette population des jeunes adultes étant moins enracinée, sa part dans la population totale n'augmente guère ce qui explique qu'elle ne participe que faiblement au rajeunissement du quartier. *La population des nouveaux arrivants en maison individuelle*, bien que moins importante, constitue en revanche l'élément déterminant d'une transformation en profondeur de la structure sociale. Majoritairement propriétaires, ces nouveaux accédants sont soit des couples jeunes à revenus élevés qui contractent des prêts importants, soit des accédants au statut social plus diversifié mais plus âgés qui se sont constitués un patrimoine dont une part est un actif immobilier (appartement précédent) et qui dès lors peuvent acheter au comptant. *Après une phase de flambée des prix qui a culminé en 1993-1994, le marché s'est un peu assagi. Mais l'embourgeoisement se confirme.* Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont de plus en plus sur-représentés au cours des années 1990 : professeurs, ingénieurs, cadres de la fonction publique... Parmi ces derniers, un nombre non négligeable travaille dans les services de la Ville et participe donc du sous-système décisionnel local, notamment en matière d'urbanisme ; on ne peut exclure que le discours officiel tenu sur le secteur et les décisions d'aménagement en soient influencés.

2.2. Les transformations des paysages urbains.

Durant les années 1980, même si les changements n'ont pas le caractère spectaculaire de ceux qui affectent les quartiers péricentraux internes, les indices d'évolution sont nombreux : aménagement de combles, extension d'une aile de la maison... « Une forme pointilliste de

récupération du bâti » : l'heureuse formule de Jean-Paul Lévy s'applique bien à cette métamorphose progressive, par petites touches, du paysage urbain. Ces transformations sont évidemment la condition de la reconquête par ces familles plus aisées, aux exigences plus grandes, car les Surfaces Hors-Oeuvres Nettes (SHON) des maisons existantes, leur niveau de confort sont en général inférieures aux normes actuelles (absence fréquente de garage). La comparaison effectuée en 1988 entre les SHON existantes et les SHON futures dans les permis de construire était révélatrice à cet égard. *Le processus continue dans les années 1990* mais des formes de restauration-extension et de démolition-reconstruction l'emportent désormais sur la simple restauration.

Globalement, dans ce paysage urbain resté majoritairement individuel, la diversité architecturale s'est accentuée avec une part croissante de cas de modernisations contemporaines hybrides. La publication par la Direction de l'Architecture, du Foncier et de l'Urbanisme de la ville d'un guide architectural et les interventions du conseil architectural ont réduit les erreurs flagrantes d'insertion par rapport aux façades des rues (alignements, percements, matériaux, style architectural de l'extension...) ³⁷. Cette action incitative est révélatrice d'une volonté de mieux contrôler l'évolution de ce quartier qui va s'affirmer au cours des années 1990 et se concrétiser dans les dispositions du POS de 1998.

III. La reprise en main.

3.1. Un contexte général marqué par l'obsession de maintenir la population de la ville-centre au-dessus de 200 000 hab.

La volonté de bourrage de l'espace communal est une constante depuis le début des années 1960. A l'époque où le prosélyte français des villettes-cités-jardins, Gaston Bardet, commençait à les réaliser dans quelques communes périphériques (Le Rheu), il se moquait déjà de cette capitale régionale « *absurdement gonflée dans ses limites communales* ». Cette densification de

³⁷ Extensions de maisons à Rennes: intégration au paysage urbain, morphologie d'évolution de l'habitation, DAFU, Ville de Rennes, janvier 1997.

Rennes s'est d'abord exprimée par la création d'une ceinture verte dans le plan d'urbanisme de 1958, puis par la localisation sur le territoire de la ville de tous les grands programmes d'aménagement (ZUP et ZAC) qui forment autour des quartiers pavillonnaires un véritable corset d'urbanisme opérationnel. Le simple fait de maintenir la population autour de 200 000 habitants suppose la construction de 1200 à 1300 logements par an. Les derniers espaces périphériques disponibles ayant été urbanisés ou en voie de l'être (ZAC de Beauregard au Nord-Ouest de la ville), le renouvellement du tissu urbain ancien devient un objectif de premier plan de la municipalité, bien exprimé dans son *"projet urbain"* (1991). Il a d'ailleurs débuté avant, sous la forme d'une restructuration et d'une densification des quartiers péricentraux internes par le biais de procédures opérationnelles classiques (ZAC Mail-Mabilais créées en 1985-1990 sur plus de 30 ha à l'Ouest du centre-ville, ZAC St-Héliier créée en 1991 sur 4,6 ha au Sud-Est du centre). Mais il s'agit aussi de mettre fin à ce qu'on présente comme une "incohérence", le blocage de la densification des espaces pavillonnaires péricentraux externes dont le quartier sud-gare fournit l'exemple le plus frappant.

3.2. Les ambitions du nouveau POS.

3.2.1. Les constats préalables.

Les interventions sur le quartier ne se comprennent pas évidemment sans référence au projet urbain global de la ville. Mais ses formes spécifiques s'expliquent par un certain nombre de constats. Il est vraisemblable que dans l'ordre des priorités, le faible dynamisme persistant du quartier, son vieillissement et son renouvellement socialement trop peu différencié aient été les arguments décisifs dans la volonté d'intervention. Le rôle clé des formes urbaines existantes, notamment de la maison individuelle, dans ce processus, impliquait une remise en cause des choix urbanistiques précédents et donc du rôle de frein du règlement du POS existant. Sans que cela soit explicitement affirmé, la densification du quartier, notamment le long de la ligne de métro, apparaît comme une conséquence logique du souci d'adapter le tissu urbain à cet équipement lourd et notamment à sa rentabilisation par augmentation des flux potentiels en milieu de ligne. La nécessité d'accroître l'équipement commercial du quartier pour le rendre plus attractif et plus urbain, en découle logiquement.

3.2.2. Corriger une incohérence : les faibles densités de bâti et les incohérences urbanistiques liées au POS.

L'étude préalable au nouveau POS a par ailleurs mis en évidence les effets morphologiques pervers du règlement du POS précédent (1991-1995). L'ensemble du quartier sud-gare était encore en zonage UE2 avec des COS faibles (0,5 pour l'individuel et 0,4 pour le collectif) et des hauteurs maximales de 9 m (R +2). Ceci, joint aux contraintes d'alignement et de recul, et malgré la forme régulière et la taille relativement correcte des parcelles, autorisait des évolutions qui n'allaient pas toujours dans le sens de l'harmonie et de la cohérence morphologique du quartier. Dans beaucoup de cas, le règlement ne permettait même pas la reconstitution des volumétries existantes. Telle parcelle située entre un immeuble de 3 niveaux et un petit collectif d'angle ne peut accueillir, par exemple, qu'une maison individuelle ce qui a comme conséquence de rompre la continuité du front bâti. Telle autre parcelle est trop petite pour admettre une augmentation de SHON permettant sa réutilisation dans des conditions normales.

L'objectif du nouveau POS de 1998 n'est pas la densification à tout prix mais de retravailler la forme urbaine et d'éviter les incohérences liées au zonage simpliste engendrant notamment des façades urbaines en dents de scie. Comme sur l'ensemble du territoire urbain, les COS sont abandonnés (règles 14 et 15) mais l'absence de COS ne signifie pas laxisme. Au contraire ! L'objectif est de substituer le POS à la méthode ZAC en fixant des contraintes rigides dans chacun des 12 quartiers de Rennes, îlot par îlot.

L'évolution de la morphologie et des types de logements est donc très encadrée, en particulier par le biais de l'article 12 sur le stationnement. L'emprise au sol du stationnement définit un COS de fait et pousse à une logique de logements familiaux (grands logements et peu de parkings).

La constructibilité par bandes parallèlement à la rue impose de fait l'alignement et rend plus difficile la densification des cœurs d'îlots, notamment par des petits collectifs de logements étudiants (R+2+C), qui était permise par l'ancien POS. Cette densification sauvage des cœurs d'îlots engendrait à la fois une dégradation des paysages urbains et des nuisances.

Le nouveau POS a aussi formulé un zonage spécifiquement pavillonnaire en partant de l'existant (UE cœurs d'îlots pavillonnaires dont la morphologie est à conserver) autour duquel on envisage des zones mixtes en enveloppes d'îlots pour un habitat pavillonnaire à l'alignement ou de l'habitat collectif de faible hauteur (9 m) (zones UD). Le long des grands axes, en revanche, une densification est prévue par des immeubles urbains plus hauts 11 à 14 m avec une largeur minimum de 16 m de façade sur rue (Zones UB 1 ou 2).

Contrairement à certains quartiers péricentraux plus centraux où les ZAC dominent, le POS est donc considéré ici comme un véritable outil au service du remodelage urbain.

3.3. Le quartier dans le projet urbain : un carrefour urbain.

Dans le projet urbain, le quartier de la gare occupe une situation stratégique au croisement de deux faisceaux perpendiculaires Nord-Sud et Est-Ouest : le premier s'appuie sur l'axe de la Vilaine et celui des voies ferrées ; le second sur la pénétrante Sud (Fréville-Alma). Le secteur de la gare constitue donc un des points forts du projet urbain de Rennes. Les conséquences pour le quartier Sud, désormais positionné sur une croix majeure du système de circulation rennais, seront importantes en termes de potentiel mais cela n'enlève rien aux freins fonciers, urbanistiques et politiques qui rendront la transformation morphologique plus difficile.

L'axe N-S et le VAL. La problématique de l'axe Nord-Sud (rue de l'Alma), pourtant fondamentale pour la ville, n'apparaît pas sur le POS. Pourtant l'objectif est bien d'en faire autre chose qu'un « égout à voitures » par une végétalisation et de faire disparaître la coupure qu'elle engendre entre quartier Ouest et quartier Est. Sa partie Sud, qui constitue un « grand vide linéaire » de 1500 m de long et 100 m de large, traversant le grand ensemble du Blosne, pose un problème plus difficile. Les projets de l'architecte parisien Dominique Brard prévoient de le restructurer autour de la ligne du VAL et de ses trois stations, mais sans en casser la monumentalité.

Les études de l'axe E-W sont encore à un stade bien moins avancé : tout dépend de la libération éventuelle et progressive des terrains SNCF. Or la SNCF ne paraît pas prête à céder

aussi facilement des terrains qu'elle considère comme techniquement nécessaires (problème du passage du TGV en vitesse réduite, saturation des quais, développement récent de trafics banlieue...). Les logiques (transport) de la SNCF et celles (urbaines) de la Ville de Rennes semblent donc sur ce point assez difficilement conciliables.

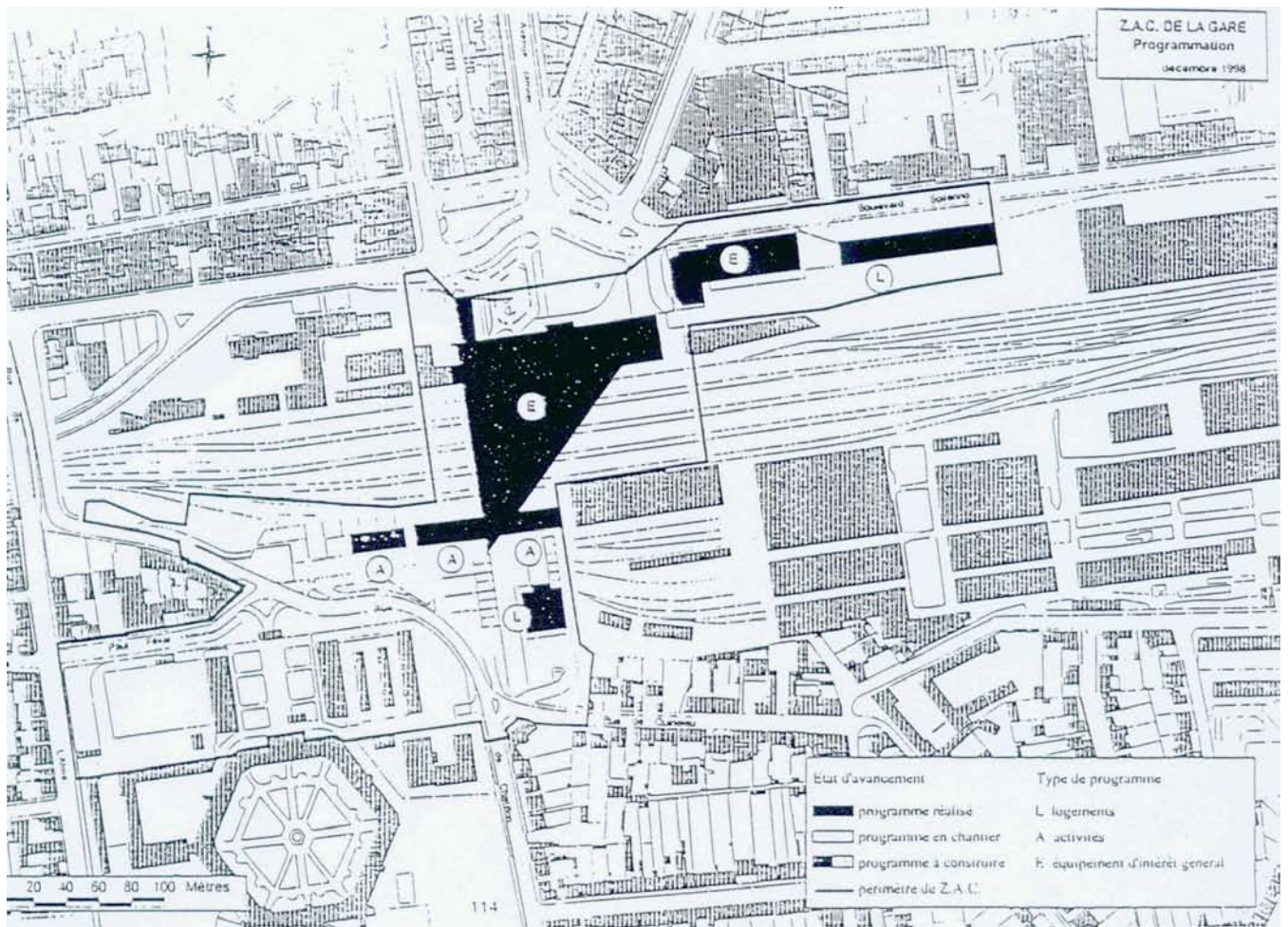
3.4. Pôle tertiaire et trait d'union Nord-Sud.

3.4.1. L'objectif de la ville était de faire de la nouvelle gare « un morceau de ville au-dessus des voies ».

Les projets sont triples : 1) moderniser la gare et développer un pôle d'échange entre les différents modes de transport de l'agglomération ; 2) améliorer les conditions d'accessibilité et de circulation entre les parties Nord et Sud de la ville ; 3) favoriser le développement urbain par la création de bureaux, de commerces et d'un hôtel. À la fin des années 1980, les projets s'appuient donc sur l'espoir que l'effet TGV allait doper le tertiaire.

Le point fort du projet retenu après concours concilie les 3 objectifs. La gare elle-même est réalisée par le groupe GAR-Le Berre (1000 m²). Un nouveau quartier d'affaires linéaire de 500 m de long, parallèle aux voies, dont le projet (PROJETUD) est confié à Claude Vasconi.

La ZAC de la Gare (6,4 ha) est créée par Décision du Conseil Municipal du 08 décembre 1986 et étendue (Solférino) en avril 92 et février 93. Elle est concédée à la SEMAEB (Fig. 3). Le programme prévoit 532 logements, notamment une résidence pour étudiants boulevard de Solférino, 2417 m² de commerces, 13.213 m² de bureaux, l'agrandissement du parco-train (+ 136 places), un parking de 525 places, un arrêt minute et une gare routière. Des immeubles de bureaux côté Nord, des immeubles côté Sud sont réalisés en mandat (Semaeb). La station de métro-VAL Charles de Gaulle et un immeuble de bureaux renforçant l'entrée monumentale Nord. La fin du chantier VAL-Gare et du parvis piétons est prévue pour la fin de l'année 2000, soit près de 7 ans après le début du chantier (17.01.94).



Année 1998

ZAC de la Gare

Présentation

SITUATION :
6 ha à proximité du Centre Ville

PROCEDURE
Date de création : DCM du 08.12.86 prorogée le 07.01.88
Extensions : DCM du 06.04.92 et 13.02.93
Date d'approbation du PAZ : DCM du 23.01.89, modifiée le 06.04.92 et 08.07.93
Mode de réalisation : Concession SEMAEB
Type de participation : Participation au coût des équipements
Outils foncier : DUP : AP du 05.08.87
DPU : DCM du 07.12.87

OBJECTIF :
- Moderniser la gare et développer un pôle d'échange des différents modes de transport de l'agglomération rennaise
- Améliorer les conditions d'accessibilité et de circulation entre les parties Nord et Sud de la Ville.
- Favoriser le développement urbain par la création de bureaux, commerces et d'un hôtel.

CONTACT :
Chargé d'opération : Mrs PASQUIER, PHILLIPEAU - SEMAEB
Tél. : 02.99.12.72.00
Mme GESMOND - suivi ville - Tél. 02.99.28.55.55
Poste 4141
Urbaniste conseil : Mr LE BERRE

Programme et état d'avancement

LOGEMENTS				ACTIVITES		EQUIPEMENTS PUBLICS REALISE	ESPACES VERTS REALISE	
PROGRAMME	TOTAL	COLL	INDIV	En m2 HO				
Pla	77	77		Industrie		Parking de 525 places Cour arrêt minute Gare routière extension 136 places sur Parcoirain au Nord Place Sud Gare	Ensemble des jardinières sur dalle sud plantées	
Plu/Pla-cff				Commerce	2417			Agrandisse ment du Parcoirain (+ 136 places)
Accession sociale				Bureaux	13213			
Pc et autres	455	455		Toutes activités	161			
TOTAL	532	532		TOTAL	15791			
REALISE FIN 98				REALISE FIN 98		A REALISER	A REALISER	
Pla	77	77		Industrie		Extension du parking par réalisation de stationnement		
Plu/Pla-cff				Commerce	2417		Agrandisse ment du Parcoirain (+ 136 places)	
Accession sociale				Bureaux	8838			
Pc et autres	455	455		Toutes activités	161			
TOTAL	532	532		TOTAL	11416			

3.4.2. *Les difficultés d'un pôle tertiaire en centre-ville.*

La fin du chantier de la gare proprement dit intervient en 1991, au moment de l'éclatement de la bulle foncière. Apparaissent alors un certain nombre de défaut de ciblage : la concurrence des pôles tertiaires périphériques en banlieue (Cesson-Sévigné) ainsi que celle induite par la libération de nombreux locaux par le phénomène de « vidage tertiaire » des quartiers voisins. Ainsi, par exemple, le déménagement de la Chambre d'Agriculture pour le technopôle Atalante-Champeaux, à la périphérie Ouest de la ville, libère environ 6000 m² dans un ensemble immobilier de bonne facture, bien situé sur l'avenue Janvier —à deux pas de la gare— mais sans parking!

Du fait de l'inadéquation en termes de prix des bureaux au Nord et de l'inadéquation en termes de taille au Sud, les ventes traînent en longueur (500 à 1000 m² sur 6000 m²). Les difficultés commerciales conduisent à une révision du projet : déprogrammation de l'hôtel qui sera remplacé par des logements pour étudiants et réalisation d'un programme ouest plus modeste et mixte (4500 m²).

3.4.3. *Les relations avec le quartier.*

Au Nord, le glissement progressif du centre vers la gare est confirmé par la réalisation (en cours) du quartier d'affaires Solférino, par la montée en puissance des équipements : projet de Nouvel Espace Culturel (NEC) et passage souterrain entre les Trois Soleils et Colombia. Une des conditions d'un aménagement cohérent de la place de la gare serait de faire passer le trafic automobile de transit E-W en souterrain (trémie) à ce niveau. Mais le choix de localiser la station de métro-Val au Nord compromet la réalisation de la place, en imposant la réalisation d'une trémie plus profonde (passage sous la ligne de métro).

Au Sud, au contraire, les mutations sont plus difficiles. *La pression foncière s'accroît* depuis 1992, avec les projets de restructuration du quartier de la gare entraînant une valorisation du quartier. Les espaces parallèles à l'emprise ferroviaire sont en DPU en prévision d'une restructuration des flots et de la création d'une voie routière de contournement sud de la gare.

Mais la cohérence d'un remaniement global est entravée par la localisation de la prison des femmes dont le bâtiment hexagonal est situé à 100 m du parvis Sud de la gare. Sa désaffectation n'est plus envisagée, du moins dans le court terme, (problème financier, problème social, problème patrimonial). Dans ce secteur sud, la ville a fait un usage fréquent de son droit de préemption urbain sur les secteurs les plus sensibles. Et si les projets n'apparaissent pas dans le POS, une restructuration autour de la rue de l'Alma est imminente dans le cadre d'une ZAC. Cette restructuration devrait modifier de manière significative la morphologie du quartier sud de part et d'autre de cet axe Nord-Sud et sans doute induire un processus de densification dans les axes secondaires des abords. L'ouverture de la nouvelle gare vers le sud a aussi posé le problème du rattachement du quartier au centre-ville. Bien perçue par les anciens habitants qui y voient le signe de la fin d'une certaine stigmatisation, cette éventuelle ouverture vers le centre est plutôt mal perçue par les nouveaux habitants qui venaient chercher la tranquillité.

Cependant quels que soient les instruments, les procédures et les projets, les effets de la coupure ne sont pas près de s'effacer. Le quartier Sud gardera encore longtemps ses caractères particuliers de quartier résidentiel et le renforcement de la centralité sur ses marges nord en accentuera la valorisation. Les transformations ne s'opéreront donc, dans le court terme, que le long de l'emprise ferroviaire et perpendiculairement, à partir des rues de l'Alma et Châtillon et, à long terme, elles s'effectueront par diffusion progressive par les effets de valorisation induite par la ligne du métro et par les opérations d'urbanisme associées.

Conclusion.

Cet exemple montre la puissance d'inertie des formes urbaines lorsque celles-ci sont supportées ou cautionnées par les sous-systèmes psycho-sociologiques et décisionnels du système urbain global (image, politiques d'habitat). Autant le parcellaire des grandes emprises péricentrales offre des possibilités pour un renouvellement du tissu urbain, autant le tissu pavillonnaire de ce quartier présente une résistance qui peut défier toute volonté de transformation d'ensemble. Les déclarations d'intention et les discours n'y changeront rien. L'ouverture de l'espace gare avec ses effets de métamorphisme sur le tissu du quartier supposait une intervention active plus précoce, à tout le moins une politique foncière active dès la fin des années 1970 avant que s'enclenche le processus de valorisation et de transformation sociologique du quartier. Désormais, en effet, toute opération importante risque de heurter les nouveaux habitants et d'avoir des conséquences politiques dommageables pour le système politique local quelle qu'en soit la couleur.

La coupure paraît donc figée, cristallisée et l'essentiel du tissu du quartier promis pour longtemps à des mutations très progressives. Les seules possibilités d'évolution rapide concernent : les abords immédiats de l'emprise ferroviaire au Sud et l'axe Nord-Sud (Alma) le long duquel la ligne de métro a tellement accentué les enjeux qu'il peuvent justifier des interventions publiques spectaculaires (ZAC, DPU), même si les intentions de la ville n'apparaissent même pas dans le zonage POS. Le pôle gare lui-même, est plus ou moins en panne depuis 1993. Sa relance serait conditionnée par une plus grande cohérence des interventions et une politique conjointe de développement d'activités tertiaires et de parkings. Mais la réalisation de parkings en sous-sol (coût 10 fois plus élevé qu'en surface), en élevant les charges foncières, porterait les surfaces à des niveaux de prix prohibitifs par rapport à ceux des bureaux en périphérie proche, devenus par ailleurs plus accessibles.

On ne peut qu'être perplexe sur le contraste entre l'énorme potentiel de transformation lié à la plate-forme intermodale et les résistances du tissu urbain d'un autre âge mais représentatifs d'une qualité urbaine revendiquée par ceux-là même qui participent du système décisionnel et de la vision moderniste de la ville.

Deuxième partie

GARES, SYSTEMES ET RESEAUX

Lille et Rennes

Deuxième partie : gares, systèmes et réseaux (Lille et Rennes)

Introduction

Si la première partie de cet ouvrage aborde la gare et son quartier sous l'angle de la contiguïté, de la proximité physique et de l'extension spatiale, la seconde partie place la notion de connexité au centre de la réflexion. Il s'agit de montrer comment la gare se situe à l'interface des systèmes —urbain et de transport— et des réseaux, renvoyant ainsi à la pratique d'un « *urbanisme des réseaux* »¹.

La connexité, que définit la mise en relation d'éléments disjoints, constitue pour G. Dupuy, « la vraie nature du réseau »². Pour notre propos, les gares sont des nodosités du réseau ferré qui mettent en relation des portions d'espaces à différentes échelles —interurbaine, suburbaine pour les lignes de banlieues, voire intra-urbaine—. Le degré de connexion conduit à hiérarchiser les nœuds et ce classement est complété et complexifié par la fonction de pôle d'échanges entre modes de transports, propre à certaines gares. Le système de transports collectifs se compose des infrastructures, du matériel roulant et des services aux usagers, mais il implique également la gestion des flux d'informations —dénommée « infostructure »³— nécessaires au fonctionnement de chaque réseau et à leur intrication (dimensions technique et commerciale), ainsi que les formes d'organisation procédant des autorités publiques en coordination avec les exploitants de réseaux. Plus largement, le système de transports ajoute, aux modes collectifs, les modes individuels et leurs dispositifs associés. Il constitue l'un des sous-ensembles du système urbain qui, lui-même, englobe les éléments exprimant la complexité de la ville dans son organisation, son fonctionnement et son étendue. Dans cette perspective, le système de transport

¹ G. Dupuy, *L'urbanisme des réseaux*. Paris, A. Colin, 1991, 198 p.

² G. Dupuy « Réseaux : philosophie de l'organisation », *Encyclopædia Universalis*, t. 19, 1989, pp. 875-882.

³ A. Bressand, K. Nikolaidis, *Strategic trends in services*. New York, Harper and Row, 1989, notion reprise par G. Dupuy, N. Currien, *Réseaux de communication, marchés et territoires*. Paris, Presses de l'ENPC, 1996, 176 p.

participe au métabolisme urbain et tout dysfonctionnement de sa part, accidentel ou chronique, se répercute sur l'activité de la ville ⁴.

Les trois contributions, qui forment cette deuxième partie, prolongent la comparaison Lille/Rennes. Dans ces deux villes, la gare est d'abord étudiée par rapport à sa position dans le système de transports. La nodalité s'y est constituée par une superposition de strates touchant les différents réseaux, depuis les tramways de la fin du XIX^{ème} siècle jusqu'au VAL —Lille et Rennes ayant opté pour ce métro automatique—, sans oublier les autobus, en ce qui concerne les transports urbains ; de leur côté, les services ferroviaires se sont progressivement modernisés et diversifiés avec la mise en œuvre des TER et l'arrivée du TGV. L'accumulation des circulations dans un espace limité a conduit à multiplier les tensions internes au système de transports — saturation des voies ferrées, difficile gestion des correspondances entre modes, engorgement chronique des accès routiers— et entre celui-ci et la ville —conflits pour l'occupation du sol—. Cette évolution a entraîné des adaptations périodiques des gares et de leurs abords, confirmant l'importance et l'enjeu de ces secteurs dans les processus d'urbanisation. On opère ainsi une régulation de l'espace marquée par une concentration des activités et un renforcement de la nodalité qui favorisent l'émergence de ce que J. Ollivro nomme, à partir de l'exemple rennais, une « centralité externe » dont il étudie le rapport avec la « centralité interne » traditionnelle. Ce phénomène est tout aussi porteur d'interrogations dans le cas lillois, où A. Barré est lui aussi amené à adopter un vocabulaire hors norme, évoquant l'apparition d'un paradoxal « espace nodal » pour qualifier l'emprise dédiée aux correspondances intermodales qui se développe entre les deux gares centrales. Toutefois, un autre type de régulation, fondée sur une meilleure utilisation des opportunités offertes par le couple réseaux/système urbain, peut aussi être envisagé, comme le propose Ph. Menerault à propos de Lille.

⁴ Sur ce thème voir notamment : « le métabolisme urbain : des réseaux et des risques » (cf. p. 241-249), in M. Roncayolo, *La ville et ses territoires*. Paris, Gallimard, 1990, 278 p.

L'utilisation des potentialités du réseau ferroviaire lillois : réponse à la saturation de la gare terminus et opportunités urbaines

Introduction.

De nombreux travaux de recherches récents, réalisés par des géographes, ont porté sur les relations entre villes et gares à partir d'une approche de l'évolution du système de transport. Ces analyses, centrées sur les effets de l'introduction de la grande vitesse ferroviaire et de la complexification du réseau, ont essentiellement questionné l'amélioration de l'accessibilité en fonction de la situation des gares TGV dans l'espace et des connexions établies avec les autres modes de transport (E. Auphan, V. Mannone, J. Ollivro, J.F. Troin, J. Varlet, P. Zembri ⁵).

Ces recherches ne se sont pas intéressées au thème des perturbations qu'une croissance et une mixité des trafics pouvaient parfois entraîner dans certaines gares importantes et à l'articulation entre des types de régulation qui pourraient être envisagées pour y remédier et des projets urbains. C'est cette approche que nous avons choisi de privilégier ici en prenant appui sur le thème de la saturation de la gare de Lille-Flandres.

Au travers de la saturation, ce n'est pas le problème technique de l'exploitation du réseau en lui-même et pour lui-même qui nous intéresse, mais les liens qui peuvent s'établir entre différentes conceptions de son traitement et une plus ou moins grande perméabilité —une plus ou moins grande réceptivité— de l'environnement urbain. Quelle peut donc être la signification de l'univers ferroviaire pour la ville ? Souhaite-t-on (au-delà de réalisations comme Lille-Europe) le réduire, le masquer, ou cherche-t-on à le "pacifier", à l'ouvrir davantage sur la ville tout en maximisant les relations réelles et virtuelles qu'il est en mesure de proposer ?

⁵ Auphan (E), " Les gares TGV régionales : un exemple de contre-aménagement du territoire ", *Hommes et Terres du Nord*, n°1, 1992, pp. 14-20 ; Mannone (V), " Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre-ville : le cas des villes desservies par le TGV sud-est ", *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°31, 1997, pp. 71-97 ; Ollivro (J), " L'ambiguïté des gares, clé du développement contemporain ", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, 1996, pp.35-44 ; Troin (J.F), " Les gares TGV et le territoire : débats et enjeux ", *Annales de Géographie*, n°593-594, 1997,

Cette problématique conduit à aborder la relation ville/gares non pas en termes de continuités spatiales entre une gare et “ son ” quartier, mais en termes de connexité, c’est-à-dire de construction d’un système de relations utilisant les réseaux comme médiateurs afin d’organiser et de solidariser un territoire urbain en créant de nouvelles proximités. Cette démarche s’inscrit dans la perspective d’une mise en œuvre de “ *l’urbanisme des réseaux* ” tel que G. Dupuy ⁶ l’a énoncé. Elle vient aussi illustrer les propos d’I. Joseph ⁷ rappelant que “ *toute perturbation sur un réseau se caractérise par les “répercussions” qu’elle induit. Un incident est un trouble dans un espace relevant d’une physique ondulatoire : les “territoires” y sont eux-mêmes en mouvement et surtout, l’ensemble, le milieu où se propagent les troubles n’est pas “d’une autre nature”* ”.

Trois parties viendront charpenter notre propos : la première s’attachera à présenter le contexte de saturation de la gare en spécifiant des éléments propres à la situation lilloise. Ensuite, la deuxième partie sera consacrée à la présentation du modèle d’analyse systémique retenu pour étudier les relations entre gares/réseaux et environnement urbain. Enfin, la troisième partie appliquera le modèle décrit précédemment, mettant en scène quatre niveaux d’interventions possibles pour qualifier des “niveaux d’adhérences” entre le réseau ferroviaire et un environnement urbain dense.

I. Contexte et éléments de problématique autour de la gare centrale de Lille-Flandres.

Dans sa morphologie, le contexte ferroviaire lillois est spatialement marqué par quatre caractéristiques importantes qui ne sont pas sans évoquer partiellement certains traits parisiens :

- D’abord, l’existence d’une gare principale en situation de terminus (Lille-Flandres) — comme c’est le cas pour toutes les gares parisiennes—. Sa localisation, issue d’une percée dans les remparts de la ville du XIX^{ème} siècle, à proximité immédiate du centre urbain

pp. 34-50 ; Varlet (J), “Réseaux de transports rapides et interconnexion en Europe occidentale”, *Information Géographique*, n°56, 1992, 101-114 ; Zembri (P), “TGV/réseau ferré classique : les rendez-vous manqués ?”, *Transports Urbains*, n°75, 1992, pp. 5-14.

⁶ Dupuy (G), *L’urbanisme des réseaux*. Paris, A.Colin, 1991, 198 p.

⁷ Joseph (I) (Dir.), *Villes en gares*. La-Tour-d’Aigues, Ed. de l’Aube, 1999, 312 p.

traditionnel, a été constamment réévaluée au fil des projets d'aménagement qui ont jalonné l'histoire de la ville ⁸.

- Ensuite, la présence d'une seconde gare de voyageurs (Lille-Europe), de construction récente, proche de l'ancienne gare en cul-de-sac—comme le sont, à Paris, les gares du Nord et de Est. Il s'agit cette fois d'une gare de passage, fonctionnellement limitée à l'accueil des Eurostars et des TGV d'interconnexion⁹. A. Barré emploie la notion paradoxale d'“ *espace nodal* ” pour qualifier l'étendue de ce secteur réunissant les deux gares et leur difficile articulation ¹⁰.
- Doit également être mentionnée, la constitution d'un anneau ferroviaire lillois traversant les espaces densément urbanisés de Lille et de sa proche périphérie. Il s'agit d'une configuration peu commune dans les villes françaises, mais qui n'est pas sans rappeler la “ petite ceinture ” parisienne avant que celle-ci ne soit progressivement déposée.
- Enfin, la disposition d'une gare terminus de marchandises, inscrite à l'intérieur du périmètre des fortifications étendues après l'annexion, en 1858, des communes riveraines de Lille (Moulin, Wazemmes, Esquermes ¹¹). Ouverte en 1865, cette gare a été réalisée à l'emplacement de l'ancien “ fort du réduit ” sur les terrains libérés par le génie militaire. À l'époque, elle occupe une position privilégiée, au contact des usines proches de l'industriel quartier de Moulin et se trouve reliée, en 1881, au chemin de fer de ceinture. Dernier vaste espace appartenant à unique propriétaire (la SNCF), et susceptible de mutation prochaine, elle constitue aujourd'hui un lieu convoité par la ville. Cette situation évoque celle des grands sites ferroviaires parisiens intra-muros qui ont, avec le temps, cédé la place à l'urbanisation (Vaugirard, Tolbiac, Bercy, La Vilette...).

⁸ Cf, contribution de E. Kotow, S. Riffard, A. Barré , Ph. Menerault dans ce rapport.

⁹ Ces TGV permettent un accès direct aux villes situées sur l'ensemble du réseau à grande vitesse, sans changement à Paris. Ils desservent en outre, avec des fréquences modestes, plusieurs villes du littoral Nord-Pas-de-Calais (Dunkerque, Calais et Boulogne).

¹⁰ Cf, contribution d'A. Barré dans ce rapport.

¹¹ Il s'agit des trois communes qui ont été intégrées dans les nouvelles fortifications construites dans les années 1860 : Fives et le faubourg St-Maurice, également annexés, sont restés à l'extérieur des murs.

Ces caractéristiques morphologiques du paysage ferroviaire lillois en font un ensemble complexe et permettent de situer la problématique générale du rapport entre la ville et la gare : d'un côté, une gare terminus de voyageurs dont la capacité fonctionnelle est structurellement réduite et les possibilités d'extension fortement contraintes par son site, et de l'autre côté, un ensemble de dispositifs ferroviaires à partir desquels plusieurs types de régulations peuvent être explorées, soit sur le registre de la continuité —extension, jonction entre les deux gares de voyageurs— ; soit sur celui de la connexité —réflexions sur le devenir de la ceinture ferroviaire lilloise et sur celui de la gare de fret (St-Sauveur)—.

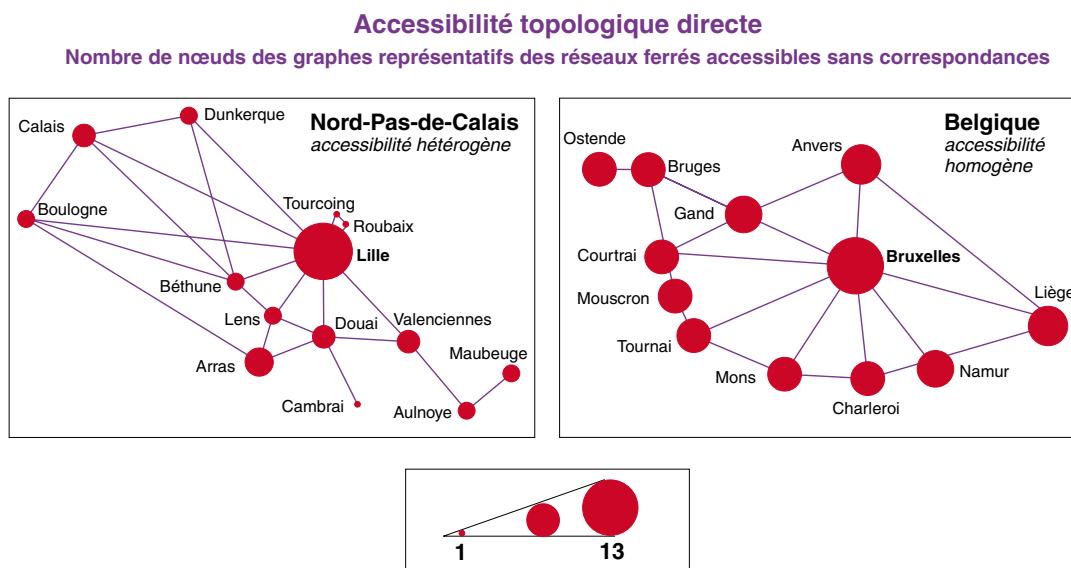
Dans ce contexte, la croissance des flux aboutissant à la gare de voyageurs de Lille-Flandres pourrait activer la dynamique des rapports entre ville et gares. Celle-ci peut être envisagée sur le mode de la concentration des activités de transport et de la densification urbaine sur un “ *espace nodal* ” conforté ou, à l'inverse, être pensée sur le mode de la déconcentration, favorisant des opérations de requalification urbaine associées à une meilleure utilisation des potentialités du réseau ferré.

Qu'en est-il alors de l'évolution des circulations ferroviaires ? Comment sont-elles organisées et observe-t-on des problèmes de capacité sur les infrastructures ? Plusieurs éléments témoignent aujourd'hui de la difficulté de gestion des flux dans la gare de Lille-Flandres qui accueille les relations régionales, inter-régionales hors TGV, et avec Paris.

La représentation de l'accessibilité topologique directe, appliquée au réseau ferré du Nord-Pas-de-Calais, constitue bon indicateur de l'organisation du dispositif régional ¹² (Fig. 1). Cet indicateur mesure une quantité relationnelle exprimée en nombre de nœuds d'un graphe représentatif du réseau joignables à partir de chacun des nœuds, sans rupture de charge et indépendamment du temps de transport. Il montre clairement la position spécifique de Lille-Flandres dans la région et l'orientation très radiale des circulations, puisque cette gare apparaît

¹² Menerault (Ph), Jiang (J), *Analyse des transports ferrés régionaux dans le contexte de l'arrivée du TGV-Nord : représentation graphique des réseaux du Nord-Pas-de-Calais et de la Belgique*. Lille, rapport de convention INRETS, 1992, 64 p.

comme le seul nœud du réseau à partir duquel il est possible de gagner n'importe quel autre nœud sans effectuer de correspondance. Une telle situation diffère sensiblement de celle du réseau belge voisin qui présente des potentialités de mises en relation par les infrastructures physiques similaires (indices de connectivités) : du point de vue de l'accessibilité topologique directe, Bruxelles est certes le nœud majeur du réseau, mais il se distingue peu de l'ensemble des autres nœuds.

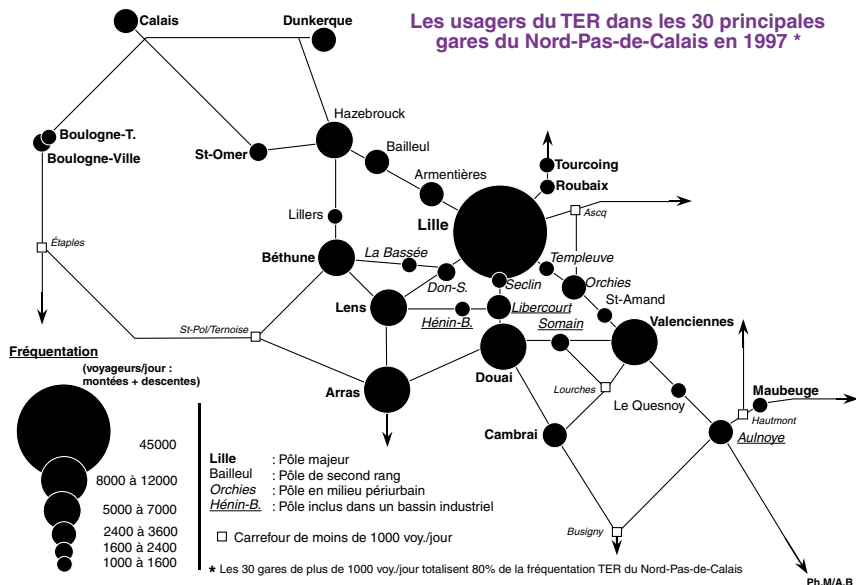


Aussi, au-delà de cette complexité topologique du réseau ferré du Nord-Pas-de-Calais soulignée par P. Zembri¹³, c'est bien la figure de l'étoile¹⁴ qui domine l'organisation des circulations, dans sa logique radiale. Cette situation conduit à faire de Lille-Flandres la première gare de transports de voyageurs régionaux de province. Elle accueille quotidiennement 45.000 voyageurs dans ses TER (Fig. 2) et plus de 70.000 avec la fréquentation du TGV Paris-Lille. Si le trafic TER de cette gare est stable depuis plusieurs années, celui du TGV enregistre une forte croissance récente : + 28% en 1998 par rapport à 1997 —alors que la fréquentation ne s'était accrue que de 7% entre 1996 et 1997—. De plus, pour relancer l'usage du TER, la région

¹³ Zembri (P), " L'émergence des réseaux ferroviaires régionaux en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel ". *Flux*, n°29, 1997, pp. 25-40.

¹⁴ Figure dont l'importance et la symbolique ont été montrées par J.Ollivro dans : " l'étoile : élément permanent de l'organisation de l'espace français ", *Noroi*, t.45, n°177, pp. 5-15.

souhaite généraliser la mise en œuvre de dessertes “rythmées” actuellement au stade expérimental sur un axe (Lille/Valenciennes/Jeumont), ce qui nécessitera une augmentation des capacités d’accueil des trains à Lille ¹⁵.

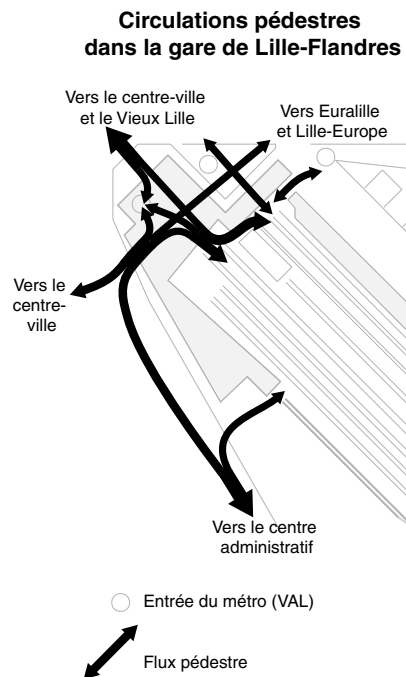


Dans cette situation de convergence des trains, la saturation de la gare de Lille-Flandres apparaît comme un thème récurrent, toujours d’actualité alors qu’il était déjà objet de préoccupations lors du précédent contrat de Plan État-Région (1994-1999), dans lequel diverses mesures pour en réduire les effets étaient actées : création de voies, fusion et modernisation de postes de gestion du trafic, rénovation du bâtiment et installation d’un suivi des trains.

Mais, l’encombrement de la gare de Lille-Flandres n’est pas uniquement lié à aux trafics ferroviaires, il repose aussi sur le contact avec des circulations urbaines de plus en plus présentes. Lieu ouvert, la gare est un espace de commerces et de services divers que les voyageurs du train ne sont pas les seuls à utiliser —restauration, journaux, location de voitures, distributeur de billets de banques, activité de change et récemment installation des locaux du transporteur urbain Transpôle— ; c’est aussi un espace de transit, un passage entre centre-ville/centre administratif et Euralille/gare de Lille-Europe (Fig. 3). À ces usages s’ajoute enfin le couple mobilité/sédentarité

¹⁵ Barré (A), Menerault (Ph), “ Le TER à la recherche d’un second souffle ou le rail au quotidien dans le Nord-Pas-de-Calais ”. *Hommes et Terres du Nord*, n°4, 1999 (à paraître).

qui réunit le “ lieu-mouvement ” du voyageur et le “ lieu-abri ” des personnes qui n’en ont pas d’autre.



Au total, il semble que Lille-Flandres soit soumise une crise chronique de croissance : si la gare a connu des adaptations récentes pour rattraper un retard face à une situation d’engorgement consécutive à l’accueil du TGV et au développement de ses fréquences, les prémises d’une nouvelle politique ferroviaire régionale volontariste montrent les limites d’un système de flux fortement polarisés. Parallèlement, la diversification des usages de l’espace-gare, liée à son ouverture sur la ville, concourt à rendre plus aiguë les problèmes de capacité de l’édifice et des infrastructure y aboutissant, mais elle témoigne également du fait qu’*“ une amélioration de l’accessibilité ne constitue que l’une des facettes d’une [nouvelle] infrastructure de transport ”*¹⁶. Les solutions pour faire face au problème de saturation ne doivent donc pas seulement être envisagées en termes fonctionnels, de circulations et de flux, mais également en termes d’aménagement, d’opportunités urbaines et d’interface entre ville et réseau.

¹⁶ Pellegrino (P), Jeanneret (E.P), Kaufmann (R.M), “ Infrastructures et modèles urbanistiques ”. *Espaces et sociétés*, n°96, 1999, pp. 11-29.

II. Gares, réseaux et système urbain : le cas de Lille.

Pour analyser cette tension ville/réseau, nous nous appuyerons sur un modèle élaboré par G. Amar¹⁷. Son approche, qui relève de l'analyse systémique, repose sur le principe du "formatage récursif". Nous en rappellerons dans un premier temps le mode opératoire avant d'appliquer ensuite ce modèle au cas lillois.

2.1. *Analyse systémique : les principes du "formatage récursif".*

Dans son analyse, G.Amar précise d'abord le rapport entre circulation, mobilité et réseau. Pour lui, la circulation est le produit d'une organisation —d'un "formatage" pour reprendre son vocabulaire— de la mobilité ; cette dernière étant comprise comme un phénomène social de nature potentielle, indéterminée et chaotique.

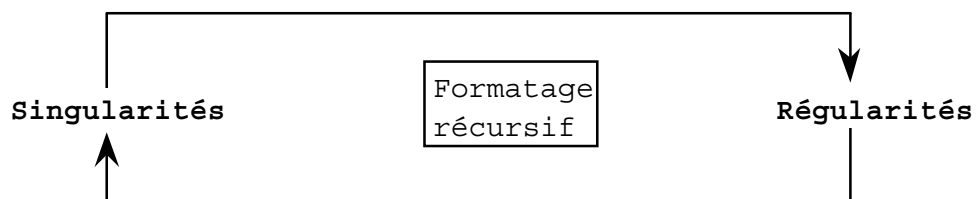
Dans cette conception, le réseau est compris comme l'agent du "formatage". Il a pour objet d'introduire des "régularités" afin de transformer l'ensemble diffus de la mobilité en un ensemble réglé dénommé : "circulation". Cependant, le processus de "formatage" de la mobilité révèle inévitablement à son observateur des éléments qui n'entrent pas dans les cadres —dans les "formats"— définis ; ces éléments constituent des "singularités". Si ces "singularités" deviennent suffisamment répétitives et stables dans le temps, elles acquièrent à leur tour le statut de "régularités" et sont susceptibles d'entraîner des boucles de rétroactions qui vont modifier la nature du système de circulations et ses rapports à l'environnement. On peut d'ailleurs préciser le contenu de ce que l'on définit, à un moment donné, comme une "singularité" et qui relève d'ordres différents. Pour notre propos, on peut distinguer ainsi :

- Des singularités spatiales qui se traduisent dans l'évolution du tissu urbain. L'extension d'Euralille sur les anciens terrains *non ædificandi*, par exemple, renforce la fonction de la gare en tant que lieu des circulations urbaines, mais elle a aussi privé les usagers de la voiture de nombreuses places gratuites de stationnement. Leur quête a alors conduit des

automobilistes utilisateurs du train à investir de nouveaux lieux, comme le parking non organisé situé devant l'actuelle gare de fret (Boulevard J.B. Lebas). Ces pratiques montrent l'éloignement très relatif des gares lilloises et illustrent les possibilités d'intégrer ces "singularités" dans le cadre d'une réflexion sur un système de gares incluant l'actuel site dédié aux marchandises à des fins de dessertes voyageurs.

- Des singularités temporelles comme la prise en compte dans les services ferroviaires, d'évènements culturels, festifs, ou sportifs, de portée nationale ou internationale se déroulant à Lille, dont la récurrence conduit à promouvoir une offre moins calée sur des pointes et plus adaptées des circulations cadencées, régulières et fréquentes.
- Des singularités humaines que suggère l'évolution de la composition de la clientèle du réseau ferré en gare de Lille, repérée à travers deux enquêtes menées en 1985 et 1993 et qui faisaient ressortir plusieurs caractéristiques : féminisation, forte augmentation de la clientèle étudiante, renforcement de la part des usagers habitant Villeneuve-d'Ascq, diminution des déplacements pour des motifs obligés, net renforcement du VAL comme mode d'accès à la gare ; autant d'éléments qui, ancrés dans la durée, sont susceptibles de devenir des "régularités" et de faire évoluer les formats du réseau.

La logique développée par G.Amar est celle d'un processus continu, en boucles, fait de "régularités" et de "singularités" agissant à des niveaux de complexifications croissants. L'opération de formatage consiste alors à saisir et à transformer des singularités en régularités.



G. Amar

¹⁷ Amar (G), "Formatage et singularité : concept et conception de réseau", in, *Crise de l'urbain, futur de la ville*. Paris, Économica, 1985, pp.71-83.

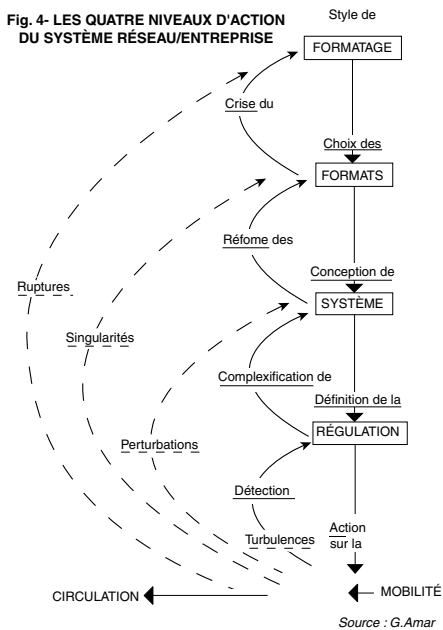
La récursivité du modèle est examinée à 4 niveaux d’actions, correspondant à des échelles de perception des écarts relativement au fonctionnement du système :

Niveau 1 : celui des régulations appartenant aux capacités du système.

Niveau 2 : celui de l’enrichissement du système sans remise en cause de ses formats.

Niveau 3 : celui de la transformations des formats élémentaires qui composent le système.

Niveau 4 : celui de la crise du style de formatage du système.



Chacun de ces niveaux de réactions est motivé par des anomalies “ d’ordre n+1 ” (Fig. 4). Dans le cas de la gare de Lille-Flandres, on conviendra que la croissance, la diversité des flux et le renforcement des interactions ville/gares sont susceptibles d’activer ces différents niveaux de réactions du système.

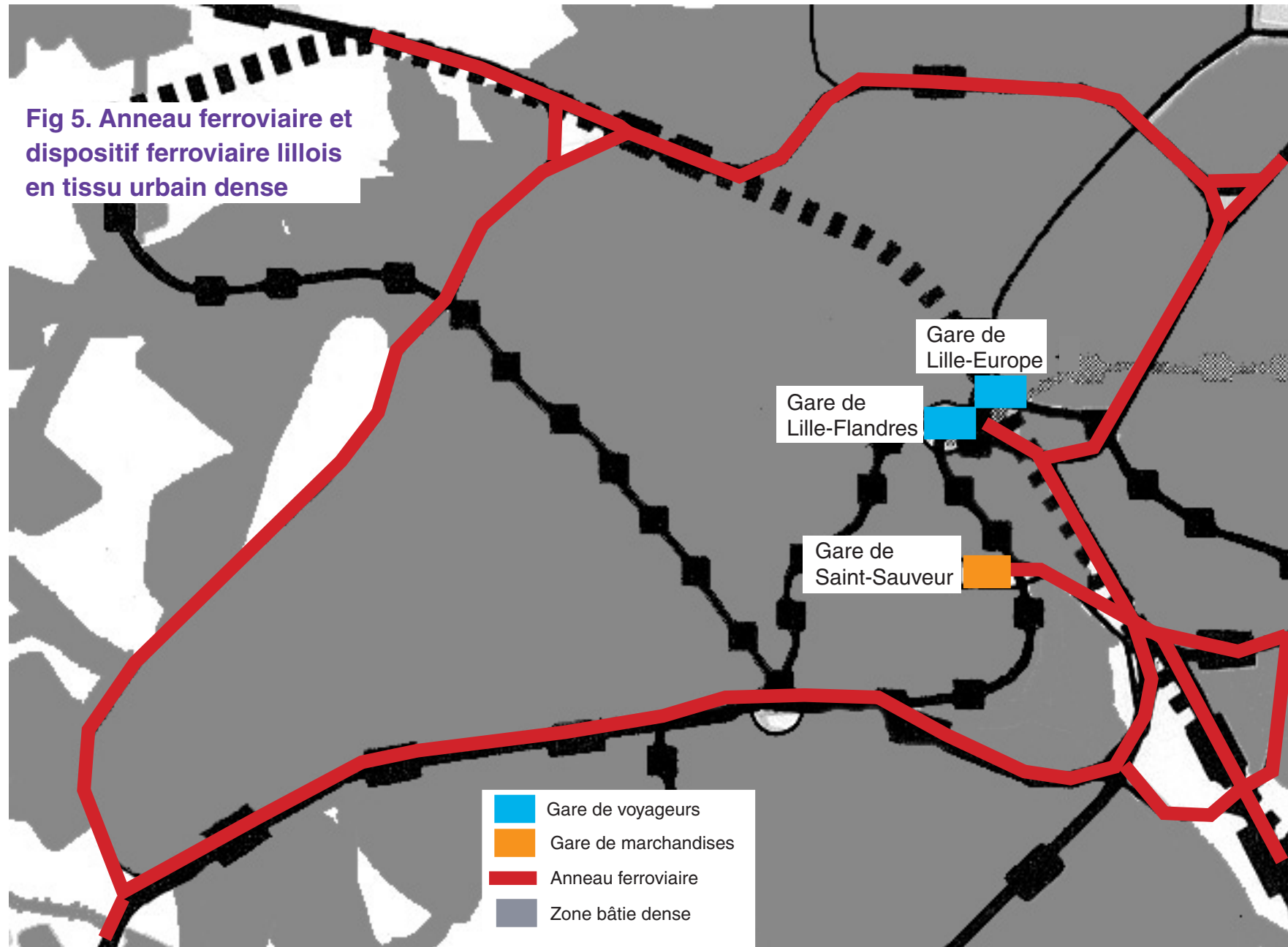
2.2. Centralité, proximité et connexité : les potentialités du système ferroviaire à Lille.

Appliqué au terrain lillois, le “ formatage récursif ” permet d’envisager la saturation, non pas uniquement par rapport au réseau lui-même, mais en regard de la réceptivité de l’environnement urbain à différents degrés d’interventions, ce qui diffère de la perspective ouverte par G.Amar qui considèrerait, pour la RATP, le système réseau/entreprise.

Les emprises de la ceinture ferroviaire sur la partie dense de la ville de Lille ou des communes limitrophes, ainsi que la présence d’une importante gare de marchandises intra-muros (Fig. 5), sont des infrastructures largement consommatrices d’espaces, et constituent certes des contraintes fortes, mais, comme le rappelait A.Grumbach, “ les contraintes peuvent être ce par quoi la ville s’identifie, cette jachère sur laquelle la ville est amenée à se redéfinir ”¹⁸.

¹⁸ Intervention à la première séance du séminaire “gares et quartiers de gares” organisée sur le thème : “Pôle d’échanges : projet architectural et projet urbain”, mars 1999.

Fig 5. Anneau ferroviaire et dispositif ferroviaire lillois en tissu urbain dense



Dans cette optique, nous voudrions montrer comment les quatre degrés d'interventions du "formatage récursif" permettent de penser la transformation de handicaps en opportunités pour l'aménagement si l'on considère que " les nœuds d'échanges entre différents modes peuvent, s'ils sont conçus correctement, faire émerger des lieux forts, exprimant à la fois les réseaux qu'ils prennent en charge et une identité locale forte, en rapport avec les activités qu'ils proposent et avec les espaces urbains qui les environnent " ¹⁹.

Sous l'angle de la régulation.

Selon le modèle de G. Amar, les actions relevant du domaine de la régulation concernent la gare de Lille-Flandres et ses abords immédiats (Fig. 6). Aujourd'hui enserrée dans le tissu urbain, tout développement horizontal de celle-ci permettant de créer de nouvelles voies — comme cela avait été le cas en 1956— n'est plus envisageable.

À ce niveau, les opérations projetées ne visent pas à transformer le système ferroviaire en lui-même, mais simplement à l'adapter pour réduire les dysfonctionnements détectés par des réaffectations internes et des aménagements complémentaires. Elles consistent à accroître la capacité de l'infrastructure pour améliorer les circulations ferroviaires de voyageurs, mais aussi à accompagner le mouvement d'ouverture de la gare sur la ville. Les actions s'inscrivent dans une temporalité courte, et plusieurs mesures déjà mises en œuvre correspondent à une telle démarche (Fig. 7). Ainsi, une première augmentation de capacité pour les services voyageurs a été obtenue grâce à la réutilisation de deux ex-voies de chantiers localisées sur la partie sud de la gare, et reportées dans un autre site (Seclin). Pour faciliter le confort des multiples usagers de la gare, la plate-forme d'accès aux TER située face aux voies 2 à 5 a été allongée d'une vingtaine de mètres et un panneau d'affichage des trains déplacé.

¹⁹ Pellegrino (P), Jeanneret (E.P), Kaufmann (R.M), article cité, 1999.

**Fig.6 - Interventions de "régulation" :
les réaffectations internes**

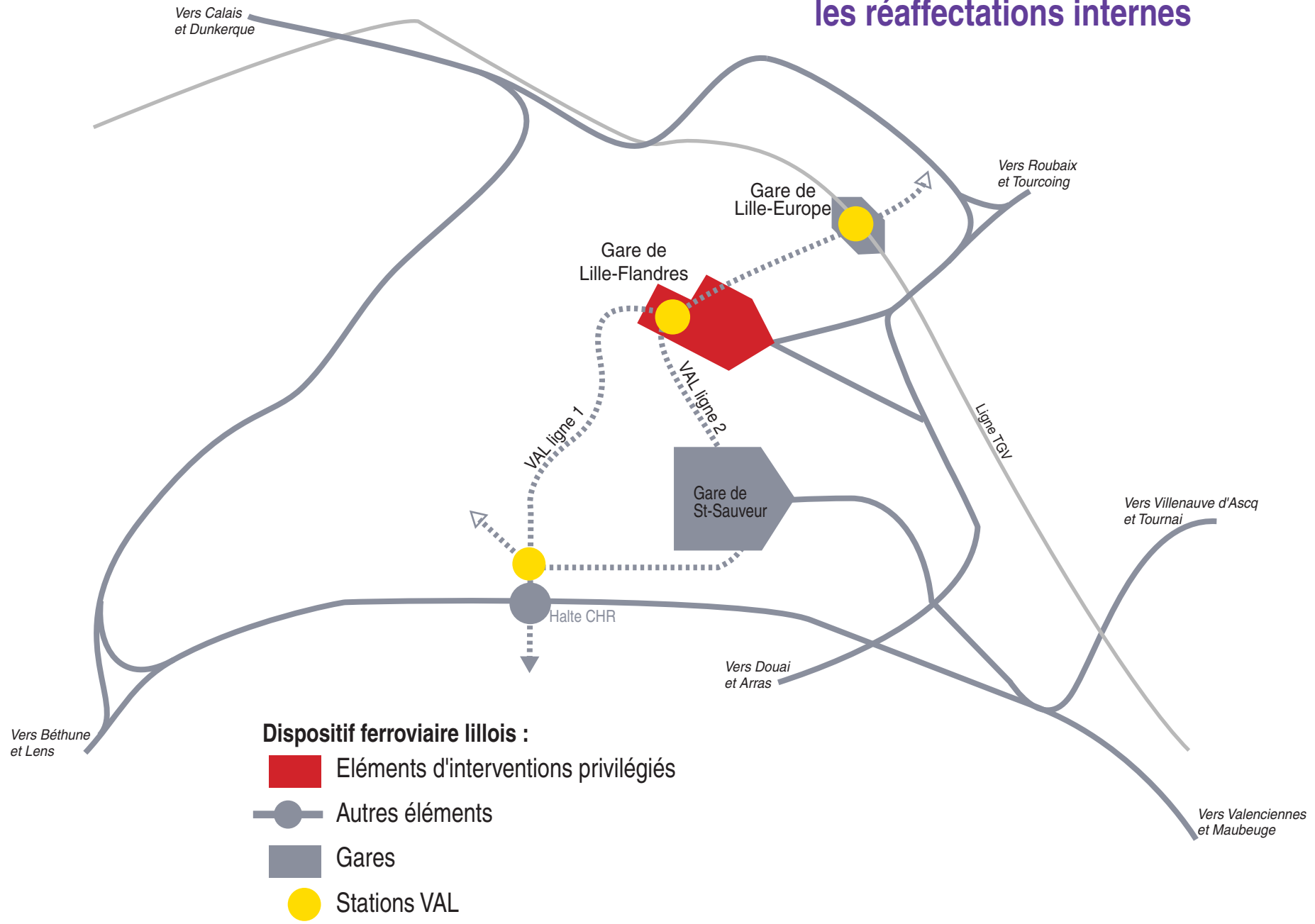
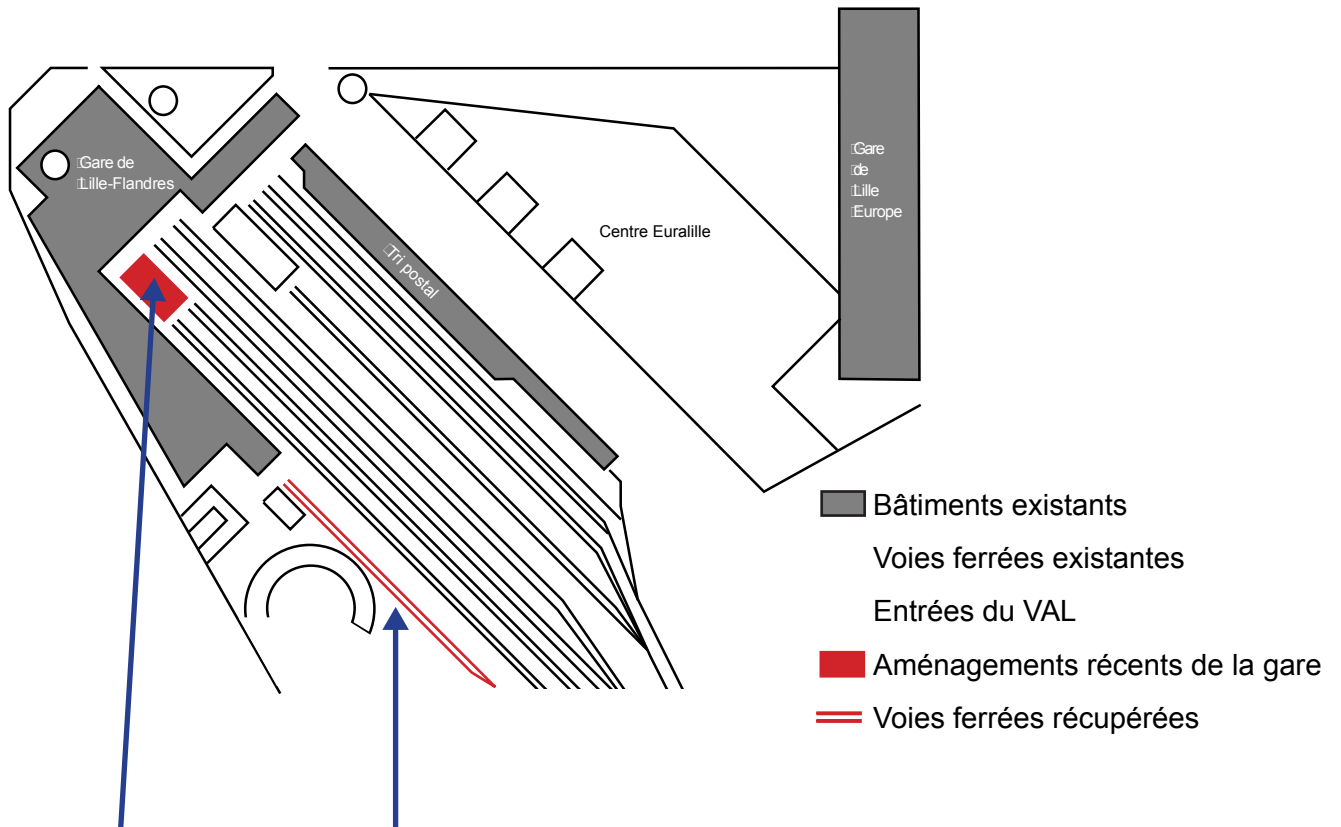


Fig. 7 - Les régulations de premier niveau déjà introduites
Interventions sur l'espace de la gare de Lille-Flandres



Augmenter la capacité des services voyageurs par une réaffectation des voies (2 anciennes voies de chantiers)



Améliorer les circulations piétonnes à l'intérieur de la gare : décaler les quais et aménager une plate-forme d'accès aux TER

Un cycle d'interventions, dont certaines sont en cours de réalisations, peut étendre la perspective de la régulation (Fig. 8). Le réinvestissement des deux voies actuellement dédiées au tri postal et du bâtiment qui accompagne cette activité pourrait ainsi prolonger les actions engagées. D'un point de vue fonctionnel, cette mesure augmenterait la capacité du système TER et, du point de vue de l'urbanisme, elle pourrait contribuer au renforcement de la porosité entre la gare et son environnement immédiat. Elle inciterait à la fois à prévoir une ouverture nord plus marquée, —la localisation de services ou de commerces permettant un traitement plus agréable de l'avenue W. Brandt— mais aussi une valorisation des arcades de la gare dont la façade nord reste aujourd'hui très opaque.

Le nouveau réaménagement de la place des Buisseries qui vient d'être engagé participe au décroisement de l'espace-gare. Jusqu'à une date récente, il accueillait les activités du transporteur urbain dans un environnement qualitativement faible —banalité du mobilier urbain—, fonctionnellement mal pensé —profusion gênante pour les circulations piétonnes—. Au sortir de la gare, le traitement de l'espace tranche avec l'image de modernité qu'Euralille est censée incarner.

Enfin, au titre des aménagements de "régulation", la réalisation d'une passerelle surplombant les voies entre le centre administratif de Lille et le centre commercial Euralille, prévue de longue date, est maintenant programmée pour la fin 2001. On peut voir dans la future passerelle la version modeste d'une dalle évoquée avec l'ambitieux projet de Centre directionnel des années 1970. Cet aménagement offrira aux promeneurs de nouvelles possibilités de passages vers Euralille, ce qui milite pour un traitement architectural de qualité de cette liaison. Parallèlement, celle-ci participera au désengorgement de la gare de Lille-Flandres en multipliant les accès aux voies, —particulièrement opportuns pour des quais de plus en plus décalés en regard de l'entrée principale (recul de la plate-forme, voies réaffectées) et pour accéder à des rames TGV couplées—.

Fig 8 - LES REGULATIONS DE PREMIER NIVEAU PROGRAMMEES OU A ENVISAGER

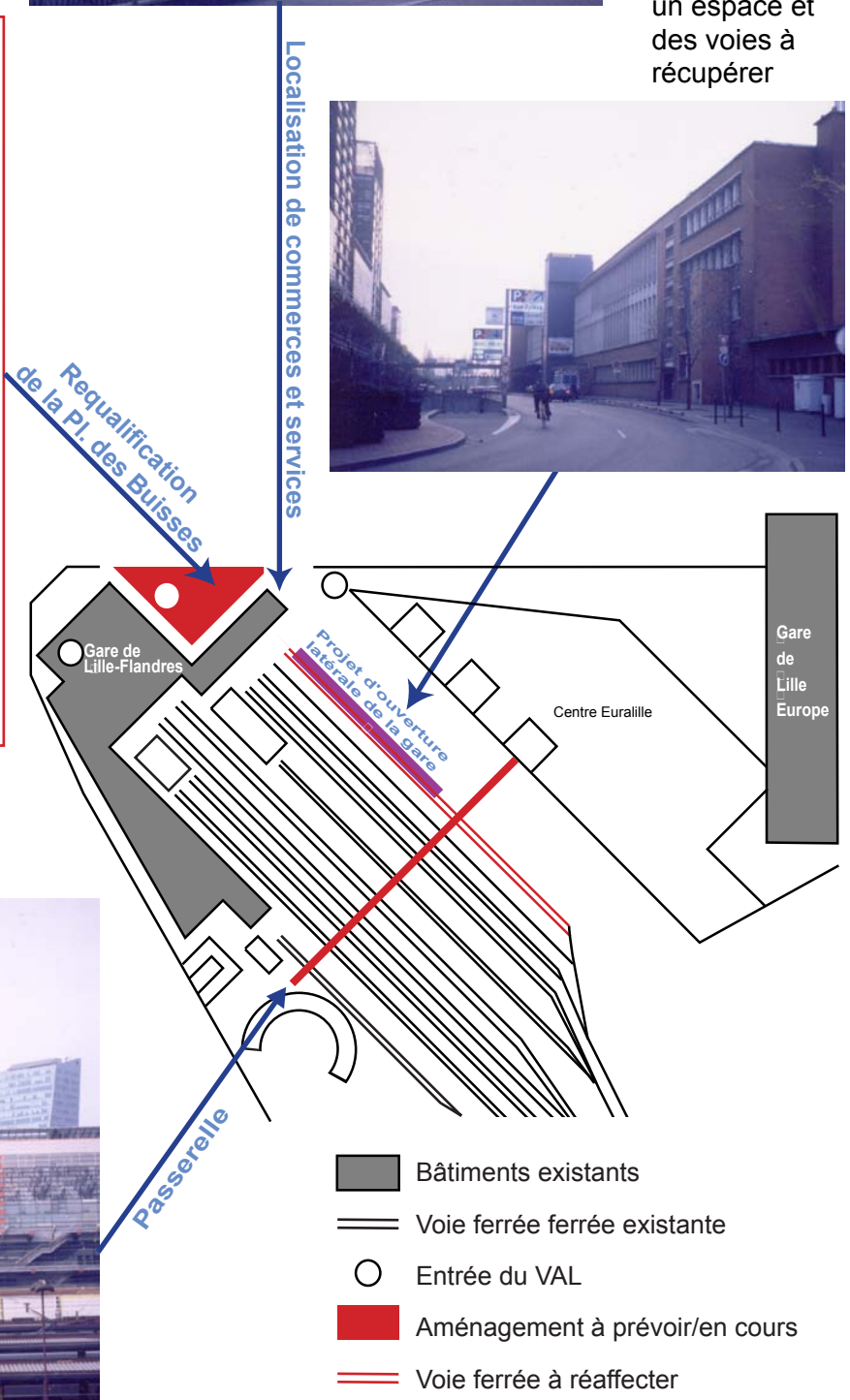
La façade nord de la gare : des arcades opaques



Place des Buisseries : Un mobilier urbain pléthorique et de piètre qualité en contradiction avec l'image de la "ville internationale" (réaménagement en cours)



Le tri postal : un espace et des voies à récupérer



L'absence de passage entre le quartier administratif de St-Sauveur et le centre commercial Eurailille (Passerelle programmée)



- Bâtiments existants
- Voie ferrée existante
- Entrée du VAL
- Aménagement à prévoir/en cours
- Voie ferrée à réaffecter

2.2.2. *Sous l'angle de la complexification du système*

La marge de manœuvre permise pour accroître la capacité ferroviaire du site de Lille-Flandres, dans l'optique de la régulation, reste limitée. Le développement du trafic TGV et surtout, l'extension projetée du TER requièrent des interventions d'une autre nature. Une complexification du système peut alors être envisagée qui vise à utiliser les potentialités de l'anneau ferroviaire lillois pour éviter de concentrer tous les trafics régionaux sur Lille-Flandres (Fig. 9).

Dans cette perspective, une partie des trafics pourrait emprunter la partie sud de la ceinture ferroviaire et donner naissance à des liaisons transversales unissant les axes actuellement les plus chargés. Des relations directes entre les principales agglomérations de la région seraient ainsi créées : Calais ou Dunkerque / Valenciennes ; Lens ou Béthune / Valenciennes ; Calais ou Dunkerque / Douai ou Arras, deviendraient possibles sans effectuer de correspondance. Les indices d'accessibilité topologique directe du réseau du Nord-Pas-de-Calais se rapprocheraient alors de ceux enregistrés sur le réseau belge (Fig. 1).

Sur le principe de l'interconnexion des TGV en Région Parisienne, l'accès à Lille se ferait à partir d'une gare périphérique, bien reliée aux transports collectifs urbains. L'arrêt CHR, proche de la ligne 1 du VAL, pourrait alors assurer la diffusion des voyageurs dans la ville. Une telle perspective n'est d'ailleurs pas nouvelle et rejoint l'idée émise dans le Plan d'E. Dubuisson en 1921 qui envisageait la création de la gare de Lille-sud sur la ligne de ceinture.

Notons que la halte CHR du TER est aujourd'hui desservie par la ligne Lens-Béthune/Lille, qu'elle bénéficie d'infrastructures ferrées d'excellente qualité —voies doubles, rectilignes et électrifiées— et que des terrains libres d'urbanisation existent en bordure des voies (Fig. 10). Cette halte a récemment fait l'objet d'un réaménagement, mais dans une perspective de desserte de proximité des installations hospitalières plus que d'une articulation avec le VAL. Ainsi, la signalétique ne mentionne pas la liaison aisée entre les modes de transports collectifs et la représentation cartographique du réseau de transports urbains lillois fait apparaître des réseaux

**Fig. 9 - Intervention sur le système :
renforcement des interconnexions TER/VAL**

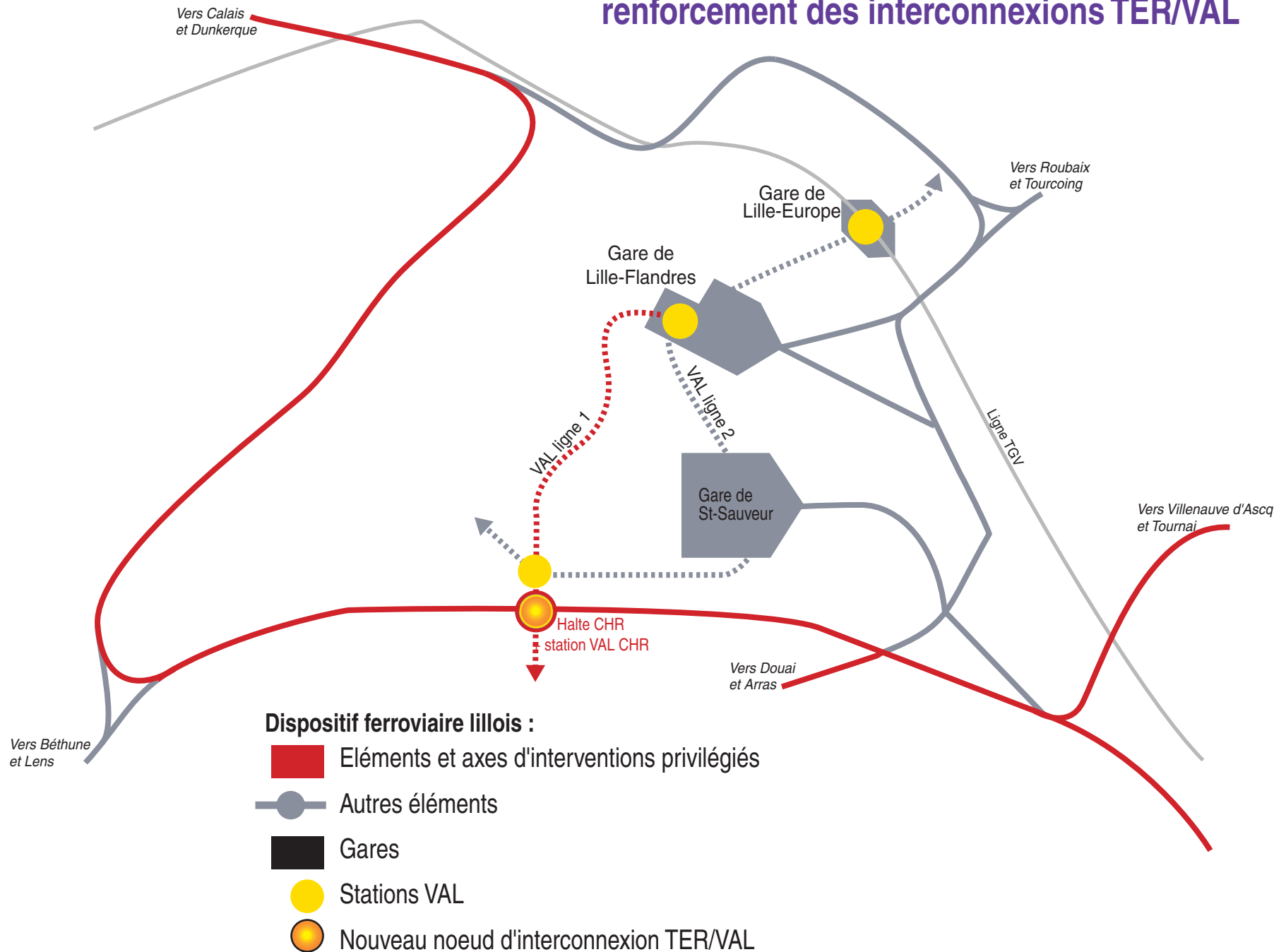
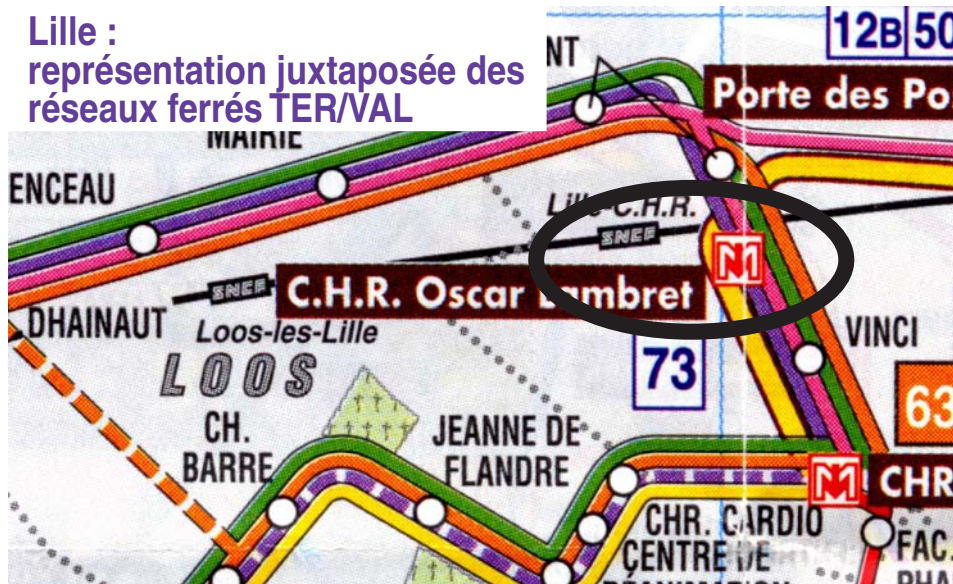


Fig. 10 - Halte et station CHR : un noeud pour penser et développer l'interconnexion des réseaux

Proximité TER/VAL et cheminement confortable



Lille :
représentation juxtaposée des réseaux ferrés TER/VAL



Toulouse :
représentation unifiée des réseaux ferrés TER/VAL



juxtaposés plus que complémentaires. La comparaison avec le contexte toulousain est, de ce point de vue, illustrative (Fig. 10) : dans cette agglomération, une représentation unifiée des réseaux TER et VAL a été développée ; elle révèle à l’usager des possibilités d’échanges intermodaux alors que la qualité physique de la connexion, les fréquences des trains et l’intégration tarifaire rendent les situations lilloises et toulousaines parfaitement comparables.

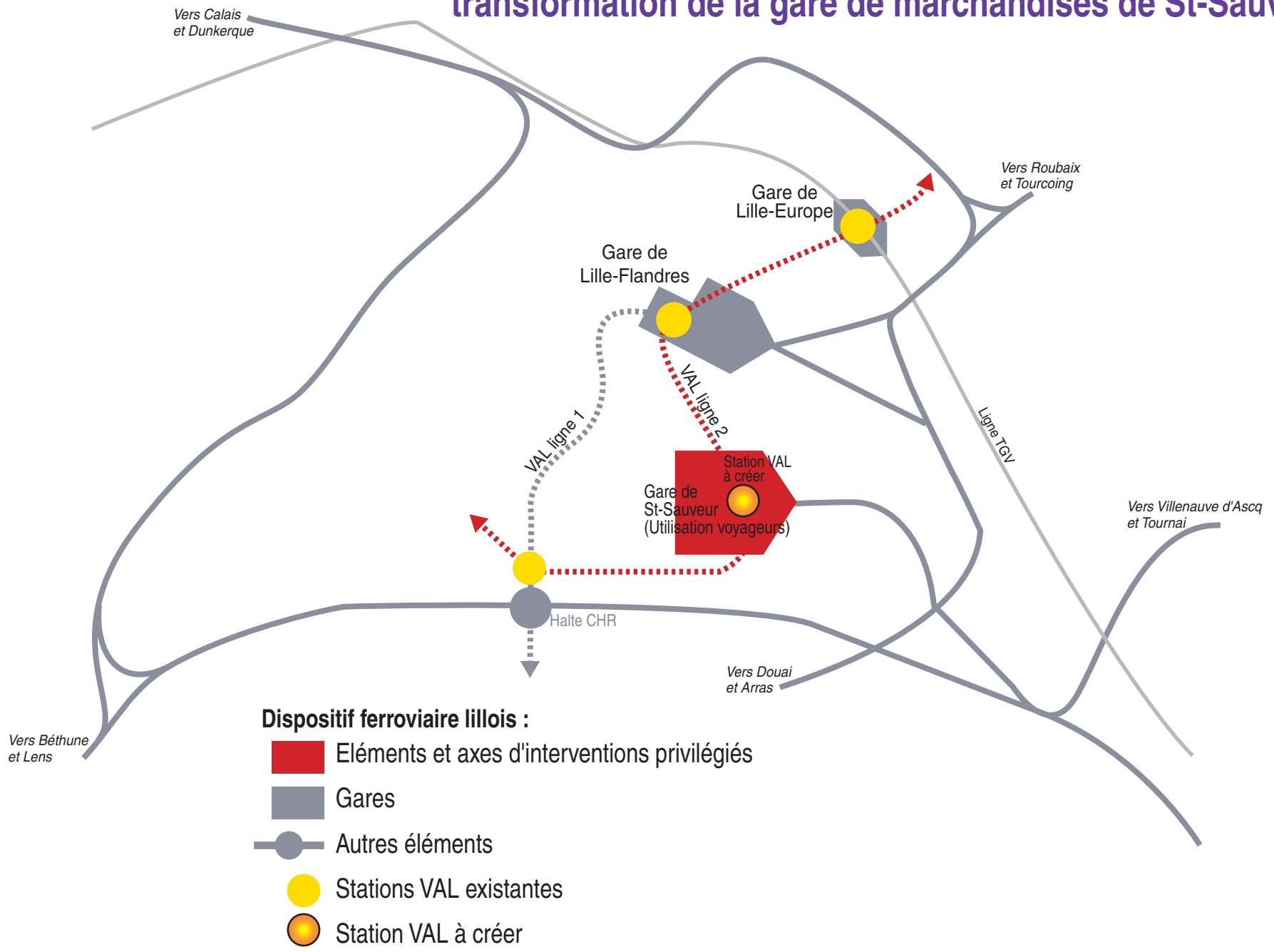
L’intervention au niveau du “système” d’échanges conduit donc à transformer profondément la manière de penser les réseaux dans la ville. Elle s’inscrit résolument dans la valorisation des connexités offertes par la densité des infrastructures lilloises et postule une déconcentration des flux susceptible de mettre en valeur un site périphérique, par rapport à la gare de Lille-Flandres, en tant que nouvelle porte d’entrée dans la cité.

2.2.3. Sous l’angle de la “réforme des formats”.

Aborder la question des “formats de circulations”, ce n’est plus se situer dans le registre du système en place, mais transformer les cadres d’activités. Passer d’un dispositif prévu pour la circulation des marchandises à un dispositif organisant la mobilité des voyageurs relève de ce niveau d’intervention (Fig.11).

St-Sauveur est aujourd’hui une gare de fret active qui abrite les chantiers de la CNC et de Novatrans —traitant des caisses mobiles et des conteneurs— ainsi que les activités de la SERNAM. À l’origine, sa localisation est liée au fonctionnement des usines proches —textiles ou métallurgiques— qui ont quitté ces secteurs urbains. La gare, qui occupe de très vastes emprises (40 ha), est maintenant inextensible et se trouve enserrée dans un tissu urbain dense, en mutation, et peu compatible avec ses circulations —y compris routières— lourdes et intenses.

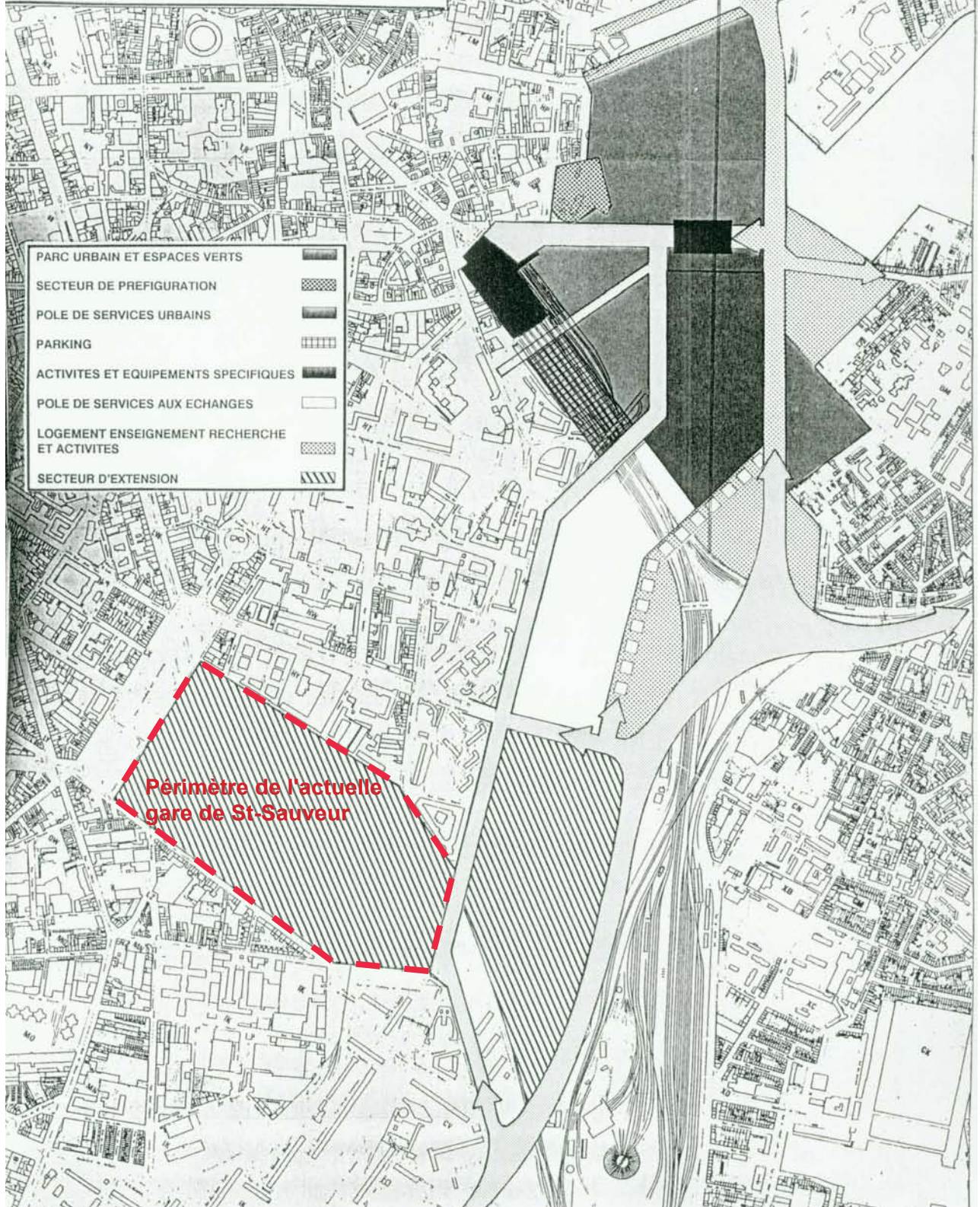
**Fig. 11 - Intervention sur les "formats" :
transformation de la gare de marchandises de St-Sauveur**



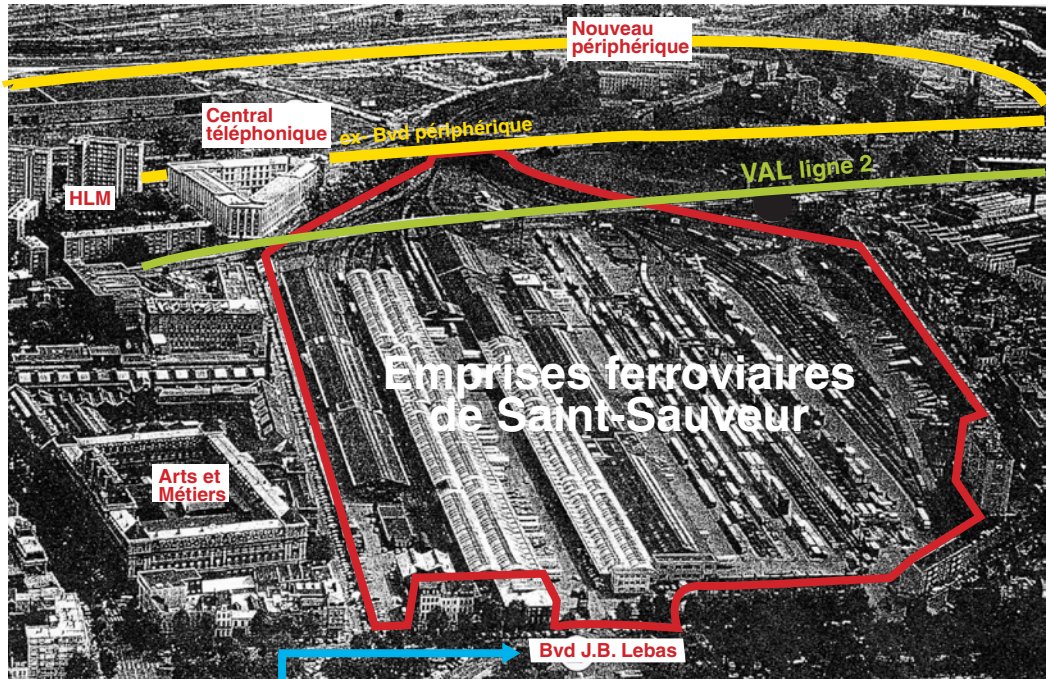
Pour l'urbanisation lilloise, la gare de St-Sauveur constitue un enjeu important. Des transferts d'activités sont envisagés vers une plate-forme multimodale d'envergure européenne localisée à Dourges (dans l'ex-Bassin minier), et plus rapidement —mais partiellement— en direction d'un chantier multitechnique établi en gare de Lomme-Délivrance. Le site de St-Sauveur est donc récupérable à court ou moyen terme et représente le dernier très grand espace *intra-muros* appartenant à un propriétaire unique. Sur les plans, il apparaît d'ailleurs parfois comme une ultime extension d'Euralille (Fig. 12) et l'hypothèse du choix de Lille comme site d'accueil des Jeux Olympiques de 2004 a donné lieu à un travail de prospective urbaine qui incluait son total réinvestissement au titre de la localisation du "village olympique" (Fig. 13). De plus, les espaces publics qui font face à la gare—boulevard de 800 mètres de long sur 110 mètres de large—, actuellement voué à la circulation et au stationnement, font l'objet d'un appel à projet de la ville pour leur réaménagement dans la perspective de créer un espace "convivial". Un tel projet —à échéance de 2 ans— ne peut manquer d'apporter davantage de contraintes aux activités de transports de marchandises de St-Sauveur et hâter leur départ. Une action sur les "formats" de circulation conduirait alors à préserver des activités ferroviaires sur une partie du site, mais orientées vers les voyageurs, afin de constituer une réserve de capacité suffisante au développement des trafics régionaux. Une connexion à la ligne 2 du VAL —qui surplombe les emprises de la gare— pourrait être facilement aménagée et permettre ainsi une large accessibilité, tant sur la ville que sur les gares de Lille-Flandres et Lille-Europe.

Une intervention sur les formats paraît pourtant assez peu envisagée —même si elle est parfois avancée à la SNCF— comme l'illustre le projet de "Village Olympique" qui éradique complètement le ferroviaire du secteur (Fig. 13). Des voiries routières sont tracées pour créer des continuités entre les quartiers, mais le transport public est absent (même le VAL est oublié).

Plan de référence

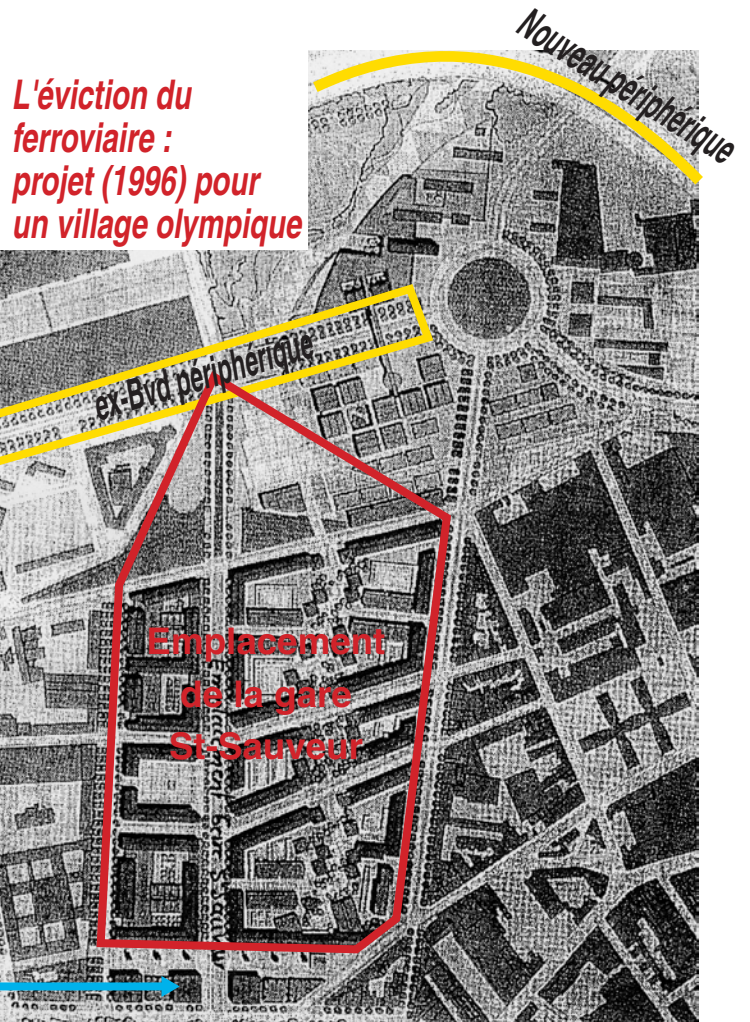


**Fig. 13 - Espace urbain convoité :
le site de la gare de marchandises de St-Sauveur**



D'après photo : L.Moleux, 1997

*Boulevard J.B. Lebas :
stationnement gratuit
et circulation poids lourds
en centre ville*



Comment, dans ce cas, ne pas évoquer le travail et les propos d'A. Chemetov pour qui, des transports collectifs ouverts et visibles dans les villes constituent le moyen de les concilier avec leur stock d'imaginaire passé²⁰. Faut-il alors faire du passé table rase et ôter ce lien étroit entre le chemin de fer et la cité que représente St-Sauveur ou, au contraire, penser la revalorisation de cette opportunité d'une activité ferroviaire en bordure du quartier administratif, jouxtant (ou prolongeant) Euralille et proche des espaces centraux, autour de laquelle de nouvelles activités diversifiées pourraient trouver place (logements, parc, bureaux, commerces et services)²¹ ? Faut-il repousser l'intrusion de l'univers ferroviaire et le considérer comme une parenthèse dans la dynamique urbaine ou faut-il chercher à le travailler pour en donner une image plus urbaine, tout en préservant son potentiel relationnel ?

2.2.4. Sous l'angle d'une révision des " styles de formatage ".

L'ultime niveau d'intervention du modèle de G.Amar, concerne le " style de formatage ". Il introduit des ruptures profondes dans la manière de concevoir le système réseau/environnement : la trans-mutation de la gare terminus en gare de passage est certainement le thème qui illustre le mieux cet aspect (Fig. 14), dans la mesure où il a traversé tout l'imaginaire de la planification urbaine lilloise, des origines jusqu'à l'opération Euralille²².

À la fin des années 1980, un projet de gare centrale unique réunissant l'ensemble des circulations ferroviaires, connectées aux transports publics urbains et à la route, a même été proposé par un cabinet d'architecte local (J. Derying). Dans ce projet, à la gare excavée répondait une tour monumentale abritant un parking (plus de 2000 voitures), des commerces, des services de l'habitat et des bureaux. Le VAL reliait cette tour à la gare (Fig. 15).

²⁰ Intervention à la première séance du séminaire " Gares et quartiers de gares " organisée sur le thème : " Pôles d'échanges : projet architectural et projet urbain ", mars 1999.

²¹ L'exemple du quartier de la gare de Modena, développé dans ce rapport par P. Pucci est de ce point de vue significatif de l'importance à accorder à la mémoire des lieux.

²² Cf, contribution de E. Kotow, S. Riffard, A. Barré, Ph. Menerault dans ce rapport.

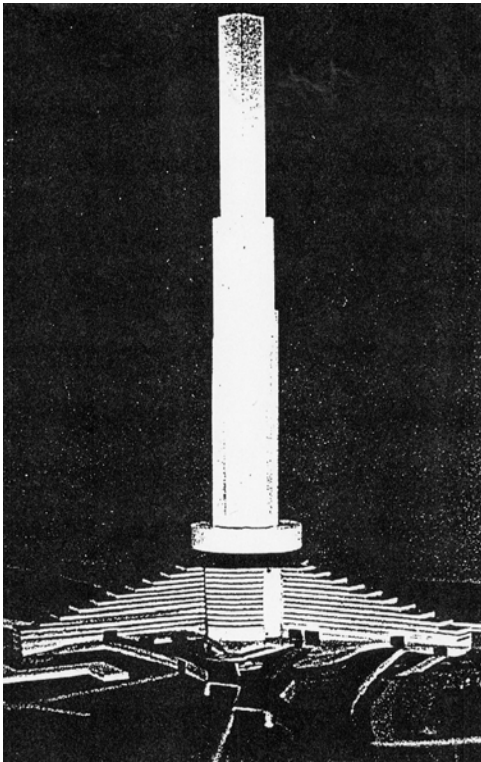


Fig. 14 - Années 90 : projet pour une gare de passage à Lille proposé par J.Derying

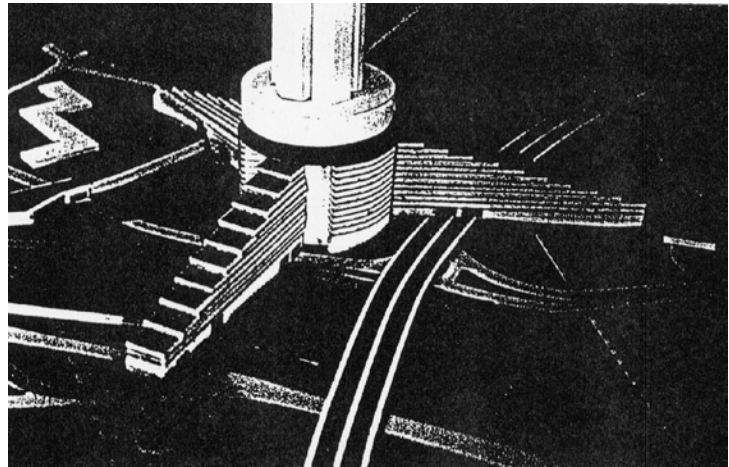
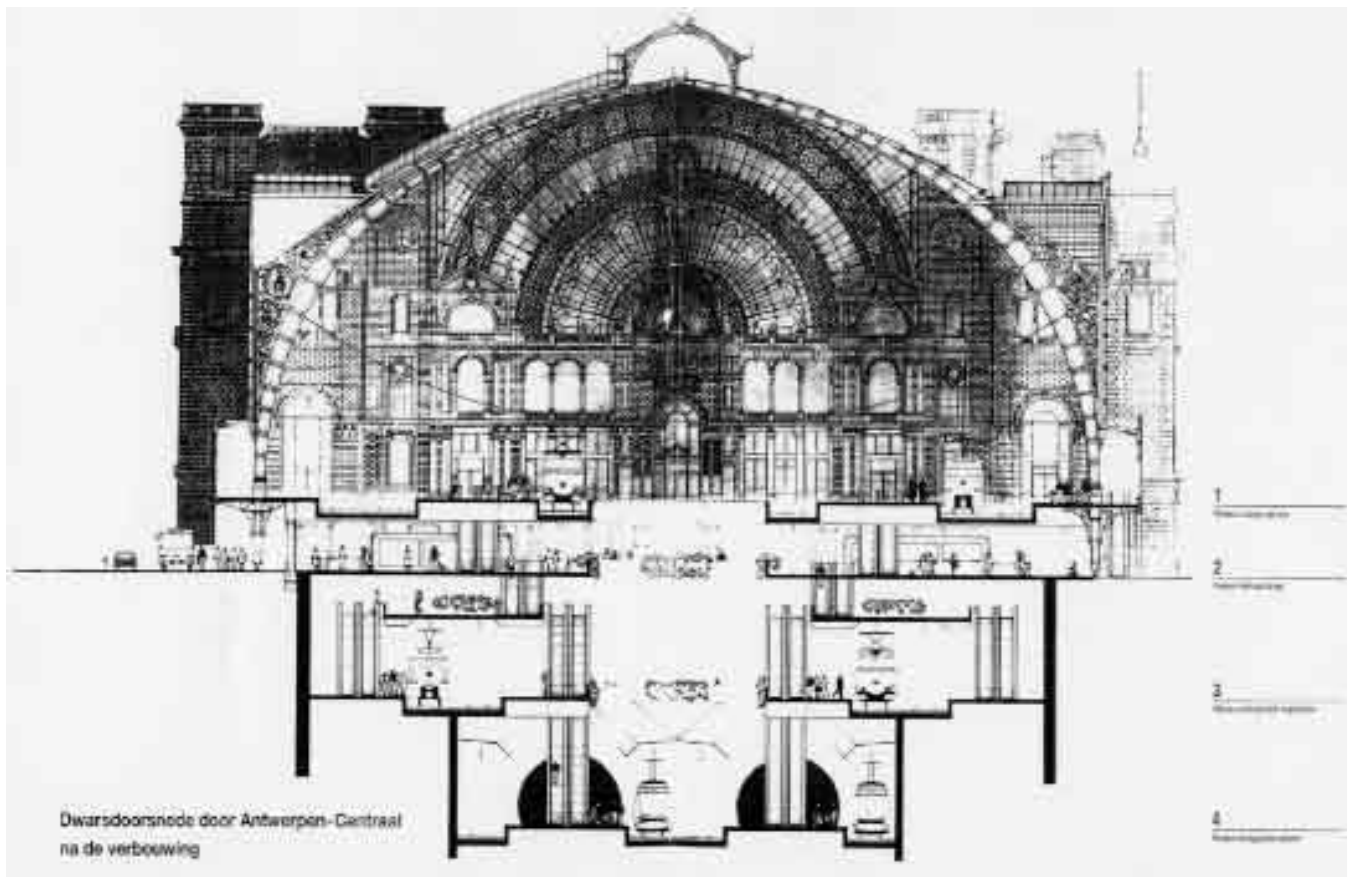


Fig. 15 - Intervention sur le "formatage" : renouer avec l'idée de la gare de passage



Ce projet de gare centrale, comme les précédents, sera repoussé : elle est jugée trop onéreuse par les tenants d'une culture ferroviaire et le parti urbanistique choisi paraît dépassé. Pourtant, pour les acteurs des collectivités publiques, domine plutôt maintenant le sentiment d'avoir manqué une occasion en regard des difficultés actuelles rencontrées pour l'extension des capacités ferroviaires ; d'autant que des exemples étrangers —comme celui d'Anvers (Fig. 15)— montrent qu'avec l'arrivée du TGV et au prix de travaux très lourds— une mutation de la gare terminus pouvait être envisageable.

Aujourd'hui, compte tenu des opérations réalisées, le principe d'une intervention sur le " style de formatage " que représente l'unification autour d'une gare de passage, semble effacé. Cependant, si la gare " cul-de-sac " présente des limites fonctionnelles, elle témoigne aussi d'une grande intimité, d'une imbrication profonde et ancienne de la ville et de l'univers ferroviaire. La gare pénètre à l'intérieur de la cité au plus proche de son centre. Elle est alors mieux placée pour que s'opère l'interpénétration entre nœud et lieu ²³.

Conclusion.

À partir d'un problème technique de saturation d'une gare, il est ainsi possible d'engager une réflexion sur les fondements de l'aménagement lillois. En fonction des quatre niveaux d'interventions contenus dans le modèle de G. Amar, deux perspectives peuvent alors être tracées.

D'une part, celle qui vise à prolonger la tendance à la massification et à la concentration des flux sur un même " espace nodal " en vue de produire de la valeur. Sous l'angle du transport, cette dynamique possède ses réserves propres à travers des interventions ponctuelles, de surface, relativement aisées à entreprendre —*régulation*— ou, à l'inverse, avec des investissements lourds et coûteux qui conduiraient à développer des liaisons en souterrain entre les gares voisines de

²³ Bertolini (L), Spit (T), *Cities on rails : the redevelopment of railway station areas*. London, E et FN Spon, 1998, 236 p.

Lille-Flandres et Lille-Europe —*formatage*— sur le type de certaines gares parisiennes²⁴ ou même japonaises²⁵. Une telle évolution peut souffrir de la tendance à la dispersion de la population régionale et des activités sur l’agglomération que n’accompagnerait pas l’émergence de nodalités secondaires appuyées sur les transports collectifs. Le pari de R. Koolhaas de faire fonctionner en lisière du centre-ville —à Euralille— des activités périphériques comme un centre commercial avec son hypermarché montre ainsi ses limites si l’on considère simplement l’importance des surfaces commerciales aujourd’hui closes (Fig. 16)²⁶, comparée à la vitalité de centres commerciaux extérieurs, tels que V2 dans la Ville Nouvelle de Villeneuve-d’Ascq ;

D’autre part, la perspective qui consiste à rechercher une meilleure répartition des nœuds de transports dans la ville en agissant sur le *système* —introduction de liaisons régionales tangentielles— ou sur les *formats* —de la gare de fret à celle de voyageurs— pour assumer la croissance des activités ferroviaires, tout en favorisant une amélioration des qualités environnementales dans les zones denses. Cette option, —illustrée également par les travaux de L. Bertolini sur les villes d’Amsterdam et d’Utrecht²⁷— qui s’inscrit dans l’optique de l’urbanisme des réseaux²⁸, amène à privilégier une mise en connexion systématique des modes de transports publics (TER/VAL) et à penser la diversité des centralités urbaines sur le mode de la discontinuité géographique.

Aménagement réseau	<i>Concentration</i>	<i>Déconcentration</i>
Niveau 1 – “ Régulation ”	X	
Niveau 2 – “ Système ”		X
Niveau 3 – “ Format ”		X
Niveau 4 – “ Formatage ”	X	

²⁴ Duhem (B), Beaucire (F), “ Les espaces souterrains, points nodaux de la ville étalée ”, *Espaces et Société*, n°96, 1999.

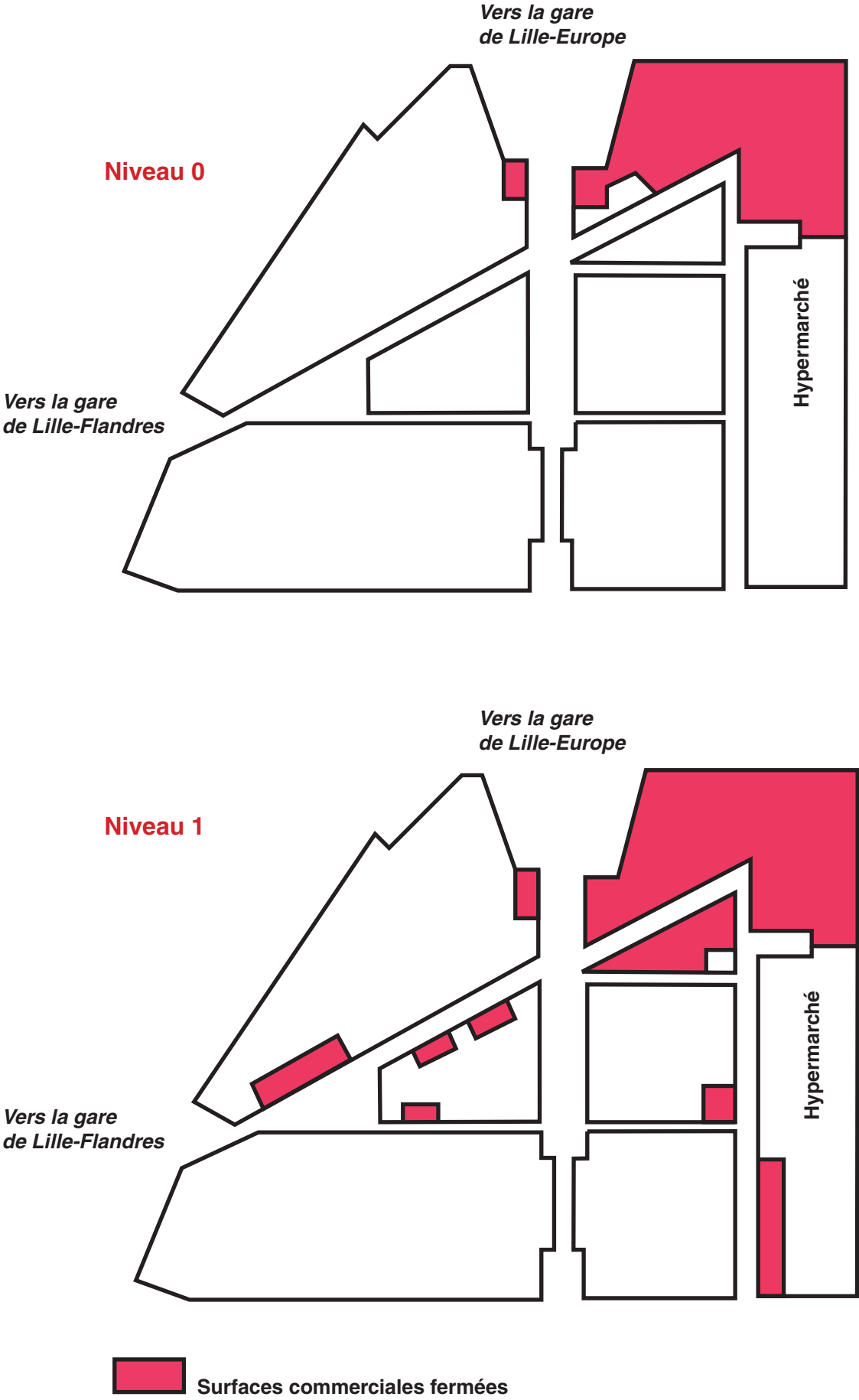
²⁵ Cf, contribution de C. Tiry dans ce rapport.

²⁶ Cf également, contribution de Ph. Menerault et A. L’Hostis dans ce rapport...

²⁷ Cf, Contribution de L. Bertolini à ce rapport ainsi que : Bertolini (L), Spit (T), *Cities on rail : the redevelopment of railway station areas*, London/New-York, Ed. E et FN Spon, 1998, 235 p.

²⁸ Dupuy (G), *L’urbanisme des réseaux*. Paris, A. Colin, 1991, 198 p.

Fig. 16 - centre commercial Euralille (Situation, mai 2000)



Bibliographie.

- Amar (G), “Formatage et singularité : concept et conception de réseau”, in, *Crise de l’urbain, futur de la ville*. Paris, Économica, 1985, pp.71-83.
- Auphan (E), “Les gares TGV régionales : un exemple de contre-aménagement du territoire”, *Hommes et Terres du Nord*, n°1, 1992, pp. 14-20.
- Barré (A), Menerault (Ph), “Le TER à la recherche d’un second souffle ou le rail au quotidien dans le Nord-Pas-de-Calais”. *Hommes et Terres du Nord*, n°4, 1999.
- Bertolini (L), Spit (T), *Cities on rails : the redevelopment of railway station areas*. London, E et FN Spon, 1998, 236 p.
- Duhem (B), Beaucire (F), “Les espaces souterrains, points nodaux de la ville étalée”, *Espaces et Société*, n°96, 1999.
- Dupuy (G), *L’urbanisme des réseaux*. Paris, A.Colin, 1991, 198 p.
- Joseph (I) (Dir.), *Villes en gares*. La-Tour-d’Aigues, Ed. de l’Aube, 1999, 312 p.
- Mannone (V), “Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : le cas des villes desservies par le TGV sud-est”, *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°31, 1997, pp. 71-97.
- Ollivro (J), “l’étoile : élément permanent de l’organisation de l’espace français”, *Norois*, t. 45, n°177, pp. 5-15.
- Ollivro (J), L’ambiguïté des gares, clé du développement contemporain”, *Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, 1996, pp. 35-44.
- Pellegrino (P), Jeanneret (E.P), Kaufmann (R.M), “Infrastructures et modèles urbanistiques”. *Espaces et sociétés*, n°96, 1999, pp. 11-29.
- Troin (J.F), “Les gares TGV et le territoire : débats et enjeux”, *Annales de Géographie*, n°593-594, 1997, pp. 34-50.
- Varlet (J), “Réseaux de transports rapides et interconnexion en Europe occidentale”, *Information Géographique*, n°56, 1992, pp. 101-114.
- Zembri (P), “L’émergence des réseaux ferroviaires régionaux en France : quand un territoire institutionnel modifié s’impose au territoire fonctionnel”. *Flux*, n°29, 1997, pp. 25-40.
- Zembri (P), “TGV/réseau ferré classique : les rendez-vous manqués ?”, *Transports Urbains*, n°75, 1992, pp. 5-14.

Gare(s) et réseaux de transports publics à Lille : **du point nodal à l'espace nodal**

Dans toute agglomération, la gare est, par essence, un lieu de correspondance entre divers modes de transport et, bien souvent, elle constitue le principal point nodal du réseau de transports collectifs urbains ; une bonne desserte de la gare étant effectivement une des priorités de l'exploitant. Lille n'échappe pas à cette règle, mais, ici comme ailleurs, le renforcement de la nodalité a été progressif et il résulte autant de la nécessité de répondre à des besoins croissants que de la valorisation d'opportunités liées à des évolutions techniques. Aussi, une analyse diachronique s'impose pour montrer comment, au fil du temps, on est passé d'une gare desservie par des tramways à deux gares voisines et connectées à plusieurs lignes de métro, tramway et autobus. Simultanément, on verra que cette concentration des infrastructures s'accompagne d'une affirmation du secteur de la gare comme espace-clé de la vie urbaine.

I. Les débuts : une gare en lisière du cœur de la ville et d'une zone *non aedificandi*.

Dans son fonctionnement quotidien et dans ses relations avec la ville, la gare de Lille est très largement conditionnée par les choix techniques effectués lors de l'arrivée du chemin de fer. En effet, au milieu du XIXe siècle, Lille était une ville fortifiée et les premiers trains se sont arrêtés au "débarcadère" de Fives, situé à l'extérieur des remparts (1842) ; mais, dès 1848, une percée dans les fortifications permit aux convois d'accéder à une gare intérieure, dite " gare des Buisses ", implantée non loin du centre de la ville²⁹. En 1858, l'annexion de communes voisines a amené une extension de l'enceinte fortifiée, tout en laissant hors des murs une partie des espaces proches de la gare, comme le faubourg Saint-Maurice. Cet agrandissement du Lille intra-muros

²⁹ Cf. contribution de E. Kotow, S. Riffard, A. Barré, Ph. Menerault dans ce rapport.

explique la situation actuelle de la gare dans le tissu urbain : en effet, elle est excentrée par rapport à certains quartiers, tout en étant proche du cœur de la cité symbolisé, par la Grand-Place (c'est-à-dire l'actuelle place du Général de Gaulle). De 1866 à 1869, est réalisé le bâtiment principal de la gare de Lille, en réutilisant des éléments de la première gare de Paris-Nord, qui était alors en cours de reconstruction. À la fin du siècle, on édifie la grande verrière métallique, qui recouvre les voies, et l'hôtel de la gare ; en 1892, la gare de Lille a acquis la physionomie qu'elle conservera jusque dans les années 1970-1980 (Fig. 1). La place de la gare a été mise en valeur par une “ percée haussmannienne ” —la rue Faidherbe— la reliant à la place du Théâtre (Fig. 2).

Ainsi, Lille s'est-elle dotée d'une gare cul-de-sac, édifiée au voisinage de ses remparts et de la zone *non aedificandi* qui les précède. Le choix d'une gare terminus, dont les inconvénients sont apparus à mesure que le trafic progressait, et sa position à proximité de terrains vierges ont donné naissance à de multiples débats et projets sur son remplacement par une gare de passage. Ces projets, apparus dès la fin du XIX^{ème} siècle, se sont multipliés dans l'Entre-Deux-Guerres, par suite du déclassement de la place forte de Lille en 1919 ; en effet, cette mesure était assortie du maintien de la servitude *non aedificandi*, dont étaient cependant exemptés des constructions à usage public ainsi que les chemins de fer et leurs dépendances. Des considérations financières ont toujours fait obstacle à la mise en œuvre de ces divers projets, jusqu'à l'arrivée du TGV. Toutefois, les opportunités offertes par les terrains de la zone *non aedificandi* seront mises à profit, à plusieurs reprises, notamment pour y réaliser diverses infrastructures de transport.

Fig. 1 - La gare de Lille et sa place dans les années 1920

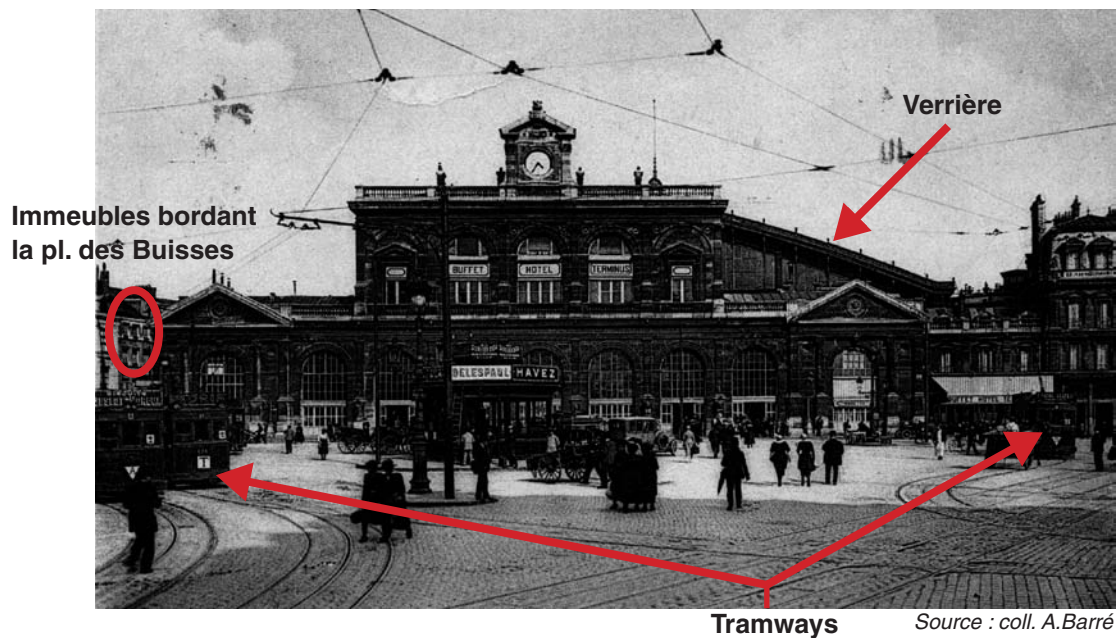


Fig. 2 - La "percée haussmannienne" : la rue Faidherbe entre la pl. du théâtre et la gare dans les années 1950



La desserte de la gare de Lille par les transports publics a débuté, comme dans la plupart des agglomérations françaises, par des tramways hippomobiles, apparus ici en 1874. Après un temps d'exploitation par des tramways à traction vapeur, on décide, en 1900, de passer à la traction électrique, gage de modernité et d'efficacité. En fait, deux réseaux de tramways ont été réalisés dans l'agglomération lilloise ; chacun ayant sa spécificité, comme le reflète leur dénomination initiale :

- le premier, à voies normales, centré sur Lille et sa proche banlieue était exploité par la TELB (Compagnie des Tramways Electriques de Lille et de sa Banlieue) ;
- le second, à voies métriques, plus axé sur la desserte de Roubaix-Tourcoing était exploité par l'ELRT (l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing).

Une interpénétration des deux réseaux concrétisait déjà l'émergence d'une vaste agglomération ; toutefois, à l'exception d'une ligne, seul le réseau de la TELB desservait directement la gare de Lille. Le terminus principal des lignes de l'ELRT, à Lille, était situé au niveau de l'Opéra . L'Opéra restera d'ailleurs le terminus du “ Mongy ” —tramway, désigné par le nom de son créateur, reliant en site propre Lille à Roubaix et à Tourcoing— jusqu'en 1983, date de son transfert à la gare. Le point nodal du réseau lillois se situait alors au niveau de la Grand-Place, vers laquelle convergeaient plusieurs lignes de tramways et où de multiples correspondances étaient possibles ; la gare constituait un second pôle, mais aux possibilités de correspondances plus réduites : ici, l'objectif était simplement d'assurer une complémentarité entre les trains et les transports urbains.

En 1932, des autobus font leur apparition sur le réseau de transports publics de Lille, mais le tramway conserve sa primauté et il la maintiendra jusqu'au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, puisqu'en 1953, sur le réseau de la TELB, on dénombreait 42 millions de passagers pour le tramway contre seulement 1,6 million pour l'autobus. Mais ces résultats sont trompeurs, car les années suivantes voient la disparition des tramways, jugés alors anachroniques, bruyants et gênants pour la circulation ; la dernière ligne de tramways de Lille fermant en 1966. Le Mongy a dû, à son site propre, d'être l'unique rescapé de la grande épopée des tramways dans l'agglomération Lille-Roubaix-Tourcoing.

Au voisinage de la gare, les espaces de la zone *non aedificandi* ont été utilisés pour construire plusieurs infrastructures de transport. En 1953, on aménage un hélicoptère, à partir duquel la SABENA exploite, jusqu'au début des années 1960, une liaison Lille-Bruxelles (Fig.3) ; la fin de cette liaison entraînant la disparition de l'héliport. En 1962, une gare routière est inaugurée aux abords immédiats de la gare SNCF, permettant de regrouper les services des lignes interurbaines d'autocars, dont les terminus se dispersaient tant bien que mal dans les rues voisines ; cet édifice, devenu obsolète, sera rasé au milieu des années 1980. Par ailleurs, on entreprend, au cours des années 1950, la construction d'un boulevard urbain, pour contourner le centre de Lille par l'Est ; l'augmentation rapide du trafic automobile sur cette artère conduit à déniveler les croisements, notamment par la construction d'autoponts métalliques, et à la transformer en un véritable boulevard périphérique. Le tracé précis de ce boulevard sera remanié plusieurs fois, à l'occasion de divers travaux, mais il restera toujours sur les terrains de la zone *non aedificandi*. Ainsi, une coupure routière forte apparaît entre la gare et le faubourg Saint-Maurice, tandis que la réalisation d'un vaste parking dans l'espace interstitiel renforce l'impression de *no man's land* de tout ce secteur. Toutefois, l'affectation des terrains de la zone *non aedificandi* n'a pas toujours eu un caractère définitif, comme on vient de le constater, et elle laissait des potentialités pour des opérations ultérieures, plus ambitieuses, notamment dans le domaine de l'urbanisme.

II. Les opportunités offertes par l'arrivée du métro et du TGV Nord.

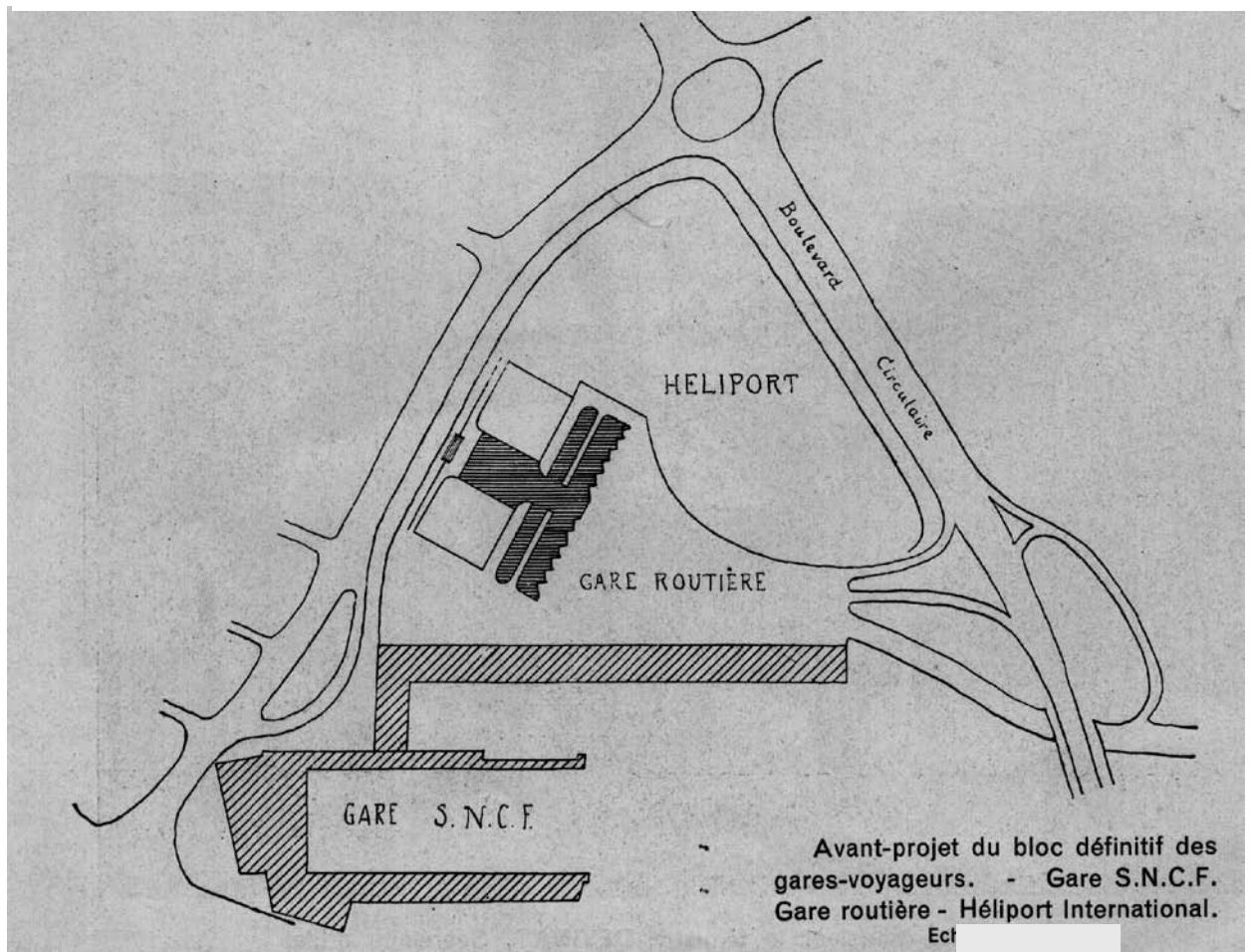
La fin des années 1970 et le début des années 1980 marquent une nouvelle étape dans la logique de fonctionnement des gares françaises : en effet, avec l'abandon du billet de quai, la gare devient un espace ouvert, dont l'accès n'est plus réservé aux seuls usagers du train. La distinction traditionnelle entre l'espace public urbain et l'espace public ferroviaire s'estompe et cette plus grande porosité amène des citoyens à transiter par la gare, alors qu'ils ne prennent pas le train. D'autre part, dans le Nord-Pas-de-Calais, la mise en place du schéma régional de transport marque le renouveau du chemin de fer dans les déplacements à courte ou à moyenne distance : la modernisation du matériel, l'accroissement des fréquences et le relèvement de la vitesse commerciale se traduisant par une augmentation du trafic, en particulier en gare de Lille, qui est, par sa fréquentation, la première gare de banlieue de province. De plus, avec la diffusion des

Fig. 3 - 1953 : création d'un héliport au voisinage de la gare de Lille

Service commercial en septembre 1953



Une nodalité fer/air/route avant l'heure...

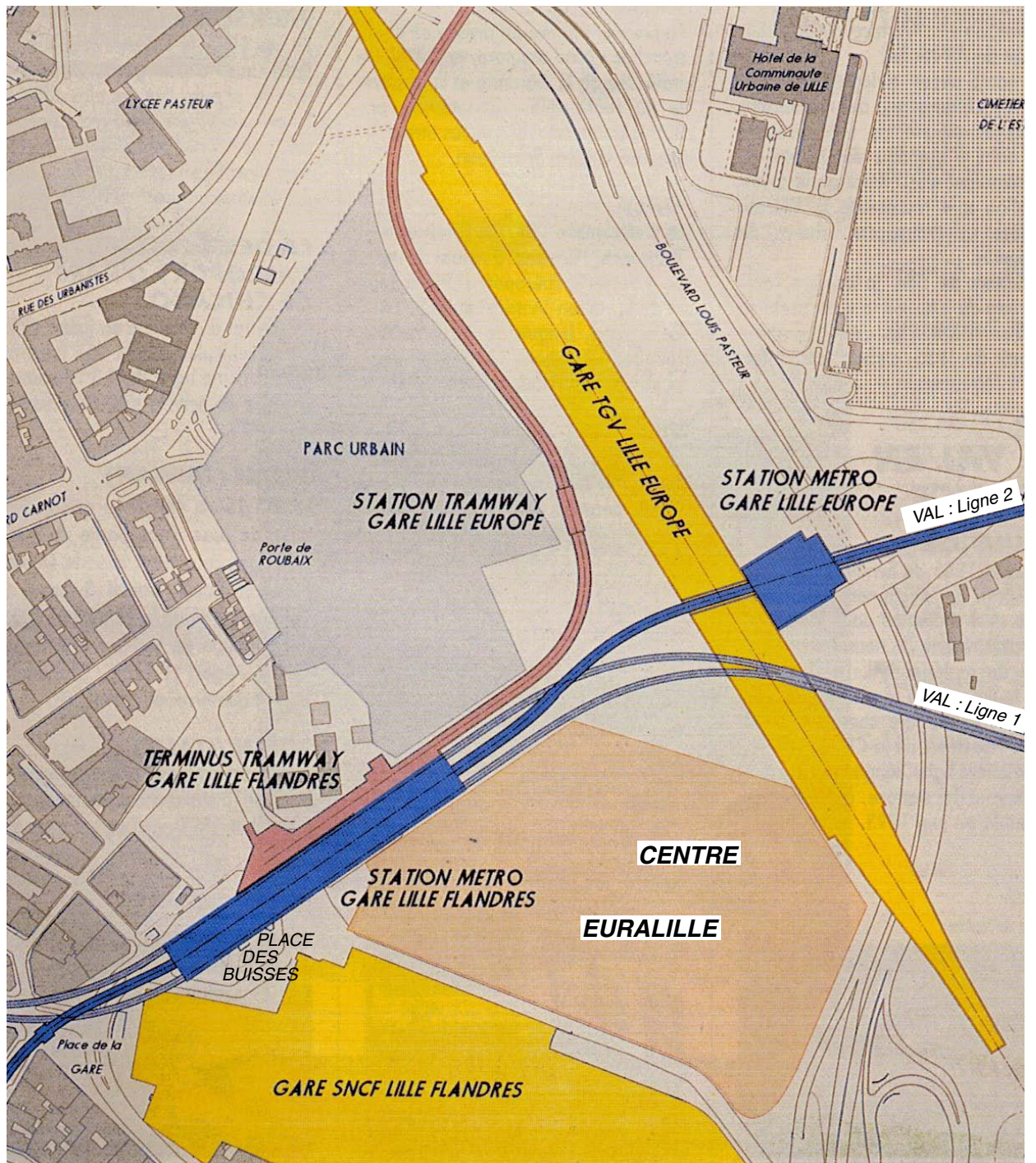


Source : CCI de Lille

lieux d'activités et des services dans le tissu urbain, le besoin de correspondances entre trains et transports publics urbains s'accroît : en effet, si beaucoup d'usagers accomplissent leur trajet terminal à pied, de plus en plus nombreux sont ceux qui doivent emprunter un autre mode pour atteindre leur destination. C'est d'ailleurs pour satisfaire ce besoin et, plus largement, pour améliorer l'offre de transport collectif urbain qu'a été réalisé le métro de Lille.

En 1983, la mise en service de la première ligne du métro de Lille, le VAL (Véhicule Automatique Léger), a constitué une révolution dans les transports urbains français en démontrant que l'automatisme intégral fonctionnait parfaitement en service commercial. De plus, sa construction a été l'occasion de réaliser un véritable pôle d'échanges entre transports urbains et interurbains : en effet, le tracé du Mongy a été dévié pour rejoindre en souterrain le métro et permettre des correspondances quai à quai à la station "Gares", réalisée sous la place des Buisses ; cette place réaménagée est devenue le terminus de plusieurs lignes urbaines et suburbaines d'autobus. Quant à la gare, elle a été métamorphosée pour accueillir le métro, auquel elle est reliée par un couloir débouchant dans le hall central, totalement rénové à cette occasion, tandis qu'une ouverture aménagée vers la place des Buisses facilite l'accès aux autobus ; une nouvelle aile a même été ajoutée à la gare, face à la place des Buisses. Le pluriel de la station "Gares" faisait alors explicitement référence à la connexion entre les divers transports collectifs, qui d'ailleurs a été renforcée avec l'arrivée, en 1989, de la seconde ligne de VAL (Fig. 4). La synergie entre les TER et le métro s'est d'autant plus affirmée que ce dernier assure la desserte des trois universités lilloises et permet l'accès à plusieurs zones d'emplois tertiaires ; de plus, la mise en place de titres de transport communs à la SNCF et aux transports urbains a encouragé cette complémentarité. Le transfert des arrêts d'autobus vers la place des Buisses permet un nouveau remodelage de la place de la gare ; mais, cette fois, l'esthétique prend le pas sur le fonctionnel et c'est ainsi que l'on a prolongé le hall par un parvis extérieur agrémenté de jets d'eau. Cet embellissement a eu un effet d'entraînement, qui s'est traduit par la rénovation des façades de plusieurs immeubles bordant la place. De même, la desserte du cœur de la ville par le métro a entraîné la suppression du passage des autobus par la Grand-Place, qui a ainsi pu retrouver sa fonction ornementale, avec l'extension des espaces dédiés aux piétons.

Fig. 4 - Entre les gares de Lille : "l'espace nodal"



Source : CUDL

Au milieu des années 1980, la relance des projets de lien fixe transmanche et de TGV Nord fait resurgir la question de la réalisation d'une gare de passage réservée au TGV sur les terrains de la zone *non aedificandi*, qui avait déjà donné lieu à des débats dans les années 1973-74, lors de la tentative précédente de percement du tunnel sous la Manche. En effet, alors que la Direction de la SNCF n'envisageait pas un passage dans Lille de la branche Londres-Bruxelles du TGV Nord, les élus de la Communauté Urbaine de Lille plaident pour un tracé desservant Lille, par une gare installée sur les espaces de la zone *non aedificandi*, et ils obtiennent satisfaction, après avoir accepté de financer une partie des surcoûts consécutifs à ce choix. Cette solution aboutit à construire une gare de passage, dénommée Lille-Europe, à quelque 500 m de la vieille gare cul-de-sac, rebaptisée Lille-Flandres. L'option maximaliste, consistant à profiter des travaux du TGV pour remodeler la gare de Lille en une gare de passage, n'a pu être retenue, notamment pour des raisons financières.

La réalisation de la gare de Lille-Europe, mise en service en 1994, qui accueille les TGV d'interconnexion (TGV évitant Paris) et les Eurostars, s'est doublée d'une opération d'urbanisme, avec la construction d'Euralille. Euralille désigne l'ensemble des bâtiments réalisés pour valoriser les terrains non-utilisés entre les deux gares - le triangle des gares - et combler le hiatus qui existait, depuis le milieu du XIXe siècle, entre la gare de Lille-Flandres et le faubourg Saint-Maurice. De plus, cette opération, qui s'inspire du précédent de La Part-Dieu à Lyon, vise à doter la métropole lilloise du quartier d'affaires qui lui fait défaut. Des immeubles à l'architecture futuriste abritent un vaste centre commercial, dont la locomotive est un hypermarché, des bureaux, des logements et l'Ecole Supérieure de Commerce de Lille. Quant aux terrains non-bâties, situées entre la gare de Lille-Europe et la vieille Porte de Roubaix, datant du XVIIe siècle, ils sont en cours d'aménagement pour constituer un parc urbain.

La construction de la gare Lille-Europe et l'opération Euralille mettent un terme à 150 ans d'histoire d'un espace, situé à deux pas du centre de Lille, et que des servitudes avaient protégé de l'urbanisation. Toutefois, il faut déplorer la mauvaise connexion entre les deux gares lilloises, puisqu'un transport hectométrique, un temps envisagé, n'a pas été réalisé. Certes, les voyageurs en

transit entre les deux gares sont autorisés à emprunter gratuitement l'interstation de la ligne 2 du VAL qui les relie ; mais cette formule n'est guère commode. Par ailleurs, l'accès en véhicules individuels de ce secteur stratégique a été amélioré, puisque le boulevard périphérique est directement relié à un immense parking (4600 places), réalisé sous l'immeuble principal d'Euralille. Enfin, un projet de passerelle pour piétons reliant directement Euralille à la rue de Tournai pourrait faciliter la desserte de la gare Lille-Flandres, grâce à des escaliers débouchant sur les quais ; en effet, avec un tel équipement, tous les voyageurs ne seraient plus obligés de sortir de la gare en passant par l'extrémité des quais.

Conclusion

Pour répondre plus efficacement aux besoins des usagers des transports collectifs, la gare de Lille-Flandres est progressivement devenue le point nodal des divers modes de transports publics de l'agglomération : train, métro, tramway et autobus.

Avec la mise en service de Lille-Europe, on est passé du concept classique de point nodal à celui “ d'espace nodal ”, puisque le périmètre dans lequel s'effectuent les échanges entre modes s'est élargi ; l'opération Euralille ayant eu pour effet de donner à cet “ espace nodal ” d'autres fonctions que la simple correspondance entre modes de transport, tout en supprimant, du moins physiquement, le hiatus dans le tissu urbain qui existait entre le quartier de la gare de Lille-Flandres et le Faubourg Saint-Maurice.

Bibliographie

- Agence de développement et d'Urbanisme (1998), *Lille Métropole en 2015?*, Lille, 254 p.
- Barré A. (1995) , Vingt-cinq ans d'infrastructures de transport dans la Région Nord-Pas-de-Calais, *Hommes et Terres du Nord* n° 3, pp. 128-134.
- Bruyelle P. (1991), *La Communauté Urbaine de Lille, Métropole du Nord-Pas-de-Calais*, Paris, La Documentation française, Notes et Etudes Documentaires n° 4936, 192 p.
- CERES - Comité d'Etudes Régionales Economiques et Sociales - (1955), *Les transports dans la Région du Nord*, Lille, 122 p.
- Communauté Urbaine De Lille (1988), *Un siècle d'histoire des transports en commun de voyageurs dans le périmètre communautaire*. Lille, 221 p.
- Gay Cl. (1971), *Au fil des trams*, Editions du Nord, Lille, 383 p.
- Legendre L., Bonnet F. et Barré A. (1992), Les transports en commune de la Communauté urbaine de Lille, *Hommes et Terres du Nord* n° 4, pp. 176-181.
- Lussien-Maisonneuve M-J. (1980), Du débarcadère à la gare : l'exemple de Lille. Mises au point et réflexions, *Revue du Nord*, n° 245, avril-juin, pp. 459-473.
- Maitrot E., Cary S. et Heritier J. (1994), *Lille Mémoire*, Edi Loire, Saint-Etienne, 125 p.
- Marchand F. et Ph. (1982), *Du tramway à cheval au métro*, CRDP de Lille, 50 p.
- Menerault Ph. et Barré A. (1993), Réseaux de transports collectifs et solidarités territoriales dans la métropole lilloise, *Hommes et Terres du Nord* n° 3-4, pp. 211-216.
- Menerault Ph. (1996), Transport ferré régional et interconnexions dans la métropole lilloise : quelques rendez-vous manqués, *Transports Urbains* n° 93, oct.-déc., pp. 25-30.
- Menerault Ph. (1997), Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du TGV Nord, *Annales de Géographie* n° 593-594, janv.-avril, pp. 5-33.
- OREAM-Nord (1971), *Aménagement d'une région urbaine, Le Nord-Pas-de-Calais*, Lille, 422 p.
- TRANSPORTS (1986), *Communauté Urbaine de Lille, Spécial transport*, n° 320, déc.1986, pp. 579-691.
- URBANISME (1951), *Lille et sa région*, n° 9-10, 64 p.

Centralité interne, centralité externe :

Analyse théorique et graphique de la gare de Rennes dans son environnement

Le renforcement de la fonction circulatoire des gares, ces “ lieux-mouvements ”, crée aujourd’hui un paradoxe : celui de la dualité des centres dans les villes.

Les gares ont en effet profondément perturbé le développement urbain. Un peu comme des précipitants modifient la qualité d’un mélange, elles ont peu à peu formé un quartier de ville, puis, par les effets coupures générés par les voies, elles ont cristallisé autour d’elles un certain type de développement, ou des dissymétries, susceptibles de modifier l’ensemble des schémas d’urbanisme.

Initialement, en dehors peut-être de certaines villes portuaires, la quasi-totalité des villes avait un seul centre, le plus souvent protégé par une enceinte. Puis, les gares se sont fréquemment placées en proche périphérie urbaine, entraînant, à terme l’émergence d’une nouvelle centralité. Cette centralité se renforce aujourd’hui en raison de l’essor récent et décisif des relations interurbaines, notamment par TGV. Il s’agit d’une centralité *externe*, d’une centralité “ mobile ” qui se juxtapose au centre traditionnel et s’affirme sous le double effet de la polarisation et de la croissance des liaisons interurbaines. Au *centre ville* se superpose ainsi un second centre, représenté par la gare. À la centralité interne, urbaine, se juxtapose la centralité externe, réticulaire. Elle conduit chaque ville à se replacer dans un système urbain plus vaste et à échanger davantage avec des partenaires. Dès lors, personne ne sait trop comment aménager cette nouvelle centralité. La gare est plus que jamais l’espace de toutes les ambiguïtés, un lieu charnière, à la fois dans la ville et en dehors. Si la vocation spécifique du quartier de la gare est d’être une passerelle entre la mobilité et l’urbanité, les villes ont de plus en plus de difficultés à croiser efficacement ces deux fonctions.

À ce propos, le cas de Rennes est intéressant puisque le problème de la dualité des centres y pose des questions d'aménagement. Si, à petite échelle, la coïncidence est sensible entre les intérêts ferroviaires et urbains, la centralité urbaine classique entre en conflit avec la centralité ferroviaire, plus externe. Cette ambivalence crée aujourd'hui un défi pour la création d'un aménagement cohérent. Est-il alors possible d'aménager deux centralités ayant des fonctions différentes, de les transcender en un seul grand centre-ville ? À l'inverse, faut-il prendre le parti d'une urbanité qui ne doit plus se limiter à un seul centre, mais au contraire devenir double en acceptant dans la ville la résultante d'une économie d'échanges intervilles en plein développement ?

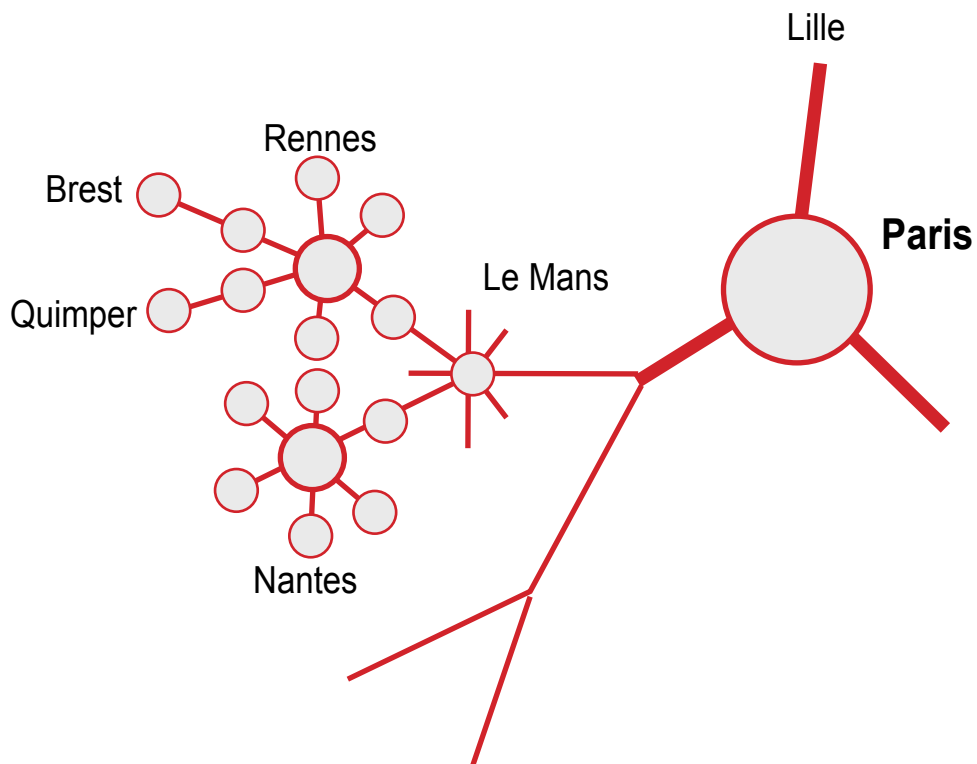
- **À petite échelle : symbiose gare/ville et renforcement de la situation de carrefour**

À petite échelle, la ville de Rennes et sa gare ont des intérêts parfaitement communs. Dans le réseau ferré français, on parle indifféremment de " Rennes ", de " la gare de Rennes ". La ville-gare est un carrefour ferroviaire de dimension nationale qui bénéficie notamment " d'excellents services " vers Paris parce qu'elle est située sur une " grande radiale " (Auphan, 1991). En raison de la configuration du réseau, la gare voit transiter la *totalité* du trafic en provenance des quatre départements de la Bretagne administrative. De manière réciproque, l'arrivée sur les quais rennais constitue souvent pour le visiteur ou le touriste un premier contact avec la Bretagne.

La ville s'inscrit ainsi comme une étoile secondaire de " l'étoile " française, centrée sur Paris. Le dessin du réseau y exprime deux fonctions :

- À l'échelle nationale, la ville est l'ultime embranchement du delta breton. Pour limiter l'écartement croissant entre les branches, l'étoile ferroviaire de la France se propage avec une succession de Y ou de delta au fur et à mesure que l'on se rapproche des périphéries maritimes. L'enjeu est notamment d'allonger le tronc commun pour limiter au maximum les coûts de construction des autoroutes ferroviaires (Ollivro, 1995). Après le premier delta de Connéré, le delta rennais annonce l'entrée dans la péninsule armoricaine (Fig. 1).

Figure 1 : Situation de Rennes et de sa gare au sein du réseau ferré



Le réseau national



Trois branches principales pour limiter les coûts de construction



La réalisation de deltas successifs pour limiter l'écartement croissant entre les branches du réseau étoilé

Le réseau régional



Gares principales



Une organisation étoilée sur les places centrales principales



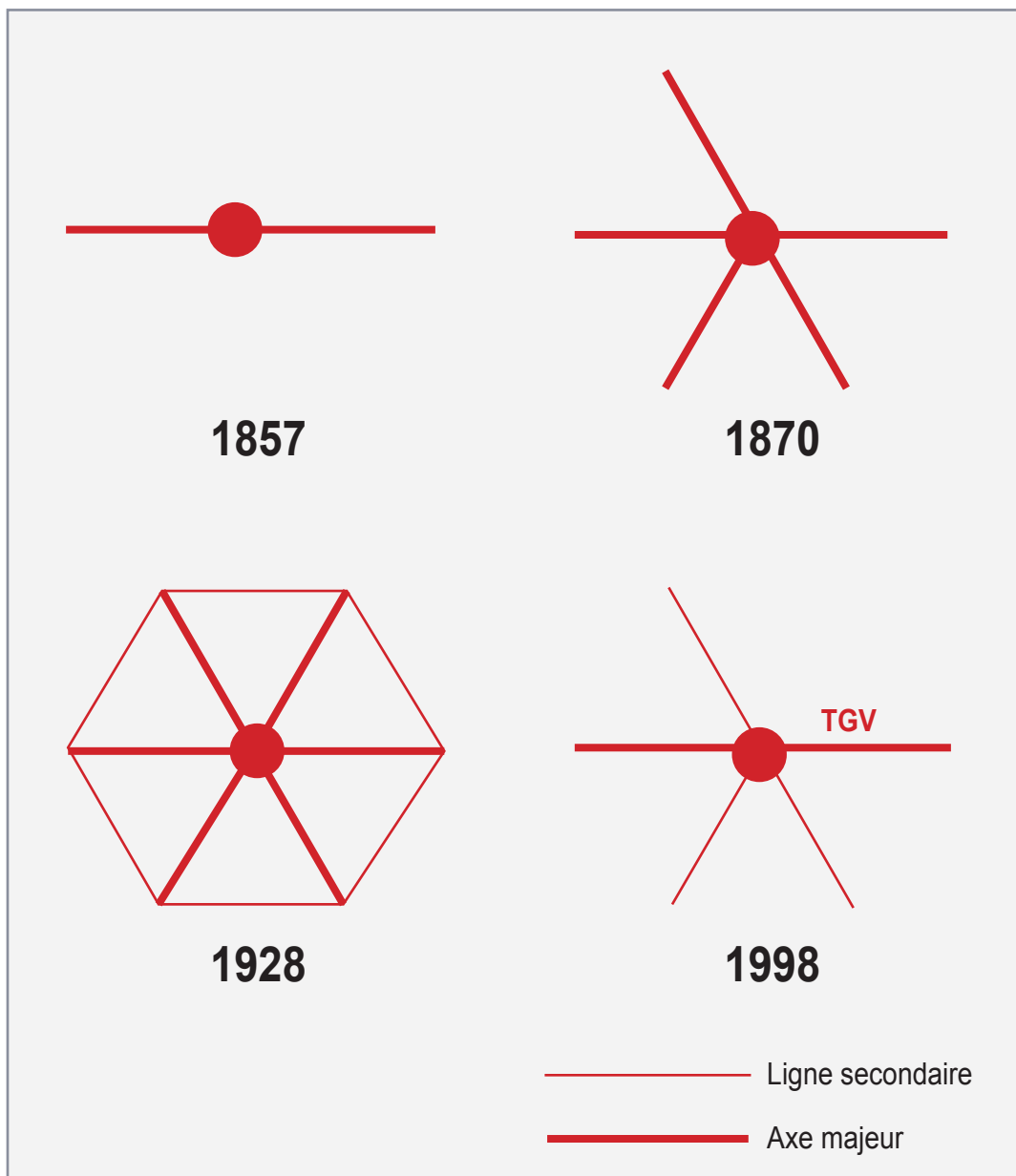
Centres secondaires

- À l'échelle régionale, la ville reproduit alors une étoile secondaire dont les différentes branches partent vers les principales villes d'Ille-et-Vilaine. Le dessin d'ensemble combine les fonctions nationales et régionales pour permettre à la ville d'être un carrefour ferroviaire important. À petite échelle, gare et ville ont bel et bien des intérêts communs. On fait du Rennes-Paris, du Rennes-Lyon, du Rennes-Quimper, du Rennes-Saint-Malo. L'effacement de toute référence ferroviaire (lignes, gare) et des espaces interstitiels montre bien que l'on circule de ville à ville. Quand on est accueilli par un ami à la gare, on la quitte bien vite pour arriver " vraiment " à destination. Le lieu final du voyage est le plus souvent une habitation en ville et les rayons des voies ferrées ne sont ici que des éléments d'accès.

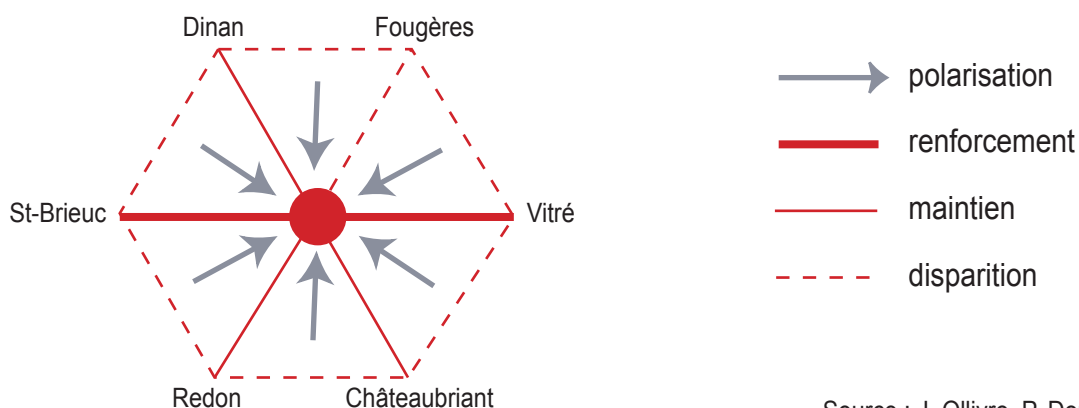
Cette fonction primordiale de carrefour est aujourd'hui en voie de renforcement :

- Sur le temps long, on constate à l'échelle de l'Ille-et-Vilaine une pulsation du réseau de part et d'autre de l'année 1928 (Fig. 2). Après le développement des barreaux périphériques, la tendance est au recentrage sur Rennes. Les relations ferroviaires entre les villes périphériques nécessitent désormais un passage par la ville-centre qui détourne ainsi une part supérieure de trafic.
- Sur le temps court, l'étoile se renforce également de manière qualitative avec l'arrivée du TGV. La gare rennaise devient un point nodal, une sorte de " hub " qui offre des services supérieurs et massifie les relations lointaines. On constate avec l'essor des liaisons TGV un renforcement des relations de métropole à métropole. Les relations directes Lille-Rennes, Lyon-Rennes sont désormais permises. La gare est un outil essentiel pour permettre au pôle rennais de se positionner de manière externe comme une métropole au cœur d'un système de villes. Parallèlement, sous l'impulsion du conseil régional et de la SNCF, la refonte qualitative de l'offre est largement opérée. L'électrification de la ligne vers Saint-Malo est envisagée. Testée jusqu'en juin 2000, la formule Unipass propose à l'utilisateur du mode ferroviaire un billet utile à l'ensemble des transports collectifs rennais. Une nouvelle offre de services périurbains est programmée pour répondre à la croissance très rapide de

Figure 2 : Evolution du réseau ferroviaire en Ile-et-Vilaine



Evolution d'ensemble :



Source : J. Ollivro, P. Donnard

l'agglomération. Dans l'ensemble, on constate un calque entre le renforcement de l'étoile et l'essor de la ville. Sans préjuger trop rapidement des effets des réseaux de chemin de fer, on sait que D. Pumain concluait au rôle bénéfique des réseaux de chemin de fer sur les villes bien placées et dotées de plusieurs embranchements. Rennes fait partie de ces villes bénéficiant d'une bonne localisation initiale et dont la croissance a été portée par le vent de l'urbanisation. Sa situation ferroviaire s'est améliorée depuis 1928 au regard de la situation des places voisines.

À petite échelle, le parallélisme entre les intérêts ferroviaires et urbains est alors saisissant. La croissance de la ville renforce la qualité de certains services, rentabilise certains investissements et assure la croissance du trafic. Ce dernier, en voie de massification, permet aux usagers rennais de bénéficier d'une offre modernisée. Les TGV sur voies aménagées sont arrivés à Rennes en 1989 après la mise en service du TGV Atlantique. La réalisation du TGV Bretagne - Pays de la Loire est programmée pour mettre Rennes à une heure et demi de Paris. Chacun trouve son compte dans cette synergie ville-réseau. Les intérêts de Rennes et des chemins de fer sont à petite échelle de plus en plus communs.






II. À grande échelle : la gestion d'une double centralité

Il va de soi que le scénario change fortement lorsqu'on regarde les intérêts des uns et des autres à l'échelle locale. À l'échelle de la ville, les préoccupations de "l'espace gare" et de "l'espace ville" deviennent au contraire nettement divergentes et sont l'objet d'une tension. Cette tension s'exerce précisément à l'échelle de la gare, objet de tous les enjeux, espace des plus délicats à aménager.

À Rennes, comme dans de nombreuses autres villes, on observe une absence de fusion entre la gare et la ville. Initialement inscrite en périphérie de la ville, la gare de Rennes a été rattrapée par une ville qui la découvre de plus en plus comme un obstacle à son expansion. Le schéma théorique de l'aménagement rennais prévoit en effet un modèle associant pénétrante urbaine et barreau de contournement. Des parkings placés à proximité du centre permettent un accès au plateau piétonnier. Le modèle radio-concentrique est censé libérer la centralité et l'urbanité (Fig. 3-a).

Figure 3 : Centralité interne, centralité externe : l'exemple de la gare de Rennes

Fig.3.a : MODÈLE THÉORIQUE D'AMÉNAGEMENT
(ou la gestion de la centralité interne)

-  centre-ville
-  barreau de contournement (protection de l'hypercentre)
-  rocade
-  pénétrante urbaine
-  parking

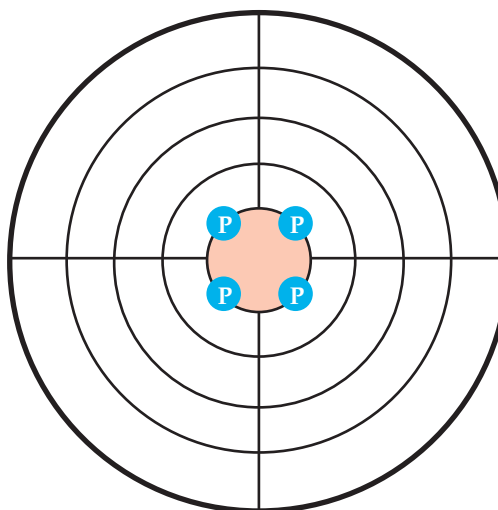






Fig.3.b : RÉALITÉ AVEC LA GARE TGV
(effet coupure ou émergence d'une seconde centralité ?)

-  rayonnement ferroviaire externe permis par les voies
-  effet coupure interne créé par la voie
-  gare de triage
-  gare TGV

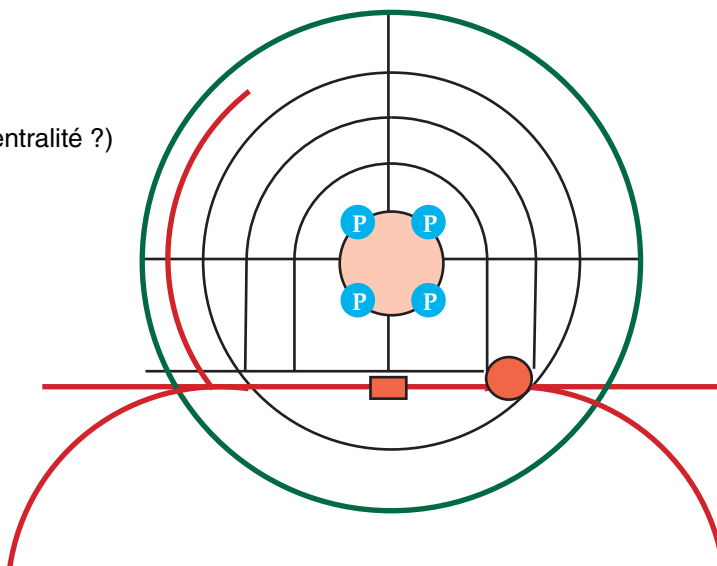







Fig.3.c : MODALITÉ D'AMÉNAGEMENT
(deux ou une centralité ?)



La rencontre par les réseaux :

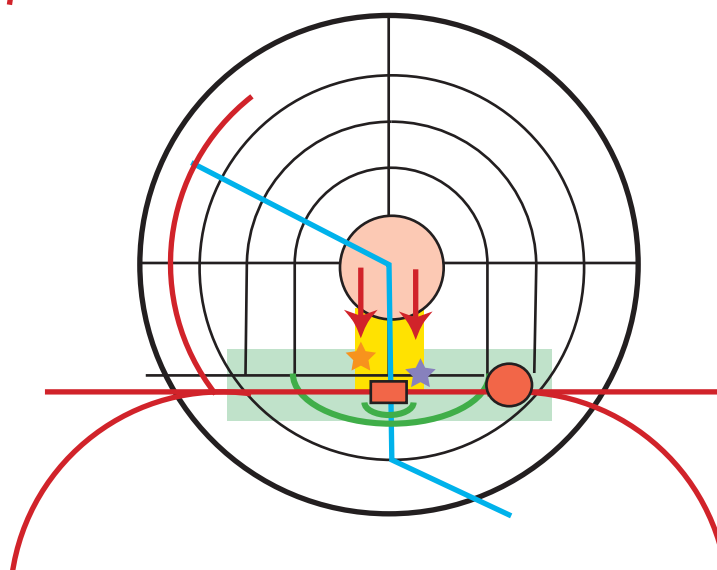
-  VAL
-  gare routière et bus

Un effort pour créer une centralité :

-  le N.E.C
-  une extension possible du centre ?
-  sortie sud et tentative de rayonnement

Deux éléments décisifs :

-  la nécessaire gestion des effets coupures
-  la gestion de la centralité
Zone prioritaire d'aménagement



Bien évidemment, le principal obstacle à la réalisation de ce schéma est lié à la présence de la gare et de ses voies (Fig. 3-b). La gare porte en elle des voies ferrées qui à l'échelle locale nuisent au développement de l'urbain. Les emprises ferroviaires, qu'elles soient linéaires ou en faisceau (gares de triage, stockage des rames, rotonde...) créent des ruptures de rythmes, des frontières infranchissables, des paysages inesthétiques (Rémondet, Parent, Leyrie, 1977). L'arrivée bruyante des trains génère parfois des plaintes et récemment de la contestation riveraine pour savoir où passera la future ligne TGV.

À grande échelle, le couloir ferroviaire traversant Rennes est désormais comparable à un fil qui laisse échapper les antennes du carrefour aux deux extrémités (Fig. 3-b). Ainsi, l'étoile ville-gare de la rencontre se transforme en un linéaire urbain disgracieux. La gare porte des voies qui sont les obstacles décisifs à la réalisation du projet urbain. L'emprise de la voie casse le modèle concentrique et entraîne une dissymétrie urbaine fondamentale pour Rennes. Même au plan psychologique, les difficultés de franchissement créent un en deçà et un au-delà. Le centre de la ville est irrémédiablement au nord. De l'autre côté, on se retrouve dans " les quartiers sud "... Devenu centre géométrique de la ville, la gare est devenue un nouveau repère cardinal des localisations. Parallèlement, par son image et ses fonctions péricentrales, elle limite l'extension de la centralité géographique d'une ville en forte croissance. La gare de Rennes, et plus précisément ses voies, sont sur le terrain le plus sûr obstacle au rayonnement urbain de la ville.

Cette dernière se retrouve ainsi confrontée à la gestion de deux centralités. L'une, externe, est une centralité circulatoire et a pour objet de permettre aux Rennais de communiquer avec l'extérieur. L'autre, interne, est davantage une centralité urbaine. Il s'agit d'une centralité rennaise, intérieure, qui appartient à la ville en propre. À la ville ancienne s'oppose de plus en plus la ville des réseaux. Chaque cité affirme une centralité, mais cette dernière est par nature et par échelle différente. Comment, pour un meilleur développement, articuler ces deux centralités de plus en plus indispensables au rayonnement urbain ?

Cette question pose particulièrement problème si les responsables des transports et de la ville n'entrent pas en communication, notamment lorsque la ville grandit. La SNCF réalise de son côté des projets sur une ville en croissance. Elle perçoit le bénéfice qu'elle peut tirer d'un trafic accru et réserve en conséquence ses emprises foncières. Elle se prépare à un "manque de place" et cherche à augmenter le nombre des voies ou leurs performances. De nouveaux quais sont projetés à des fins périurbaines. Un tracé linéaire éventuel pourrait être réalisé au centre de la gare pour assurer des passages TGV rapides et directs à destination de Brest et de Quimper.

Au contraire, la ville de Rennes espère récupérer certaines emprises afin d'étendre son centre-ville, lui aussi en croissance. Certains bâtiments placés entre la gare et le centre-ville retiennent tout particulièrement l'attention. La prison des femmes, placée en position altitudinale au sud de la gare, fait l'objet de convoitises éventuelles. Rennes aimerait changer de dimension en étendant l'auréole de son centre. Pour la ville, la gare s'impose de plus en plus comme l'obstacle spatial majeur d'un pôle en développement. Ainsi, plus la ville grandit, plus la fracture entre les centralités s'accroît. Le problème des gares est un problème de grandes villes. Comment promouvoir aujourd'hui une rencontre entre deux centralités ?

La politique actuelle de la ville isole bien les difficultés inhérentes à tout aménagement. Initialement, un projet envisageait l'aménagement rapide des boulevards Beaumont et Solférino. En quatre phases, ces deux boulevards situés devant la gare et tracés parallèlement aux voies devaient être raccordés. On créait ainsi un seul axe rapide et linéaire en remplacement de la place de la gare (Fig. 4).

En amont, replacés dans le modèle théorique d'aménagement, les boulevards parallèles aux voies sont utilisés comme un barreau de contournement du centre (Fig. 3.c). Ils ne sont pas circulaires, mais linéaires en raison de leur parallélisme avec les emprises ferroviaires. Avec cet aménagement, l'espoir final est de rapprocher la gare de la ville et de transformer la place de la gare "un lieu de vie" (Fig. 4.d, photo-montage de la Fig. 5).

Figure 4 : les quatre étapes du projet initial d'aménagement

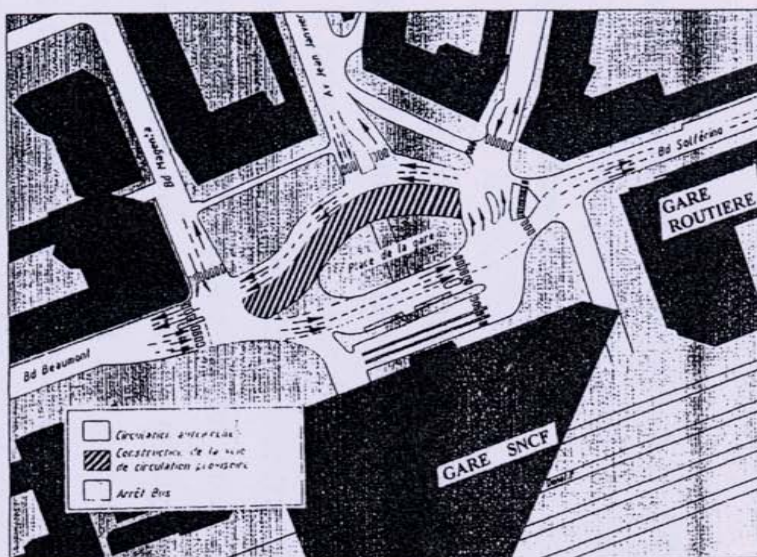


Fig. 4,a : Première phase (janvier à mars 1996)

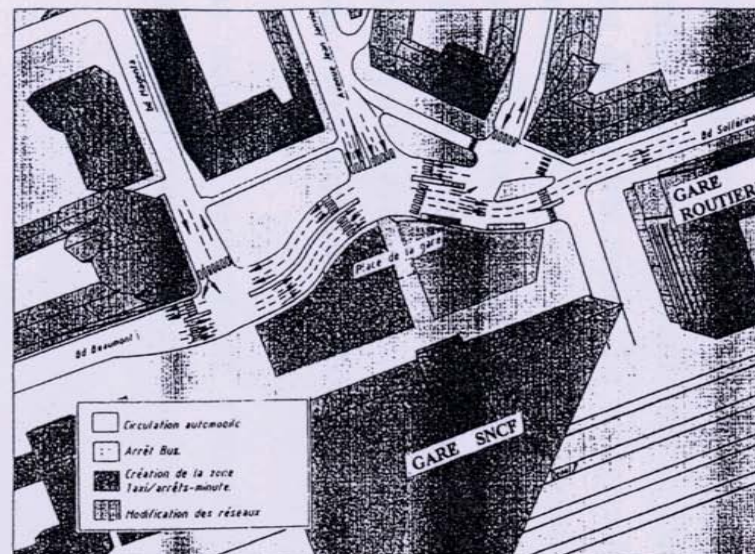


Fig. 4,b : Deuxième phase (avril 1996)

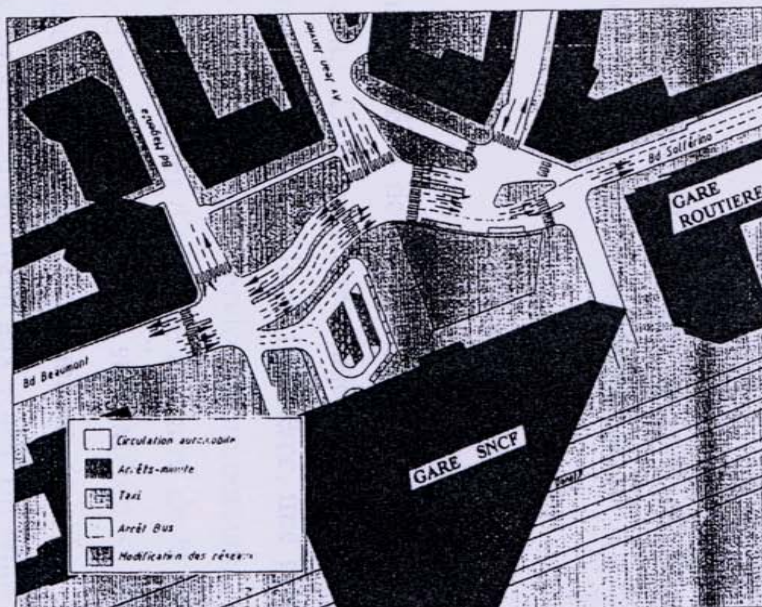


Fig. 4,c : Troisième phase (mai 1996-1998)

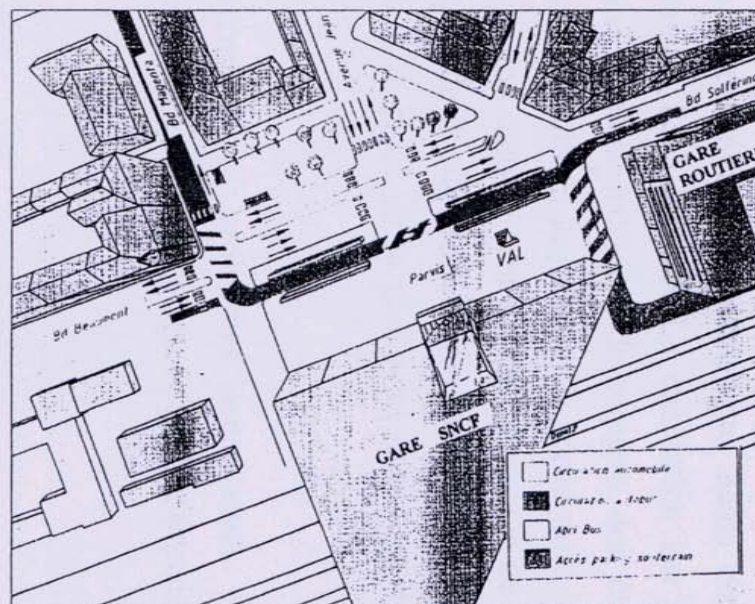
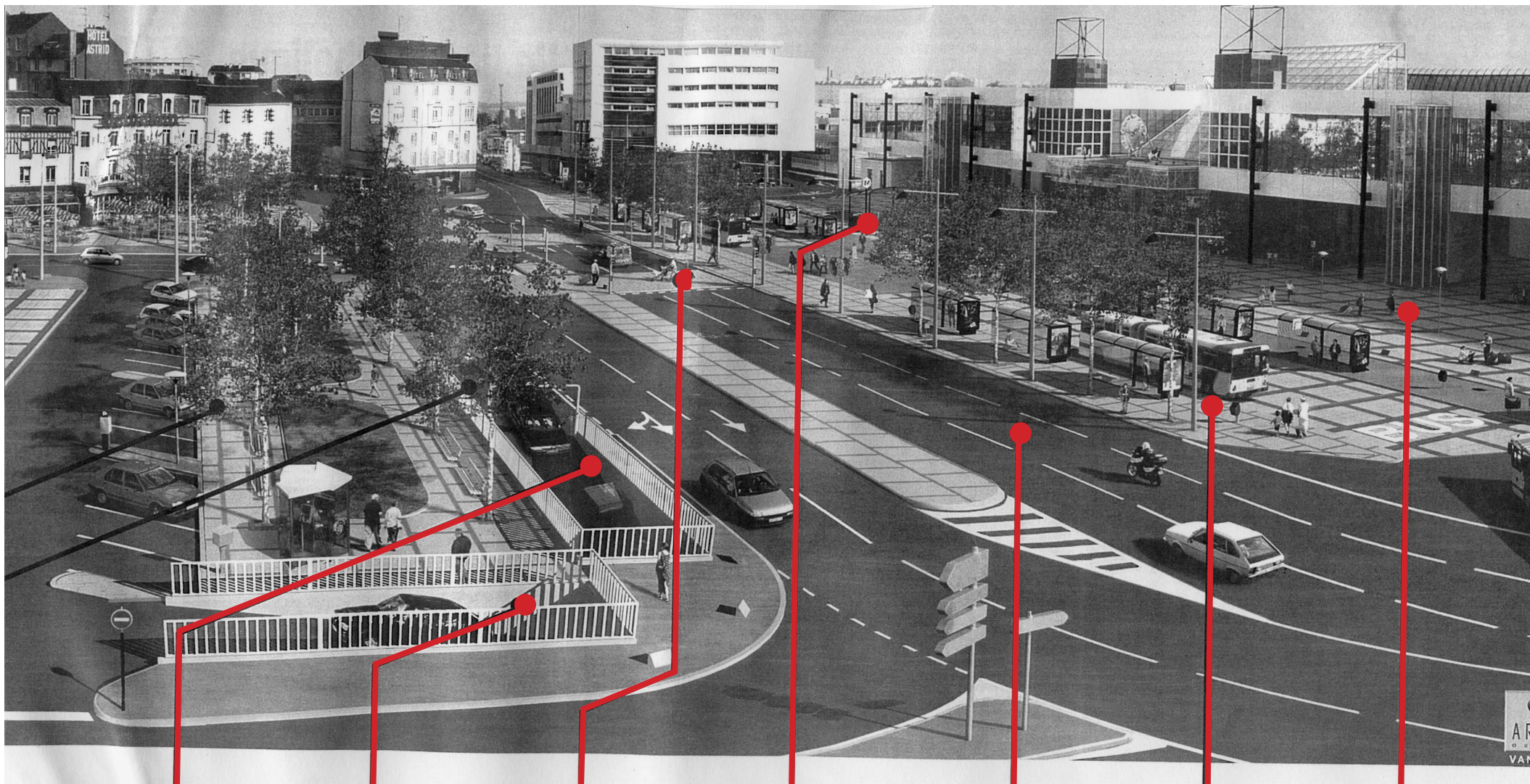


Fig. 4,d : Quatrième phase (1999-2000)

Fig. 5 - Simulation de l'aménagement pour "une esplanade conviviale" (étape 4)



Arrêt-minute

Une des deux entrées pour accéder à l'arrêt-minute, l'autre se trouve sur le Bvd Beaumon

Taxis

En sous-sol : à proximité des quais, une station de taxis et un arrêt-minute pour les voitures

Passage protégé

Les piétons traversent l'esplanade en toute sécurité

Transports

Entrée de la station VAL. L'esplanade de la gare permet d'accéder aisément à tous les modes de transports en commun

Circulation

Plus de terre-plein à contourner, mais une circulation directe entre les boulevards

Bus

Priorité aux TC : les arrêts de bus sont directement sur l'esplanade

Esplanade

La nouvelle esplanade sera la première impression qu'aura le voyageur arrivant à Rennes

Aujourd'hui, on est à la troisième phase d'un aménagement problématique. Mais cette option reproduit, avec un boulevard linéaire, l'effet coupure lié à la voie. La circulation sur le boulevard est devenue très rapide. Le voyageur ferroviaire, souvent encombré de bagages, doit être attentif pour ne pas risquer sa vie en descendant du train. En quittant la gare par la sortie nord -la plus empruntée- il arrive face à un boulevard périurbain et non dans le centre-ville (la " place de la mairie " et le Parlement de Bretagne, centres emblématiques de la ville, sont à environ 700 mètres). Par ailleurs, les zones avoisinant le boulevard Solférino et la place de la gare sont devenues des " lieux de vie " pour quelques vagabonds et marginaux.

Sans doute la municipalité s'est-elle rendu compte des problèmes occasionnés par l'aménagement. Le projet a été abandonné avant la réalisation effective de l'étape 4 : il n'ira jamais à son terme.

- **De la rupture au rapprochement des centralités**

Ces atteroiements prouvent bien la difficulté d'aménager un quartier de gare de façon pertinente. Au sein d'une gare de passage, les éléments ferroviaires et urbains sont-ils destinés à être les ingrédients d'une tension irrésolue ?

En fait, différents aménagements ont été opérés et créent d'ores et déjà des ponts entre les deux centralités. D'une part, la ville s'est comme " rapprochée " de la gare. Elle s'est un peu habituée à la présence de ces voies difficilement déplaçables. Deux passages majeurs destinés aux automobiles existent à proximité de la gare (rue de l'Alma, pont Saint-Hélier). De même, une plate-forme triangulaire a été réalisée sur les voies (Fig. 4). Elle abrite des services commerciaux ou ferroviaires et permet à un nombre non négligeable de piétons d'aller d'un côté à l'autre de la ville. Surtout, cette plate-forme permet à la gare de Rennes d'avoir un regard au sud. Même si cette seconde sortie est nettement moins empruntée, ces différentes réalisations permettent de créer des coutures au droit des coupures. Par des passages inscrits perpendiculairement aux voies, on tente de rattacher les fibres urbaines situées de part et d'autres de la cicatrice ferroviaire. Parallèlement, des fonctions propres aux centres urbains se sont rapprochées de la gare : la

réalisation, à 150 mètres, du Centre Colombia (centre commercial, bureaux...) a ainsi élargi la centralité rennaise vers le sud ; de même, un équipement culturel lourd, le N.E.C (Nouvel Équipement Culturel) va être réalisé à 50 mètres de la gare. Par son parti architectural fort, cet équipement peut permettre à la centralité urbaine d'accoster la centralité circulaire (Fig. 3.c).

Réciproquement, la gare s'est peu à peu " rapprochée " de la ville. D'ores et déjà, la croissance de Rennes a recentré géométriquement le quartier de la gare. Surtout, des passerelles circulatoires ont été établies pour passer de la gare à la ville. De nombreuses infrastructures ont été réalisées pour passer en douceur du TGV à la ville. Les dessertes par taxis et par bus ont été améliorées. La gare routière s'est rapprochée de la gare ferroviaire pour favoriser de meilleures correspondances. Une station du V.A.L est en construction sous la place de la gare. Des parkings souterrains ont été créés au nord-est et au sud de la gare pour permettre au voyageur d'aller en voiture de la gare à son domicile. Ces différentes connexions créent une mobilité médiatrice entre la rapidité TGV et la fixité de la domiciliation urbaine. Un peu comme si le voyageur descendant du TGV devait être freiné avant de découvrir l'urbanité. Dans ce contexte, la gare de Rennes est devenue, comme beaucoup d'autres, de plus en plus transparente pour s'effacer face à l'urbanité. Au plan architectural, l'ancienne façade en pierre, très classique, s'est transformée en une façade de verre dans laquelle la ville se reflète. Par un jeu d'escalators, de portes ouvrantes, une partie même de la texture de la gare est devenue mobile. On a voulu créer un site moderne et on a supprimé les salles d'attente. On a créé une gare courant d'air pour mieux favoriser la fluidité du mouvement vers Rennes.

Il n'est alors pas étonnant que la gare soit faiblement attractive. Le lieu a été équipé pour glisser au plus vite de la mobilité à l'urbanité, mais pas pour y demeurer. Initialement, on a réalisé de nombreux bureaux en espérant que la dynamique TGV remplirait les locaux. Il a fallu vite déchanter et l'opération a été un échec. Certes, les activités judiciaires qui s'exerçaient avant l'incendie au droit du Parlement de Bretagne ont été transférées dans les locaux bâtis sur le site de la gare. Toutefois, dès octobre 1999, elles ont en regagné leur localisation initiale. Récemment, on a même créé des logements étudiants à proximité de la gare pour animer et dynamiser ce secteur. L'opération démontre que le site de la gare est faiblement attractif pour les hommes d'affaire qui la perçoivent simplement à travers son aménagement fonctionnel. la gare de la façon

dont elle a été aménagée. Il s'agit d'un lieu de transit et non d'un lieu d'activités. Les cadres supérieurs viennent à la gare pour prendre le train et ne perçoivent pas l'utilité d'une implantation au plus près du site. Certaines entreprises sont même sur le point de quitter la proximité de la gare pour avoir en périphérie rennaise une meilleure " lisibilité ", " une meilleure accessibilité " ou " davantage de places de stationnement " .

En définitive, le quartier de la gare de Rennes apparaît encore un peu perdu et sans âme. Il pâtit d'une image médiocre et souffre de la confrontation des deux centralités. Le quartier est marqué de façon tenace par les coupures et l'on tente de faire du site de la gare un espace à la fois transparent et actif. En somme, plus personne ne sait trop à quoi doit ressembler ce quartier toujours indéterminé. Est-il possible d'en faire à la fois un espace de transit et un espace de vie ?

IV. Différents scénarios d'aménagement

Gare, quartiers de gare, ville. Le crescendo ou decrescendo passant de l'un à l'autre rend les modalités d'aménagement extraordinairement sensibles et complexes. Aujourd'hui, la ville de Rennes a de plus en plus besoin de ses deux centralités qui portent sa croissance. Elle aimerait fondre en une certaine alchimie les tensions circulatoires et urbaines. L'idéal serait de faire de la gare et de son quartier un espace urbain " comme les autres ", d'en faire un lieu de vie et d'activités.

En amont toutefois, l'analyse prête à envisager les schémas d'aménagement de la façon la plus vaste possible. En effet, " *chaque gare est noyau de gigantesques étoiles aux rayons de fer s'étirant jusqu'au bout de la terre* " (T. Gautier). Nul autre lieu urbain n'a géographiquement autant de retentissement. L'espace de la gare ne peut pas être aménagé uniquement pour Rennes. Il s'agit aussi d'un lieu d'image qui détermine la ville face à ses partenaires. Entre la ville et son dehors, la gare est doublement centrale. Elle est l'espace de calibrage de la cité et peut même devenir un lieu de cristallisation du projet urbain. Les gares occupent une place à part dans la planification urbaine : elles offrent au sens fort du terme des enjeux de société.

En raisonnant sur le double jeu des centralités, il est alors loisible de présenter trois options nettement contrastées d'aménagement.

Une première option d'aménagement consisterait à concevoir la gare comme un outil de régulation de la croissance urbaine. Loin des modèles dominants, l'ambition serait, d'une part, de limiter la polarisation du trafic et donc le poids croissant de la centralité externe. D'autre part, de limiter la croissance du centre de Rennes qui entre aujourd'hui en confrontation avec le quartier de la gare. Cette option diminuerait d'autant les tensions entre les centralités. On l'a dit, le problème des gares est un problème des grandes villes. Tout comme les problèmes de bouchons, de prix excessifs du foncier, de congestion de l'espace, de saturation des lieux. Conformément à un modèle d'urbanisme breton que le C.E.L.I.B envisageait comme fondamentalement polycentrique, la limitation de la croissance urbaine par la gare peut naturellement restreindre les problèmes nés des mécanismes de polarisation, de la crise urbaine de croissance. L'action sur la gare pourrait être ainsi le premier moyen d'agir sur la société pour créer du petit, du modeste, de la proximité au lieu de se précipiter comme aujourd'hui dans le mirage de la transparence, de la concentration abusive et de l'agitation. Comme la SNCF et la ville de Rennes n'ont pas d'intérêt immédiat à avoir un trafic plus dilué ou une croissance urbaine moins forte, cette option radicale ne peut être promue que par des politiques d'aménagement du territoire volontaristes, impulsées par l'État, répondant à une ambition de construire une société différente et moins urbanisée.

La deuxième option d'aménagement est de gérer la ville de façon double. Après tout, la ville a deux centralités. À quoi bon tenter d'en faire une seule ? Toute ville est comparable à un parc où l'on aime avoir un chemin pour déambuler et des bancs pour s'asseoir. Prenons donc le parti d'un scénario visant à une répartition des tâches. Cette option peut mener à fluidifier au maximum l'espace de la gare, à opter pour sa transparence accrue. De manière réciproque, on prend alors le parti de laisser les fonctions urbaines dans le centre. La gare ne peut que très difficilement se prêter aux activités économiques. Ces dernières sont au quotidien confrontées aux effets coupures opérées par les voies, à une situation urbaine péricentrale et à la présence d'un quartier ayant une image ambiguë. Si des commerces volants et quelques activités intermédiaires ayant une forte mobilité peuvent s'établir sur le site, il ne faut pas s'attendre à créer une nouvelle "race de pôles" (Berney, Navarre, 1992) au sein des lieux-mouvements. La

ville demeure double et, dans un contexte de croissance, l'aménagement vise encore à spécifier les activités des deux pôles. Dans un espace on circule, dans l'autre on s'arrête. Entre ces deux centres, le quartier de la gare demeure un quartier bâtard, indéterminé, qui ne peut pencher ni vers l'un, ni vers l'autre. Les hôtels piègent les hommes entre deux trains ou deux rendez-vous. Certains lieux douteux s'établissent à proximité des gares et isolent le malaise de l'indétermination.

Enfin, le troisième scénario amont est celui de l'imbrication des centralités. Il perçoit la gare et la ville de manière perméable, juste comme l'utilisateur qui passe de façon insensible de l'un à l'autre sans forcément se poser de question. L'aménagement vise à fluidifier le transit de la gare à la ville tout en permettant à la ville d'entrer dans la gare.

Dans le premier cas, les stratégies de connexion et de résolution des effets coupures peuvent être promues. Des micro-aménagements de type passerelles et la création d'espaces de mobilité intermédiaire (déambulatoire, exposition) se développent. Les passages aériens et souterrains cassent l'effet coupure et transforment peu à peu la gare en un territoire " comme les autres ". Un boulevard urbain de contournement placé au-delà de la gare, au milieu des quartiers sud, pourrait éventuellement intégrer la gare dans une nouvelle auréole de centralité (Fig. 3-c).

Dans le second cas, la ville doit débarquer jusqu'aux quais. Des espaces commerciaux accompagnent l'urbain jusqu'à la station. L'utilisateur sait à peine quand il entre en gare. L'essor des dessertes urbaines et surtout périurbaines rendent le passage en gare de plus en plus banal. On prend le train comme un métro et tout est fait pour assurer une continuité entre l'urbanisme et le mouvement. Si la gare devient un lieu intégré au centre, un objet urbain indéterminé, les fonctions urbaines s'y établiront sans doute en ne percevant plus ce lieu de façon marginale. La croissance du quartier de la gare permettra à la ville de bénéficier d'une notoriété accrue en s'appuyant sur une centralité externe renouvelée et dynamique.

Il va de soi que ces trois scénarios élaborés très en amont se déclinent après localement par différentes actions pragmatiques visant, par exemple, à résoudre les effets coupures ou à une séparation fonctionnelle accrue. À Rennes, un espace qui semble à ce sujet particulièrement

décisif est le lieu charnière entre la gare et la ville : un “ parvis ” que l’on a placé face à un boulevard rapide (Fig. 5). Ce lieu est l’épicentre des tensions entre les centralités internes et externes de la ville. La gare de Rennes, qui pourrait être par l’avenue Janvier un lieu d’aboutissement est aujourd’hui un lieu de l’au delà. La rupture de sens exercée par le boulevard parallèle aux voies est aujourd’hui catastrophique et freine l’insertion urbaine de la gare. D’un côté, la gare présente une architecture transparente qui avance vers la ville. De l’autre, le boulevard de Solférino est utilisé comme premier boulevard de contournement du centre. Il va de soi que la mise en communicabilité des centralités achoppe au moins en ce lieu. La centralité externe se heurte dès le parvis au cercle du boulevard dont l’objet est précisément de contourner le centre-ville. Dans l’option d’une fusion renforcée des centralités, un aménagement en trémie serait l’occasion de transformer cette rupture en un pont, de libérer la place de la gare en permettant un passage piétonnier sécurisé vers la ville ou vers le N.E.C.

Conclusion

Aujourd'hui, les deux centralités de Rennes sont distantes d'environ 300 mètres et affichent des spécificités tranchées. La centralité externe prend une importance accrue dans le cadre d'une économie d'échanges. Elle conduit Rennes à communiquer de plus en plus au loin, à l'échelle nationale, pour échanger avec des villes qui lui ressemblent. La centralité interne recèle plutôt ce que la ville possède en propre, dans son corset, et se concentre davantage au nord de la gare de passage.

Aujourd'hui, la croissance de la ville différencie les attentes des responsables en rendant tout aménagement sensible. La SNCF sera d'autant plus vigilante à l'usage de ses installations que le trafic s'amplifiera. La ville convoitera d'autant plus les opportunités foncières offertes par les emprises de la SNCF, qu'elle sera en croissance. Entre l'aménagement local de portée urbaine et l'aménagement de dimension nationale lié à la réalisation du TGV Bretagne - Pays de la Loire, la gare et son quartier s'inscrivent comme des lieux de tension scalaire, des concentrés de l'image de la ville à différentes échelles.

Trois éléments peuvent alors atténuer les tensions et créer des points communs entre les deux structures. Ils se fondent tous sur une fonction d'intermédiation afin de limiter les fractures, sur la quête des continuités. Le premier réside précisément dans les fonctions régionale et départementale du réseau. Rennes est une capitale de la Bretagne —la gare un premier lieu de découverte— et la dimension régionale apparaît comme un pont entre les dimensions nationales et urbaines. L'espace de la gare peut trouver une signification en s'inscrivant au plan scalaire dans une fenêtre géographique interstitielle. La prison des femmes est un bâtiment construit sous la forme d'un pentagone, en position surélevée, qui se prêterait bien à une quelconque rencontre, située à Rennes, entre la Bretagne et le reste du monde. Parallèlement, la dimension périurbaine est elle aussi interstitielle, entre la ville et le réseau national. La SNCF envisage un renforcement très net d'une desserte périurbaine pour lors très faible. La croissance de la ville peut porter le trafic et permettre à la ville de renforcer sa centralité externe en s'appuyant sur un trafic ... métropolitain. Corrélié à la présence du VAL, cet aménagement assure une continuité entre les

mobilités de portées urbaine et nationale. Elle permet aux Rennais de pratiquer au quotidien un lieu-mouvement et de lui donner par là même une personnalité. À ce propos, le troisième élément important réside dans la présence ultime de l'utilisateur. Ce dernier est tour à tour voyageur et urbain. Il se soucie assez peu des centralités externe ou interne. Il espère simplement vivre la ville quand il s'y arrête et aller au plus efficace quand il voyage. Le point de vue de ce client ferroviaire et de ce consommateur de la ville est décisif. Dès qu'il pose le pied sur le quai, l'utilisateur peut être confronté à l'effet coupure des voies pour peu qu'il habite de l'autre côté de la gare. Raisonner de façon pragmatique, en évitant les tensions urbaines et les brisures circulatoires, en donnant par le transport du sens, peut être utile à tous et renforcer la cohérence de ces territoires à part.

Bibliographie

Allain (R). “ Un exemple de valorisation spontanée d’un espace pavillonnaire péricentral : le quartier Sud-Gare à Rennes ”, *Géographie Sociale* n°11, 1991, pp.283-296.

Auphan (É). “ Qualité de la desserte et situation des villes sur le réseau ferré ”, *Revue d’Histoire des Chemins de fer*, n°5-6, 1991, pp.327-337.

Auphan (É). “ Les gares TGV régionales : un exemple de contre-aménagement du territoire ”, *Hommes et Terres du Nord*, n°1, 1992, pp.14-20.

Auphan (É). “ TGV et réseau ferré traditionnel : de la complémentarité à l’antagonisme ”, in *Infrastructures de transport et territoires. Approches de quelques grands projets*, L’Harmattan, 1997, pp.284-298.

Berney (P), Navarre (D). “ L’interconnexion des TGV. Un système structurant de niveau européen ”, *Les Cahiers de l’I.A.U.R.I.F*, n°80, mars 1987, pp.47-58.

Bertolini (L). “ Des gares en transformation. Nœuds de réseaux et lieux dans la ville ”, *Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, 1996, pp.86-91.

Bowie (K). “ De la gare du XIXe siècle au lieu-mouvement, évolution ou rupture ”, *Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, juin 1996, pp.17-24.

Burmeister (A), Colletis-Wahl. “ TGV et fonctions tertiaires : grande vitesse et entreprises de service à Lille et Valenciennes ”, *Transports Urbains*, n°93, 1996, pp.11-16.

Camillerapp (I). *L’accès à la gare de Rennes*, Université de Haute Bretagne, Rennes II, Mémoire de géographie, 1996, 123p.

C.E.L.I.B. *Bretagne : une ambition nouvelle*, Presses Universitaires de Bretagne, 1971, 170p.

Les Chemins de fer dans la ville, *Revue d’Histoire des Chemins de Fer*, n°5-6, automne-novembre 1992, 366p.

Le développement des gares, *Revue générale des chemins de fer*, avril 1998.

Donnard (P). *Le redéploiement du réseau ferré dans le département d’Ille-et-Vilaine*, Université de Haute Bretagne, Rennes II, Mémoire de géographie, 1996, 140p.

Dupuy (G). *L’urbanisme des réseaux*, A.Colin, 1991, 198p.

George (P). “ Chemin de fer et développement urbain ”, in *Mélanges offerts à Maurice Pardé*, Presses Universitaires de Bretagne, Rennes, pp.229-237.

Johnston (R.J). “ Railways, urban growth and central place patterns. An example from south-east Melbourne ”, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, n°1, 1968, pp.33-41.

Joseph (I). (dir). *Villes en gare*, Éd.de l’Aube, 1999 , 312 p.

Kellett (J.R). *The impact of railways on victorian cities*, Routledge, London, 1969, 467p.

Mannone (V). “ Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre-villes desservies par le TGV Sud-Est ”, *Cahiers Scientifiques du Transport*, 1997, n°31, pp.71-97.

Menerault (P). “ TGV et transports ferrés dans le Nord-Pas-de-Calais : analyse spatiale d’une politique publique locale ”, in *De France Nederlanden. Les Pays-Bas français*, n°21, 1996, pp.45-62.

Menerault (P). Euralille : “ territoire des réseaux ”?, *Transports Urbains*, 1996, pp.31-36.

Ollivro (J). “ Le réseau des lignes à grande vitesse : prégnance centralisatrice ou redéfinition de l’espace français ? ” *Revue d’histoire des chemins de fer*, n°12-13, 1995, pp.196-219.

Ollivro (J). “ La gare Rhône-Alpes Sud et l’espace “Rovaltain“ : de l’espace traversé à l’espace dynamisé ? ” *Mappemonde*, n°2, 1995, pp.18-21.

Ollivro (J). “ L’ambiguïté des gares, clé du développement contemporain ”, *Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, juin 1996, pp.35-44.

Ollivro (J). “ Quand la vitesse recompose le territoire. Localisation des gares TGV et organisation urbaine ”, *Annales des Ponts et Chaussées*, n°89, 1999, pp.26-31.

Parrad (F). *Le TGV à l’entrée de Rennes. Négociations locales autour d’un grand projet d’équipement*, Mémoire, I.E.P Rennes, 1998, 78p.+ annexes.

Pelletier (J). “ La gare de la Part-Dieu : un équipement décisif du centre directionnel de Lyon ”, *Revue de géographie de Lyon*, n°4, 1985, pp.317-331.

Pumain (D). “ Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIXe siècle ”, *Annales de géographie*, septembre-octobre 1982, n°507, pp.529-549.

Rémondet (A), Parent (C), Leyrie (R). *Utilisation urbaine des emprises ferroviaires. Emprises linéaires, tranchées. Rapport définitif*, Secrétariat d’État à la culture, 1977.

Le temps des gares, *Le Rail*, hors-série n°14, septembre 1997.

Les très grandes vitesses ferroviaires en France, *Revue d’Histoire des Chemins de Fer*, n°12-13, 1995, 303p.

Troisième partie

ESPACES FERROVIAIRES : UN ENJEU POUR L'URBANISME ET LES CITOYENS, A LA LUEUR DE QUELQUES EXPERIENCES ETRANGERES

Pays-Bas, Japon, Italie

Troisième partie : espaces ferroviaires : un enjeu pour l'urbanisme et les citoyens, à la lueur de quelques expériences étrangères (Pays-Bas, Japon, Italie)

Introduction

La dernière partie de cet ouvrage est consacrée à des éclairages internationaux qui ont pour objet d'ouvrir le débat sur d'autres terrains que les exemples nationaux de Lille et Rennes et sur d'autres approches.

Comment, par exemple, envisage-t-on cette *notion de « quartier de gare »*, qui nous paraît à la fois si familière et si vague, dans les recherches développées aux Pays-Bas, en Italie ou sur le Japon ? Pour L. Bertolini, l'expression pose problème et, en préalable à une approche modélisatrice des relations entre les lieux et les nœuds du transport, il propose, plus qu'une définition stricte, une classification des approches employées pour en fixer les contours. Plus proche du terrain, la démarche des chercheurs du Département des Sciences du Territoire de l'École Polytechnique de Milan les conduit à assimiler le quartier à un « périmètre de développement », à l'intérieur duquel ils analysent les processus mis en œuvre pour associer aux transformations des gares de Modène et Saronno celles des espaces voisins. Au Japon, C. Tiry évoque en creux cette question, à travers la constitution des « complexes-gares » qui se ramifient en galeries souterraines, se développent à niveau en espaces couverts et se projettent en hauteur, attirant et concentrant progressivement tous les attributs de la ville. On rejoint alors les propos antérieurs de B. Faivre d'Arcier qui expliquait que la gare japonaise est « *un point de destination propre pour des motifs professionnels, commerciaux ou de loisirs. La "gare centre ville" doit être plus qu'une ZAC ou qu'une entrée de zone industrielle, elle peut être un lieu de vie* »¹.

¹ Faivre d'Arcier (B), « Ville et grande vitesse au Japon », *Transports Urbains*, n°76, 1992, pp. 19-26.

Le deuxième thème sur lequel les analyses portant sur des terrains étrangers font écho à celles proposées sur Lille concernent les *rappports centre/périphérie*. À l'échelle des régions urbaines de Lombardie, de la Randstad ou de la mégalopole japonaise, la gare centrale ne peut plus être tenue pour l'unique lieu de focalisation de la recherche et il convient de l'étudier en relation avec les autres points forts de l'espace et du réseau ferroviaire. Dans cette perspective, L. Bertolini développe une méthode aboutissant à l'élaboration d'une typologie des relations entre nœuds et lieux qu'il applique à 18 gares de l'agglomération d'Amsterdam et à 13 de celle d'Utrecht, afin de révéler les potentiels de développement de chacun des sites et de comparer les deux agglomérations. En Italie, la requalification urbaine envisagée autour de la gare de Saronno, située en périphérie de Milan, s'explique par sa position sur l'axe qui relie la capitale lombarde à son nouvel aéroport de Malpensa, faisant ainsi de cette petite ville de 40.000 habitants, l'un des nœuds majeurs du RER milanais. Enfin, à Tôkyô, la multiplicité et l'importance des gares, le long de la ligne Yamanote, apparaissent clairement sur le Plan d'Occupation des Sols (MOS) qui illustre la contribution de C. Tiry.

Le troisième thème, sur lequel les éclairages internationaux viennent questionner le cas français, réside dans *la nature et l'intensité des rapports entre les acteurs* du réaménagement des gares et des secteurs proches. C'est en Italie que la prégnance des pouvoirs publics semble la plus marquée, comme en témoignent les textes d'A. Moretti, P. Pucci, et C. Morandi. Leur pouvoir d'impulsion est réaffirmé au travers de procédures nouvelles (« Accords de Programmes » et PRUSST ¹), qui trouvent notamment une application dans la requalification conjointe des gares et des quartiers limitrophes. De telles procédures ont, entre autres, pour objet la régulation des conflits d'intérêts entre les parties en présence, y compris les habitants auxquels une assistance est fournie pour leur permettre d'exprimer leurs points de vues et de défendre des propositions. Le caractère expérimental des projets et de leur appropriation est mis en évidence dans les trois contributions italiennes, de même que les difficultés à générer comme à gérer une réelle dynamique participative. Cette volonté d'associer directement les populations concernées au processus décisionnel constitue un modèle original qui tranche avec les pratiques françaises, où la

concertation se limite généralement à un cercle d'experts, comme P. Newman et A. Thornley l'évoquaient justement à propos de l'exemple d'Euralille : « *The picture of strong leadership, integrated levels of government, and powerful technical elites is not a new perspective on French politics* »². Dans l'exemple japonais, la forte implication des compagnies ferroviaires dans la promotion immobilière est l'aspect le plus surprenant pour un observateur français. Loin de limiter leur activité à la seule fonction de tractionnaire, elles recherchent une maximisation des profits par la valorisation de leur patrimoine foncier. En effet, les compagnies japonaises ont largement bâti sur leurs emprises, « *transformant chaque grande gare en centre d'affaires regroupant emplois de bureaux, commerces de toutes natures, hôtels, agences de tourisme, etc...* »³. Cette stratégie d'intégration contribue à expliquer l'effacement des grandes gares japonaises sous des réalisations à l'architecture de plus en plus audacieuse, comme le montre C. Tiry à propos de Kyôto et de Tôkyô.

¹ PRUSST : *Programma di Requalificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio* (Programme de Requalification Urbaine et de Développement Durable du Territoire).

² Newman (P), Thornley (A), « Euralille : Boosterism at the center of Europe », *European Urban and Regional Studies*, n°2, 1995, pp. 237-246.

³ Faivre d'Arcier (B), article cité, 1992.

Présentation du texte de L. Bertolini (Ph. Menerault)

L. Bertolini s'intéresse aux grandes opérations de réaménagement qui ont touché les gares et les quartiers voisins, à travers une problématique orientée vers la compréhension des interactions entre des nœuds de transports et des lieux urbains, faits d'assemblages de formes et d'usages. Il tente, à partir d'une expérience conduite dans cinq pays et touchant sept cas, d'en fournir une grille de lecture transversale, prenant appui sur une situation commune marquée successivement par de grandes initiatives et des désillusions. Ce regard favorise la mise en perspective du cas lillois —Euralille— développé plus largement dans d'autres contributions¹ pour mieux en saisir les moteurs extra-locaux et les limites.

Au-delà de cette démarche centrée sur l'échelle de l'opération, L. Bertolini prolonge son travail avec une autre focale, géographiquement élargie, qui s'intéresse aux potentialités de l'ensemble des gares situées au sein de systèmes urbains —ou régionaux—. Dans ce cadre, il développe un modèle d'analyse original qu'il teste sur Amsterdam et Utrecht. Son étude s'avère particulièrement intéressante dans la mesure où elle croise, avec d'autres outils, la logique proposée par ailleurs pour Lille où la grille du “formatage récursif” a été mise en application¹ ; elle repose sur un principe identique qui tend à montrer comment l'utilisation des possibilités de l'ensemble du réseau ferroviaire en milieu urbain peut accompagner une dynamique d'aménagement plus déconcentrée.

Dans son texte, L. Bertolini s'interroge d'abord sur les facteurs qui amènent à promouvoir un réaménagement des gares et de leurs voisinages et en identifie six. La nature des politiques publiques constitue le premier élément de dynamique et peut prendre deux formes : soit l'accent est mis sur une politique des transports contribuant à favoriser la promotion d'un “développement durable” ; soit la revitalisation des économies locales est portée au premier

¹ Cf, contributions de E. Kotow, S. Riffard, A. Barré, Ph. Menerault ; et de A. Barré dans ce rapport.

plan par les gouvernements nationaux (Pays-Bas, Grande-Bretagne) ou/et locaux (France, Pays-Bas). Les changements technologiques intervenus dans le domaine du ferroviaire constituent eux aussi un puissant levier d'évolution qui concerne à la fois le développement des réseaux à grande vitesse et les progrès des transports régionaux (S-Bahn en Allemagne, TER en France). Des transformations institutionnelles majeures, comme la privatisation des transports particulièrement avancée en Grande-Bretagne et en Suède, ont également un impact sur le traitement des gares et de leurs abords. L'évolution du marché immobilier suscite des mutations brutales : aux fortes demandes de m² de bureaux associées au lancement de grands programmes de réalisation près des gares a succédé une période de récession entraînant une déflation des projets, parfois très forte, comme en France et aux Pays-Bas. Les processus de métropolisation et d'internationalisation des villes, qui reposent sur le développement " d'un espace des flux ", conduisent à promouvoir des centralités plus larges que celles fournies par les centres historiques traditionnels, valorisant ainsi la position des gares en tant que nœuds potentiels sur les réseaux de transport et d'information. Enfin, l'intégration européenne, à travers des instruments comme les réseaux trans-européens, l'abolition des frontières ou la circulaire 91-440, contribue à renforcer le caractère stratégique des gares pour l'aménagement.

Avant de bâtir son cadre conceptuel d'analyse des relations entre nœuds et lieux, pour en comprendre les interactions, L. Bertolini précise ces deux notions. Sur le versant nodal, il attire l'attention sur les ambivalences de la notion de réseau en reprenant la distinction opérée par Camagni et Salone entre réseau d'infrastructures et réseau socio-économique et il place les nœuds que représentent les gares à la charnière de ces deux acceptions. Sur le versant des lieux, L. Bertolini signale très justement la difficulté à circonscrire les quartiers de gares, bien illustrée par la diversité des dénominations adoptées. Face à ce problème de limite, il rappelle quatre approches couramment utilisées : 1) le "wakable radius" qui correspond à l'établissement d'une aire circulaire définie par la distance ou le temps d'accès pédestre à la gare ; 2) les attributs historiques et fonctionnels qui consistent à repérer la présence d'une somme d'éléments caractéristiques (ex. axe commercial unissant la gare et le centre-ville ; connexion avec le tissu

¹ Cf, contribution de Ph. Menerault dans ce rapport.

industriel local) ; 3) l'approche topographique qui repose sur le découpage arbitraire d'une portion de carte ; 4) le périmètre de développement qui se concentre sur l'aire de la grande opération d'aménagement (ex. ZAC Euralille). Décrivant les avantages et les limites de chaque approche, L. Bertolini prône leur combinaison pour une analyse des inter-relations entre nœuds et lieux.

Ces inter-relations sont complexes et génèrent à la fois des effets positifs —une forte accessibilité attire des activités spécifiques, tandis qu'une diversité d'activités crée une demande d'offre en transport— et négatifs —la densité de l'environnement urbain rend difficile l'extension et l'adaptation des activités de transport, alors que l'optimisation d'une accessibilité tous modes nuit à la qualité du cadre de vie—. Dès lors, comment réaliser des synergies et comment gérer les contradictions ? Dans son analyse, L. Bertolini fait ressortir un double dilemme : d'une part, celui de l'espace, dans lequel l'exploitation du système de transport et les activités urbaines entrent en conflit pour l'occupation du sol ; et d'autre part, celui du temps, matérialisé par la succession de la phase de croissance des années 1980 et de la phase de dépression des années 1990 qui, selon les cas, a entraîné l'arrêt des aménagements prévus (King's Cross ou Stockholm City West) ou une révision drastique des programmes, à la baisse (Euralille).

Face à ces difficultés qui émaillent le parcours des grandes opérations de réaménagement proches des gares et qui se retrouvent sur l'ensemble des terrains étudiés, L. Bertolini suggère de raisonner à une autre échelle, en considérant que la gare et ses abords —à la fois nœud et lieu— appartiennent à un système où jouent simultanément concurrences et complémentarités.

Pour l'analyser, il propose de définir un modèle qui se traduit par un diagramme où l'axe des x représente le pouvoir nodal du secteur de la gare et celui des y le contenu territorial de ce secteur. Il distingue alors quatre situations types. Deux, en position équilibrée, sont situées le long d'une diagonale qui détermine, d'un côté, des secteurs " sous tension ", où la diversité des flux et des activités urbaines est maximale, mais qui recèle les plus forts potentiels de développement ; de l'autre, des secteurs " dépendants " où ne s'exercent ni pression foncière, ni demande de localisation d'activités, mais où résidents, travailleurs, et autres utilisateurs ne

demandent pas de services de transport. Les deux autres situations types sont qualifiées de déséquilibrées, et regroupent les “ nœuds non confortés ” où les activités du transport sont comparativement plus développées que les activités urbaines, et les “ lieux non confortés ” où l’inverse se produit.

Ce modèle a été mis en application aux Pays-Bas, sur l’aile nord de la Randstad, dans les agglomérations d’Utrecht et d’Amsterdam. Une analyse multi-critère a été menée où la variable “ nœud ” a été calculée à partir de l’intensité et de la diversité de l’offre transport (multimodalité), des directions desservies, des fréquences quotidiennes et de l’accessibilité pour une durée de 45 mn de trajet. La variable “ lieu ” a, quant à elle, été travaillée en tenant compte d’un rayon d’accessibilité pédestre de 700 m en partant de l’entrée de la gare ; elle concerne le nombre de résidents de l’aire ainsi délimitée ainsi que celui des travailleurs par grands secteurs économiques.

Dans une perspective dynamique, le diagnostic dressé est ensuite complété par des entretiens avec des acteurs locaux et des experts. L’analyse met l’accent sur l’échec des programmes de développement des gares et quartiers de gares centraux à Amsterdam et à Utrecht, expliqué par la grande complexité des opérations et des coûts de réalisation trop élevés dans des espaces déjà congestionnés, mais aussi une tendance au regroupement des sites étudiés sur une zone d’équilibre (le long de la médiane). Ce constat incite à rechercher des gares ayant de bonnes capacités de connexion, susceptibles de constituer des alternatives aux programmes touchant les secteurs centraux. Les profils des deux agglomérations étudiées se distinguent alors et Amsterdam s’avère plus favorisé qu’Utrecht en raison de l’organisation de son réseau ferré qui combine lignes radiales et de rocares. Plus généralement, l’application du modèle nœuds/lieux dans un contexte de mobilité généralisée, touchant des systèmes urbains ouverts, montre les limites de politiques orientées seulement vers la défense de villes compactes.

Le modèle décrit et utilisé par L. Bertolini se veut un outil pour identifier les opportunités d’intensification et de différenciation des activités urbaines autour des nœuds de transport. Il concerne à la fois des gares localisées dans les centres historiques, des nœuds de transports publics de secteurs périphériques, et des centres régionaux secondaires.

Nœuds et lieux : éléments de méthode pour une analyse comparée des quartiers des gares en reaménagement

Introduction

Railway stations and their surroundings are the object of ambitious redevelopment plans throughout Europe. A complex of factors, as diverse as the promotion of sustainable transport and land use, the stimulation of local economies, technological and institutional change, property market conjunctures, the spatial impacts of globalization and European integration drive these initiatives. Next to a few success stories, difficulties and disillusionment are however widespread. Both differences and similarities characterize national and local approaches, and there is certainly much to be learned from looking across the borders. On the other hand, information has circulated so far on a rather incidental basis, and efforts at comparatively interpreting experiences are virtually non-existent. This paper will focus on an analytical tool that may be fruitfully applied when embarking in comparative research of this sort. The first part of the paper is based on an in-depth, recently completed analysis of seven of the most ambitious attempts at station area redevelopment in Europe: Euralille in France, the Utrecht Centrum Project and the Zuidas Amsterdam in the Netherlands, Stockholm City West in Sweden, Basel Euroville and Zentrum Zürich Nord in Switzerland and King's Cross in London, UK (Bertolini & Spit, 1998). The second part of the paper is an attempt at extending the scope from single station areas initiatives to the development of urban-regional systems of locations. The empirical grounding is provided in this case by an application to the Amsterdam and Utrecht urban agglomerations in the Netherlands.

I. Driving factors

A multiplicity of factors drives current railway station area redevelopment initiatives in Europe. Taken together, these factors help identify the policy and theoretical relevance of the endeavour. The combination includes both structural evolutions and policy discourses. Among

the most important, with reference to the five national contexts - France, the Netherlands, Sweden, Switzerland and the UK - considered in Bertolini & Spit (1998), are :

- *Two, rather different, sorts of public policies*, both resulting in the promotion of urban redevelopment at stations. On one side there are policies to promote environmentally more sustainable transportation and land use patterns, as most clearly those adopted by the national government in the Netherlands, but also by regional and local governments in Switzerland. On the other side there are policies to regenerate local economies by restructuring the urban fabric, also initiated or favored by national governments (in the Netherlands, in the United Kingdom) but most explicitly by local governments, as in France and the Netherlands
- *“ Positive ” and “ negative ” technological changes*, both creating urban redevelopment opportunities at stations. Positive changes, increasing the accessibility of station locations, are the expansion of High Speed Train systems, but also of advanced regional, S-Bahn and RER/TER type, networks. Negative changes, making space available for urban development, are most notably the transfer of freight and heavy industrial activities away from stations and towards other locations. Among the five countries considered, the role of positive technological change is most evident in France, with the TGV, in Switzerland, with S-Bahn systems, and in the Netherlands and again Switzerland, with massive national rail investment packages. Negative changes are of a more structural nature and are ubiquitously observable.
- *Institutional change*. While there is an evolution in the roles of all actors involved, the most striking and relevant changes are those occurring to the railway companies, as captured by the term privatization. The railways are of course a key-actor in station area redevelopment and their privatization, whatever it means, has heavy implications for the nature of the initiative. In some cases this might be the one actual factor triggering a plan. Privatization however, is an open process rather than a definite state, and it means different things in different countries. Among the cases analyzed, it is mostly advanced and has the most weight in the United Kingdom and Sweden, where, however, two very different

approaches are being pursued. It has an increasingly central role in Switzerland, where its implications are nevertheless still ambiguous, and in the Netherlands, where it helps to distinguish a first from a second, emerging generation of station plans. It is the least advanced in France.

- *Property market conjunctures.* Property booms, partly autonomous and partly related to an explosion in office demand at certain locations and times, are also a factor behind station area redevelopment. Real estate market conjunctures have had a driving, rather than just a contextual, relevance in most London station projects, and when the boom turned bust, were a decisive factor in the failure of initiatives as the London Regeneration Consortiums for King's Cross. In Sweden collapse of the property market has meant first a standstill and then a shift to a different approach to station development, more demand- and less supply-driven. A similar evolution distinguishes in Switzerland initiatives as Zentrum Zürich Nord or Basel Euroville from the outdated Zürich HauptBahnhof Süd West. Anticipating on this reorientation, in France and the Netherlands the market appears to have had a deflating rather than an inflating role on station projects, as developers and investors have been urging for caution, and raising doubts on the unjustified expectations of "entrepreneurial" municipalities.
- *Internationalization and metropolitanization.* Internationalization of the economy is forcing far reaching restructuring in the fabric of cities throughout Western Europe. Urban economies are undergoing a process of spatial expansion, functional "sorting-out" and division of tasks on a regional scale (Louter, 1996). A "space of flows", where specialized and integrated clusters of activities are interconnected both within and without urban regions, is being superimposed on an historical, weakening "space of places" (Castells, 1989; see also Ascher, 1995). Station areas are potential nodes of emerging transport and information networks (Bertolini, 1996a, 1996b). Awareness of this reality and of its implications is beginning to surface in the approach to station area redevelopment across Europe. The initiatives of several cities in France, and most notably of Lille, point in this direction. The debate around the potential roles of station areas as transport and information "gateways" within multi-centered urban regions in a global

context is gaining momentum also in the Netherlands and Switzerland. Signals are more confused elsewhere. On the other hand, this could become the crucial argument against which to appraise station area redevelopment initiatives in the future.

- *European integration.* Distinctive combination of the factors described above are behind station area redevelopment plans in each of the five countries considered by Bertolini & Spit (1998). However, common trends are also observable, and what is perhaps most interesting, they might become stronger in the future. European integration appears here an important factor. From the point of view of transformation at stations, particularly important is the leading role of the European commission in the privatization of national railways, as materialized in directive 91/440. Also important is the Union's support to the train mode in general and to the development of a European HST network in particular: for instance, of the 14 links envisaged within the framework of the Trans-European Networks (TEN) programme, 9 are rail. More in general, the falling of barriers to the movement of people, goods and information between member states, has a crucial role in accelerating the internationalization and metropolitanization processes. On the other hand, all the evidence of the national examples is that local institutional and policy contexts are (still) important forces in determining how European, but also "global" factors translate in specific cases.

II. Nodes and places

This accumulation of factors results in strong impulses to station area redevelopment initiatives, observable throughout Europe. However, the task is a complex one. Railway station areas are very peculiar locations. On one hand, they (potentially) are *nodes* in emerging, heterogeneous transportation and information networks. On the other hand, they identify a *place*, a both temporarily and permanently inhabited portion of the city, an often dense and diverse assemblage of uses and forms, that may or may not share in the life of the node (Bertolini, 1996a, 1996b; Bertolini & Spit, 1998; see also Ollivro, 1996; Pucci, 1996). Both the practice and the theory of railway station area redevelopment demonstrate inadequate understanding of the ambivalent nature of the location, as well as of the interactions between its two connotations. As

a consequence, its specific opportunities and problems tend to be overlooked. In order to shed light on the unique challenges associated with station area redevelopment, we must design a framework for their conceptualization as *both* nodes of networks *and* places in the city (Fig. 1).

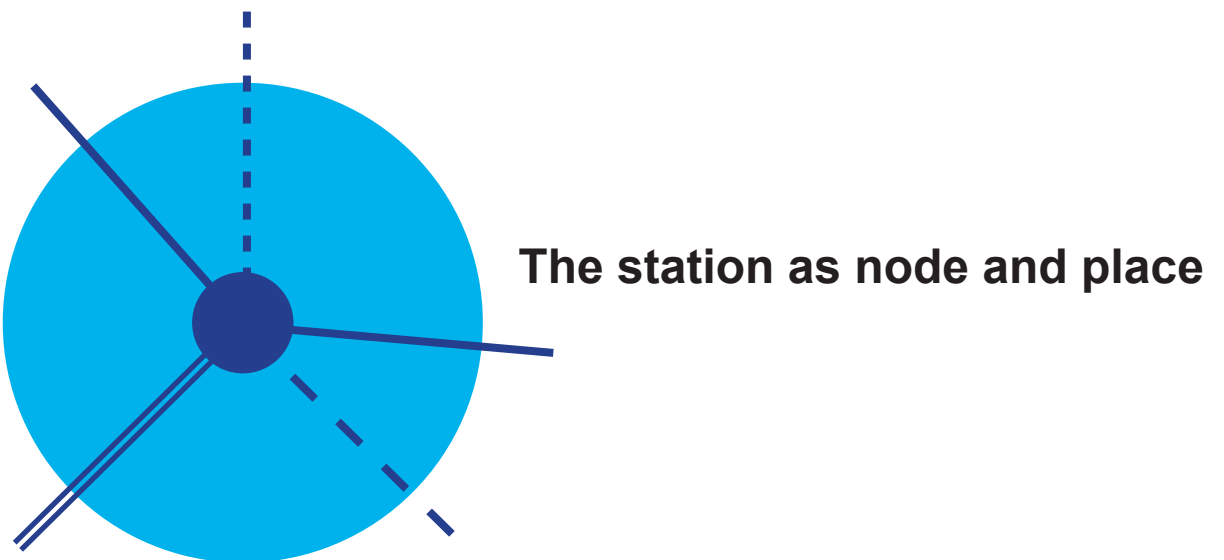
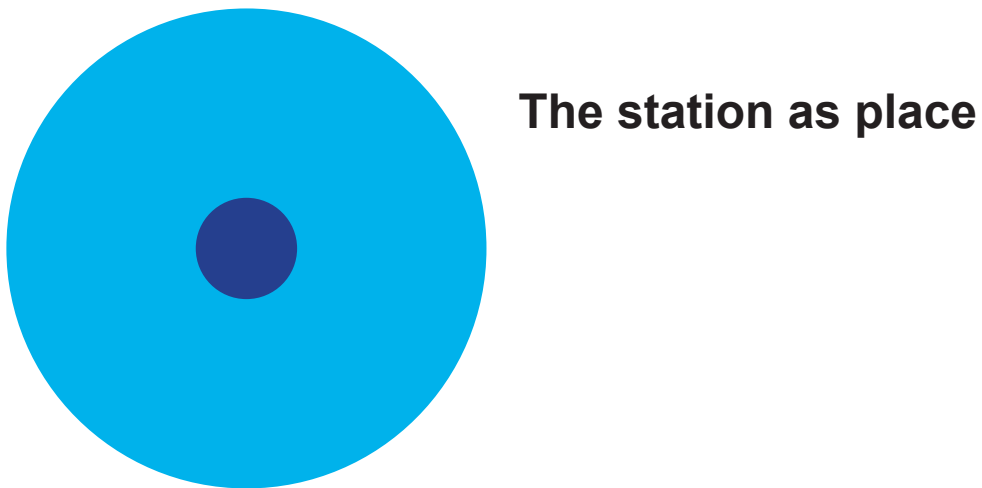
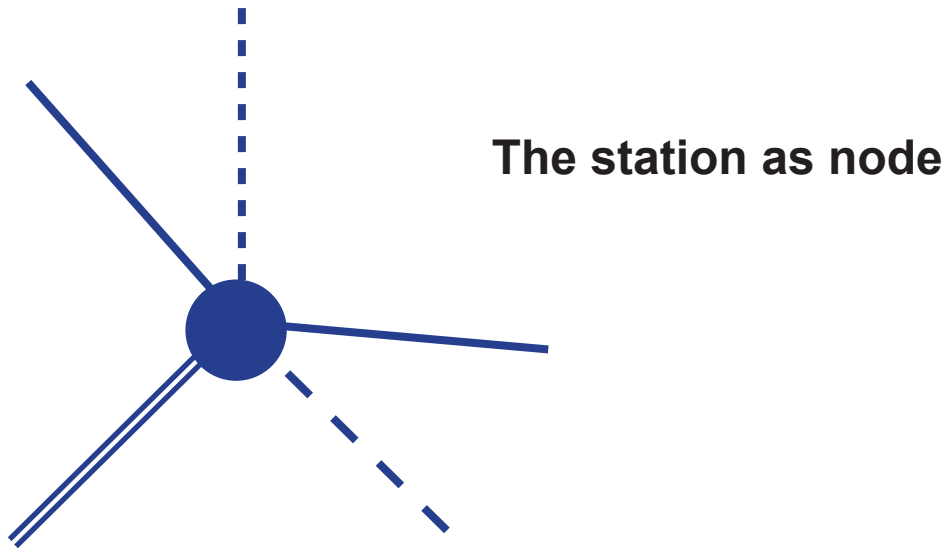
2.1. Nodes of networks

As far as the node is concerned, a crucial observation is that in common language “network” has both a concrete (e.g. “a network of wires out”) and a more abstract (e.g. “a network of hotels”) meaning. Similarly, this ambivalence can also be found in the use of the term in urban studies. Here the word has two basic connotations :

“The first one comes from common sense and concerns infrastructure systems (highway and railway networks, drainage networks, etc.), the second one regards, *lato sensu*, the spatial interaction among urban places, economic activities and people. If the first one has a 'weak' meaning, describing rather than interpreting ..., the second one offers, on the contrary, interesting metaphorical implications, but for this reason it seems difficult to use and to submit to an empirical validation”.(Camagni and Salone 1993, p. 1054).

In actual usage, the distinction made by Camagni and Salone is often not clear at all. Attributes of one connotation (that is, of infrastructure networks) tend, quite uncritically, to be attributed to the other domain (to socio-economic networks), or the other way round. Some positive impacts of the performance of, most notably, transportation networks on that of socio-economic networks seem apparent. Activities tend, for instance, to concentrate around transportation nodes as airports, motorway outlets, or public transport interchanges. However, there are also activities that appear to be repelled by the same nodes, and nodes that do not seem to exert any attraction at all.

Fig. 1 - The station area as node and place



This confusion becomes particularly dangerous when studying railway station redevelopment. As major nodes of transportation networks, stations are often automatically equated with nodes of socio-economic activities. The Euralille venture, for instance, “is founded on the hypothesis that “the experience” of Europe is going to change radically under the double impact of the Channel tunnel and the extension of the TGV network. If this hypothesis is verified, the city of Lille, centre of gravity of the London-Brussels-Paris triangle (30 million inhabitants), will acquire an immediate theoretical importance. It will become the seat of a number of typically modern activities ” (Koolhaas in Simon 1993, p.110). While contentions as this may contain an element of truth, they cannot be taken as anything more than a possibility. In any case, it must be established for which socio-economic networks a specific station is or may become a node, and under what conditions. In dealing with the problem Bertolini & Spit (1998) have used the terms “network” and “node” in their first connotation (the railway station as a node of transportation networks). Furthermore, they have considered relationships, positive or negative, with their second connotation (the railway station as a node of socio-economic networks) as hypotheses to be verified, case by case.

2.2. *Places in the city*

What precisely do I mean by calling the railway station as a “place in the city” ? From the perspective of station area redevelopment, the focus here is on the “piece of city” incorporating the station, on what is sometimes called the “station neighbourhood” or the “station district”. This description, however, is still too vague for research purposes. In trying to improve on it, we discover that the railway station as a place has uncertain boundaries. Where does the border lie between the station district and the rest of the city? What makes the former “different” from the latter? The fact is that there are here several overlapping systems (“the city is not a tree”, as poignantly contended by Christopher Alexander (1963) many years ago). The influence of a railway station may go far beyond its immediate surroundings. Conversely, entities right next to a railway station may not show any apparent relationship to it. Almost inevitably, any delimitation of the station as place is destined to be somewhat arbitrary. In practice, four approaches to this problem can be identified, as outlined below.

- The *walkable radius*. Following this approach, the railway station area is identified as the circular area radiating from the railway station that is considered “walkable” distance (e.g. De Munck Mortier, 1996).
- *Functional-historical elements*. The railway station area is here considered equal to the sum of the functional elements (for instance, a commercial axis connecting station and city centre, industrial and distribution facilities with a direct connection to the station, etc.) having (or having had) a strong evident locational link with the rail transport centre (e.g. Bakker, 1994).
- *Topographic*. From this point of view the railway station area is the surface included within an arbitrary, mostly rectangular, section of a map. The location and extension of this “window” are determined by a “common sense” evaluation of which elements to include in the analysis (e.g. Pucci, 1996).
- *A development perimeter*. A fourth possibility is to consider the area included within the perimeter of a specific redevelopment initiative, as for instance done by Bertolini (1996b).

Each of these approaches has its particular advantages and limits. For this reason, in Bertolini & Spit (1998) a combination of the approaches described above is proposed. An arbitrary yet use-based definition (walkable radius) was initially chosen. It was then amended according to the specific characteristics of each situation (functional-historical) and the redevelopment process (development perimeter). The meaning of “place” as discussed earlier, is implicit in such a choice. That meaning is made explicit in the following definition of the station as “place in the city”.

All the built and open spaces, together with the activities they host, contained within the perimeter designed by a “walkable radius” centred on the railway station building, as amended to take account of case-specific physical-psychological, functional-historical and development features.

III. Dilemmas and solutions

Taking a dual node-place perspective, we see that both positive and negative interrelations may exist between the two domains. For instance, a high level of accessibility may provide the critical mass of demand for the development of particular activities. In turn, a high density of activities may induce the necessary support for the development of transportation supply. On the other hand, dense patterns of use can make a location transport infrastructure difficult to expand and adapt. In the same vein, optimalization of its accessibility by all modes may negatively affect its liveability, and thus attractiveness. These complex node-place interactions form the core issues of railway station area redevelopment. Central questions are: How can potential synergy be realized? How can conflicts be managed ?

A way to get more insight in this is discussing two recurring, characteristic dilemmas of station area redevelopment, or what I call "the dilemma of space" and "the dilemma of time" (Bertolini, 1998 ; Bertolini & Spit, 1998). In the following paragraphs the two dilemmas will be highlighted, with reference to the examples of Euralille in France, the Utrecht Centrum Project and the Amsterdam Zuidas in the Netherlands, Stockholm City West in Sweden, Basel Euroville and Zürich Zentrum Nord in Switzerland and King's Cross in the UK (for a detailed account of these initiatives, see Bertolini & Spit, 1998). The discussion will show how the node and place concept may be usefully employed to both identifying problems and helping find solutions.

3.1. The dilemma of space

In the compressed space of station areas growing amounts of node- and place-related (infra)structures must be accommodated, catering both to passengers "passing through and other users permanently or temporarily "staying" in the location. The property development ideal of maximum land exploitation and the transport development ideal of maximum infrastructure flexibility must find an improbable synthesis. In order to realize synergies and manage conflicts very creative planning, architectural and engineering solutions are required, while exceptionally high costs seem inevitable. Some individual examples, as Euralille in France, or national programs, as the Swedish national railways'. "Travel Centers" program, have been more

successful than others in coping with this unique challenge. In the first case, development of a critical mass of urban activities has been physically combined with construction of the HST station and improvement of the urban-regional connections. In the second case, property developments at stations are programmatically seen as, in the first place, a support of a specific transportation potential. In Amsterdam, the whole Zuidas plan hinges on the - yet to be finalized - choice of an appropriate infrastructure-property development integration model. In the Utrecht Centrum Project and in Basel Euroville, the answer to the dilemma has been keeping the two order of developments as separate as possible, breaking up the plan in several autonomous sub-projects. The existence of an accountable, long-term framework of infrastructure investments, as can be seen in Basel but not yet in Utrecht, appears a condition to successfully apply this strategy. At King's Cross in London, property-transport coordination strategies have long proved inadequate, but more recently a way out is being sought by giving priority to transport development concerns. The opposite is being done in Zürich Zentrum Nord, where an urban development perspective prevails. A possible limit of both the latter approaches is however that synergies might get lost as opportunities on the other side of the equation are missed.

3.2. *The dilemma of time*

In and around railway station areas, the node and place transformation dynamics tend each to follow an autonomous track. Furthermore, each is subject to a specific kind of uncertainty. On the transport - or node - side, public transport investments and policies appear to a great extent exogenous to single station area development initiatives and difficult to foresee. The vicissitudes of the King's Cross plans are a good example of the destructive impact this can have. Also on the property - or place - side, conditions change constantly and unpredictably, sometimes dramatically: many station initiatives were for instance conceived during the property boom of the 1980s but reached the implementation stage in the midst of the property slump of the early 1990s. In several cases (e.g. King's Cross, Stockholm City West) this brought to a total halt of the development process and forced a radical reconsideration of both its goals and means. Only a few examples were flexible and/or solid enough to withstand the property crisis without drastic amendments (e.g. Euralille). A plan too dependent on a particular transport policy or property

market context could thus easily and rapidly become outdated, as has been most clearly the case for the London Regeneration Consortium's for King's Cross, but it is also true of the earlier approaches to stations in the Amsterdam and Zürich area. In London, changed property market conditions and a different terminal solution forced withdrawal of the plan. In Amsterdam and Zürich, market demand for peripheral station locations was first ignored, but had later to be acknowledged. The need to activate and/or manage largely autonomous property and transport dynamics is central in the current approach to the Amsterdam Zuidas. Also in London a more flexible approach might be on the rise. Swiss projects as Basel Euroville and Zürich Zentrum Nord go particularly far in trying to combine in the development process flexibility of the parts and coherence of the whole. Both combine a "hard" framework (e.g. the network of public spaces, a package of infrastructure investments, rules of implementation, etc.) and a "soft" filling, allowing for variations in social and market demand. While profiting from an exceptional combination of circumstances, also Euralille is in this sense much more adaptable and articulated than a superficial consideration would suggest, as it accounts for, but is not dependent upon, future expansion.

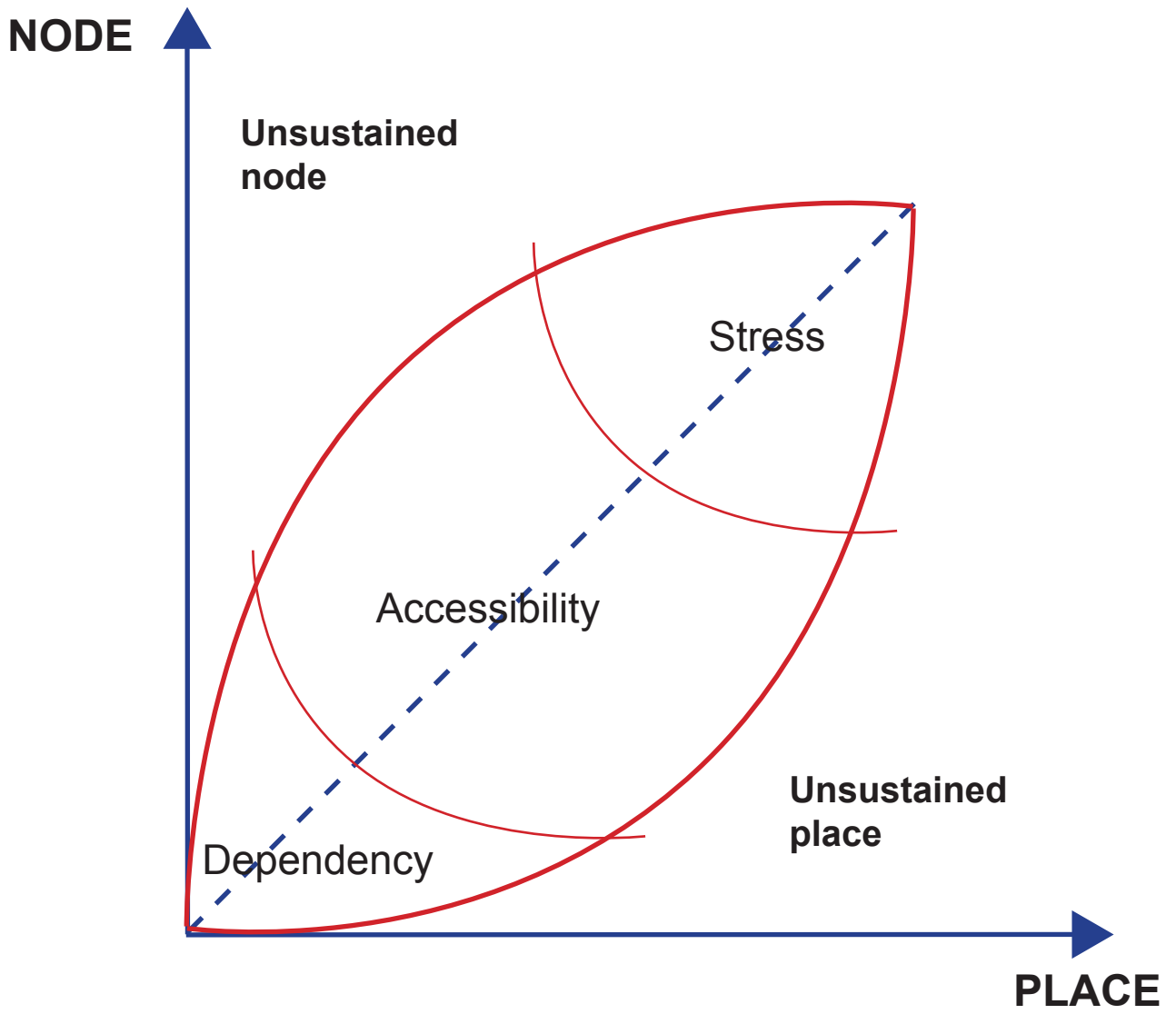
IV. The need of a broader spatial context

The dilemmas of station area redevelopment are not limited to the transportation interchange and its immediate urban surroundings. Due to their ambivalent nature, the spatial-functional context of railway station areas is shaped both by the accessibility provided by the transportation networks and by the features of the surroundings. Multiple geographical scales are present in the compressed space of railway station areas. Railway stations are the interface of transport flows that span the immediate surroundings, the urban region, and selected national and international spaces. Their capacity to link physically and symbolically distant domains is the source of both their potentials, their constraints, and their contradictions. In order to fully appreciate these we need to place single station area redevelopment initiatives within a broader context.

As node and place a public transportation node and its surroundings are part of a system of both competing and complementary nodes and places. More in general these are all the alternative locations within a urban region. More specifically they are all the transportation nodes belonging to a particular transportation network. Within these systems of locations hierarchies develop, that point to development potentials of different order. At the Faculty of Geographical Sciences of the Universiteit Utrecht, we have developed a model to chart these differences. The model has been initially conveyed in a simple xy diagram (Fig. 2). In the diagram, the y value corresponds to the node-content of a station area. The x value corresponds to the place-content of a station area, or to the intensity and diversity of activities there.

Four ideal-typical situations can be distinguished. Along the middle diagonal line are areas where the node and the place are equally strong. At the top of the line are areas “under stress”. Here the intensity and diversity of transportation flows and urban activities is maximal. This indicates that the potential for development is highest (strong node) and that it has been realized (strong place). However, these are also locations where the great concentrations of flows and activities mean that there is an equally great chance of conflicts between multiple, extensive claims on a limited space. The property development ideal of maximal intensity of land use and the transport development ideal of maximal flexibility for infrastructure adaptation and expansion have to find here a difficult synthesis. At the bottom of the middle line is a second ideal-typical situation, represented by the “dependent” areas. The struggle for space is here minimal, but the demand for transportation services from area residents, workers and other users and the demand for urban activities from travellers are both so low that supply can be held in place only by the intervention of factors other than accessibility. Finally, two “unbalanced” situations can be identified. On one side - at the top left of the diagram - these are the “unsustained nodes”, areas where transportation facilities are relatively much more developed than urban activities. On the other side - at the bottom right of the diagram - these are the “unsustained places”, where the opposite is true.

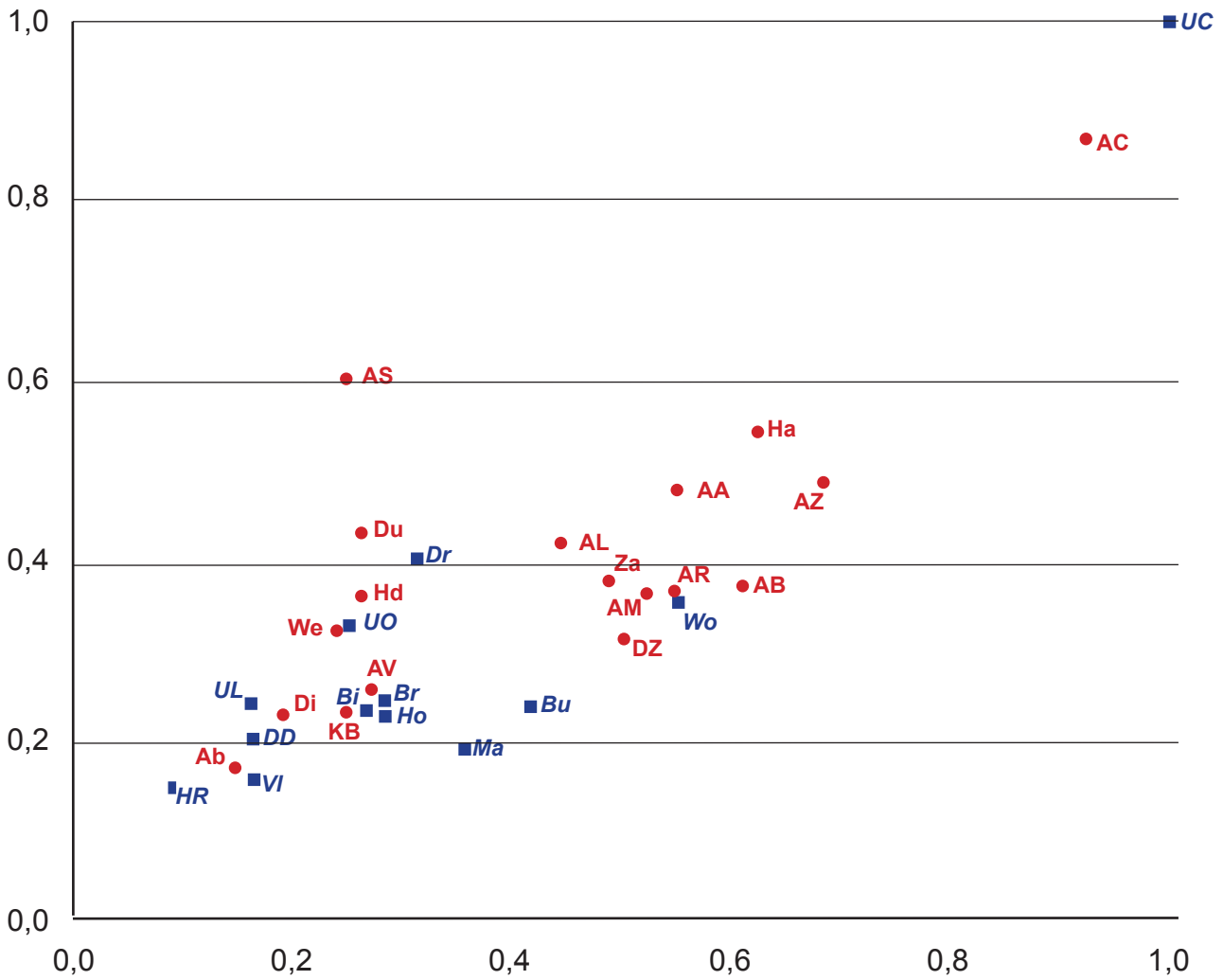
Fig. 2 - The node-place model



This theoretical model has been operationalized by Zweedijk (1997) and Serlie (1998). The node and the place dimensions have been translated in a node- and a place-index , each combining different variables by means of a multicriteria analysis (MCA). The node-index is a measure of the accessibility of the node. Intensity and diversity of transport supply are here the key-criteria. The index combines accessibility by train (number of directions served, daily frequency of services, amount of stations within 45 minutes of travel), by bus, tram and underground (number of directions, daily frequency), by car (distance from the closest motorway access, parking capacity) and by bicycle (number of free-standing bicycle paths, parking capacity). The place-index is a measure of the intensity and diversity of activities in the area. For this purpose, the area has been defined as the surface included within a “walkable radius” of 700 metres from the main pedestrian entrance to the public transportation node. The variables are the number of residents in the area, the number of workers per each of four economic clusters (retail/hotel & catering, education/health/culture, administration & services, industry & distribution) and the degree of functional mix (for methodological and technical details see Serlie, 1998).

The node-place model represented in Figure 2 and operationalized as outlined above has been then applied to railway station areas in the Amsterdam and Utrecht agglomerations (Fig. 3). The two agglomerations form together what is called the “North Wing” of the Randstad (Fig. 4). The Randstad is the urban half-ring containing the four biggest cities of the Netherlands and other minor centres, arranged around a “Green Hart” with mostly agricultural functions. As can be seen from Figure 3, Amsterdam Central Station (AC) and especially Utrecht Central Station (UC) are examples of station areas “under stress”. Hollandsche Rading (HR) epitomises the “dependent” station area. In the “unsustained node” Amsterdam Sloterdijk (AS) the transportation node is relatively much more developed than the activity place. In “unsustained places” as Maarssen (Ma) and Amsterdam Bijlmer (AB) happens, albeit in a less extreme way, the opposite. Most station areas lie in between these extremes.

Fig. 3 - Application of the node-place model to station areas in the Utrecht and Amsterdam agglomerations



AMSTERDAM AGGLOMERATION

Station area □ □ **abbreviation**

- Amsterdam Amstel **AA**
- Amsterdam Bijlmer **AB**
- Amsterdam CS **AC**
- Amsterdam Lelylaan **AL**
- Amsterdam Muiderpoort **AM**
- Amsterdam RAI **AR**
- Amsterdam Sloterdijk **AS**
- Amsterdam Vluchtlaan **AV**
- Amsterdam Zuid/WTC **AZ**
- Abcoude **Ab**
- Diemen **Di**
- Diemen-Zuid **DZ**
- Duivendrecht **Du**
- Haarlem **Ha**
- Hoofddorp **Hd**
- Koog Bloemwijk **KB**
- Weesp **We**
- Zaandam **Za**

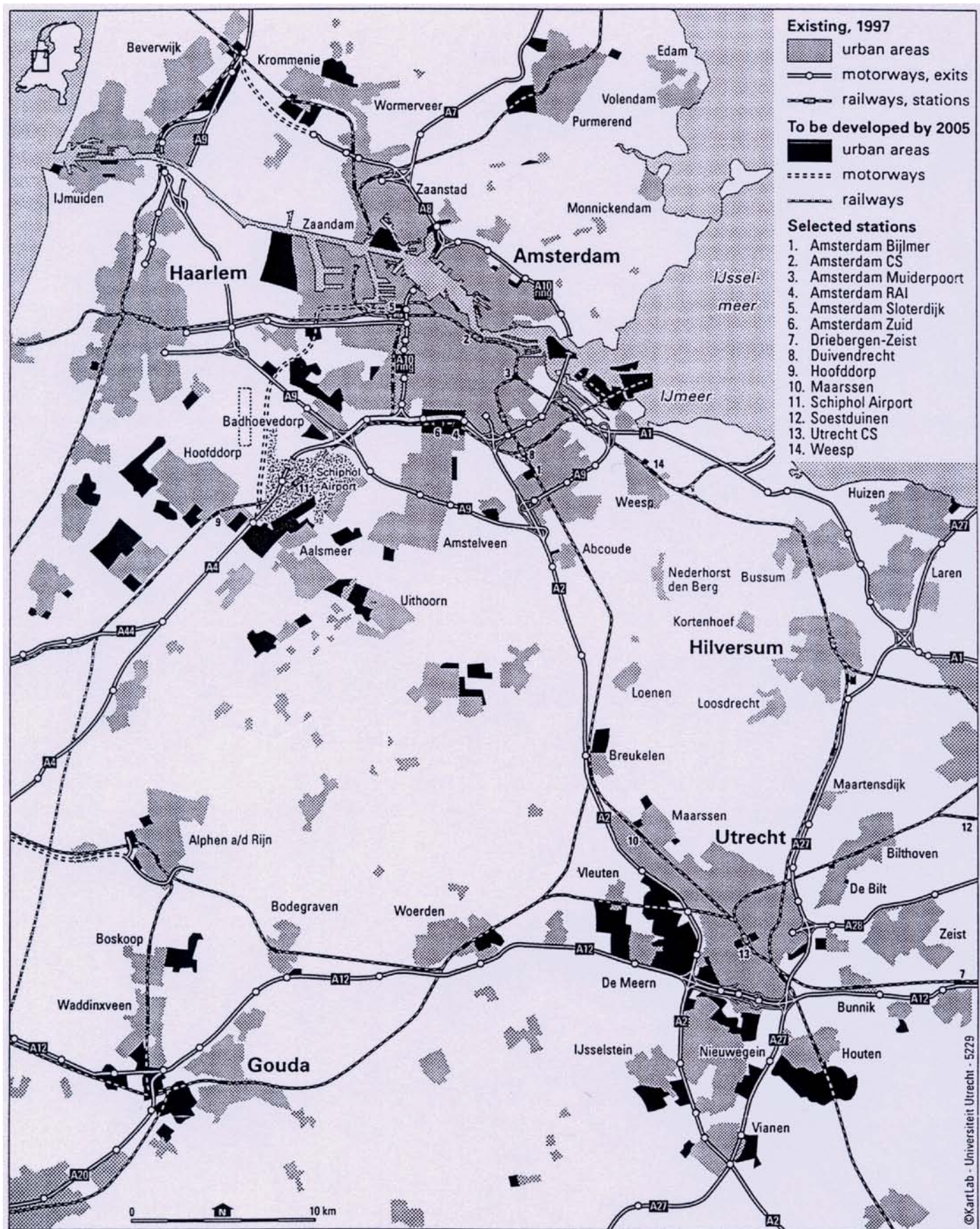
UTRECHT AGGLOMERATION

Station area □ □ **abbreviation**

- Bilthoven **Bi**
- Breukelen **Br**
- Bunnik **Bu**
- Den Dolder **DD**
- Driebergen-Zeist **Dr**
- Hollandse Rading **HR**
- Houten **Ho**
- Maarssen **Ma**
- Utrecht CS **UC**
- Utrecht Lunetten **UL**
- Utrecht Overvecht **UO**
- Vleuten **VI**
- Woerden **Wo**

Fig. 4 - The Amsterdam and the Utrecht regions, or the "North Wings" of the Randstad

Existing situation in 1997 and situation in 2005, showing matching and mismatching of public transport and urban development.



Source : Own elaboration of Metz and Pflug, 1997.

V. From a static to a dynamic picture

Interviews with local actors and experts have confirmed that Figure 3 is a convincing characterization of station areas in the Amsterdam and Utrecht agglomerations (Serlie, 1998). However, in order to assess (re)development opportunities and threats, such a static picture is not sufficient. A more dynamic one is needed, and that means a perspective on *movements* within the node-place diagram. This will be discussed next. The starting point is the assumption that in the long term - and provided that no “disturbing” factors intervene (such as peculiarities in the topography of the area or in the morphology of the transportation networks, but also continuing external subsidies) - all locations will lie around the middle line. In other words: provided, and in the measure that demand and supply mechanisms are free to operate, the demand for transportation services from the activity place and the demand for activities from the transportation node will find a (provisional) balance. This assumption of “equilibrium” in the long term is coherent with a comprehensive definition of accessibility: an accessible node (a location that “can be reached” in a certain degree) needs an equally accessible place (a location where “something can be done” in a corresponding degree), and the other way round. The assumption is also connected with the plea that the potential for development of the station area (i.e., its transportation accessibility, or node-content) be realized through a proportionally intense and diverse concentration of urban activities (or place-content).

A clustering around the middle, “equilibrium” line is indeed what the application of the node-place model to station areas in the Amsterdam and Utrecht agglomerations shows (Fig. 3). There are however also a number of locations that are far away from the middle line. These are particularly interesting locations. It can be assumed that in the long term also these locations will - provided that no disturbing factors intervene - move towards the middle line. The crucial question is: how? Schematically this can happen in one of two ways (see Fig. 2). An “unsustained node” can either move to the right - namely because of strengthening of the place - or fall down - because of weakening of the node. In the agglomerations under examination an example of the first case (see Fig. 3 and 4) would be the localization of more and/or more diversified urban activities (living, working and/or other facilities) at an around stations as Amsterdam Sloterdijk (AS) or Duivendrecht (Du). An example of the second case would be the reduction of

transportation services in the same stations. Alternative trajectories towards the middle line can be also imagined for the “unsustained places”: either invest in the node and see the location move up on the diagram, or disinvest in the place and see the location move to the left. According to Figure 3, in the Amsterdam and Utrecht agglomerations such a dilemma will have to be resolved for station areas as Amsterdam Bijlmer (AB) or Maarssen (Ma). Similar dynamics applies also to locations closer to the middle line. These could (and in a growing or declining urban region will always) move because of (dis)investments in the node and/of the place towards one of the two unbalanced situations, where the options sketched above would emerge. The combined result will be a movement of station areas upwards or downwards along the middle line. Of course, in case of perfect co-ordination of (dis)investments in the place and the node this movement will be slant instead of stairs-wise.

VI. Towards accessible urban regions

The contrasting movements across the diagram evoked above do not only have implications for each station area separately, but also for entire systems of areas, as those - the Amsterdam and the Utrecht agglomerations - of the application. The situation in an urban region at a given moment can be described in terms of clustering of locations: on the top, at the bottom or elsewhere along the middle line of the node-place diagram. Differences in clustering between the Amsterdam and Utrecht agglomerations can be observed in Figure 3.

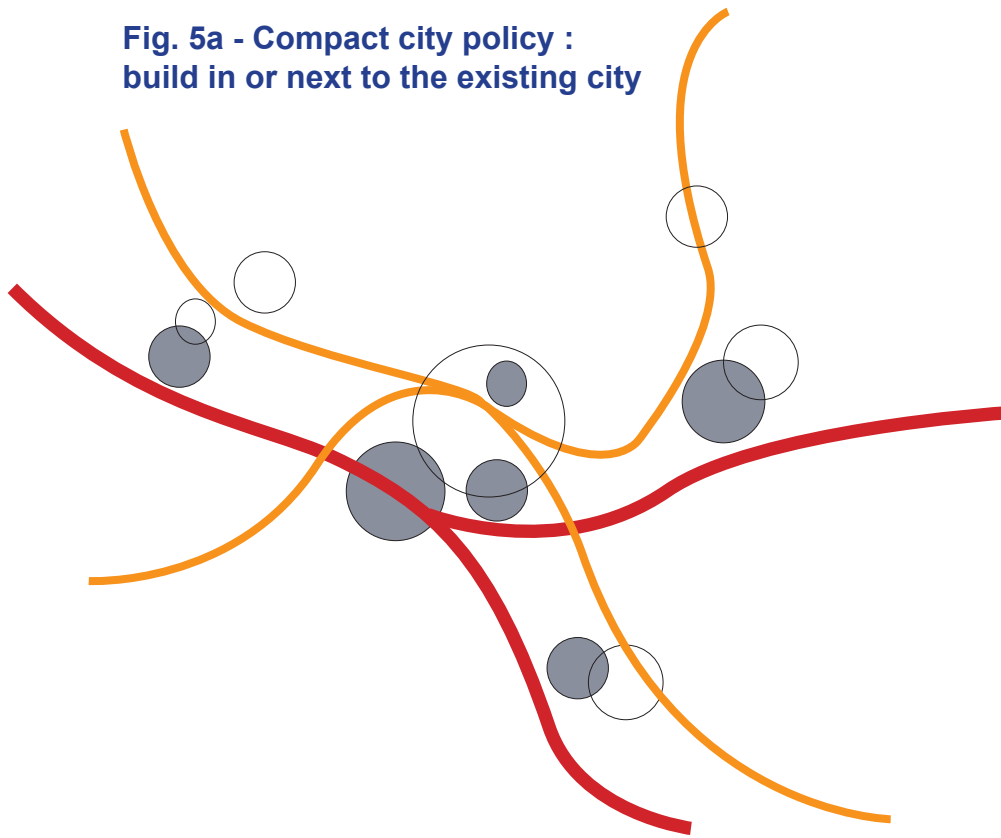
The Amsterdam agglomeration currently shows a clustering in the centre-top of the line, the Utrecht region a clustering at the bottom, with the sole exception of Utrecht Central Station (UC). The network of railway stations in the Amsterdam agglomeration appears thus to (potentially) provide a better support to urban development than the network in the Utrecht agglomeration. As already contended, station areas at the very top of the middle line can offer high opportunities for development but may trigger also the most intense spatial conflicts. The (relative) borders of growth will be reached here before than in locations with lower node and place values. The withdrawal at the beginning of the 1990s of an ambitious project to redevelop the areas around Amsterdam Central Station - the so-called IJ-banks project - and the continuous delays of a similar plan at Utrecht Central Station - the so-called Utrecht Centrum Project - are

concrete signals of this. In both cases crucial factors of failure were the great complications and high costs of accommodating a massive new programme in already congested locations (details in Bertolini & Spit 1998). It becomes then important to have in supply alternative station areas with adequate transport capacity, if growth is not to be diverted to areas not well connected to the public transport network. Amsterdam has those alternative station areas, Utrecht does not.

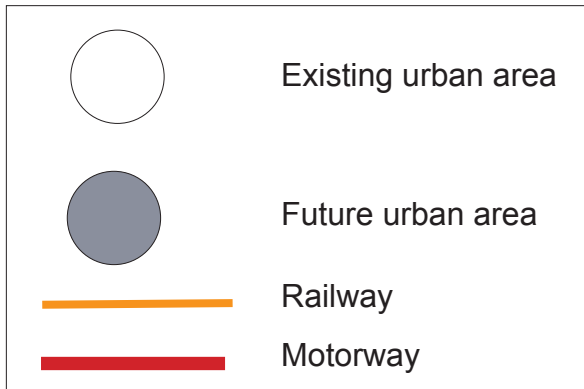
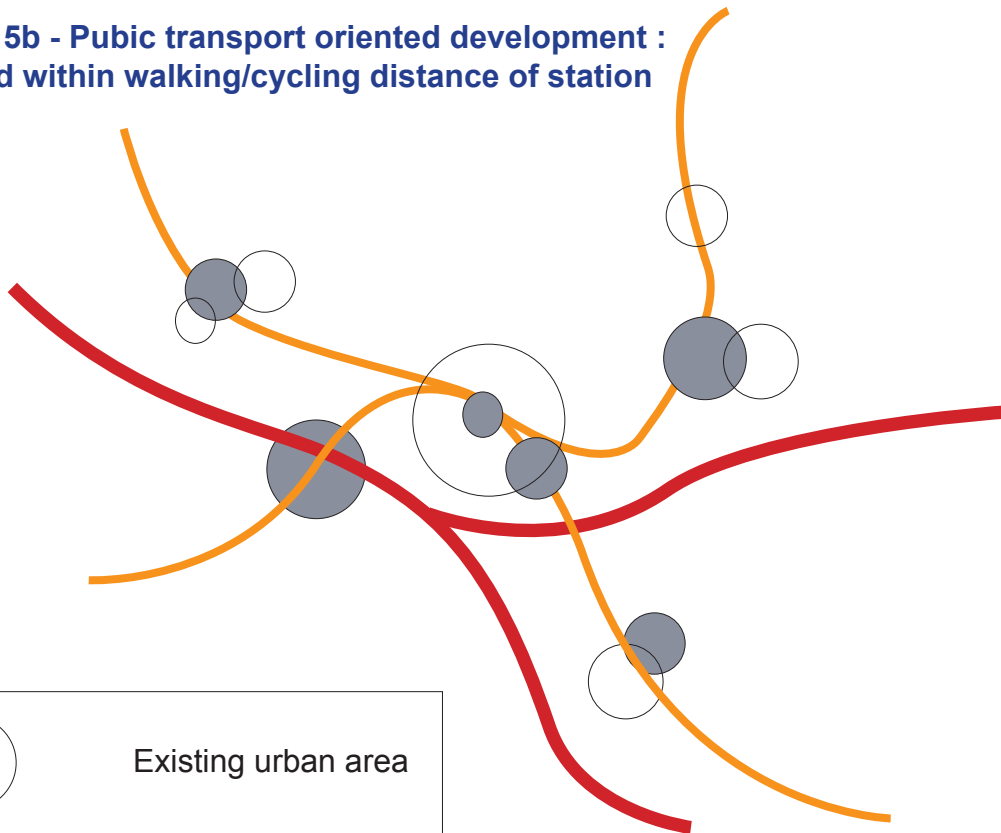
In Utrecht, the situation is not likely to change in the short term: with the exception of the Central Station area, current investments appear directed either to places where public transport nodes are absent or weak (as in the planned urban expansions to the west and south-west of the city, see Fig. 4), or nodes where there are as yet no clear urban development prospects (as with stations of the new “Randstadspoor” regional rail system, see Serlie, 1998). The better starting position of the Amsterdam agglomeration does not mean that planning consequently capitalizes upon it. While market demand has for several years been oriented towards station areas along the peripheral railway and motorway rings, node and place development initiatives have long remained uncoordinated. There are for instance important public transport nodes at relatively little developed places, as Amsterdam Sloterdijk (AS) and Duivendrecht (Du), and intense and/or diverse concentrations of activities around relatively undeveloped nodes, as at Amsterdam Muiderpoort (AM) and Amsterdam Bijlmer (AB; compare Fig. 3 and 4). Current plans, as those for the Zuidas (a large, mainly office development centred around the southerly motorway ring and the stations of Amsterdam Zuid and RAI), improve this situation only partly, because they still try to direct growth towards a few areas and not towards the entire urban-regional network of nodes and places. Finally, it is intriguing to connect the differences between the Amsterdam and Utrecht agglomerations to the different morphologies of the two railway networks: a combination of a radial and an orbital network in Amsterdam and a strongly radial network in Utrecht (Fig. 4). This is a finding which, if generalizable, could be an additional argument in support of the frequently heard plea for the development of orbital public transport lines (see for instance Hall & Ward, 1998).

On a more general level the application of the node-place model to the Amsterdam and Utrecht agglomerations shows the limits of a compact city policy as currently pursued in the Netherlands and being implemented or considered in other countries. The above mentioned urban expansions in the Amsterdam and Utrecht agglomerations are all coherent with Dutch compact city principles, which prescribe that urban development take place either within or adjoining existing urban areas (compare implementation in Fig. 4 and principles in Fig. 5a). Yet, these developments appear at odds with a public transport oriented urban development. This is no minor drawback. Private motorized transport is the biggest consumer of energy and the main source of pollution in the contemporary city. Furthermore, the hegemony of the automobile enhances spatial segregation and social inequality patterns, excludes from societal life those who cannot drive and poses a threat to the viability of the public domain (see among others Holtz Kay, 1997; Cervero, 1998). On the other hand, high physical mobility is a structural feature of our open urban systems. The solution of this sustainability dilemma lies in a spatial development pattern where more environmentally and socially friendly transportation modes, such as public transport, can increase their share. But if urban and public transport development are to be more coordinated, the principle of accessibility has to play a much greater role, and that of proximity, or compactness, must be applied in a more differentiated way. As Verroen (1996, p.107) concludes drawing from an extensive study of the impact of different urbanization patterns on mobility : “Urbanization ... as close as possible to *or* between existing urban areas *and* with a good connection to high-quality public transport lead to the most favourable effects on mobility” (emphasis added). Figure 5b shows schematically how this correction of course could look like. Parallels with visions emerging elsewhere are intriguing (see for instance Cervero, 1998, and Hall & Ward, 1998).

**Fig. 5a - Compact city policy :
build in or next to the existing city**



**Fig. 5b - Pubic transport oriented development :
build within walking/cycling distance of station**



Conclusion

The node-place model introduced in this article offers a conceptual framework for the exploration of the (re)development potential of station areas and thus improve the chances for public transport oriented development. The model requires further refinement, broadening of the empirical base, and inclusion of future plans. A complementary, in-depth analysis of each specific situation, including process- and context-factors is also necessary (see for some steps along this way Bertolini, 1996b, 1998; Bertolini & Spit, 1998).

In spite of these limits the application of the node-place model to single station areas and to urban agglomerations already provides material for reflections of a more general nature. The model helps identify opportunities for intensification and/or differentiation of urban activities around (strengthened) public transportation nodes. These might be central stations in the historical cores, but also public transport nodes in the urban periphery or in secondary regional centres. The city is an increasingly open system. Increasingly people live, work and spend their free-time independently of physical and administrative borders. The same applies to the activity patterns of firms and other organizations. An urban development strategy, geared to the accessibility of urban-regional networks of transportation nodes and activity places, appears in this context particularly adequate. Some will say that this reminds them of the “clustered deconcentration” policies of the past. Maybe. I would rather use a term like “deconcentrated clustering”. It might seem just playing with words, but there is a fundamental difference in the focus: in the past at stake was a particular way of deconcentrating, today urban deconcentration is a fact, the point is how to cluster! ¹.

¹ Parts of this paper have been published, in English, in Bertolini (1998), Bertolini & Spit (1998).

References

- Alexander (C), "The City Is Not a Tree" (1965), in *The City Reader*, London, Routledge, 1996, pp. 118-131.
- Ascher (F.), *Métapolis, ou l'avenir des villes*. Paris, Ed. O. Jacob, 1995.
- Bakker (H.M.J), *Stationslocaties: geschikt voor winkels?*, Amsterdam, MBO, 1994.
- Bertolini (L), "Des gares en transformation, noeuds de réseaux et lieux dans la ville", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, 1996 (a) pp. 86-91.
- Bertolini (L), "Nodes and Places: Complexities of Railway Station Redevelopment", *European Planning Studies*, 4(3), 1996 (b), pp. 331-346.
- Bertolini (L), "Station area redevelopment in five European countries. An international perspective on a complex planning challenge", *International Planning Studies*, 3(2), 1998, pp. 163-184.
- Bertolini (L), Spit (T) *Cities on Rails. The Redevelopment of Railway Station Areas*. London, Spon, 1998.
- Camagni (R.P) Salone (C), Network Urban Structures in Northern Italy: Elements for a Theoretical Framework. *Urban Studies*, 30(6), June, 1993, pp. 1053-1064.
- Castells (M), *The Informational City. Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*. Oxford, Blackwell, 1989.
- Cervero (R) *The Transit Metropolis. A Global Inquiry*. Washington, DC, Island Press, 1998.
- Munck Mortier (E), *Hollen en stilstaan bij het station; onderzoek naar de beleving van de omgeving van Rotterdam CS door reizigers en passanten*. Master Thesis, Universiteit Utrecht, 1996.
- Hall (P), Ward (C), *Sociable Cities: The Legacy of Ebenezer Howard*. Chichester, J. Wiley & Sons, 1998.
- Holtz Kay (J), *Asphalt Nation. How the Automobile Took Over America and How We Can Take It Back*. Berkeley, University of California Press, 1997.
- Louter (P), "Economische ontwikkeling in multi-nodale stedelijke gebieden". In, *De inrichting van stedelijke regio's*. Assen, Van Gorcum, 1996, pp. 141-156.
- Metz (T), Pflug (M) *De Nieuwe Kaart. Atlas van Nederland in 2005*. Rotterdam, Nai Uitgevers, 1997.
- Ollivro (J), "L'ambiguïté des gares, clé du développement contemporain", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, 1996, pp. 35-44.
- Pucci (P), *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*. Milano, FrancoAngeli, 1996.

- Serlie (Z), *Stationslocaties in vergelijkend perspectief*. Master Thesis, Universiteit Utrecht, 1998.
- Simon (M), *Un jour, un train. La saga d'Euralille*. Lille, La Voix du Nord, 1993.
- Verroen (E.J), "Mobiliteitsvriendelijke verstedelijkingsvormen na 2005", in *De inrichting van stedelijke regio's. Randstad, Brabantse stedenrij, Ruhrgebied*. Assen, Van Gorcum 1996, pp. 100-108.
- Zweedijk (A), *Knoop of Plaats? Naar een operationalisering van het begrip stationslocatie*. Master Thesis, Universiteit Utrecht, 1997.

Corinne Tiry, Architecte, (Équipe de recherche : « Architecture, Ville, Histoire » —AVH— à l'École d'Architecture de Lille et des Régions Nord ¹).

DU BÂTIMENT-GARE À LA GARE ENCLAVE, GARE ET MÉTROPOLISATION AU JAPON.

I. Changement de contextes

Au cours des décennies quatre-vingt et quatre-vingt-dix, si plusieurs projets ou opérations de réaménagement de gares métropolitaines ² ont produit un renouveau de la typologie architecturale ferroviaire nipponne, ceux-ci ont aussi notablement modifié le rôle de la gare par rapport à la ville. Conçue pendant la période d'euphorie économique des grands centres urbains de l'archipel, une série de projets — situés principalement dans l'île du Honshû, notamment à Tôkyô, Nagoya, Kôbe ou Kyôto — fut stimulée par la mutation post-industrielle des métropoles japonaises. Mais ces projets avaient aussi pour vocation de parachever le renouveau du groupe Japan Railways (JR). La privatisation de la société Japan National Railways (JNR, créée en 1949, devenue JR) ³, initiée en 1987, a progressivement redessiné la cartographie de la compétitivité ferroviaire à l'échelle métropolitaine. Ce processus de privatisation s'est en effet accompagné d'un vaste programme de rénovation du parc bâti ferroviaire des sociétés JR, nécessité par l'entrée active de celles-ci dans les domaines commerciaux parallèles au transport des passagers : vente, promotion immobilière, construction, tourisme, etc. Jusqu'alors, cette diversification demeurait le privilège des nombreuses compagnies privées du pays. De même, la vente de vastes emprises foncières situées en milieu urbain dense, résultantes de l'obsolescence de l'activité nationale du fret, et leur reconquête urbaine par la promotion immobilière publique ou privée, ont fortement

¹ Ce travail a été réalisé dans le cadre d'une convention avec le Ministère de l'Équipement (arrêté n°98.PUCA.09 : « les mondes du quartier des gares à Lille et le nouveau quartier d'Euralille »).

² Il s'agit en général de gares de passage multimodales (train/métro/bus).

³ JNR a été démantelée en six sociétés régionales de transport des passagers (JR East, JR West, etc.) et une société de fret qui est restée nationale.

stimulé la modernisation des grandes gares attenantes¹. En réalité, depuis la mise en service précoce de la première ligne de *shinkansen* en 1964, concomitante à l'événement des Jeux Olympiques de Tôkyô, l'extension au coût massif du réseau à grande vitesse — en moyenne une ligne nouvelle par décennie² — d'une part, et l'endettement colossal de la société nationale d'autre part, expliquent l'absence d'une rénovation d'ampleur du patrimoine bâti vieillissant issu de la période de Haute Croissance (1955-1972).

Si la gare centrale de Tôkyô, restaurée, n'a reçu qu'un réaménagement intérieur, les projets des gares de Ueno à Tôkyô, Nagoya et Kyôto sont de véritables reconstructions, par extension, commandées à des architectes de renommée internationale. D'autres opérations tôkyôïtes, comme celle de la gare d'Ebisu (extension par surélévation), ont été réalisées par le bureau d'architecture et d'ingénierie du groupe JR (JR Nihon Sekkei). D'autres encore, commandées mais réalisées en interne par les compagnies privées de chemin de fer, s'avèrent toutes aussi ambitieuses. Mais ce qui caractérise communément les motifs de rénovation, extension ou reconstruction des grandes gares métropolitaines des sociétés ferroviaires nippones, n'est ni l'avènement d'une nouvelle technique de transport, ni le développement des réseaux qu'elles accueillent — le réseau ferroviaire japonais est très complet — encore moins le fait d'une destruction naturelle ou artificielle³. La modernisation de ces gares tire ses motivations bien plus d'événements extra-territoriaux (Kyôto) ou d'opportunités foncières et réglementaires (Shibuya Mark City). Dans un cas comme dans l'autre, cette stratégie d'extension du volume de l'édifice ferroviaire, et par là même des activités annexes, permet de viabiliser l'activité de transport : « Les pôles multimodaux, comme échangeurs biologiques de Japonais en déplacement, ne sont plus des

¹ Sur la reconquête des friches ferroviaires, voir les articles de C. Tiry (JRTR 13 et Urbanisme 295).

La concurrence de plus en plus accrue de la voiture et de l'avion depuis les années 1970, sur des dessertes spécifiques, a également conduit les sociétés JR à engager une politique active de rénovation de ses gares "extra métropolitaines", misant à la fois sur la qualité architecturale et l'ouverture sur la ville.

² Ligne Tôkaidô (Tôkyô/Shin Ôsaka) en 1964; Ligne Sanyo (Shin Ôsaka/Okayama/Hakata) en 1972 et 1975; Lignes Tohoku (Tôkyô-Ômiya/Morioka) et Joetsu (Tôkyô-Ômiya/Niigata) en 1983. Rappelons que les nombreux obstacles topographiques du Japon et des options techniques particulières (écartement spécifique des voies, infrastructure en aérien) rendent l'implantation de toute nouvelle ligne de *shinkansen* extrêmement onéreuse.

³ L'histoire des transformations des villes japonaises est fortement liée aux reconstructions qui suivent les catastrophes naturelles à répétition (séismes, typhons, etc.) mais aussi les dévastations de la Seconde Guerre Mondiale.

moyens mais des fins en soi, sans l'existence desquelles la rentabilité des groupes pourrait être remise en cause »¹.

II. De l'influence occidentale aux particularités nippones du bâtiment-gare

Les activités commerciales parallèles au transport, réservées jusqu'alors aux seules sociétés ferroviaires privées², avaient déjà particulièrement contribué à partir des années 1920 à façonner le dispositif architectural et urbain si singulier des grandes gares métropolitaines japonaises. Jusqu'au tournant des années 1990, on peut effectivement distinguer trois générations distinctes de gares urbaines³. L'importation, principalement d'Europe, des techniques du chemin de fer, quelques années après la réouverture des frontières de l'archipel lors de la Restauration de Meiji (1868), trouve son application tant au niveau urbain — le système du Ringbahn berlinois ou viennois se retrouve à Tôkyô (ligne circulaire Yamanote) et à Ôsaka (ligne circulaire Kanjo) — qu'au niveau architectural. Mais, du point de vue architectural, l'influence s'est effectuée paradoxalement de manière partielle dans un premier temps : de taille modeste, construites à l'aide de structures en bois issues des techniques de construction locales, les gares urbaines initiales présentent un gabarit qui tranche peu par rapport au paysage urbain horizontal de la ville féodale ; seules l'expression de la façade, la composition symétrique et la volumétrie souvent tripartite reflètent l'influence occidentale. Néanmoins, la construction de la gare centrale de Tôkyô en 1914¹ amorce une réévaluation de la valeur emblématique de ce type d'édifice tant en terme architectural qu'urbanistique. Implantée en contrepoint du palais impérial, à l'extrémité d'un axe viaire purement symbolique, l'allée Impériale, dans la mesure où la demeure de l'empereur

¹ Y. Kaminagai, 1996, p. 229.

² Les domaines d'activités caractéristiques des compagnies privées de chemin de fer sont le transport ferroviaire, le transport routier (bus) et l'immobilier (T. Saito, 1997, p. 6).

En 1906-1907, la nationalisation des différentes sociétés qui gèrent le réseau des chemins de fer inter-urbains clarifie le rôle, économique ou militaire, et la gestion des grandes infrastructures ferroviaires du pays tout en restreignant le champ d'action des sociétés privées qui se consacrent désormais uniquement au développement de réseaux à une échelle intermédiaire, c'est-à-dire métropolitaine (urbaine et suburbaine).

Aujourd'hui, à Tôkyô, Ôsaka et Nagoya en particulier, les quinze sociétés privées les plus importantes du pays transportent bien plus de passagers que JR (60% contre 40%), démontrant en cela que le territoire d'activité de ces sociétés est bien la grande ville (T. Saito, 1997, p. 2).

³ T. Suzuki, 1995.

n'est encore aujourd'hui ni visible ni accessible au public, cette nouvelle gare présente le vocabulaire architectural emphatique des grandes gares européennes — 300 mètres de long sur trois niveaux, une structure métallique et des façades en brique —, et leur mode d'implantation monumental au coeur d'un tissu urbain aéré. Dans un second temps, ce processus d'emprunt d'images d'une certaine modernité occidentale se poursuit au cours du nouveau boom ferroviaire urbain des années 1920 et 1930, avec la radicalisation de l'architecture moderne, l'emploi du béton et la disparition de l'ornement. Dans le cas de Tôkyô par exemple, le Grand Séisme du Kantô de 1923 a fortement contribué à cet accroissement des structures ferroviaires, et notamment à l'ouest de la métropole nommée Ville Haute (*Yamanote*). Peu détruite comparée à la Ville Basse (*Shitamachi*) située à l'est, la Ville Haute est devenue le territoire de développement des banlieues résidentielles des classes moyennes de la capitale.

En réalité, à cette époque, l'innovation nipponne se situe davantage au niveau programmatique. Les grandes sociétés ferroviaires privées s'approprient en effet le grand magasin comme moyen de fidéliser leurs clientèles respectives par la création d'une nouvelle identification sociale¹, et l'enseigne remplace bientôt la façade architecturée et signifiante. Implantés en réseau dans les quartiers de gares urbains et suburbains, les grands magasins de ces sociétés privées deviennent progressivement des composantes à part entière de l'édifice ferroviaire, substituant ainsi un paysage commercial à toute technicité ostentatoire. À proximité du couple gare-grand magasin, ou bâtiment-gare (*eki biru*), sont ensuite adjoints d'autres équipements, également à vocation commerciale, tels que hôtels, parcs d'attraction, salles de spectacle, etc. Enfin, la période de reconstruction des villes nipponnes, massivement bombardées, change les données économiques : seules les sociétés ferroviaires privées détiennent les moyens de recomposer leurs empires d'avant-guerre et un processus de *joint-venture* entre ces dernières et la société JNR se met en place. Ainsi, le partage au sein d'une même enveloppe bâtie de domaines publics et privés, agrégat d'espaces aux frontières plus ou moins floues pour l'utilisateur, aboutira davantage à une architecture proche de la mégastructure que de la grande halle dotée d'une volumétrie et d'une transparence univoques. Les prouesses techniques — gare-pont, gare souterraine, etc.— exigées

¹ Tatsuno Kingo (1854-1919), architecte. La morphologie de la gare de Tôkyô est proche de celle de la gare d'Orsay.

par la croissance du trafic routier et celle de la densité de population urbaine complexifient de plus en plus la volumétrie de la gare et son organisation interne. Mégastructure, la gare se déploie désormais dans trois directions (hauteur, largeur et profondeur).

Mais, depuis que la société JR fait partie du sérail libéral, la gare japonaise est devenue un espace entièrement privé ², c'est-à-dire détenu, conçu et géré par le domaine privé, même si elle demeure un véritable lieu urbain. Le bâtiment-gare (*eki biru*) japonais n'est effectivement pas un monument monofonctionnel isolé du tissu urbain mais une enveloppe architecturalement neutre qui abrite quantité d'activités et d'usages identiques à ceux de la ville : les Japonais ne se rendent pas à la gare uniquement pour prendre le train mais aussi pour consommer, simultanément ou exclusivement, toutes sortes de biens commerciaux. Le bâtiment-gare est également connecté au quartier de gare selon des dispositifs et des fonctionnalités proches de ceux du domaine public : sa porosité et sa non-orientation lui permettent de jouer un rôle de carrefour mais aussi de pôle de diffusion économique. C'est que, historiquement, ces gares ont été façonnées par la ville et non l'inverse ³. En d'autres termes, les gares urbaines japonaises ne résultent pas d'un système urbain artificiel plaqué sur un territoire déjà fortement urbanisé ⁴. Implantés à l'origine pour la plupart en limite du territoire urbanisé, au droit de postes de relais (*shuku eki*) ou villes d'étape (*shukubamachi*) ancestrales, les premiers débarcadères ferroviaires se sont adaptés aux dispositifs urbains et aux pratiques commerciales hérités de l'époque féodale. Les gares ont ainsi sécrété au fil du temps un ordre et un processus urbains qui leur sont propres en fabriquant de nouvelles centralités par un double phénomène d'absorption des composantes urbaines préexistantes et de stimulation rétroactive. À la fois réseau (de flux et de fonctions) et territoire (mixte), la gare japonaise s'est constituée à l'image de la métropole qu'elle dessert.

¹ M. Tardits, 1994.

² À l'exception des espaces et infrastructures du métro qui, dans la plupart des cas, sont détenus et gérés par les autorités locales.

³ À quelques exceptions près, issues du modèle occidental, comme la gare centrale de Tôkyô.

⁴ Rappelons que, dès le XIX^{ème} siècle, le Japon est un des pays les plus urbanisés de la planète.

III. *Kyôto eki* ou la gare « parc à thème »

La gare centrale de Kyôto n'en est pas à sa première reconstruction : édifée en 1877, elle est entièrement redessinée en 1914 puis en 1952 au gré de la croissance du trafic. Implantée dès l'origine en limite sud de la ville-centre, à l'extrémité d'un axe nord-sud, l'avenue Karasuma, elle constitue aujourd'hui un nœud d'échanges tant à l'échelle de la conurbation Keihanshin (Kyôto-Ôsaka-Kôbe) qui représente 16,7 millions d'habitants, qu'à l'échelle de la mégapole du Tôkaidô (Tôkyô-Nagoya-Ôsaka). Passage obligé de la principale ligne de *shinkansen*¹ qui relie les deux centres d'affaires majeurs du pays, Tôkyô et Ôsaka, la gare de Kyôto présente néanmoins une certaine obsolescence face aux enjeux de modernisation de la région du Kansai. Ceux-ci se concrétisent notamment au cours des années 1980 par d'ambitieux projets d'infrastructures. La création d'un nouvel aéroport international dans la baie d'Ôsaka² prévu pour 1993 et de la cité Keihanna³, vaste technopole éclatée au cœur de la région, qui sera innervée par de nouvelles liaisons ferroviaires à grande vitesse, suscite une volonté affirmée, tant de la part des décideurs locaux que de la part de la compagnie JR (JR West à partir de 1987), de faire participer Kyôto au processus régional de modernisation et d'internationalisation en marche. D'autant plus que l'ancienne capitale du Japon, qui a pris part au boom industriel puis financier de la région dans une moindre mesure, se trouve confrontée à une situation économique marginale au regard de ses voisines Ôsaka et Kôbe : si, peu de sièges sociaux tôkyôïtes ont implanté leurs filiales à Kyôto, la cité accueille en revanche aujourd'hui environ 40 millions de touristes par an⁴. Un comité d'acteurs (Ville, Préfecture, Chambre de commerce et d'industrie, JR West), mis en place en

¹ La ligne du Tôkaidô accueille actuellement 750 000 passagers en moyenne par jour.

² Le choix de réaliser l'aéroport international du Kansai date de 1974, et si le site est déjà retenu, il faudra cependant attendre 1984 pour que soit lancé un concours international et 1987 pour le début des travaux.

³ Keihanna est planifiée par l'Etat dès 1978, en relation avec les Préfectures et Villes concernées (Kyôto, Ôsaka et Nara) pour accueillir à terme, au début du XXIème siècle, une population de 400 000 habitants. Phasées, les opérations débutent au cours des années 1980.

⁴ En 1990, 40,8 millions de touristes (dont une grande majorité de Japonais) visitèrent la ville, soit quasiment le double des 22 millions des années 1960. Si dans les années 1960, les trois-quarts des touristes arrivent à Kyôto en train, ce mode de transport n'est plus choisi que par la moitié des visiteurs de l'année 1990 (d'après "Kyoto Prefecture Statistics", annexe de la brochure *Kyoto, North to South*, non daté). La préfecture est l'équivalent du département en France.

1988, organise un concours international d'architecture remporté par Hiroshi Hara en 1991¹. Peu usitée au Japon, la procédure de concours, de surcroît international, est ici significative des enjeux et de l'ambition du projet.

Les attentes du concours sont de trois ordres : redynamiser le système de transports collectifs, conforter l'activité touristique et amorcer une recomposition urbaine.

Tout d'abord, depuis les années 1970, le contexte national du transport ferroviaire se caractérise par une nette baisse de l'utilisation du train au profit de la voiture, notamment pour les liaisons interrégionales. Cependant, en milieu urbain dense, le train conserve des avantages en raison de l'excellente desserte des métropoles japonaises et du coût élevé du système automobile. Dans ce contexte, Kyôto fait figure d'exception par rapport aux agglomérations de même poids démographique (plus d'un million d'habitants), car elle enregistre une désaffection du train au profit de la voiture. Deux éléments expliquent cette situation : d'une part, un site contraignant, marqué par une ceinture de collines et l'absence d'ouverture sur la mer² ; d'autre part, la faiblesse relative du réseau de transports collectifs. En effet, la création tardive d'une première ligne de métro —après la suppression définitive, en 1978, de la quasi-totalité des lignes de tramway— place Kyôto loin derrière ses homologues japonaises dont les réseaux de transport souterrain sont souvent apparus avant la Guerre du Pacifique³. Néanmoins, le système multimodal de la gare de Kyôto, où se croisent quotidiennement environ 300 000 personnes⁴, n'en est pas moins complexe. Il accueille plusieurs lignes ferroviaires inter-régionales (JR West/1876, JR West *shinkansen*/1964), locales (JR West/1879, Kintetsu/1895, Keihan/1910), une ligne municipale de métro (1981), une gare routière et des stations de taxis ; la nouvelle donnée

¹ Les autres candidats amenés à concourir étaient : Tadao Ando, Peter Busmann, Toshiro Ikehara, Kisho Kurokawa, James Stirling, Bernard Tschumi.

² Les contraintes de site contribuent à expliquer que Kyôto, métropole d'1,5 million d'habitants, ne soit toujours pas équipée d'un aéroport.

³ Cette première ligne court sous l'axe nord-sud Karasuma; une seconde ligne, est-ouest, ne sera mise en service qu'en 1997 alors que les premières lignes de métro sont construites dès 1927 à Tôkyô, en 1933 à Ôsaka.

⁴ À titre comparatif, pour mieux saisir l'importance relative de la gare de Kyôto, certaines gares centrales d'Ôsaka accueillent quotidiennement plus du double de personnes (T. Roty, 1996).

consiste à intégrer un comptoir d'enregistrement pour l'aéroport international du Kansai et un héliport.

Ensuite, tout comme Ôsaka tente de se réapproprier un rôle et une image de plateforme économique internationale — amoindris par la puissance écrasante de la capitale ¹ — à travers le projet de l'aéroport du Kansai, Kyôto cherche à réaffirmer symboliquement, à travers un projet de gare, son image de berceau de la culture traditionnelle japonaise, et surtout son rôle de centre touristique majeur du pays. Dépositaire d'un patrimoine architectural et paysager inédit mais fragile, Kyôto entend néanmoins par ce projet de gare participer à la modernisation de la région. Le programme de la nouvelle gare de Kyôto est à la fois emblématique de ces enjeux, et l'expression de la politique de diversification entreprise par les compagnies JR au même moment. Outre la modernisation des espaces directement liés au transport des passagers, la variété des composantes programmatiques de l'édifice — hôtel, grand magasin, galerie marchande (boutiques, cafés, restaurants), théâtre, musée, espace d'exposition, annexes des services de la préfecture, parkings, — décale la gare type de l'après-guerre vers de nouvelles fonctionnalités. Tant commerciales que symboliques, celles-ci conduisent l'édifice à jouer un rôle de pôle-relais de l'aéroport, à l'échelle régionale, mais aussi de pôle local identifiable à l'échelle de la métropole. Expressément demandés aux concepteurs, le respect et la valorisation du paysage environnant manifestent clairement cette volonté de faire de la gare une vitrine attractive de la ville de Kyôto.

Enfin, localement, la rénovation de la gare doit permettre la réunification de la ville-centre et des quartiers sud. Mêlant habitat et industrie, ces derniers se sont progressivement densifiés au rythme du développement des infrastructures ferroviaires, puis autoroutières. Le quartier situé au nord de la gare s'est en revanche constitué en un centre-ville supplémentaire où sont depuis longtemps concentrées les principales composantes du quartier de gare nippon : hôtels, bureaux, banques et grands magasins. La forte dichotomie des quartiers situés de part et d'autre de l'édifice

¹ La région du Kansai, rivale historique de la région du Kantô, où se situe Tôkyô, commence à perdre sa place de porte du Japon et son hégémonie économique au cours de la Restauration de Meiji ; ce phénomène s'accroît après la Seconde Guerre Mondiale avec la centralisation de l'ensemble des pouvoirs au sein de la capitale.

ferroviaire, accentuée par la coupure des rails¹ et la frontière épaisse qu'impose la gare de passage, n'a cependant pas effacé la continuité de la trame urbaine de la ville-centre². Réserve foncière de la ville, les quartiers sud concentrent aujourd'hui la majorité des projets de développement urbain que la ville-centre n'est plus en mesure d'accueillir. Localement, la gare se situe aussi en position de pivot urbain, à la jonction de deux territoires aux ambitions distinctes.

L'antinomie des réponses architecturales de Hara et de Stirling révèle explicitement le paradigme des relations entre le bâtiment-gare et la métropole au Japon — le premier projet par excès, le second par défaut³ — et son évolution contemporaine. L'édifice de Hara, aujourd'hui réalisé, se présente comme un parallélépipède monolithique et monumental⁴, globalement opaque, qui abrite toutes les activités du programme sur seize niveaux (dont trois en sous-sol) (Fig. 1). A contrario, Stirling singularise chaque élément programmatique par un volume signifiant dont la composition d'ensemble occasionne ouvertures et passages à l'échelle urbaine. De même, si Stirling positionne ses volumes par rapport au découpage de la trame urbaine, afin de faire fusionner la structure de la gare et celle de la ville dans l'idée de « recoudre » les quartiers nord et sud, Hara opère en revanche cette « fusion » de manière symbolique au niveau du traitement de la façade nord. Celle-ci est empreinte — à 15,50 mètres du sol ! — de la « Matrice » urbaine kyôtoïte : « La Matrice est un podium qui supporte la porte (de la ville), une strate flottante », explique Hara⁵. Aussi, le projet de Hara ne dialogue plus avec la ville que sur le mode

¹ Cette coupure est d'autant plus forte qu'elle se déploie sur plusieurs niveaux : en sous-sol, en surface et en aérien où se situent les voies du *shinkansen*. Pour atteindre depuis le quartier nord les quais de la compagnie Kintetsu localisés à l'opposé, par exemple, seul un parcours labyrinthique, mais stratégique, à travers le bâtiment-gare et notamment ses galeries marchandes souterraines s'offrait jusqu'alors à l'usager.

² Cette continuité de la grille s'explique logiquement par la nature essentiellement rizicole, dont elle est issue, des terrains adjacents jusqu'à la période industrielle.

³ La proposition de James Stirling, Michael Wilford & Associates fut classée seconde. La sélection de ces deux projets, ne s'inscrit pas dans un cadre à but comparatif Orient/Occident. Le projet de l'architecte japonais Ando, par exemple, répond également aux choix opérés par la seconde famille d'architectes.

⁴ 470 mètres de long, 27 mètres de large, 60 mètres de haut (la hauteur maximale autorisée dans cette partie de la ville) ; 238 000m² construits sur un terrain de 3,8 hectares.

⁵ Extrait du texte de Hara remis au jury du concours (traduction C.Tiry), brochure de présentation *Atarashii Kyôto eki biru / Kyoto Station Building*, West Japan Railway Company & Kyoto Station Building Development Co., Ltd, 1997, p. 6.

de l'analogie ¹. Evidé selon une forme de vallée, le volume du bâtiment-gare recrée un paysage interne artificiel à ciel ouvert, analogue au paysage archétypique de Kyôto — la trilogie plaine/flanc montagneux/ciel — et composite, analogue à la complexité spatiale de la (grande) ville japonaise — verticalisation, enchevêtrement des réseaux, fluidité des espaces, ruptures d'échelle (Fig. 2 et 3). Le vocabulaire qui désigne les différents espaces mis en scène par Hara participe à l'analogie : « place » (*hiroba*), « promenade » (*yuhodô*), « grand escalier » (*daikaidan*), « porte » (*mon*), etc (Fig. 4). Dispositif mixte plus qu'hybride, la gare de Kyôto éclate mais contient, tel un parc à thème (qui serait celui de la ville globale), différentes typologies (Fig. 5 et 6) : typologie de l'atrium des malls américains ceinturé de coursives (la « Matrice » au 4^{ème} niveau), typologie traditionnelle de l'espace public européen (la place au 7^{ème} niveau), typologie des lieux de passage nippons (l'escalier du 4^{ème} au 11^{ème} niveau, la porte au 15^{ème} niveau). La possibilité d'évoluer dans cet espace sans aucun contact direct, ne serait-ce que visuel, avec tout élément technique du monde ferroviaire, révèle bien que la gare de Kyôto est d'abord un lieu de consommation. Il ne s'agit pas seulement de consommation de marchandises, mais aussi de consommation d'expériences spatiales sensationnelles. L'absence du traitement de la place de la gare (*hiroba*) en un véritable espace public — c'est encore aujourd'hui un banal parking — révèle bien que la gare, en simulant une expérience spatiale de la ville, a absorbé une composante ultime du quartier de gare. Elle s'est emparée du rôle public de l'espace urbain. « Dit simplement, la nouvelle gare de Kyôto relève en quelque sorte de la sous-culture — la culture pour tous ! De l'architecture populaire... "Pop-Arch" ! », résume Hara ². Négatif du projet de l'architecte britannique, le projet de Hiroshi Hara suit logiquement mais avec excès l'évolution typologique du bâtiment-gare japonais.

¹ Ce terme fait référence à l'analyse de la ville américaine contemporaine par Trevor Boddy qui parle d'un « (...) urbanisme postmoderne — la ville analogue. La ville analogue postmoderne commence avec ce que Charles Moore a appelé l'élément le plus influent de l'urbanisme américain d'après-guerre, Disneyland » M. Sorkin, 1992, pp. 125-126 (traduction : C.Tiry). NB : Charles Moore est un architecte américain.

² Extrait de l'interview de Hiroshi Hara, *Shaking the Foundations. Japanese Architects in Dialogue*, Christopher Knabe et Joerg Rainer Noennig (dir.), Prestel Verlag, Munich-London-New York, 1999, p. 90 (traduction : C.Tiry). Le jeu de mot Pop Art / Pop Arch n'est pas innocent...

Rapidement, la nouvelle gare de Kyôto est devenu un lieu de rendez-vous des jeunes kyôtoïtes, un lieu d'animation urbaine par le biais d'expositions, de démonstrations en tout genre.

Fig. 1 - La gare de Kyôto : une grande muraille qui scinde la ville



Fig. 2 et 3 - Prolongement visuel de la trame urbaine de Kyôto à travers la gare



Fig 2 - Vue depuis l'intérieur de la gare



Fig 3 - Vue depuis l'un des axes viaires de la trame urbaine

**Fig. 4 - Le grand escalier (*daikaidan*) de la gare de Kyôto :
détournement d'un thème traditionnel (de l'espace sacré à l'espace public)**



**Fig. 5 et 6 - La gare de Kyôto : lieu public, espace commercial et de services,
sans référence au monde ferroviaire**

Fig. 5 - L'atrium, un lieu de vie au coeur de la gare



**Fig. 6 - L'hôtel de luxe, une partie peu attirante
et peu pratiquée de la gare**



Réseau d'espaces « publics » et marchands qui constitue un territoire à part entière, la gare est devenue un véritable morceau de ville¹, dont pâtissent les commerces du centre-ville de Kyôto et des communes environnantes. En revanche, la compagnie JR West semble avoir gagné son pari puisque, parmi les grandes gares métropolitaines du Honshû, seule la gare de Kyôto a bénéficié d'une augmentation du nombre de ses usagers en cette période de stagnation économique². Nouveau quartier contenu au sein d'une enveloppe étanche, ce dispositif ne trahit pas les particularités spatiales du bâtiment-gare nippon, mais en brouille les échelles ; augmenté de nouvelles fonctionnalités et rôles symboliques à plusieurs échelles, locales et régionales, il inaugure la génération du bâtiment-pôle (ferroviaire).

IV. *Shibuya Mark City* ou la gare « complexe tertiaire »

Shinjuku, Shibuya, Ikebukuro, etc. composent les vingt-neuf gares de passage qui jalonnent la ligne circulaire Yamanote de la compagnie JR East à Tôkyô, par laquelle transitent chaque jour plusieurs centaines de milliers de passagers (Fig. 7). D'un périmètre comparable à celui du périphérique parisien, sans pour autant délimiter aussi radicalement ville et banlieue dans la mesure où l'infrastructure est ici aérienne, c'est le système de transport en commun urbain le plus complexe et le plus fréquenté du Japon. Amorcée au cours des années 1880 et parachevée en 1925, après le Grand Séisme du Kantô, la boucle Yamanote témoigne de la croissance urbaine de Tôkyô : à l'origine, son tracé reliait judicieusement les villes d'étape (*shukubamachi*) héritées de l'époque féodale, portes urbaines et modestes centres commerciaux linéaires par lesquels convergeait le réseau des routes provinciales vers le cœur de la capitale. La ligne Yamanote est aujourd'hui ponctuée de relais (*eki*) de transport modernes, situés à la jonction des banlieues

¹ Comme l'analyse David B. Stewart, critique d'architecture, spécialiste du Japon, : « L'architecture de Hara s'est toujours appuyée sur le fait qu'un simple bâtiment, même une toute petite maison, peut d'une certaine manière absorber et filtrer le chaos de la métropole moderne », D. B. Stewart, 1995, p. 34 (traduction : C.Tiry).

² Évolution de la fréquentation sur le réseau JR West de la gare de Kyôto :

1. Année fiscale 1996 (avril 1996/mars 1997) : 156.000 voyageurs/jour
2. Année fiscale 1997 (avril 1997/mars 1998) : 163.500 voyageurs/jour
3. Année fiscale 1998 (avril 1998/mars 1999) : 164.000 voyageurs/jour

(source : JR West)

La nouvelle gare de Kyôto a été inaugurée en septembre 1997.

résidentielles et de la ville-centre et assurant le rôle d'échangeurs des réseaux de transport aérien et souterrain¹. Aussi, elle « délimite spatialement, de façon plus ou moins lâche, “l'intérieur“ et “l'extérieur“ de la ville-centre, l'espace diurne et l'espace nocturne de la métropole »². Mais, stimulés par le développement des banlieues et la méthode commerciale concomitante des compagnies de chemin de fer privées appliquée avant-guerre³, ces nœuds de transport ont dépassé la simple fonction de pôles d'échanges pour se muer en de véritables centres urbains secondaires (*fukutoshin*).

De plus en plus spécialisé, tout en conservant une forte mixité de fonctions, chacun de ces centres est désormais identifié par une activité dominante qui a modelé leurs paysages respectifs, et la foule qui s'y rassemble : gratte-ciel de Shinjuku où se pressent les *salarymen*, façades-enseignes de Shibuya où affluent les jeunes consommateurs, etc. Si le quartier de gare de Shibuya fut pionnier en tant que nouveau centre urbain, sa gare fait aussi figure d'archétype du bâtiment-gare japonais en milieu dense. Cette gare concentre en effet trois compagnies privées de chemin de fer pour quatre lignes locales (JR East/1885, Tôkyû/1907 et 1927, Keiô/1933), deux lignes de métro (1939 et 1990) gérées par la compagnie publique Teitô⁴, deux gares routières municipales, une troisième privée (Tôkyû), ainsi que des stations de taxi. Trait particulier, l'édifice est chevauché par une voie express qui emprunte la direction est-ouest de la moderne avenue Tamagawa⁵, surélevée dans les années 1960 en pleine euphorie techniciste des Jeux Olympiques ; il est ainsi calé au nord par l'ancienne route féodale — route de Ôyama, aujourd'hui avenue Aoyama/Dôgenzaka — et au sud par cette voie à deux niveaux. À l'instar des autres gares de

¹ Une loi de non concurrence interdit aux compagnies privées d'étendre leurs lignes à l'intérieur du périmètre de la ligne Yamanote, protégeant ainsi l'activité de transport de la municipalité qui se consacre au métro.

Jusqu'à aujourd'hui, Tôkyô à l'est et Ueno au nord-est sont les seules gares de la ligne Yamanote desservies par le *shinkansen*. Des projets sont en cours pour équiper d'autres gares de la ligne Yamanote comme Shinagawa au sud-est. En 1988, un projet ambitieux de reconstruction de la gare JR East de Ueno, conçu par l'architecte Arata Isozaki selon le principe d'une tour émergeant d'un socle au programme mixte, augurait une nouvelle forme de bâtiment-gare. Commandé quelques temps avant l'effondrement de la bulle foncière, ce projet n'a jamais vu le jour.

² C. Tiry, 1997, p. 21.

³ Le bourg de Shibuya (*Shibuya machi*) est annexé par la ville de Tôkyô en 1932 et devient ainsi un de ses vingt-trois arrondissements (*Shibuya ku*) centraux.

⁴ Teito Rapid Transit Authority (TRTA) qui associe la Ville de Tôkyô et l'Etat. Tôkyô est la seule ville japonaise où l'Etat participe à la gestion du métro. Quelques lignes de métro sont par contre entièrement gérées par la Ville de Tôkyô sous l'appellation Tôtei.

⁵ Tamagawa est une périphérie où la compagnie Tôkyû a construit de nombreux lotissements pavillonnaires.

passage de la ligne Yamanote, le bâtiment-gare de Shibuya fonctionne comme pivot entre les parties est et ouest du quartier. Contrairement au monolithe de la gare de Kyôto, la gare de Shibuya présente une morphologie complexe, marquée par une histoire qui s'est opérée par itérations. Les adjonctions successives des différentes lignes de train ou de métro, dans un contexte d'urbanisation rapide et peu contrôlée des franges de la ville, ont provoqué un développement chaotique du nœud ferroviaire. Celui-ci s'est constitué à partir de la gare d'origine, implantée à 350 mètres au sud du carrefour de la ville d'étape de Shibuya, et s'est ensuite atomisé avec l'arrivée de nouveaux terminaux de transport ; déplacée au droit du carrefour puis surélevée en 1922 pour accueillir les voies ferrées au niveau supérieur, la gare d'origine — reconstruite, après la catastrophe de 1923, par Tôkyû selon le principe du bâtiment-gare — a finalement incorporé ces derniers. La reconstruction d'après-guerre du bâtiment-gare de Shibuya a curieusement réifié ces brutales mutations selon une forme organique, gonflée par les grands magasins de la compagnie Tôkyû¹ et dégagée des îlots environnants par l'aménagement de places (*hiroba*) de part et d'autre du volume. Ses contours épousent les limites d'un territoire composite et élastique, dicté par les opérations foncières des compagnies privées qui cherchent à étendre leur empire commercial, au rythme du boom démographique de la métropole². Gare et ville se sont mutuellement modelées : « Cette histoire (du quartier de Shibuya) est remarquable, parce que la concentration des voies de communication y est à la fois cause et effet des investissements constructifs et de l'expansion économique »³.

Simple tentacule du bâtiment-gare de Shibuya, coïncé entre, d'une part, des infrastructures de circulation et, d'autre part, un front bâti peu élevé, la morphologie du terminal de la compagnie Keiô est caractéristique de cette genèse chaotique (Fig. 8). Une coupure franche du tissu urbain entre le nord-ouest et le sud-ouest du quartier résulte de l'emprise linéaire de ce faisceau disparate ; cette lame de vide relativement courte — 350 mètres de long, les infrastructures ferroviaires devenant souterraines au-delà — pourrait pourtant relier

¹ Junzo Sakakura (1901-1969), architecte, disciple de Le Corbusier.

² La population des 23 arrondissements centraux de Tôkyô est passée de 4 millions d'habitants dans les années 1920 à quasiment 9 millions dans les années 1960, période charnière au cours de laquelle elle commence à décroître. Simultanément, la population de la région métropolitaine de Tôkyô s'est envolée de 8 à 20 millions.

³ René Duchac, *La Jeunesse de Tokyo — Problèmes d'intégration Sociale* —, Paris, PUF, 1968, p. 68.

transversalement le carrefour de Shibuya et l'axe viaire Dôgenzaka. Au début des années 1990, la compagnie Keiô décide d'accroître ses activités annexes sur son site de Shibuya Dôgenzaka¹. Pour ce faire, elle opère une *joint-venture* avec le groupe Tôkyû qui détient les terrains adjacents indispensables à une opération d'envergure métropolitaine. Ce mariage ponctuel s'avère stratégique dans la mesure où Keiô et Tôkyû constituent les deux modèles antinomiques du monde des chemins de fer privés nippons. À l'inverse de Keiô, Tôkyû tire la majeure partie de ses revenus de ses multiples activités annexes au transport des passagers, et notamment de la construction². Depuis l'entrée de JR East dans l'arène libérale en 1987, la concurrence des secteurs commercial et immobilier des compagnies ferroviaires s'est notamment accrue sur le marché tôkyôite. Simultanément, le contexte de la réglementation urbaine est devenu opportunément favorable aux grands projets d'extension. La libéralisation des coefficients d'occupation du sol (COS)³ de la capitale autorise en effet une densification élevée des quartiers centraux. L'effet pervers de cette mesure : une verticalisation maximale de bâtiments isolés, trouve son exemplarité dans le bâtiment-gare ; l'implantation initiale de ce dernier ayant généralement provoqué une hausse du foncier qui ne fléchit pas.

Le projet de Shibuya Mark City invente une nouvelle forme de relation entre le bâtiment-gare et la ville, ici une métropole mondiale. Ce projet se présente comme un gigantesque volume hybride, mixant trois typologies différentes : celle, horizontale, de la galerie marchande, contrainte par la morphologie de la parcelle, et celles, verticales, de la tour-hôtel et de l'immeuble de bureaux⁴. Ce projet d'extension du terminal Keiô comprend vingt-huit niveaux (dont trois en sous-sol) qui enveloppent les voies ferrées des deux compagnies, conservées au second niveau de

¹ Également présent sur le site de la gare de Shinjuku, la plus importante de Tôkyô, le groupe Keiô a déjà développé de grands équipements commerciaux. Le projet de Shibuya, en chantier, sera achevé en avril 2000.

² Pour l'année 1994, cette part représente 60 % de l'ensemble des revenus de Tôkyû et 23 % de ceux de Keiô. La même année, les 100 km de lignes ferroviaires de la compagnie Tôkyû ont reçu 8,7 millions de voyageurs/km, contre 6,9 millions de voyageurs/km pour les 85 km de Keiô. L'origine de Tôkyû explique en partie ce phénomène : c'est une des rares compagnies privées de chemin de fer qui provient d'un autre secteur, celui de l'immobilier, élargi par la suite au transport (T. Saito, 1997, p. 5).

³ Cette déréglementation fait partie de la politique du gouvernement Nakasone, dite « d'activation du secteur privé » (*minkatsu*), qui « a duré officiellement de 1982 à 1987. (...). Mais les principes de déréglementation et de densification sans contrôle se sont maintenus sous les cabinets suivants » (N. Aveline, 1995, p. 206).

⁴ La hauteur moyenne du bâtiment (95 mètres) occupe une parcelle de 350 mètres de long sur 50 mètres de large. Avec 138 000 m² de planchers, le COS est de 800 % ; celui de la gare de Kyôto est de 600 %.



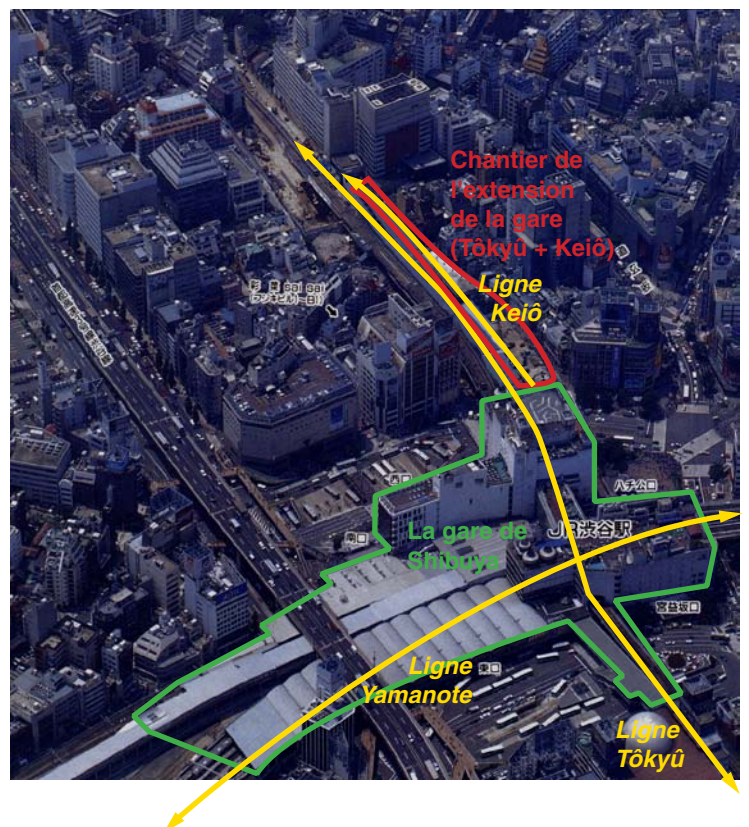
Fig. 7 - Extrait de la carte du MOS (Mode d'Occupation du Sol) de la ville de Tôkyô.

Une concentration des commerces et services au droit des gares (Ikebukuro, Shinjuku, Shibuya) le long de la ligne Yamanote

(Source : Tokyo City, Government)

Fig. 8 - Vue aérienne de la gare de Shibuya

(Source : JR East)



la galerie. Les cinq niveaux de ce socle linéaire abritent les composantes traditionnelles du bâtiment-gare (commerces et terminaux ferroviaires, gare routière) tandis que les vingt niveaux supérieurs se scindent en deux volumes verticaux distincts (un hôtel coiffé de restaurants accessibles aux voyageurs pour le premier, quelques niveaux intermédiaires de parkings surmontés d'un ensemble de bureaux pour le second ; tous deux étant équipés d'une plate-forme pour hélicoptères). Relié au bâtiment-gare principal par une passerelle à deux niveaux couverts en prolongement de la galerie — qui assure ainsi le passage des infrastructures et la continuité des espaces commerciaux ¹ —, le projet poursuit par ce dispositif la fluidité du parcours interne du bâtiment-gare (Fig. 9). Par son gabarit, il affirme au contraire l'autonomie d'un second bâtiment-gare. Le vide important délimité par les deux tours résulte d'une conjonction de différents facteurs programmatique, technique, réglementaire, mais ne cadre aucun élément particulier du paysage urbain de Tôkyô. Il signale en revanche, avec emphase, la nouvelle liaison viaire aménagée à travers le bâtiment. Au niveau de la rue, la continuité de la galerie est en effet ponctuellement interrompue afin d'aménager un passage urbain (*plazza*) qui relie enfin les parties nord-ouest et sud-ouest du quartier. Ce dispositif décompose foncièrement le socle de la gare en deux îlots urbains distincts. Vu de l'intérieur, Shibuya Mark City est une extension du vaste territoire composite de la gare préexistante. Vu de l'extérieur, c'est un îlot solitaire qui s'érige en signe urbain et amorce une verticalisation du quartier de gare de Shibuya (Fig. 10). En tant qu'héliport, le bâtiment-gare de Shibuya Mark City devient aussi un relais aérien, connecté pour la première fois à d'autres pôles de la métropole non liés au ferroviaire. Désormais, la gare ne rivalise plus seulement avec ses homologues mais aussi avec la grande ville : en empruntant aux quartiers de gares centrales leur vocabulaire formel (la galerie, la tour) et en absorbant une nouvelle part de leurs fonctions (tertiaire, hôtelière) et de leurs revenus (la voiture rentre maintenant dans la gare), le bâtiment-gare concurrence ces quartiers. De même, par le biais du bâtiment-gare, la ville trouve un nouveau potentiel d'extension et un autre moyen de constitution de son tissu. Tout comme le quartier de gare, en tant que centre commercial urbain, a progressivement polarisé la structure urbaine de Tôkyô, aujourd'hui, le bâtiment-gare devenu complexe tertiaire participe à la mutation actuelle de la métropole mondiale.

¹ La liaison commerciale s'effectue également au sous-sol.

Fig 9 - Liaison ferroviaire et piétonne entre le bâtiment-gare principal et son extension



Fig 10 - Le bâtiment-gare, lieu d'innovation urbaine : vers une verticalisation du quartier de Shibuya ?

V. Vers la gare enclave ?

Au Japon, l'histoire des gares métropolitaines procède davantage d'une réévaluation constante du potentiel territorial de la ville, à différentes échelles, que d'une simple évolution technique intrinsèque ; que ce potentiel soit de l'ordre de l'émergence d'une nouvelle polarité régionale, comme nous l'avons vu dans le cas de Kyôto, ou d'une nouvelle réglementation urbaine locale dans le cas de Shibuya Mark City.

Dans tous les cas, la gare en tant qu'infrastructure disparaît au profit du bâtiment-gare multifonctionnel qui s'empare des attributs et fonctions de la ville et les concentre en une masse critique. Ce processus de mutation de la ville selon un mode d'hybridation de la fonction initiale de l'élément gare n'est certes pas nouveau. Des exemples similaires aux cas japonais sont notoires, comme à New York dès 1914 avec le Grand Central Terminal, ou à Stuttgart ¹ en cette fin de siècle, bien qu'issus de processus différents. Lewis Mumford allait jusqu'à préconiser, dans un article critique des années 1950 : « Is New York Expendable ? », à propos de Grand Central Station, de supprimer la fonction même de la gare, en réaction à l'envahissement toujours grandissant d'activités parasites à l'intérieur de l'enveloppe ferroviaire, source de congestion ².

Mais les exemples de Kyôto et de Shibuya Mark City mettent avant tout en évidence les prémisses d'une transformation fondamentale du rôle de la gare par rapport à la ville au Japon. Issue historiquement d'une certaine forme de centralité suburbaine puis elle-même génératrice de centralité urbaine grâce à la fonction dominante du commerce jusqu'au tournant des années 1980, la gare ne serait-elle pas, après un siècle d'existence, non pas en sursis comme le craignait Mumford, mais tentée de délaissier ses fonctions commerciales ? Les programmes des deux gares précédentes révèlent bien une baisse manifeste des espaces réservés au commerce de base au profit du service. À Kyôto, les commerces (grand magasin et galerie marchande) ne représentent plus qu'à peine 17 % du programme du nouvel édifice tandis que l'hôtel y approche les 30 % (soit

¹ Corinne Tiry, "Stuttgart ouvre la voie vers le ciel", in *L'Architecture d'aujourd'hui*, n° 321, mars 1999, pp. 32-35.

² Lewis Mumford, *From the Ground Up. Observations on Contemporary Architecture, Housing, Highway Building, and Civic Design*, Harcourt, Brace and Company, New York, 1956, 243 p.

respectivement 37 500 m² et 70 700 m²). À Shibuya Mark City, le complexe hôtel-bureaux-parking occupe 58 % du volume construit du nouveau bâtiment-gare (soit 80 800 m²)¹. Si ces activités non commerciales, à dominante tertiaire, contribuent indéniablement à moderniser l'édifice ferroviaire métropolitain de l'après-guerre et à viabiliser l'activité première de transport, leur nature, leur proportion et les formes urbaines qu'elles génèrent tendent à long terme à banaliser, voire à dévitaliser la gare métropolitaine japonaise en la spécialisant. Une recomposition du quartier de gare métropolitain à partir d'autres centres d'attraction ne serait-elle pas envisageable si ce phénomène d'enclavement venait à s'amplifier ?

¹ Dans les deux cas étudiés préexistaient certes d'importantes surfaces commerciales à proximité immédiate du nouveau bâtiment-gare, mais ce n'est pas le cas d'autres opérations au programme similaire.

Bibliographie

- AOKI Eiichi, IMASHIRO Mitsuhide, KATO Shinichi, WAKUDA Yasuo (ed.), (2000), *A History of Japanese Railways, 1872-1999*. Tôkyô, East Japan Railway Culture Fondation, 256 p.
- AVELINE Natacha (1995), *La bulle foncière au Japon*, Paris, ADEF, 256 p.
- BERQUE Augustin (1993), *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, Gallimard, 247 p.
- IWAI Hikoji (1998), « Subway Network Development in Japanese Cities », in G. S. Golany, K. Hanaki & O. Koide (ed.), *Japanese Urban Environment*, Oxford-New York-Tokyo, Elsevier Science Ltd, pp. 236-251.
- KAMINAGAI Yo (1996), « Les pôles multimodaux de Tokyo », in *Equipements et métiers de la multimodalité*, Séminaire de recherche Les lieux-Mouvements de la ville, vol. 4, Plan urbain, DRAST, RATP et SNCF, Paris, pp. 221-231.
- KOSHIZAWA Akira (1991), *Tôkyô no toshikeikaku* (Planification urbaine à Tôkyô), Tôkyô, Iwanami shoten, 262 p.
- KURATA Naomichi (1994), « Spatial Competition. Private Railways and Urban Development », in *Casabella*, n° 608-609, Jan-Feb., pp. 100-107.
- MINAMIDE Shinsuke (1994), « Kyôto no tetsudô » (Des chemins de fer de Kyôto), in *Kyôto rekishi atolasu / Historical Atlas of Kyôto*, K. Ashikaga (dir.), Tôkyô, Chuokoronsha, pp. 114-115.
- PITTE Jean-Robert (1991), « La gare, centre de la ville japonaise », in J. Beaujeu-Garnier & B. Dézert (dir.), *La grande ville : enjeu du XXIe siècle. Mélanges offerts à Jean Bastié*. Paris, PUF, pp. 327-333.
- ROTY Thierry (1996), « Eki (le relais) : la gare au Japon », in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 71, juin, pp. 75-85.
- SAITO Takahiko (1997), « Japanese Private Railway Companies and their Business Diversification », in *Japan Railway & Transport Review*, n° 10, January, pp. 2-9.
- SASSEN Saskia (1991, 1996 pour l'édition française), *La ville globale. New York-Londres-Tokyo*, Paris, Descartes & Cie, 533 p.

- SORKIN Michael (ed.) (1996, 1ère édition 1992), *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*, New York, Hill and Wang, 252 p.
- STEWART David B. (1995), « The New Station as Interface. An Overview of Image, Function, and Amenity », in *Japan Railway & Transport Review*, n° 6, December, pp. 30-35.
- SUZUKI Takashi (1995), « A Vision of Future Railway Stations », in *Japan Railway & Transport Review*, n° 6, December, pp. 6-13.
- TARDITS Manuel (1994), « Initiateurs urbains. Gares et grands magasins », in A. Berque (dir.), *La maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nipponne*. Paris, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, pp. 309-320.
- TIRY Corinne (1997), « Tôkyô : le chantier de la Yamanote Sen », in *Urbanisme*, n° 295, juillet-août, pp. 21-25.
- TIRY Corinne (1997), « Tôkyô Yamanote Line - Cityscape Mutations », in *Japan Railway & Transport Review*, n° 13, september, pp. 4-11.
- VAPORIS Constantine Nomikos (1994). *Breaking Barriers (Travel and the State in early Modern Japan)*, Harvard East Asia Monographs, Cambridge, Mass. & London : Harvard University Press, 372 p.
- sans auteur (1991), « Undervalued Stirling », in *The Architectural Review*, n° 1137, November, pp. 77-79.

Présentation du texte d'A. Moretti (Ph. Menerault, A. Barré)

A. Moretti fait de la complexité des gares —comprises comme des “ objets territoriaux ”— le cœur de son propos. Elle identifie cette complexité, tout à la fois, à l'action des gares sur différentes échelles spatiales, à des logiques d'analyses multiples et à des modalités d'interventions (outils, acteurs et procédures) variées décodées à partir de deux clés de lecture : les rapports logiques/échelles et politiques/échelles. La première, de portée générale, met en lumière des problématiques communes à l'ensemble des gares ; la seconde, plus spécifique, présente l'expérience italienne en pointant les modalités d'actions en vigueur dans ce pays, leurs atouts et leurs limites.

I. Un premier cadre d'analyse : à l'intersection des logiques et des échelles.

Pour A. Moretti, trois logiques complémentaires doivent guider le regard porté par les acteurs de l'aménagement sur les gares et leur environnement :

- *Une logique relationnelle qui vise à raccourcir les distances/temps à travers une action sur l'accessibilité portant sur l'ensemble des composantes du système de transport : trajets internes aux gares, raccordements au centre ville, liaisons avec l'extérieur ;*
- *Une logique territoriale qui cherche à mobiliser les atouts de l'accessibilité assurée par les gares pour favoriser une requalification de l'espace et fixer conjointement des activités et des populations. Dans ce sens, une attention particulière doit être apportée à la qualité des opérations de rénovation urbaine, aux fonctions associées, au traitement des espaces publics afin de tenir compte de l'ambivalence des gares et des quartiers limitrophes, simultanément espaces vitrines et espaces à l'écart, soudures et barrières, lieux stratégiques et lieux résiduels.*
- *Une logique d'usage qui associe l'espace aux comportements des diverses catégories de populations qui fréquentent les gares, et tente de promouvoir une intégration positive du couple usagers/habitants. La gare est ici considérée comme “ un microcosme de la société en place ”.*

La démarche retenue par A. Moretti croise ces différentes logiques avec trois niveaux d'observation, rappelant ainsi combien la question de la pluralité des échelles d'analyse est importante dans l'approche des relations entre gares et quartiers de gares.

Elle distingue, pour la logique relationnelle, un niveau dit structurel où la gare est simultanément appréciée en tant que nœud d'un réseau et espace de connexion avec d'autres réseaux. À un niveau supra-local, la dimension relationnelle peut se trouver affectée par des interventions d'ordre régional, comme le cadencement des services ferroviaires en Lombardie, ou encore, avec l'exemple de Saronno —abordé par C. Morandi—, l'introduction de liaisons desservant le nouvel aéroport milanais de Malpensa qui influent sur la nodalité. Enfin, à un niveau d'analyse plus rapproché, l'échelle locale permet d'observer finement les conditions de raccordements entre réseaux et leur évolution (voirie d'accès à la gare ; intermodalité avec les réseaux de bus) ; le redimensionnement d'ensemble d'un pôle d'interconnexion comme celui de Modène —présenté par P. Pucci— conduisant à revoir tant les espaces internes de connexion que les relations de la gare avec le tissu urbain voisin.

La logique territoriale met l'accent, au niveau structurel, sur la place du nœud dans un système urbain ayant ses articulations propres, de type mono ou polycentrique. À l'échelle supra-locale, dans le cadre d'un processus de transformation urbaine, les potentialités d'attraction de nouvelles fonctions diversifiées sont en jeu. Elles reposent sur des critères de situation, mais aussi sur la disponibilité, l'étendue et la qualité des espaces d'intervention, ainsi que sur l'écoute de la spécificité des demandes locales et des multiples intérêts en présence. L'observation contextuelle, quant à elle, consiste plus précisément à évaluer les interactions entre la gare et son quartier : la gare opère-t-elle sur le mode de la rupture entre l'intérieur (centre historique) et l'extérieur (vers l'extra-urbain) ? Est-elle dans une configuration frontale ou de revers vis-à-vis du centre-ville ? Quels rapports s'établissent entre place de la gare —lieu d'agrégation valorisant la communication— et les axes qui la desservent —éléments de sélection des circulations— ?

Enfin, la logique d'usage permet d'introduire, au niveau structurel, des distinctions entre gares semblables du point de vue de leurs caractéristiques relationnelles et territoriales. À ce niveau interviennent des variables comme la qualité urbaine, les échanges, la diversité des populations qui les fréquentent et des formes d'appropriation des espaces. Au niveau supra-local, des représentations par isochrones permettent d'illustrer le rayonnement potentiel des différentes gares : dans cette optique, la gare principale apparaît comme le centre d'un bassin de migrations pendulaires en provenance de gares périphériques, d'autant que des services de rabattement, notamment par autobus, permettent d'élargir l'aire de recrutement du dispositif ferroviaire. Au niveau contextuel, la gare se présente comme un ensemble de services aux citoyens, mais aussi comme une zone à risques, en raison de sa porosité, propice à diverses activités illégales ; pour concevoir de tels espaces publics, il est donc nécessaire de bien prendre en compte toutes les populations les fréquentant ¹.

II. Un second cadre d'analyse : à l'intersection des politiques d'intervention et des échelles.

Ici, A. Moretti aborde, dans un cadre général, les procédures italiennes d'aménagement du territoire. Elle montre les interactions entre les outils d'intervention, les niveaux de décision, les échelles d'application, sans oublier les réactions des populations impliquées.

Sur le plan institutionnel, il est intéressant de souligner que les régions italiennes —à la différence de leurs homologues françaises— ont la possibilité de définir une réglementation locale à partir des lois nationales, comme c'est le cas avec la loi 142/90 qui a débouché, en Lombardie, sur la loi régionale 14/93 instituant les “ accords de programmes ”. Cette procédure concerne la conception et la conduite d'opérations nécessitant l'intervention conjointe et coordonnée des provinces, de la région, de l'État et d'autres acteurs publics. Plus récemment, la participation d'acteurs privés à ces accords de programmes a été autorisée.

¹ Sur ce thème, voir les travaux de M. Kokoreff sur le cas lillois, pour le programme “ Gares et quartiers de gares ”.

L'accord de programme est une procédure d'interactions, particulièrement bien adaptée aux projets relatifs aux systèmes urbains et aux équipements de transport —comme les gares—, qui associent des acteurs aux préoccupations variées relevant à la fois du transport et de la gestion des territoires (cf. l'exemple de Saronno, traité par C. Morandi).

L'introduction de nouveaux acteurs a conduit à promouvoir une "programmation concertée", à l'échelle locale, ainsi que l'élaboration de "programmes complexes de requalification", à l'échelle des quartiers. Ainsi, ont pu être pris en compte, d'une part, les intérêts du secteur privé en vue d'assurer l'équilibre économique des projets et, d'autre part, les attentes des habitants afin de préserver un volet social.

Un nouvel instrument de planification est venu compléter le dispositif. Il s'agit du PRUSST ("Programmi di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio"), institué par décret du Ministère des Travaux Publics du 08/10/1998, qui a pour but de mettre en cohérence des stratégies de développement aux échelles inter-communales, communales et infra-communales, tout en introduisant la notion de développement durable. À l'échelle inter-communale, l'objectif est de mieux gérer les déplacements dans les bassins de mobilité par une meilleure complémentarité des systèmes de transport, notamment par une amélioration de leurs interconnexions. Le réaménagement des gares doit tenir compte des exigences exogènes et endogènes, c'est-à-dire se conformer à une logique relationnelle répondant aux besoins de mobilité des voyageurs et satisfaire la demande d'accueil, par des réaménagements ponctuels s'inscrivant dans un contexte de réhabilitation globale du quartier de la gare. Les projets de réaménagement des gares sont donc des opportunités pour l'amélioration des infrastructures de transport, pour la localisation de fonctions stratégiques et de services, pour la création de nouvelles formes d'urbanisation et pour la requalification des espaces résidentiels et productifs, dans une logique territoriale. Cette valorisation des rapports gare/ville procède d'une logique qui cherche à enrayer les phénomènes de détérioration du bâti, mais aussi, dans un lieu d'échanges comme les gares, à remédier à la dégradation de l'usage des espaces interstitiels et à lutter contre les phénomènes de marginalité.

A. Moretti conclut son propos en rappelant les limites et les atouts des nouvelles procédures en vigueur en Italie. Elle évoque trois écueils : d'abord, le manque de cohérence des programmes élaborés par les collectivités avec les documents de planification urbaine et territoriale préexistants ; ensuite, le caractère trop vague de certaines propositions associant de multiples partenaires publics et privés ; enfin, les inégalités des communes face au montage financier des projets et notamment leurs difficultés à mobiliser des capitaux privés. À l'inverse, A. Moretti souligne l'intérêt de procédures particulièrement adaptées aux interventions sur les gares et leurs quartiers, dans la mesure où les nœuds de transport sont susceptibles d'attirer des investissements productifs tant publics que privés. En effet, en milieu urbain, les gares redeviennent des secteurs stratégiques où l'on cherche à valoriser les rapports nodalité/services, et qui bénéficient, par ailleurs, d'une connotation positive en matière environnementale et écologique.

La gare ferroviaria : approche globale et modalités d'interventions en Italie

La stazione ferroviaria è un oggetto territoriale di grande complessità. Quale che sia il suo *rango* infrastrutturale e la sua posizione e dotazione *territoriali* (che sono le grandi discriminanti per definirne la tipologia), ogni stazione agisce infatti su molte *scale* dimensionali, si iscrive in diverse *logiche* analitiche d'approccio, è oggetto di più *modalità di intervento* (strumenti utilizzati, attori coinvolti, procedure attivate) richiedendo dunque, per l'azione su di essa, la conoscenza e la compatibilità tra scale, territori e settori e il dispiegamento di una pluralità di strategie.

Questi temi sono per lo più ben noti per cui ne verrà qui fatta una schematizzazione, incrociando le principali questioni che si possono porre, all'interno di una ricerca sulla stazione e sulle sue connessioni/implicazioni, secondo due quadri di sintesi: un primo quadro che lega alle diverse *scale* di osservazione le *logiche* attraverso le quali il tema può essere avvicinato e *trattato*, mettendo in luce questioni problematiche comuni a gran parte delle stazioni ferroviarie, secondo obiettivi ampiamente *condivisi*; un secondo quadro che lega, a quelle stesse *scale* di osservazione, gli *strumenti e i soggetti* coinvolti e che segnala, oltre alla specificità dell'esperienza italiana, per quanto attiene alle modalità di intervento, anche i fattori di *criticità* che si possono produrre nei singoli casi.

I. Un primo quadro, all'incrocio tra logiche e scale.

Come si è detto, l'approccio al tema della stazione ferroviaria può avvenire secondo più *logiche*, in particolare secondo logiche *relazionali*, secondo logiche *territoriali* e secondo logiche *d'uso*, dove ogni logica si combina diversamente con le diverse *scale* di osservazione alle quali il tema può venire tragguardato : una scala di livello *strutturale*, in cui la stazione è un nodo di una

rete, una scala di ambito *sovralocale e locale*, in cui la stazione è attrattore di relazioni e recapito di funzioni metropolitane e urbane, e una scala con forte integrazione *contestuale* in cui la stazione è componente spaziale del tessuto insediativo del suo quartiere.

A ogni logica d'approccio corrispondono *obiettivi* di intervento su cui c'è largo consenso.

La logica *relazionale* si iscrive in finalità di superamento e accorciamento delle distanze, attraverso l'azione su tutte quelle componenti (infrastrutturali e di servizio) che possono incidere sulla *accessibilità* della stazione (intesa come sua connessione con il contesto territoriale), accessibilità spaziale ma anche di percezione e d'uso, così da farsi carico di tutti i problemi connessi con la mobilità: la geografia delle grandi distanze in termini di spazio/tempo, i collegamenti con l'esterno, le velocità e quindi la dimensione delle isocrone, gli interscambi, le attese, le componenti dell'intermodalità, i raccordi con la città e con il centro, la percorribilità interna.

La logica *territoriale* fa riferimento alla migliore utilizzazione *areale* della accessibilità che è connaturata alla stazione, ai fini dell'insediamento di funzioni e popolazioni, e alla migliore qualificazione dello spazio, affrontando dunque questioni come la riconoscibilità del rango del polo, per quanto di competenza territoriale, la collocazione urbana, se in aree stabili o instabili, la identificazione e la integrazione di funzioni associabili per prossimità o per connessione diretta, la qualità degli interventi, le operazioni di rinnovo urbano, le ricuciture morfofunzionali, l'uso degli spazi pubblici, tenendo conto che la stazione con il suo intorno genera configurazioni ambivalenti, fatte di spazi strategici e di spazi residuali, di facciate e di retri, di tracce di saldatura e di elementi di barriera.

La logica *d'uso* associa lo spazio ai comportamenti e ai tempi delle *popolazioni* che frequentano le stazioni, ponendosi finalità di integrazione positiva di tali utenti/abitanti, provenienti da origini, distanze, motivazioni di grandissima variabilità e che costituiscono localmente nuovi territori d'uso, seppure caratterizzati da grandi contrasti: la stazione ferroviaria è infatti un microcosmo della società occupata, che transita per lavoro, ma anche di quella disoccupata che ne abita i luoghi più emarginati, è un luogo economico, dagli orari scanditi, ma

anche un non luogo di popolazioni senza tempi, spazio pubblico di aggregazione, e insieme sommatoria di frammenti disaggregati.

Una descrizione dettagliata del *quadro 1* mette in luce elementi di osservazione per approccio e per livello, secondo caratteri di attenzione e valorizzazione comuni a molte stazioni anche di diversa tipologia per rango e localizzazione.

1.1) Secondo una logica di approccio *relazionale*, a una scala di livello *strutturale*, la stazione è dunque il nodo di una rete, e ne va interpretata la posizione rispetto alla forma della rete (su un innesto ad albero o all'interno di un circuito, su una radiale o su una trasversale, ad esempio) ed il rango rispetto alle connessioni con il resto del sistema.

Posizione e rango sono rilievi relativamente oggettivi, soggetti però a modifiche che possono essere determinate esogenamente a scala prevalentemente *sovralocale* a seguito sia di nuovi interventi infrastrutturali, tanto sul *nodo* (che talvolta può passare da stazione di testa a passante, come è stato a Zurigo, Berna, Lione, Utrecht) che sugli *archi*, con l'istituzione di nuovi collegamenti (ad esempio a Saronno dove si sta realizzando il nuovo allacciamento ferroviario con l'aeroporto di Malpensa), sia con l'istituzione di nuovi cadenzamenti del servizio (ad esempio in Lombardia con l'attuazione del nuovo Servizio Ferroviario Regionale), in grado di modificare le accessibilità e quindi di ampliare la centralità dei siti, sia relazionale che areale.

Ma rilevanti considerazioni sulla accessibilità della stazione possono essere compiute anche a una scala di osservazione *locale*, per quanto attiene sia ai raccordi con la rete viabilistica di accesso, che è uno dei punti chiave per l'intervento sulle relazioni tra la stazione e il suo territorio, come è successo a Atocha, e che condiziona la dotazione di attrezzature intermodali, sia agli interscambi ferro-gomma relativamente ai trasporti pubblici: ad esempio un incremento delle linee di trasporto pubblico su gomma, verso l'interno e verso l'esterno, come è successo nel nodo ferroviario di Modena, comporta un ridimensionamento generale dei luoghi della interconnessione della stazione. Tutto ciò ha effetti diretti sulla mobilità e sui tempi di attesa e di trasferimento nella stazione, obbliga a rivedere l'architettura e gli spazi *interni* delle connessioni (in verticale, come a Lione, o in orizzontale, come a Utrecht), ma soprattutto quelli *esterni*, con il

quartiere o con il *contesto*, come si è voluto definire questo livello di osservazione più ravvicinato, attraverso passerelle, come a Berna, o passaggi sotterranei, come a Zurigo, modificando le aree a disposizione di auto e pedoni, e quindi ridisegnando l'urbanità dei luoghi.

1.2) La logica d'approccio *territoriale* è strettamente connessa con la precedente: a livello *strutturale*, secondo uno sguardo zenitale, ogni stazione appartiene a un sistema di nodi iscritti in una configurazione urbana per lo più articolata proprio secondo il disegno che la trama infrastrutturale compone (nell'ambito di un sistema accentrato e/o su un contesto reticolare) e che si può interpretare anche come una organizzazione estesa, coordinata e interconnessa di tipo policentrico di cui le stazioni rappresentano i poli.

Il rango e il ruolo rivestito in una organizzazione a scala territoriale si traducono, in una osservazione a scala urbana *sovralocale/locale*, nel rilievo oggettivo di una diversa dotazione funzionale ma soprattutto in una diversa potenzialità ad attrarre funzioni nuove, in presenza di processi di trasformazione urbana, dove tale attrattività è regolata da alcune considerazioni di sfondo: un primo luogo i caratteri propri di ogni funzione, la distribuzione territoriale di quelle esistenti, i loro criteri localizzativi e il ruolo giocato sulla rete dalle aree disponibili connesse alla stazione; in secondo luogo proprio la disponibilità, la dimensione e i requisiti delle aree stesse, se suscettibili di progettazione unitaria, come aree dismesse, o se interstiziali, con commistione funzionale rispetto a un tessuto già consolidato; in terzo luogo le specificità della domanda locale, la proprietà delle aree, gli interessi degli operatori; in quarto luogo la capacità di carico residua del quartiere della stazione e gli impatti previsti sull'intorno relazionale e areale dalle diverse funzioni attratte.

L'interesse areale di ogni stazione si gioca così nel bilanciare a) localizzazioni di funzioni strategiche che necessitino e sfruttino i requisiti di alta accessibilità dei nodi di interscambio (dalle funzioni commerciali a quelle espositive, culturali, ricreative, di terziario in generale, pubblico o privato), consentendo l'acquisizione appropriata dei vantaggi localizzativi legati al bacino di influenza della stazione e producendo di contro vantaggi di immagine adeguata per la città, b) programmi immobiliari che mettano in atto significativi compattamenti di tendenze insediative altrimenti disperse per lo più lungo le direttrici della viabilità principale,

compensando processi di valorizzazione fondiaria con operazioni a bilancio ecologico positivo
c) recupero di standards di cui la città necessita.

L'osservazione *contestuale* della localizzazione e dei caratteri areali della stazione, se centrale, se periferica, se "porta della città", consente di rilevare i riflessi reciproci tra la stazione e il suo quartiere, verso l'interno, nella direzione del centro storico, e verso l'esterno, in direzione periurbana, verificando in che modo la stazione stessa si colloca come elemento di cucitura o come elemento di rottura tra interno/esterno; quali spazi pubblici definisce, nel momento in cui l'interno/esterno configura ambienti fronte/retro, che si traducono in piazze/strade: luogo di aggregazione la *piazza* (una volta esterna, ora riportata e riprodotta internamente a causa di un uso esterno prevalentemente assegnato alle auto) per cui valgono concetti di *comunicazione* e di prossimità spaziale, luogo di smistamento le *strade*, per cui valgono principi di *circolazione* e di relazione tra parti, rese entrambe solidali dalla comune appartenenza all'effetto di interconnessione della stazione e alla qualità della morfologia urbana del suo quartiere

1.3) L'approccio secondo le *modalità d'uso* consente di leggere forti differenze tra stazioni pure appartenenti allo stesso rango relazionale e con analoga collocazione areale, perché mette in gioco variabili di difficile ponderazione come la qualità urbana, degli scambi e degli spazi, la natura delle popolazioni che li usano e i tempi e la intensità di consumo dei servizi, trasportistici e funzionali.

In questo senso la accessibilità e la centralità di una stazione sono determinabili in base non solo alla velocità e alla frequenza del servizio ferroviario, e al rango delle funzioni associate, ma alla ampiezza delle isocrone che configurano sia i tempi di convergenza delle popolazioni su ogni stazione, sia l'ambito di interesse che la "mixité" di occasioni lì presenti concorre a delimitare: allora le isocrone, diverse per ogni stazione, possono essere una sorta di trasposizione grafica di scenari di relazioni che le stazioni sono in grado di attivare tra luoghi e tra soggetti.

Possono essere popolazioni che accedono alla stazione come *utenti urbani*, che usano cioè la città di recapito per “eventi”, affari, turismo, manifestazioni speciali, e che si servono prevalentemente delle stazioni centrali ma anche di quelle che sono “porta della città”, se ben collegate con un trasporto pubblico veloce sia ad attrattori di gerarchia alta (porti, aeroporti) sia con il centro urbano.

In una lettura della stazione come centro di un bacino di gravitazione giornaliera, gli utenti sono invece soprattutto i lavoratori *pendolari*, che utilizzano il nodo come origine e destinazione di movimenti casa-lavoro, ampliandone l’uso, soprattutto alle stazioni periferiche, con servizi di trasporto diffuso, come i bus, che allargano l’area di accessibilità intorno al nodo, e integrando i tempi di attesa e di trasbordo con movimenti zigzaganti, di tempo breve, tanto più intensi quanto maggiore è la mescolanza di servizi offerti e la estensione oraria della loro disponibilità.

A livello *contestuale* la stazione si pone come perno di una serie di servizi per la cittadinanza, cioè per gli abitanti locali, occasione dunque di opportunità concentrate ma anche di rischi quando nelle porosità dei tessuti riescono ad infiltrarsi attività illegali, piccola criminalità, condizioni di segregazione e di degrado: è il tema del fronte e del retro di cui già si diceva, immagini non solo di spazi pubblici ma anche di popolazioni diverse da indagare attentamente.

II. Un secondo quadro, all'incrocio tra componenti delle politiche di intervento e scale

Il secondo schema allegato dà conto di quelli che possiamo considerare gli elementi componenti delle politiche, e cioè gli strumenti di intervento utilizzati, gli attori coinvolti e le procedure attivate, in relazione alle diverse scale alle quali operano, con tipologie diverse di strumenti e con diverse aggregazioni per quanto riguarda gli attori, ma con modalità procedurali spesso comuni, pur in presenza di diversi livelli di intervento.

Il quadro esprime la specificità del caso italiano e, come si è detto, è proprio nell'attivazione di quelle azioni che discendono dall'insieme di condizioni poste da questo quadro, che si presentano la gran parte dei conflitti legati a particolari situazioni problematiche e contestuali.

2.1) Partendo dal fondo, da quelle *procedure* che si presentano comuni pur alle diverse scale, possiamo dire che in Italia una legge nazionale, la Ln. 142/90, poi declinata da alcune Regioni secondo regolamentazioni locali, in Lombardia la Lr. 14/93, ha istituito l'Accordo di Programma "per la definizione e l'attuazione di opere, di interventi o di programmi di intervento che richiedono, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di comuni, di province, e regioni, di amministrazioni statali e di altri soggetti pubblici (omissis) per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinarne i tempi, le modalità, il finanziamento". Più recentemente, alla promozione di un Accordo di Programma, sono stati ammessi anche soggetti privati.

Intorno all'AdP di è svolto un ampio dibattito ma le valutazioni complessive sono sempre state largamente positive, in primo luogo perché si tratta di un dispositivo di coordinazione non solo tra diversi soggetti, ma soprattutto tra diverse logiche di intervento tradizionalmente separate, ad esempio relativamente al trattamento dei trasporti e degli usi del suolo, in secondo luogo perché attiva procedure di negoziazione paritaria in vece del più tradizionale sistema gerarchico a cascata che ha sempre caratterizzato il processo decisionale delle pubbliche amministrazioni italiane.

L'AdP si configura così come “spazio di interazione”, procedura attuativa di numerosi strumenti di intervento tradizionali e innovativi, particolarmente adeguato ai problemi di intervento e riprogettazione di sistemi urbani e infrastrutturali connessi con le stazioni ferroviarie - per loro natura sottoposte alle logiche di intervento di numerosi attori, trasportistici e areali - come ben mostra il caso della stazione di Saronno.

In realtà, come lo stesso caso segnala, dovendo fondarsi su un quadro di disponibilità certa di risorse, è sufficiente che, anche quando si sia raggiunto l'accordo sulle finalità dell'intervento, uno degli attori non onori il proprio impegno (nel caso di Saronno proprio la Regione) per rendere completamente inoperante l'accordo stesso.

2.2) Relativamente agli *attori* le indicazioni sicuramente concordano con altre realtà nazionali: il quadro riporta soggetti di tipo istituzionale per la scala di struttura e soggetti insieme pubblici e privati per le scale da quella sovralocale e quella contestuale, considerate come una dimensione di intervento indifferenziata rispetto alla quale i soggetti si aggregano secondo logiche indipendenti dallo specifico livello dell'intervento.

Si può solo osservare che se nell'attivazione dei tradizionali strumenti di pianificazione *istituzionale*, generale e di settore, alle diverse scale, intervengono unicamente soggetti pubblici come Regione, Provincia, Comune, attori quindi areali, preve consultazioni, su temi trasportistici, con attori di rete come le Ferrovie dello Stato, le Ferrovie concesse e le aziende locali di trasporto, numerosi soggetti privati intervengono invece per l'attuazione degli strumenti sia di *programmazione concertata*, per finalità di riequilibrio economico, (Patti territoriali, Contratti d'area) sia di *programmazione complessa di interventi di riqualificazione urbana ed edilizia* (Programmi integrati, PRI, Programmi di recupero urbano, PREU, Programmi di riqualificazione urbana, PRU): in particolare per quanto riguarda progetti di intervento su nodi infrastrutturali, oltre ai tradizionali enti pubblici territoriali e di rete, dovranno entrare in gioco, per quanto riguarda gli aspetti areali della stazione, attori locali (forze sociali, politiche ed economiche) e promotori privati (proprietari, imprenditori, società), rispetto ai quali andranno avviate consultazioni a diversi livelli: con gli attori locali per favorire l'informazione, la comunicazione, l'interazione tra i progetti, la partecipazione e l'interazione sociale (si veda

ancora il caso di Saronno, in particolare circa il ruolo dei *cittadini* e l'uso di pratiche informali nella costruzione di progetti condivisi), con i promotori privati per quanto riguarda le modalità di concertazione e definizione di tempi e risorse per il raggiungimento degli obiettivi generali, dove evidentemente diverse combinazioni di soggetti e diverse condizioni di contesto possono generare quei conflitti che costituiscono la singolarità problematica di ogni caso (in particolare per quanto attiene alla ripartizione degli oneri).

2.3) Per quanto riguarda gli *strumenti* il quadro mostra, come si è detto, le specifiche connotazioni del caso italiano: si evidenziano strumenti per lo più *tradizionali* a livello di struttura e strumenti sia tradizionali che *innovativi* a livello sovralocale, locale e contestuale; consideriamo strumenti innovativi sia quelli di *programmazione concertata* (Patti territoriali, Contratti d'area) sia *i programmi complessi di riqualificazione urbana ed edilizia*, in quanto entrambe le tipologie consentono la concertazione tra pubblico e privato, l'integrazione di risorse e soggetti, di funzioni urbane e sovraurbane, di finanziamenti comunitari, centrali e locali, rappresentando così efficaci strategie per costruire politiche per la città che rispondano alle esigenze dei cittadini e dei promotori privati. Innovativi ma con qualche carattere di settorialità residua: i primi si indirizzano infatti alla attuazione di interventi integrati per la promozione dello sviluppo locale, privilegiando anche la realizzazione di un ambiente *economico* favorevole alla attivazione di nuove iniziative imprenditoriali, i secondi a interventi di recupero a prevalente connotazione *insediativa-residenziale*.

2.4) A questo fine abbiamo messo in evidenza, all'incrocio tra scale e tra programmazione negoziata e programmi complessi un nuovo strumento, i *Programmi di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST)* che intendono legare la riqualificazione urbana e ambientale alle strategie dello sviluppo locale, cercando anche di mettere in coerenza, ciò che in Italia è sempre stato particolarmente difficoltoso, programmi di opere pubbliche, elaborazioni territoriali e politiche insediative, visioni d'insieme e forme d'azione effettive.

In realtà i PRUSST, istituiti con un decreto Ministeriale dei Lavori Pubblici in data 8.10.98, nascono come arricchimento di quegli “strumenti complessi” di governo delle trasformazioni urbane di cui fanno parte i PRI, i PREU, i PRU già citati, ed hanno in comune con questi le finalità generali (integrazione funzionale ad alti standard quantitativi e qualitativi e tra soggetti e politiche), le modalità attuative (attraverso intese e accordi negoziali, procedure di contrattazione pubblica e pubblico /privato, come l’AdP di cui si è detto, forme di partecipazione), la valorizzazione di nuovi soggetti per le trasformazioni urbane, come le Società miste, le modalità di finanziamento (fondi comunitari, statali, locali che dovranno generare, con effetto moltiplicatore, gli investimenti privati).

I PRUSST si differenziano però, rispetto agli altri programmi citati, già nella definizione, che introduce il concetto di “sostenibilità” da commisurare ad ogni azione di sviluppo, e di “territorio” come transizione di interesse dalla città a un sistema più complesso; contengono inoltre almeno due particolari specificità che ne fanno strumenti fortemente innovativi e altamente significativi per la progettazioni di interventi mirati od associati alle stazioni ferroviarie: la definizione degli ambiti spaziali e gli obiettivi perseguiti.

Dal punto di vista dell’*ambito spaziale* di intervento l’interesse non è più limitato a singole aree di singoli comuni (aree dismesse, parti significative della città, centri storici) ma può arrivare a coinvolgere ambiti intercomunali o metropolitani, in particolare se “caratterizzati da deficit infrastrutturale relativo alla gestione dei grandi bacini di mobilità e dalla criticità delle interconnessioni tra nodi dei sistemi di trasporto internazionali, nazionali e interregionali”, così da raggiungere una migliore complementarietà e sinergia tra i diversi centri urbani attraverso l’integrazione e il rafforzamento di strade, ferrovie, aeroporti, interporti, in genere “scambiatori di modalità e interconnessioni delle reti con il sistema urbano”.

Quanto detto potrebbe consentire di trattare quella che abbiamo definito la scala sovralocale e locale della stazione ferroviaria, facendo fronte a esigenze esogene e endogene nell’ambito soprattutto di quella *logica relazionale* che deve porsi come primo elemento di riferimento nell’organizzazione del territorio. In questo senso viene anche detto che gli interventi proposti dai PRUSST devono favorire la “realizzazione, adeguamento e completamento di attrezzature sia a rete che puntuali, di livello territoriale e urbano, in grado di promuovere e stimolare occasioni di sviluppo sostenibile sotto il profilo economico, ambientale e sociale”.

Per quanto riguarda gli *obiettivi* questo strumento non favorisce solo ed esclusivamente interventi di recupero urbano ed edilizio, come fanno i programmi complessi sopra citati, ma anche l'esecuzione di opere infrastrutturali, (oltre a strade e ferrovie, come già detto, anche attrezzature per il sistema aeroportuale, portuale, energetico, idrico, delle telecomunicazioni), ed inoltre servizi come ospedali, tribunali, strutture per il turismo ed il tempo libero, riconversione o nuova realizzazione di insediamenti produttivi, azioni e iniziative per lo sviluppo dell'occupazione, coordinamento sul territorio di interventi avviati in base a Patti territoriali e Contratti d'area.

Consente dunque di progettare congiuntamente occasioni di sviluppo che in una stazione ferroviaria possono tradursi in un adeguamento infrastrutturale delle reti, nella localizzazione di funzioni strategiche e di servizio, in nuove urbanizzazioni e nel recupero di aree residenziali e produttive, in generale nel promuovere il processo di rinnovo del nodo e del quartiere secondo quella *logica territoriale* che punta alla valorizzazione del rapporto stazione/città, attraverso anche interventi di riqualificazione miranti a rimuovere fenomeni di degrado edilizio ma anche, in un nodo di interscambio come la stazione, di degrado *d'uso* degli spazi interstiziali e dei territori di marginalità.

Entro il 6.4.98 devono essere trasmessi alla Dicoter i programmi di cui si richiede il finanziamento, da parte dei soggetti promotori, cioè principalmente i comuni, che ne abbiano verificato la compatibilità e coerenza con i documenti di pianificazione urbanistica e territoriali: ma al fine della composizione dei programmi numerosi sono i proponenti indicati, enti pubblici territoriali, altre amministrazioni pubbliche, soggetti privati come associazioni di categoria, imprenditori, società finanziarie, soggetti concessionari, proprietari o gestori di reti.

Uno dei punti critici per la presentazione della domanda di finanziamento da parte dei Comuni riguarda però la specifica del bando di gara relativa alle modalità di finanziamento, per cui "gli investimenti per interventi privati devono coprire almeno un terzo dell'investimento complessivo" mentre per il finanziamento delle opere pubbliche o di interesse pubblico "i soggetti privati devono concorrere per quota parte significativa": non tutti i comuni sono infatti in grado di attrarre una quota così cospicua di risorse private.

Un aspetto invece particolarmente interessante e positivo del bando di gara, soprattutto se commisurato alla possibile applicabilità del programma a una stazione ferroviaria, riguarda i criteri di valutazione per la finanziabilità del programma stesso, legati alla sua capacità di attrarre investimenti produttivi, di massimizzare gli effetti degli investimenti, di favorire la presenza di interventi pubblici realizzati con risorse esclusivamente private, di produrre miglioramento della qualità ambientale ed inoltre di “risolvere elementi di criticità legati al rapporto infrastruttura-sistema urbano in termini territoriali e ambientali”: accessibilità, qualità urbana, dotazione funzionale e di servizio, attrattività (espressa anche come miglioramento delle relazioni nodo/contesto), convergenza di interessi, bilancio ecologico positivo sembrano infatti proprio i criteri/valori su cui misurare gli effetti di un programma di interventi su una stazione ferroviaria e il suo intorno, nella direzione di un loro ampliamento e arricchimento.

CADRE 1 – ELEMENTS D’OBSERVATION

Anna Moretti

ECHELLES niveaux d’observations LOGIQUES	STRUCTURAL	TRANS-LOCAL/LOCAL	DE QUARTIER
<p>RELATIONEL objectif: - dépassement de la distance - élargissement de l’accessibilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le réseau - caractères et forme du réseau - dispositif de fonctionnement du réseau - position et rang du noeud sur le réseau 	<ul style="list-style-type: none"> - l’offre de transport - caractères des infrastructures - nature du service - raccordement à la voirie - connexion avec le transport public (bus) - rôle des interconnexions 	<ul style="list-style-type: none"> - la mobilité - caractères des inteconnexions : <ul style="list-style-type: none"> - vertical - horizontal - ramifié - relations avec le centre-ville <ul style="list-style-type: none"> - proche - éloigné - les modalités de déplacements : <ul style="list-style-type: none"> - piétons - automobile - service public urbain
<p>TERRITORIAL objectif: - qualification aréale - utilisation spatiale de l’accessibilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - le noeud - l’organisation polynodale 	<ul style="list-style-type: none"> - les fonctions urbaines associées - occupation du sol: <ul style="list-style-type: none"> - des proches alentours - requalification des friches industrielles - programmes immobiliers - récupération de services publics 	<ul style="list-style-type: none"> - le quartier - caractères morphofonctionnels lieux — stables — instables relations — centre — banlieue barrière/soudure espace public — intérieur — extérieur modalité “d’appui” <ul style="list-style-type: none"> - frontale - sur l’arrière - la place/l’agrégation - la rue/la distribution
<p>USAGE objectif: - intégration des populations - perception temporelle de l’accessibilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - usagers urbains - fréquence des “événements” <ul style="list-style-type: none"> - affaires - tourisme - manifestations - loisirs - interconnexion de niveau élevé 	<ul style="list-style-type: none"> - pendulaires - fréquences journalières - origine/destination - mouvements entre de nombreux attracteurs - interconnexion de niveau moyen (temps courts) 	<ul style="list-style-type: none"> - habitants - population locale - opportunités: <ul style="list-style-type: none"> - accès aux services - locaux - usage légal - risques: <ul style="list-style-type: none"> - microcriminalité - ségrégation - dégradation - usage illégal - permanence sur le long terme - question des horaires

CADRE 2 – MODALITÉS D’INTERVENTIONS

Anna Moretti

ECHELLES niveaux d’interventions COMPOSANTS des politiques	STRUCTURAL	TRANS-LOCAL/LOCAL	DE QUARTIER
OUTILS	Plans territoriaux Plans de transports Plans régionaux Plans provinciaux	Institutionnels : - Prg (POS) De programmation concertée : - contrats d’aires - pactes territoriaux	À réaliser Plans détaillés Plans de zones “ Plans d’aires ” Programmes complexes PRI (de réhabilitation) PREU PRU (de requalification)
ACTEURS	- Région - Province - Chemins de fer de l’Etat - Chemins de fer concédés	- Administrations publiques territoriales - Autres administrations publiques - Sujets privés : - associations - entrepreneurs et promoteurs - sociétés financières - propriétaires et exploitants de réseaux - agences - représentations syndicales	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> Projets de Requalification Urbaine de Territoires PRUSST Socialement Sensibles </div>
PROCEDURES	“ACCORD DE PROGRAMME”		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: auto;"> HABITANTS Pratiques informelles </div>

La requalification du nœud ferroviaire de Modène : nouveaux espaces et nouveaux usages

Introduction

La gare de Modène (175.000 hab.), proche du centre historique de la ville, est l'objet d'un programme de transformation global qui concerne, d'une part, le bâtiment voyageurs et les emprises de la gare marchandises qui sera transférée (à Cittanova-Marzaglia), et, d'autre part, le secteur urbain (Quadrante Nord) situé au nord de la gare caractérisé par la présence d'usines en activité (New Holland) mais aussi de friches industrielles dont l'administration publique envisage la requalification.

Les transformations de la gare de Modène sont liées à l'arrivée prochaine de la grande vitesse ferroviaire (ligne Milan-Rome) et à un projet de réaménagement des réseaux ferroviaires régionaux (lignes vers Sassuolo et vers Carpi) qui seront connectés au réseau national dans la gare centrale. De plus, une nouvelle gare routière doit être réalisée sur les terrains libérés par la gare de marchandises (45.000 m²).

La zone d'aménagement concernée par les différents projets se compose, quant à elle, de deux secteurs séparés par les voies ferrées :

- la « Porte Sud », quartier limitrophe du centre historique (45.000 m²), caractérisé par la présence de résidences, d'activités artisanales, et de fonctions diverses comme le stade et la Régie des Tabacs ;
- la « Porte Nord » (14.000 m²) dans le Quadrante Nord où des industries encore actives (tracteurs New Holland) côtoient de vastes friches (environ 350.000 m²) et zones d'habitats dans un tissu urbain très dégradé.

L'intérêt du cas de Modène réside dans l'incidence du réaménagement de la gare sur le projet de rénovation du quartier et plus largement sur l'ensemble de la ville. En effet, il concerne à la fois :

- la transformation de l'offre et l'interconnexion des systèmes de transports qui visent à créer un "effet de réseaux" au niveau de l'agglomération, dont on espère des retombées en termes d'activités au voisinage de la gare ;
- l'intégration de la rénovation de la gare dans un programme d'aménagement plus vaste — incluant le traitement de friches industrielles— qui conduit à prévoir de nouvelles affectations de ces terrains ;
- le rôle stratégique du projet de réaménagement de la gare par rapport à l'organisation urbaine qui devrait permettre une réarticulation du centre historique et du Quadrante Nord ;
- l'expérimentation de nouveaux instruments d'aménagement mieux adaptés à la gestion d'opérations complexes de transformation urbaine et basés sur la mise en œuvre de partenariats assurant aux collectivités locales un rôle prééminent dans la définition des aspects morphologiques et fonctionnels (« Accordi di Programma », « Programmi di Riquilificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile Territoriale - PRUSST »).

L'exemple de Modène sera analysé dans ce chapitre à partir de trois éléments : une première partie dressera un état des lieux à plusieurs échelles géographiques (depuis la position de la gare dans son environnement urbain jusqu'à son organisation interne) ; ensuite, une deuxième partie s'intéressera au fonctionnement du système de transports et au projet de restructuration de la gare proposé par l'exploitant (FS) ; enfin, une dernière partie sera consacrée aux propositions de réhabilitation du quartier de la gare et à l'analyse critique d'une logique trop technicienne de réaménagement du bâtiment voyageurs.

I. Gares et tissu urbain à Modène

Les transformations de l'offre de transport qui nécessitent la rénovation du bâtiment de la gare de Modène pour réaliser la connexion avec la nouvelle gare routière, ont été conçues en relation avec le programme d'aménagement du Quadrante Nord (périmètre du projet, rapport entre urbanisme et mobilité, réduction de l'effet coupure des voies ferrées, modalités du partenariat public/privé).

Une telle opération d'aménagement pose par sa complexité de multiples problèmes liés aux relations entre noeud et tissu urbain (relations morphologiques, fonctionnelles et cognitives), à l'organisation morpho-fonctionnelle de la gare par rapport à ses nouvelles affectations, à la pluralité des acteurs et intérêts en jeu (collectivités locales, administrations publiques, propriétaires fonciers, opérateurs de réseaux de transports collectifs).

L'étude du cas de Modène a porté sur le rôle stratégique d'un noeud ferroviaire dans le cadre plus large d'un projet de réaménagement urbain. L'analyse s'est articulée autour de trois niveaux :

- 1. La mise en évidence des objectifs des différents acteurs intéressés par le projet.*
- 2. La lecture morphologique et fonctionnelle des relations entre le noeud de transports et le tissu urbain.*
- 3. Le comportement des usagers.*

1.1. La place du noeud de transports dans le tissu urbain

La gare, pensée comme un élément du tissu urbain et pas seulement comme un objet technique fonctionnel propre au réseau, a fait l'objet d'une réflexion cherchant à établir des niveaux de correspondance fonctionnelle et morphologique. Dans ce but, une analyse stratigraphique des relations entre le noeud d'infrastructures et le tissu urbain, articulée par niveaux (densité du bâti, voirie, réseau des espaces ouverts...), a été effectuée. L'objectif était la mise en évidence d'éléments spécifiques, de potentialités inexprimées, mais aussi de situations de congruence ratée entre formes et fonctions qui définissent le cadre des limites et des opportunités à partir desquelles on a pu formuler le projet de réorganisation du noeud de transports et du quartier de la gare.

Les niveaux d'analyses

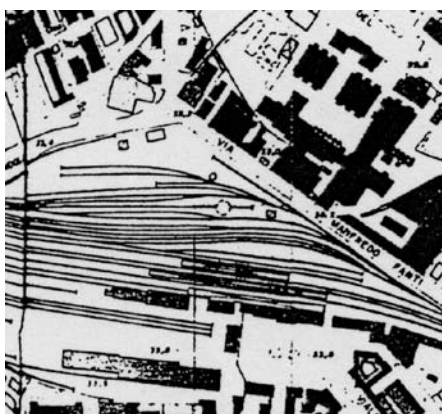
NIVEAU 1

- Détermination de l'aire d'influence du noeud
- Analyse des niveaux constitutifs

Niveau territorial
l'espace physique



Caractérisation des facteurs externes
qui influencent le fonctionnement du noeud



NIVEAU 2

Le noeud dans le système spatial

La territorialité du noeud

Elément simple en interaction avec l'espace

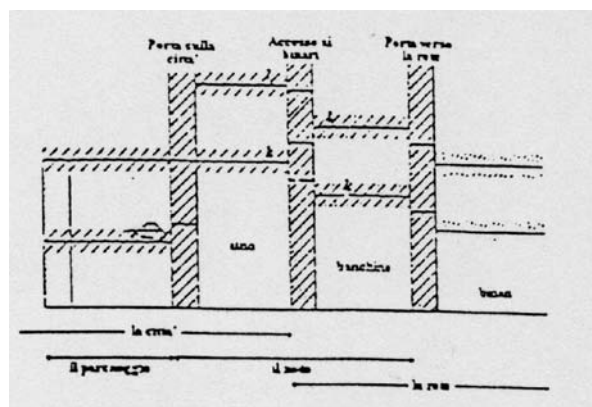
- Structures
- Fonctions
- Transformations
- Entropie

Caractérisation de l'influence exercée
par les éléments du noeud

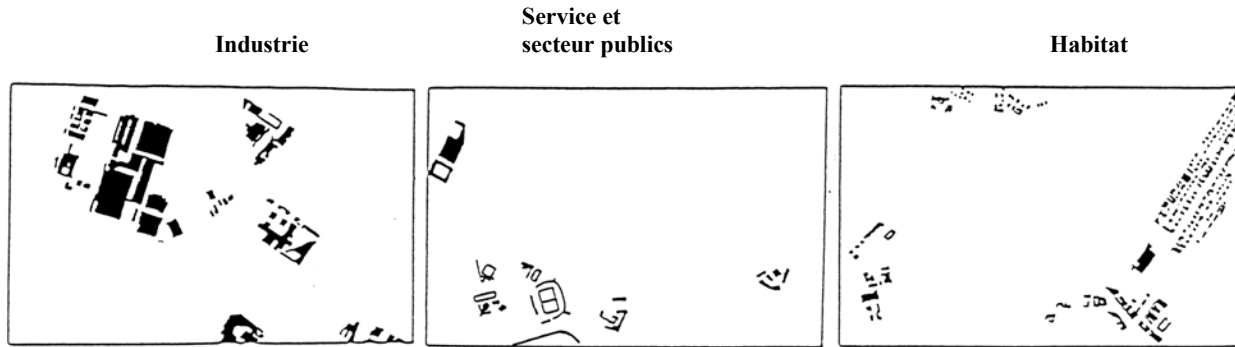
NIVEAU 3

Le noeud comme niveau
élémentaire complexe
L'organisation interne

- Les continuités
- Les portes



Analyse stratigraphique



1.1.1 - Le tissu urbain du quartier de la gare

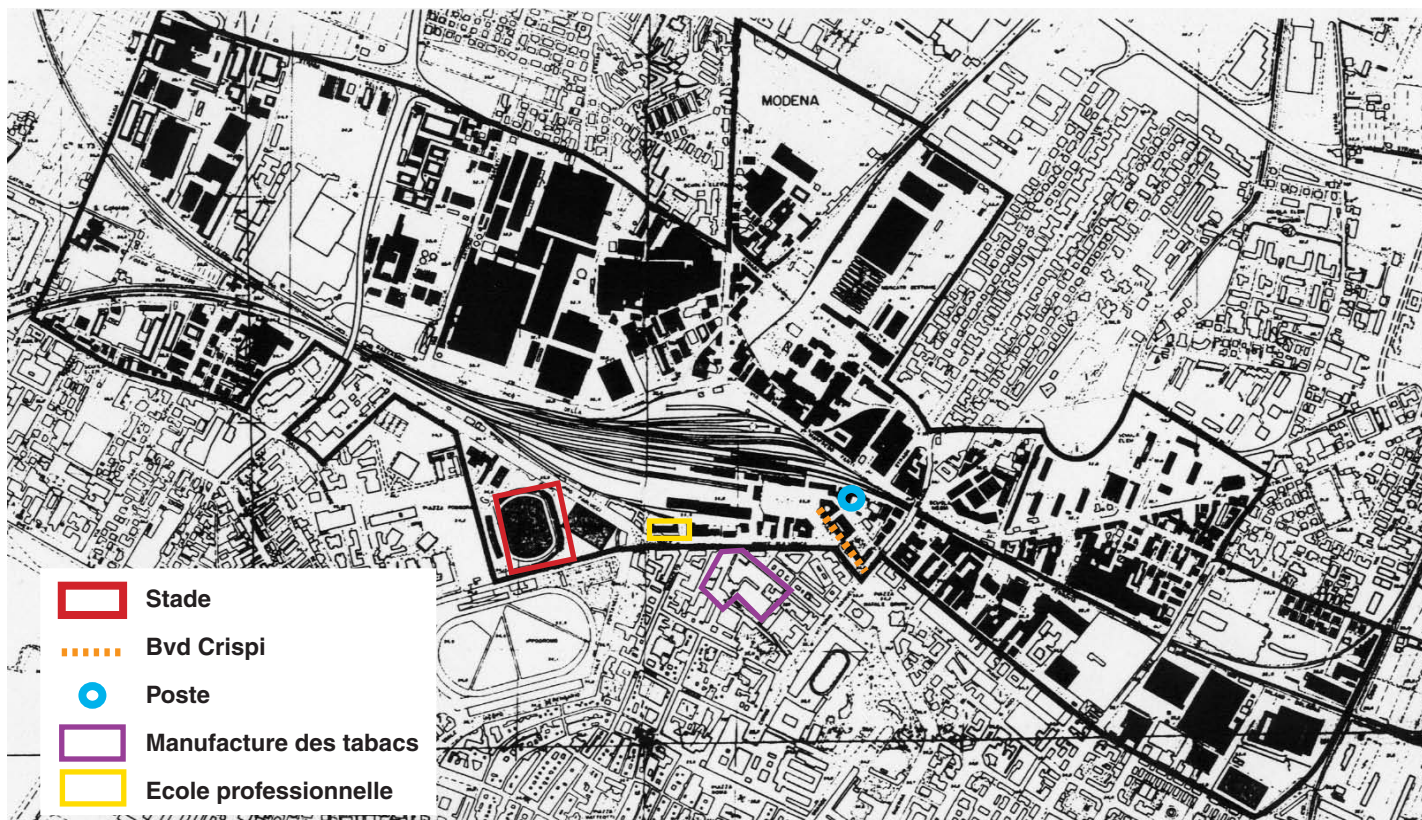
Dans le périmètre d'étude, il a été possible de déterminer quatre situations caractérisées par leurs éléments morphologiques, leurs destinations fonctionnelles, leurs aptitudes à la mutation, et leurs relations avec la gare :

- le « Quadrante Nord » —sur lequel donne la partie septentrionale de la zone du projet de la gare— se caractérise par la présence de friches industrielles et de surfaces susceptibles d'être réaffectées, bien qu'elles soient encore occupées par des usines. Pour toute cette vaste zone, un programme de réaménagement global a été envisagé par l'administration communale ;
- la zone proche de la gare marchandises se compose de parcelles occupées par des bâtiments de médiocre qualité architecturale ou par des hangars préfabriqués. Les fonctions les plus fréquentes sont peu qualifiées et souvent sans réelles relations avec l'activité de la gare ; il s'agit essentiellement d'entrepôts et d'ateliers de réparation de véhicules. Ce tissu se présente comme un rideau d'éléments disparates et de hauteurs variables. A côté de ces activités, on trouve des édifices relevant du secteur public comme le stade, la Régie des Tabacs ou encore une école professionnelle ;

Centre historique et secteur de la gare à Modène



Quartier de la gare de Modène



- le boulevard d'accès à la gare (viale Crispi) se caractérise par la présence d'immeubles de grande taille qui, à son extrémité, enserrant la place de la gare. Dans cet espace, le bâtiment de la gare se différencie par son architecture (liberty) et par une orientation (nord-sud) qui ne respecte pas l'axe du boulevard Crispi (nord/ouest-sud/est). Les formes de dégradation du tissu urbain y sont rares, limitées à deux bâtiments résidentiels et à un hangar dont la transformation en parking (silo à voitures) est prévue pour les usagers de la gare ;
- le secteur sud-ouest, au voisinage de la gare, se caractérise par la présence de fonctions plus liées au noeud de transports, comme le bureau de la Poste et l'Association des employés de la Poste. On y trouve également un cinéma ainsi que plusieurs bâtiments à usage résidentiel, dans la partie sud.

Un relevé ultérieur des activités commerciales confirme la très faible relation entre ces activités et la fonction de transport ; les activités relevées dans les îlots limitrophes de la gare se composent en effet de petits magasins et d'activités artisanales banales.

Par ailleurs, on peut noter qu'en bordure du périmètre d'intervention, des garages et ateliers de réparation sont abrités dans des hangars sans attrait dont la substitution pourrait être envisagée dans le cadre des opérations de requalification globale du quartier.

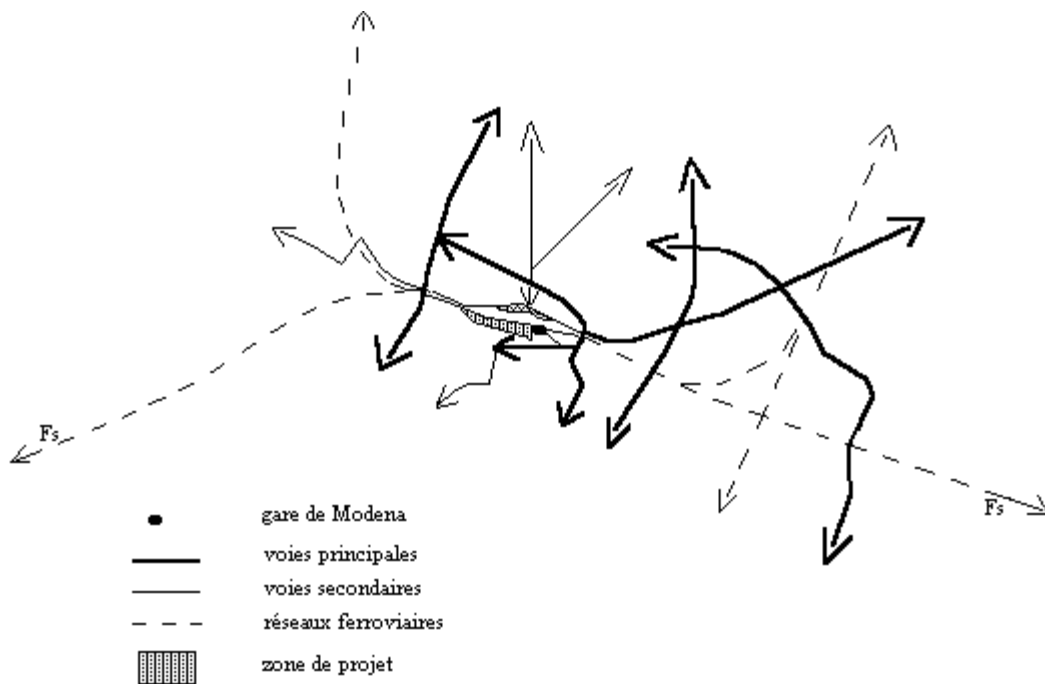
1.1.2 - Le réseau de relations

L'étude de la morphologie et des fonctions de la trame viaire qui intéresse la zone de projet vise à caractériser les points de discontinuités du système de relations qui affectent la dimension territoriale de la gare de Modène. Le passage du chemin de fer introduit un effet de coupure entre le Quadrante Nord et la ville historique. Ce hiatus physique se double d'une "crise" du tissu urbain incarnée à la fois dans la qualité du bâti et dans l'hétérogénéité de réseaux de circulation (caractéristiques techniques différentes et faible hiérarchisation des voies) entre les deux secteurs. Quatre ponts routiers assurent les liaisons entre les deux parties de la zone d'étude, mais ils soulignent aussi les disparités qui marquent le tissu urbain. Dans ce dispositif, la gare de Modène qui n'a pas déterminé l'orientation des principaux axes de circulation, paraît à l'écart.

Cette analyse des rapports entre coupure ferroviaire et voirie urbaine révèle l'existence de situations critiques sur lesquelles il faut intervenir dans la phase de projet en approfondissant :

- la mise en évidence des points de discontinuité du système des relations ;
- la description du système des connexions et des liaisons assurées par la voirie;
- l'évaluation des flux de trafic qui intéressent la zone du projet.

Le réseau des relations



1.2 - L'organisation interne du noeud ferroviaire

Définie à partir de ses fonctions et ses espaces, l'organisation interne du noeud ferroviaire, est un élément central pour déterminer les relations entre la gare et le tissu urbain. L'analyse du rôle de la gare FS ¹ de Modène par rapport au nombre et à la qualité des interconnexions offertes, mais aussi par rapport à l'articulation des espaces intérieurs et extérieurs et des services associés, a été effectuée à partir d'une évaluation des degrés d'adéquation entre formes et fonctions et a permis de proposer des hypothèses pour le réaménagement de la gare.

La répartition et l'organisation des services du nouveau noeud qui sera réalisé sur l'emplacement de l'actuelle gare de marchandises ont été définies selon une matrice formes/fonctions cherchant à optimiser les caractéristiques fonctionnelles du lieu (liées à la présence des réseaux techniques) tout en veillant à favoriser l'intégration au milieu urbain.

L'analyse de l'organisation des espaces de la gare, des fonctions et des services à y introduire a été menée à partir des trois éléments suivants :

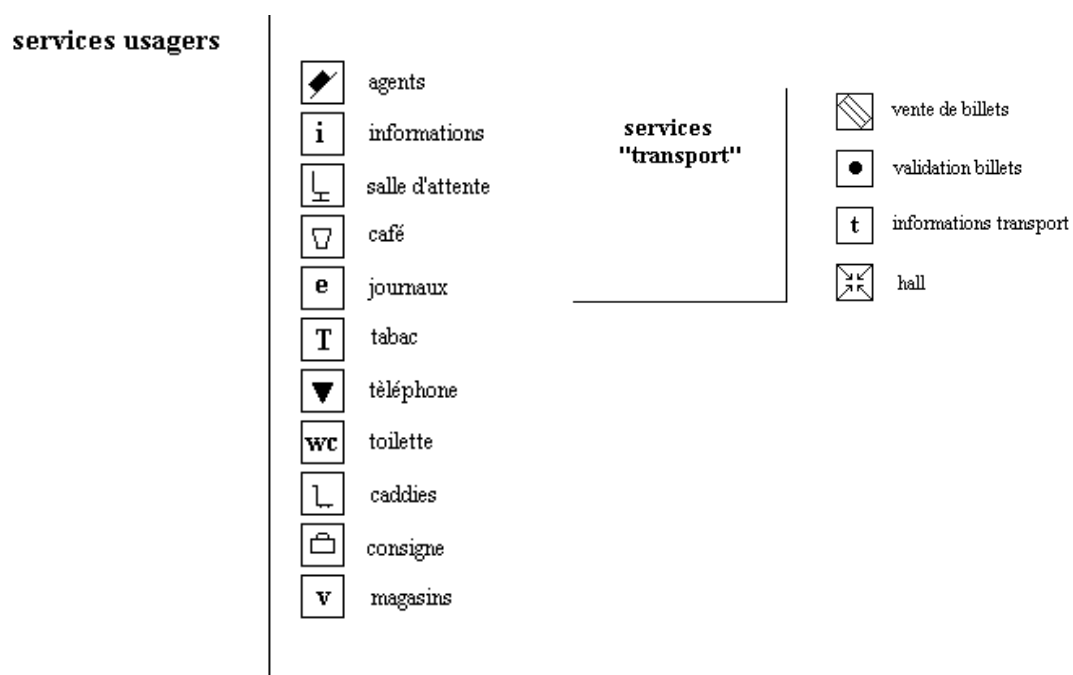
1. les actions de l'utilisateur dans la gare : accéder/attendre - sortir la gare - réaliser une correspondance mono ou multi-modale - traverser la gare en train - visiter la gare sans voyager.

2. les espaces fonctionnels du transport :

- « Espaces en continuité » : locaux techniques des réseaux - quais/voies - hall d'interconnexion - gare routière - parking.
- « Portes » : entre réseaux et gare - entre ville et gare - entre ville et parking - accès.

¹ FS : Ferrovie dello Stato. Les FS constituent la compagnie nationale des chemins de fer italiens.

3. les services proposés en gare :



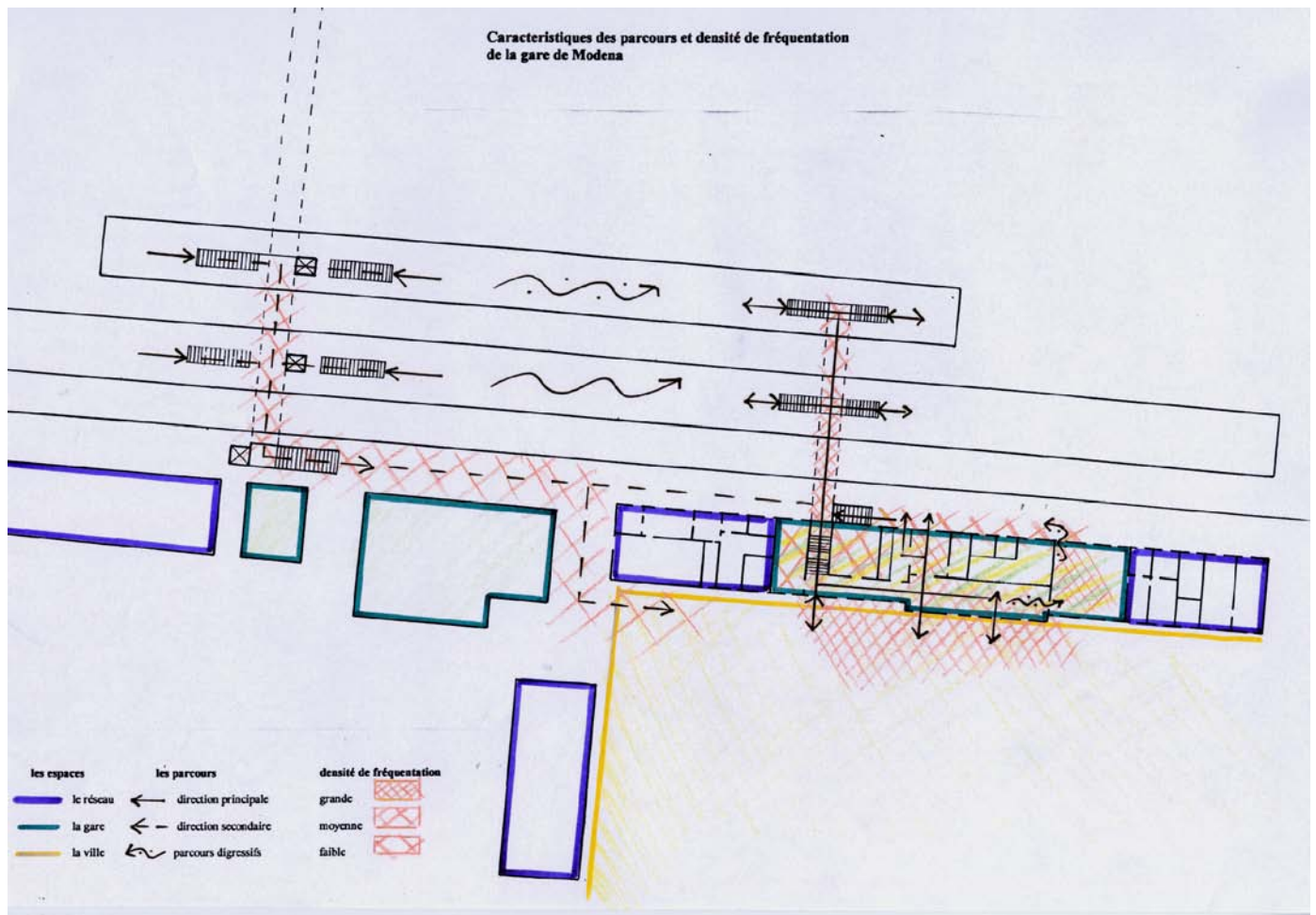
L'analyse intégrée de ces trois éléments permet d'identifier pour chaque espace de la gare les comportements des usagers, d'évaluer la demande spécifique de services qui s'y rattache et de proposer une offre adaptée aux besoins ainsi répertoriés. Les services à prévoir peuvent alors être modulés selon les types d'espaces de manière à répondre de la façon la plus adéquate possible à la diversité des attentes.

1.3 - Les comportements des usagers dans la gare

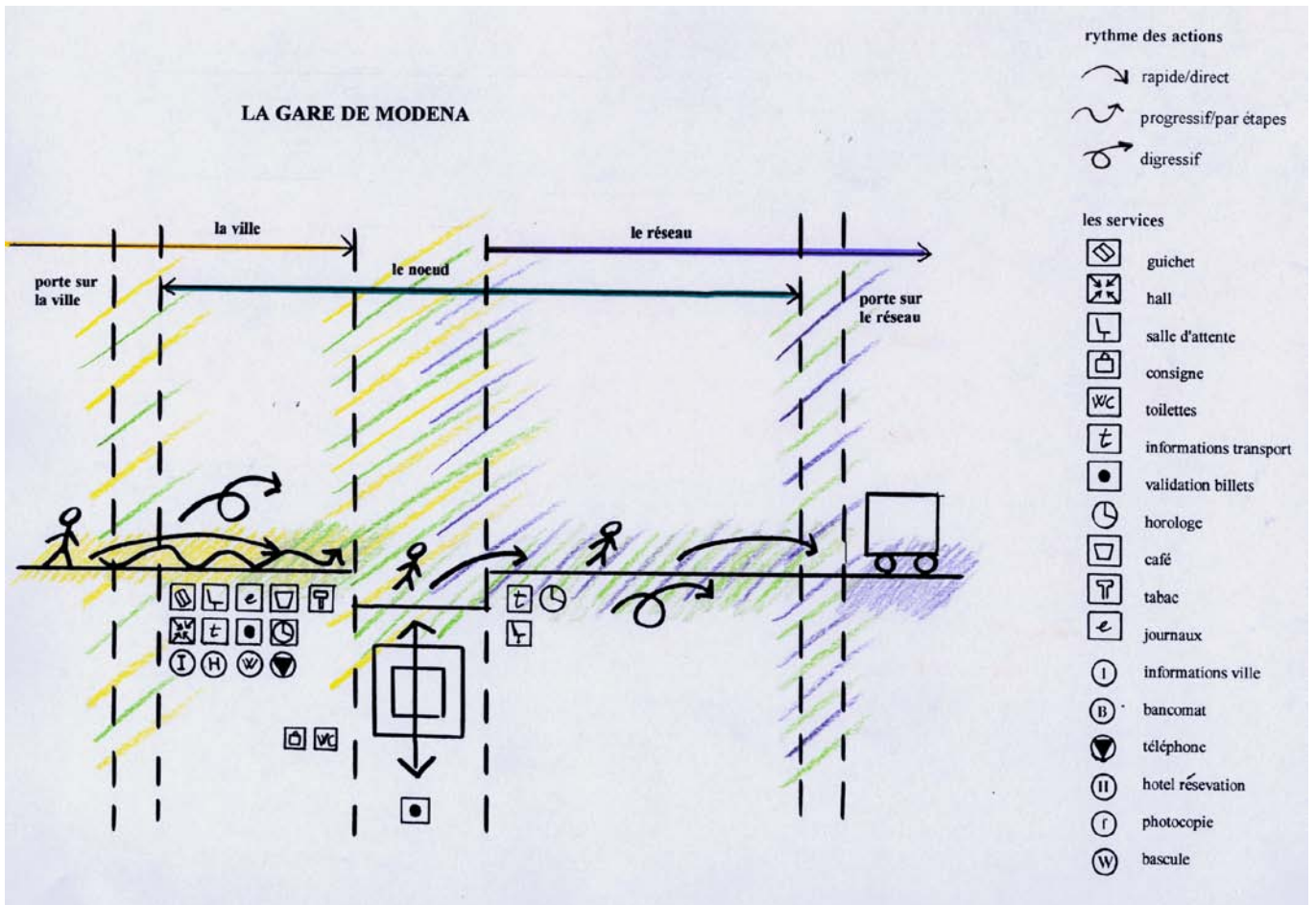
Cinq actions fondamentales des usagers dans une gare ont été identifiées ; à chacune d'entre elles sont associés des services spécifiques comme l'illustrent les schémas suivants :

Il s'agit de représentations « idéaltypiques » qui tentent de mettre en relation actions/espaces/services. On perçoit ainsi comment les services doivent être implantés dans la gare pour répondre aux pratiques et besoins des usagers dans toute leur diversité. Dans cette optique, on a appliqué à la gare de Modène la méthode analytique développée dans le cadre de l'étude « Ouidire » sur les stations de la RATP à Paris.

Caracteristiques des parcours et densité de fréquentation de la gare de Modena

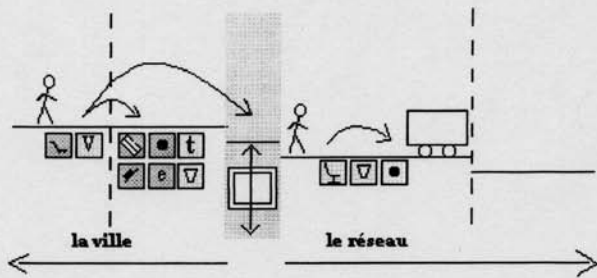


LA GARE DE MODENA

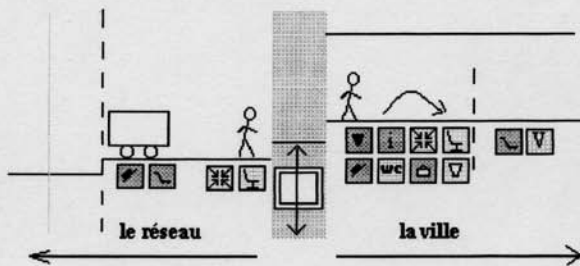


Les comportements de l'utilisateur dans la gare
 source: OUIDIRE, 1992

L'accès, l'attente, l'accompagnement

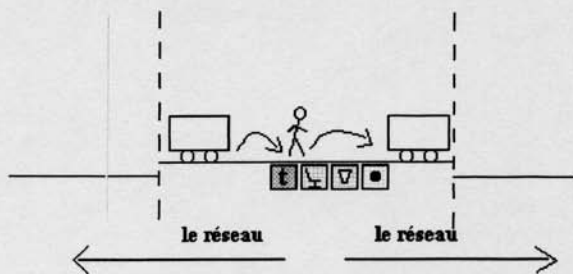


La sortie de la gare

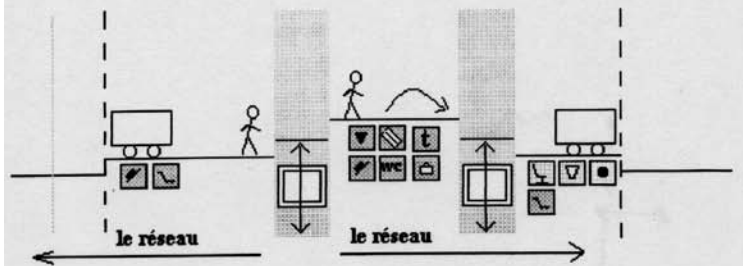


Transite

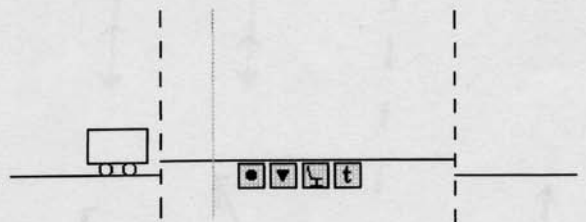
a. échange monomodale



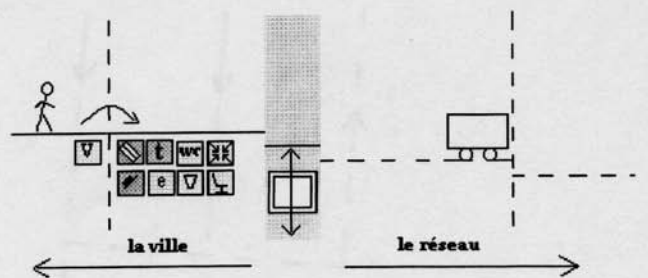
b. échange multimodale



Traverser la gare



Visite à la gare



II. Analyse des espaces fonctionnels du transport.

2.1. Les caractéristiques de l'offre de transport

Afin de déterminer les périodes de la journée durant lesquelles la fréquentation de la gare est insuffisante ou bien liée à l'offre d'une activité spécifique, on a recensé les services ferroviaires existants. On constate ainsi que l'utilisation nocturne de la gare de Modène est réduite : entre 23h00 et 06h00, on ne compte que 12 trains (dont seulement 2 régionaux et 3 InterRégionaux). Selon une évaluation de FS (Asa Passeggeri), la gare de Modène enregistre une pointe de trafic le lundi ¹ entre 8.00 heures et 13.00 heures ; 41% des trains au départ et à l'arrivée se concentrent alors dans cette plage horaire. Par ailleurs, les trains régionaux, qui représentent 62,5% des relations assurées par la gare de Modène, se caractérisent par des rythmes quotidiens calqués sur les migrations de travail et d'études tandis que le soir, la prééminence des liaisons interrégionales s'affirme. Enfin, l'offre de trains InterCity et internationaux en gare de Modène qui ne représente que 5,9% de l'offre, est bien modeste.

Liaisons ferroviaires en gare de Modène

	6h00 à 09h00	9h01 à 12h00	12h01 à 15.00	15h01 à 17h00	17h01 à 20h00	20h00 à 22h00	22h00 à 5h59	total
trains régionaux	22	12	21	12	20	6	2	95
trains interrégionaux*	7	9	6	4	7	5	10	48
trains IC e internationaux	2	2	1		2	2	-	9
total	31	23	28	16	29	13	12	152

source: nos élaborations de données Fs, Indicateur des chemins de fer - hiver

° Les trains périodiques ont été éliminés

* La donnée comprend les trains IR, exp., dir.

¹ Durant l'année 1996, 1.209.323 billets ont été émis en gare de Modène par les FS, soit une augmentation de 12,14% par rapport à l'année précédente.

Ces données montrent l'importance de la gare ferroviaire de Modène, surtout pour les liaisons de courte/moyenne distance (trains régionaux et interrégionaux).

En ce qui concerne les services de transports publics routiers, on constate que les départs des autocars se répartissent, les jours ouvrables, entre 06h10 et 20h25, avec une concentration des départs de Modène entre 12h00 et 14h30 heures ; par contre, entre 17h00 et 19.00 heures, les fréquences sont très peu nombreuses. Cette situation est à mettre en relation avec les besoins des usagers qui sont essentiellement des étudiants et des retraités. En revanche, les autocars sont faiblement utilisés pour le motif domicile/travail. Par rapport à ces services, les autobus urbains circulent un peu plus tôt le matin (dès 05h20) et un peu plus tard en soirée (jusqu'à 21h15).

Schéma des temps - jours ouvrables

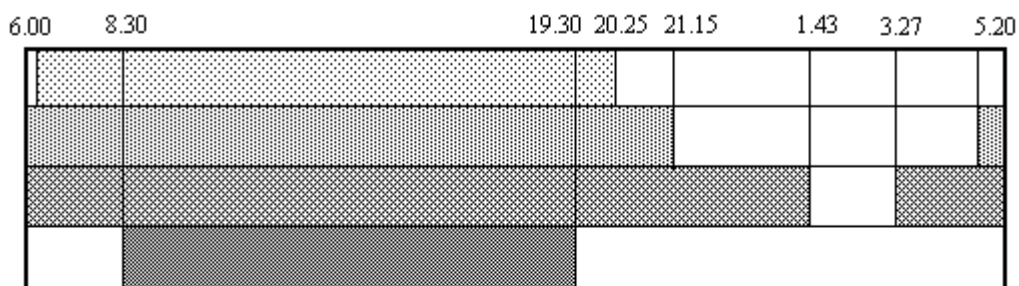
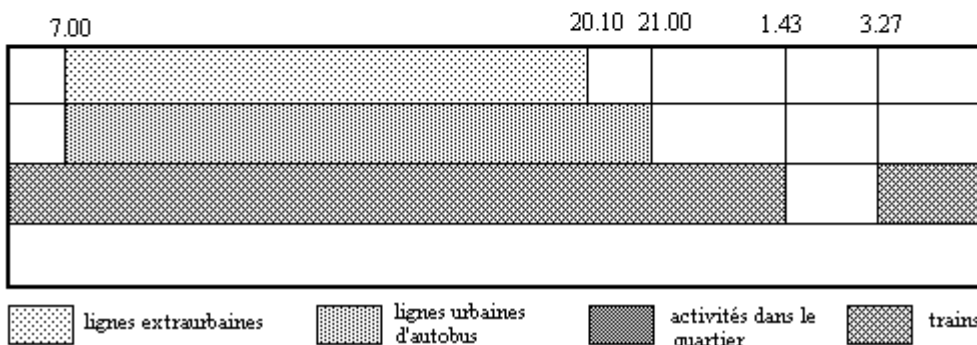


Schéma des temps - jours fériés



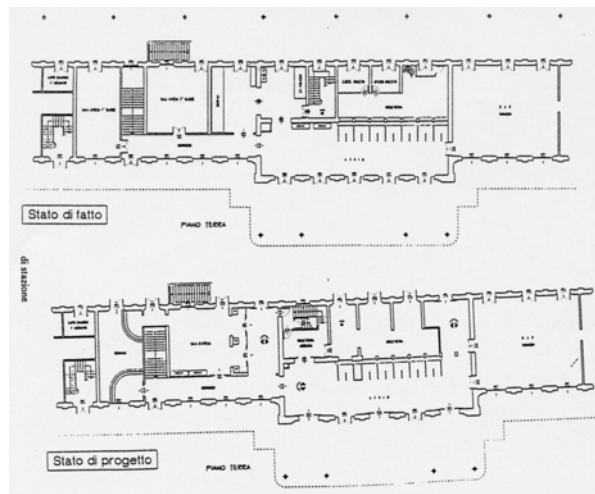
Ces informations donnent un aperçu sur le rôle de la gare routière de Modène et permettent de formuler des propositions de réorganisation fonctionnelle du nouveau nœud d'interconnexion, notamment en matière d'horaires et d'amplitude du service. Ceci n'est pas sans conséquences sur le projet poursuivi par l'administration publique (penser la gare et son quartier comme un « morceau de ville »), dans la mesure où les activités à implanter dans la gare devront aussi contribuer à l'attractivité de ce lieu, même dans les périodes creuses de la fonction transport.

2.2 - Le projet de restructuration du bâtiment voyageurs proposé par les FS

Le bâtiment voyageurs de la gare de Modène a fait l'objet d'un projet de restructuration proposé par la Division Servizi di Stazione (Asa Passeggeri) des FS. Ce projet, élaboré en 1996 et approuvé par la Division centrale des FS, a prévu une réagencement des espaces intérieurs du bâtiment voyageurs (rez-de-chaussée et premier étage). La faible perméabilité des passages (rôle des souterrains) et la mauvaise organisation des accès au quai, qui s'effectuaient notamment par l'intermédiaire du bar ou des deux salles d'attente, ont incité à repenser la distribution des espaces intérieurs de la gare selon la grille schéma suivante :

	<i>situation initiale</i>	<i>projet</i>
hall	117,15 m ²	144,84 m ²
guichets	75	67,8
guichets automatiques	-	15,3
corridor	39,5	39,5
salle d'attente I classe	49	50,37
salle d'attente II classe	50,4	
accès aux quais - est	-	25,67
accès aux quais - centre	29,07	25,2
accès aux quais - ouest		4,32
bar	120	120
kiosque à journaux	37,44	49

La gare de Modène : situation actuelle et projet des « Ferrovie dello Stato » (FS)



Le projet de restructuration de la gare de Modène, conçu par l'exploitant ferroviaire, propose des transformations du bâtiment voyageurs sans prise en compte de l'échelle du quartier, ce qui introduit des limites par rapport à une meilleure intégration de la ville et de son système de transports.

III. Éléments de réflexion pour une requalification du quartier de la gare en relation avec la valorisation du nœud de transports.

3.1. Propositions pour un réaménagement du quartier de la gare

Les résultats des analyses préalables ont permis de définir un schéma relatif aux fonctions à intégrer dans le nouveau nœud d'interconnexion de Modène. Conformément aux procédures d'aménagement inscrites dans « l'Accord de Programme » signé en juillet 1997 entre la Commune de Modène et les différents opérateurs de transport (ATCM, FS et TAV), il s'agit plus de donner des orientations sur les activités à localiser que de fournir des solutions précises. Ces dernières relèvent d'une phase de concertation ultérieure faisant intervenir les promoteurs privés.

Le principe qui guide le projet consiste à valoriser l'amélioration de l'offre de transport (renforcement de l'interconnexion entre trains à grande vitesse, trains régionaux et autocars interurbains) et le surcroît d'accessibilité qui en résulte, pour développer au niveau de la gare, des activités susceptibles d'amorcer un « effet ville », mettant fin à la coupure entre le quartier de la gare —jusque-là fonctionnellement spécialisé— et le centre-ville. Il s'agit de concevoir et proposer des aménagements qui ne soient pas uniquement pensés en fonction du nœud technique que constitue la gare.

La comparaison avec des expériences similaires réalisées dans d'autres agglomérations a permis de recenser les activités qui se développaient dans la gare et dans ses abords, suite à un accroissement de l'accessibilité. Parallèlement, on a cherché à tenir compte du contexte de Modène, non seulement en intégrant les demandes des acteurs locaux mais aussi en évaluant les besoins latents que le climat socio-économique et culturel pourrait susciter dans les prochaines années. Dans cette optique, des contacts auprès d'opérateurs, d'associations et d'administrations publiques (Cciaa, Provincia, Commune, API,...) ont permis d'affiner les hypothèses relatives à la mixité fonctionnelle à introduire sur le site d'étude.

Une bonne mixité des activités apparaît comme un critère essentiel pour faire du quartier de la gare un « morceau de ville ». En effet, la variété des activités se double d'une diversité des clientèles qui fréquentent le quartier et dont les rythmes peuvent être complémentaires ; ainsi, les périodes de faible intensité de trafic seraient compensées par l'animation engendrée par les commerces ou les services proches de la gare.

À l'issue des enquêtes, les propositions effectuées dans le cas de Modène —et qui restent négociables— ont été définies à partir des critères et des objectifs suivants :

- coordonner et prévoir des fonctions et des activités s'appuyant sur l'amélioration de l'offre de transport ;
- réorganiser les relations morpho-fonctionnelles du tissu urbain entre le centre historique et le « Quadrante nord » ;
- amorcer un processus de réaménagement des friches industrielles et des îlots occupés par des fonctions peu qualifiées ;
- rationaliser les différents flux qui gravitent dans le quartier.

La confrontation entre les enquêtes sur l'offre et la demande de services et les résultats des études sur le milieu socio-économique de l'agglomération de Modène ¹, a permis de proposer une mixité fonctionnelle comprenant :

- une structure d'accueil pour différents usagers (hôtel 2 et 3 étoiles, auberge de jeunesse pour étudiants séjournant temporairement dans la ville ;
- un espace de conférences modulable pour divers besoins (séminaires, réunions, congrès), susceptible d'être transformé en salle de cinéma ;
- un petit espace d'exposition pour faire connaître et valoriser les produits et la culture manufacturière de Modène ainsi que le rôle de la gare en tant que « porte de la ville » ;
- des boutiques et commerces de détail ;

¹ Ocse, *Raccomandazioni per l'area modenese*, Gruppo Affari Urbani, Modena, marzo 1997.

- des espaces de loisirs à concevoir de manière intégrée avec les structures sportives voisines, l'auberge de jeunesse et la zone verte ;
- des cafés, restaurants et self-services ;
- des services liés au transport comme la location de voitures, une station de taxis, des agences de voyages ... ;
- un guichet d'information à l'attention des voyageurs extérieurs à la Commune de Modène;
- l'intégration du bureau de Poste ;
- des parkings pour voitures et deux roues ;
- une zone verte.

Le chiffrage des surfaces envisagées pour ces diverses activités est nécessaire à une évaluation financière du projet et doit être comparé aux attentes de FS et de Metropolis Spa qui avaient proposés un programme de "valorisation immobilière" ¹ de 59.000 m² portant sur des bureaux, des espaces commerciaux, de l'habitat, des services de transport et des parkings (en silos).

3.2. *Regard critique sur le projet des FS*

Les enquêtes menées sur l'organisation du noeud de transport ont révélé des carences tant au niveau des services proposés qu'à celui de l'articulation des espaces dédiés aux flux de voyageurs.

Cette situation n'est pas résolue avec le projet de restructuration de la gare —qui, même s'il améliore la perméabilité du bâtiment— renforce le secteur de plus forte fréquentation qui coïncide avec la partie centrale du bâtiment voyageurs. La conséquence en est une marginalisation de sa partie occidentale qui abrite des services techniques et constitue la zone la plus proche du projet concernant la gare de marchandises.

¹ Fs, *Iniziativa di valorizzazione del patrimonio ferroviario. Modena: studio di fattibilità*, Metropolis, Roma, 1995.

Afin de définir les services à localiser dans la gare et leur répartition respective, des « invariants fonctionnels » et des « invariants distributifs » ont été retenus. Les « invariants fonctionnels » sont les services essentiels de la gare comme :

a) Les services aux voyageurs :

- l'information : indicateurs horaires, tarification, renseignements sur les transports urbains et interurbains, sur la ville... ;
- l'assistance : salle d'attente, café/restaurant, toilettes, police, téléphone, poste, tabac/journaux, agence de voyage, banque et bureau de change... ;
- la billetterie : guichets et billetterie automatique.

b) Les services relatifs aux bagages : chariots pour le transport des valises et leurs aires de stockage, consignes.

c) Les services liés à l'exploitation : administration, régulation, coordination avec les autres gares.

Pour assurer le bon fonctionnement de ces services, il convient de chercher à optimiser des « invariants distributifs » tels que :

a) la séparation des flux des divers usagers de la gare : départ/arrivée, transit/visite, avec/sans bagages ... ;

b) la distribution fonctionnelle des services calquée sur les parcours des différents types d'usagers de la gare;

c) la localisation du hall en position centrale dans le bâtiment de la gare, afin de rendre plus lisible l'accès à l'ensemble des services ;

d) la localisation des salles d'attente à proximité des voies pour garantir une bonne visibilité des trains arrivant en gare et faciliter leur accès (À ce propos, on note une réduction du dimensionnement de la salle d'attente qui correspond à la diminution des temps d'attente) ;

e) la localisation des services d'exploitation de préférence à l'intérieur du bâtiment voyageurs ou bien dans des bâtiments limitrophes spécialisés.

Les analyses sur les « invariants fonctionnels et distributifs » ont permis de mettre en évidence plusieurs dysfonctionnements du nœud de transport :

- un déficit d'information qui tient notamment à l'absence de tableaux d'affichage des horaires des trains au départ et à l'arrivée ;
- un mauvais agencement de locaux comme les salles d'attente, peu perméables et en conséquence sous-utilisées ;
- une localisation pénalisante de certains espaces par rapport à leur fonction comme l'éclatement des services d'exploitation situés aux extrémités est et ouest de la gare.

Le projet de restructuration proposé par FS, qui renforce l'attractivité de la partie centrale de la gare, apparaît alors en contradiction avec la perspective d'aménagement d'un nœud d'interconnexion étendu aux surfaces abandonnées par la gare de marchandises.

Conclusion.

Le projet de réaménagement du quartier de la gare entre dans sa phase de concertation. Dans ce cadre, l'administration a programmé plusieurs consultations publiques intégrant des présentations, des discussions et un recueil d'avis sur les propositions formulées. Ces réunions ont concerné :

- d'une part, des associations (WWF), des entrepreneurs, des promoteurs immobiliers, la Chambre de Commerce, les ordres professionnels (architectes et ingénieurs), l'université et les syndicats. L'objectif est de mesurer leur intérêt pour le projet de rénovation de la gare et pour les fonctions à localiser dans cet espace, mais aussi de recueillir de nouvelles propositions garantissant une participation privée au programme que l'administration publique ne peut seule soutenir ;
- d'autre part, les habitants du quartier de la gare et du « Quadrante Nord », pour connaître leur opinion sur les transformations urbaines prévues et sur les problèmes qu'elles peuvent soulever, ainsi que pour obtenir des suggestions à propos du projet d'aménagement permettant d'établir une relation entre, d'un côté, l'identité présente et passée du quartier et, de l'autre, le nouveau rôle qu'il pourra occuper dans la ville.

Les résultats, encore provisoires, mettent en évidence la très faible connaissance initiale des projets de l'administration et permettent de faire émerger plusieurs problèmes, mais aussi des opportunités. Parmi les éléments critiques formulés par les habitants et les acteurs consultés, on peut mentionner :

- Le manque d'unité reconnue du projet et l'absence de fil directeur identifiable le font apparaître comme un puzzle composé d'enclaves « auto-référenciées » ;
- Le caractère trop mono-fonctionnel et banal du programme —importance de l'aspect résidentiel—qui ne permettra pas la mixité souhaitée et n'entraînera pas une fréquentation élargie de ce secteur. Cette critique est d'autant plus sensible que les activités prévues sont sans référence avec l'histoire ouvrière du quartier et n'apportent pas de réponse satisfaisante aux demandes d'espaces verts et de loisirs des habitants ;

- Les aménagements de voiries sont insuffisants pour résorber la coupure entre le « Quadrante Nord » et le centre-ville déterminée par les infrastructures ferroviaires. L'exemple des pistes cyclables en est révélateur puisque leur discontinuité empêchera l'émergence d'un véritable réseau.

Face à ces difficultés, des propositions sont les suivantes :

- Préserver la mémoire des lieux —liée aux usines du quartier— à travers la création d'un musée interactif caractérisant l'industrie locale (production automobile de luxe : Maserati, Ferrarri...);
- Valoriser d'une nouvelle centralité urbaine dans le « Quadrante Nord » articulée autour du couple : services publics importants (espaces de loisirs et de rencontres) / vie du quartier ;
- Placer les espaces publics et les espaces verts au cœur du projet et attacher une grande importance à leur intégration au nouveau système viaire ;
- Penser la gare en tant qu'élément central du réaménagement des relations entre le « Quadrante Nord » et le centre historique. Le passage souterrain envisagé entre les portes nord et sud doit faire l'objet d'un traitement soigné visant à assurer son attractivité et à garantir la sécurité de ses utilisateurs, tandis que des activités spécifiques —résidences, hôtel, café—, liées à la fonction transport, seront implantées à proximité ;
- Rechercher des modalités innovantes dans le financement public/privé pour favoriser la liaison offre/demande ;

Le croisement de ces suggestions et des indications techniques produites pour la gare de Modène constitue le matériau de base à partir duquel l'administration publique définit le cahier des charges du concours pour la transformation du quartier de la gare. Les règles fixées ne tiennent donc pas uniquement compte des contraintes d'ordre technique, mais s'inspirent aussi des résultats de la concertation engagée pour proposer une démarche projectuelle susceptible d'orienter les résultats vers des finalités réellement partagées.

Bibliographie

Amar G., Peny A., Stathopoulos N., *Formes et fonctions des points-de-réseaux*, Paris, RATP, 1991.

Morandi C., Pucci P. (a cura di), *Prodotti notevoli. Ricerca sui fattori di successo dei progetti di trasformazione urbana*, Milano, Angeli/Dst, 1998.

Moretti A., Pucci P., « I progetti di interconnessione », *Urbanistica*, n° 109, 1997, pp. 26-43.

OUIDIRE, «Les pôles d'interconnexion pour des lieux métaphoriques», *Cahier Ratp*, n° 76, décembre 1992.

Pucci P., *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Milano, Angeli, 1996.

Pucci P., «Il nodo stazione di Modena», *Urbanistica Quaderni* n° 15, 1998, pp. 69-89.

Sigles

API – Associazione Piccoli Imprenditori

ATCM – Azienda dei Trasporti del Consorzio di Modena

CCIAA – Camera di Commercio Industria Agricoltura e Artigianato

FS – Ferrovie dello Stato

PRU – Programma di Requalificazione Urbana

PRUSST – Programma di Requalificazione uBana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio

RATP – Régie Autonome des Transports Parisiens

TAV – Treni ad Alta Velocità

Urbanisme participatif et réaménagement d'un quartier de gare à Saronno (Varese)

I. Saronno : un noeud de premier rang du réseau ferré de la région milanaise

Saronno est une ville de taille modeste (40.000 habitants) qui occupe une place stratégique dans le système des réseaux de transport et des centres urbains du secteur nord de la région urbaine de Milan. Pendant des siècles, l'importance de la ville a été liée à la présence d'infrastructures assurant les échanges de biens et de personnes :

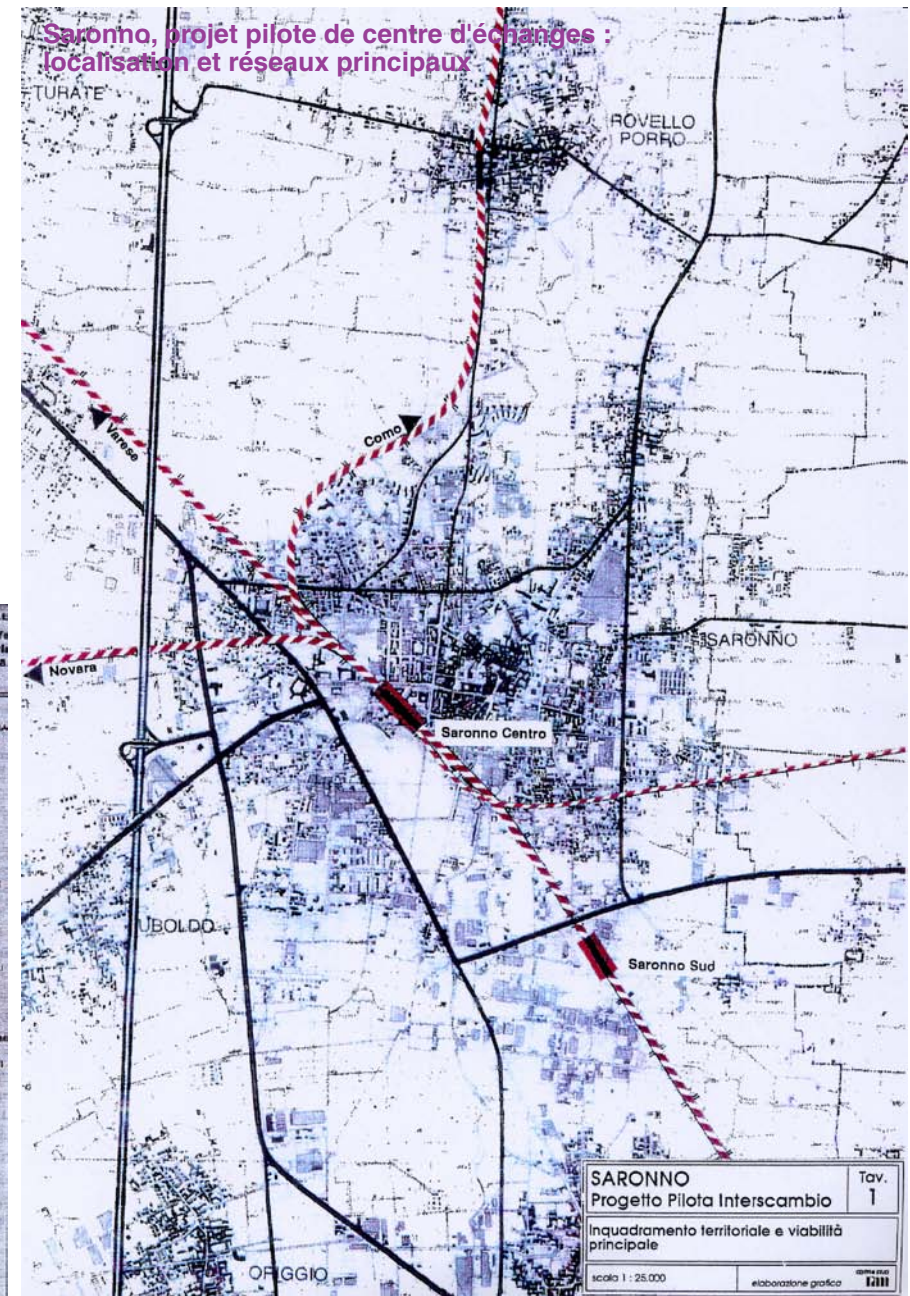
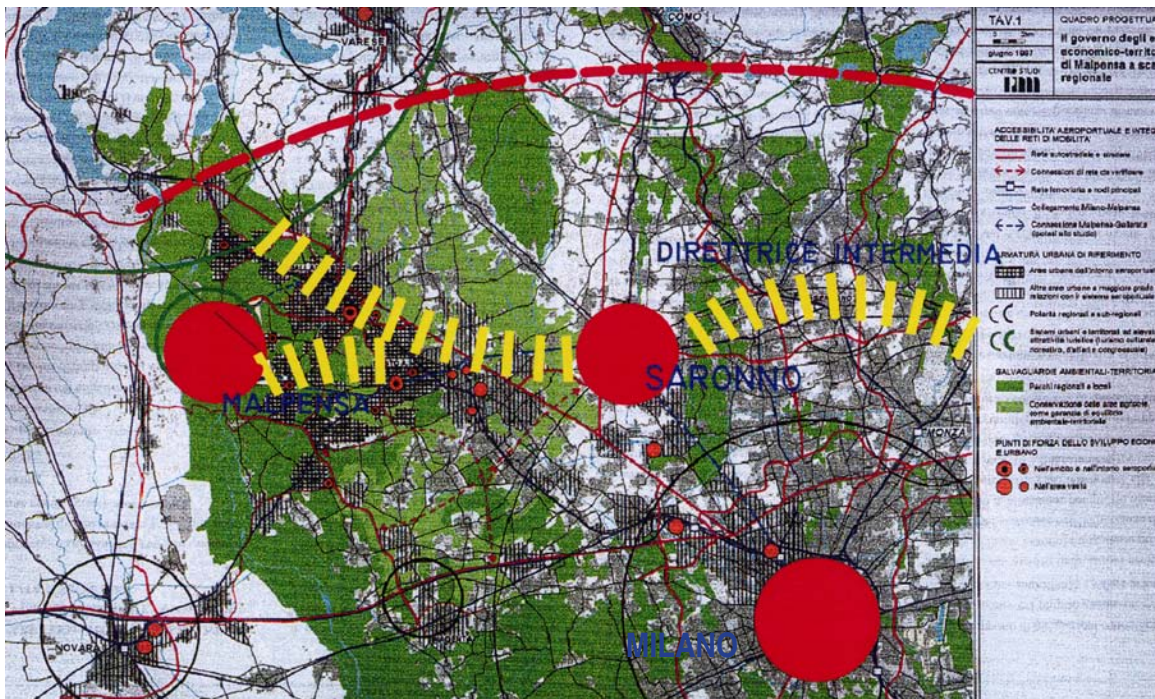
- le réseau de voirie qui reliait les centres du nord de Milan entre eux et avec la ville-capitale de la région
- depuis la fin du XIX^{ème} siècle, le réseau de chemin de fer et, en particulier, la gare de marchandise qui ont permis l'émergence, puis le développement, d'un tissu industriel d'importance nationale.

Saronno a connu, au cours des vingt dernières années, la même dynamique que celle qui a affecté la plupart des bassins productifs du nord de la région milanaise : les grandes usines, implantées au sud-ouest du centre-ville et de la gare, ont été fermées et, actuellement, près de 300.000 m² de friches industrielles font l'objet de programmes de réhabilitation urbaine.

L'importance de Saronno est directement liée à sa situation, au croisement de réseaux routiers et ferroviaires. Les projets récents d'amélioration du réseau d'infrastructures du nord de Milan, en grande partie liés à la modernisation de l'aéroport international de Malpensa (30 km de Saronno), devraient renforcer la position stratégique de la ville ; en effet, la gare centrale — aujourd'hui doublée, au sud, d'une gare périphérique principalement fréquentée par les navetteurs— va devenir un des noeuds principaux du Réseau Express Régional (Sfr) et, en particulier, un des arrêts de la ligne Milan-Malpensa (fig. 1-2).

Fig. 1 et 2 - Saronno
Plans de situation

Accessibilità à l'aéroport de Malpensa et intégration des réseaux de transport



La présence d'une grande zone de friches industrielles proche de la gare a été l'occasion de lancer de vastes et complexes programmes de réaménagement. Il y a deux ans, le *Plan Général de la Ville* a prévu la réalisation de nouveaux bâtiments à usages d' habitations et de bureaux, dont une première partie a déjà été construite.

II. Les aires en friche : une opportunité de réaménagement urbain

Malgré son importance économique régionale, Saronno n'a pas bénéficié durant la phase de croissance urbaine, des équipements collectifs et des espaces verts qui auraient pu améliorer son cadre de vie. Cette situation se vérifie dans le centre historique et, surtout, dans les parties de la ville les plus récemment urbanisées. La grande zone des friches industrielles est justement située entre le centre historique et les nouveaux quartiers.

Depuis la présentation des premiers programmes de réaménagement de la zone des friches industrielles un conflit est apparu entre la municipalité et des groupes de citoyens, réunis dans un mouvement associatif “ *Una città per tutti* ” pour réclamer la réalisation d'équipements collectifs et surtout un grand parc urbain. Ce mouvement de citoyens a fait pression sur la municipalité lors de l'élaboration du *Plan Général* et a réussi à faire valoir son point de vue : en effet, le plan d'aménagement, finalement approuvé en 1997, prévoit que la moitié de la zone réaménagée sera dédiée a des espaces verts (fig. 3-4).

III. Les acteurs des programmes de réaménagement

Après l'approbation du Plan a débuté une phase active d'intervention de la part de la municipalité qui a joué, pendant près de deux ans, un rôle central au sein du système d'acteurs concernés par le processus décisionnel. Ces acteurs sont nombreux et la mise en place d'un processus d'interactions finalisés aboutissant à la prise de décision, s'est révélé difficile :

- la municipalité avait comme objectif principal, au travers du *Plan Général*, la réalisation d'immeubles d'habitation (dont une partie à loyer modéré), de bureaux sans affectation précise et d'équipements collectifs. Toutefois, les espaces verts constituaient le seul aménagement pour lequel la municipalité était partie prenante ;

Fig. 3 - Saronno :
Projet pilote de centre d'échanges
Gare de la Compagnie
des Chemins de fer du Nord de Milan (FNM)

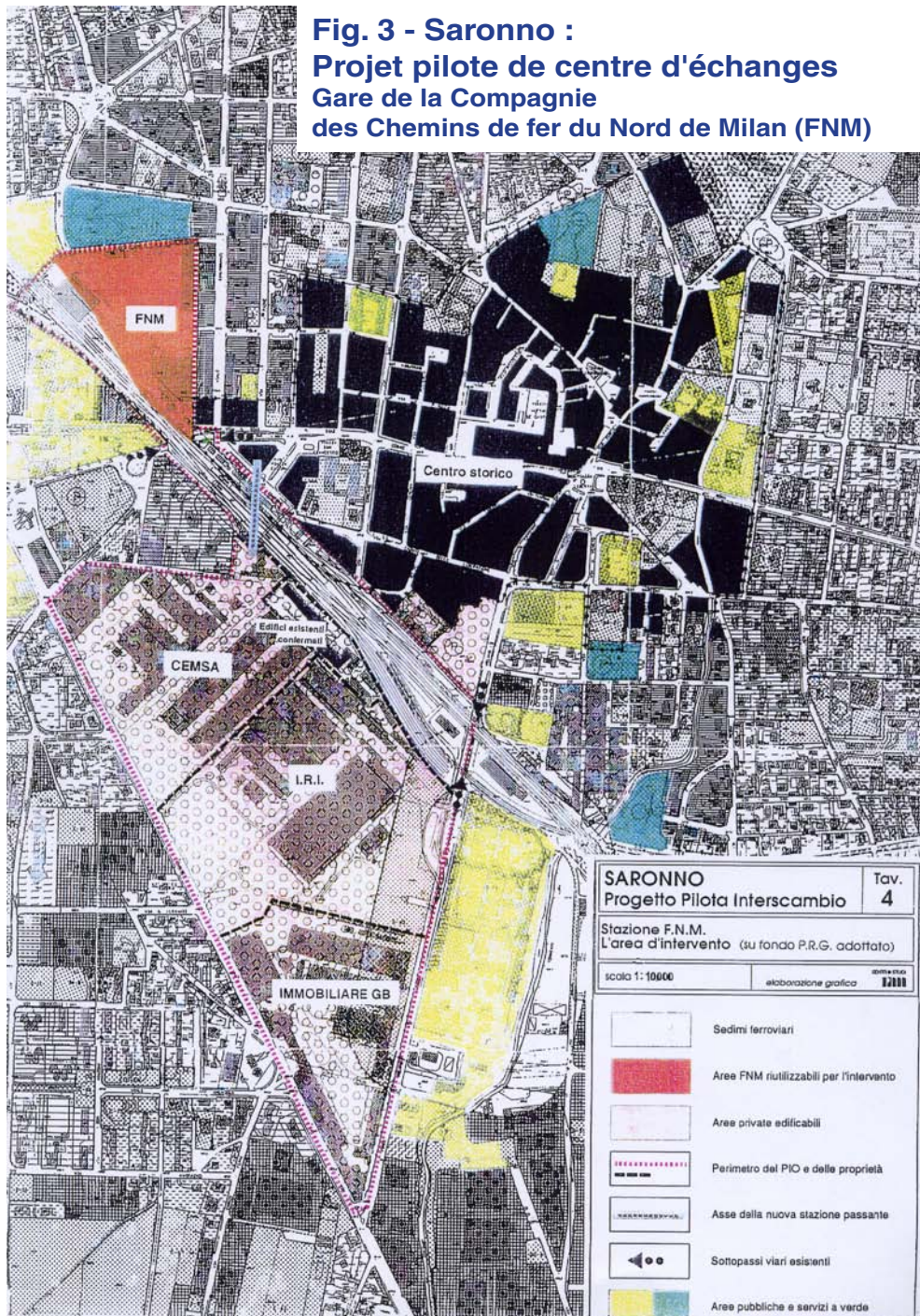
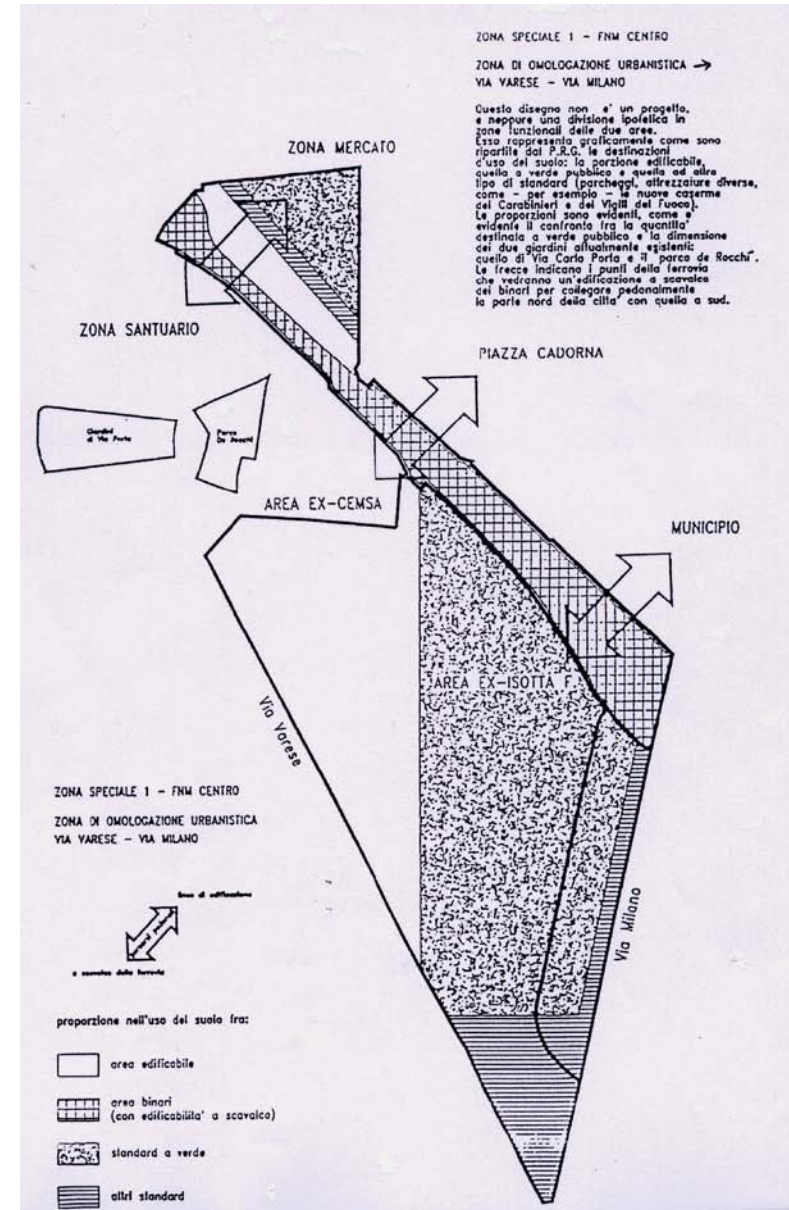


Fig. 3 et 4 - Plans d'aménagements
du centre de Saronno, 1997

Fig. 4 - Le futur centre de Saronno



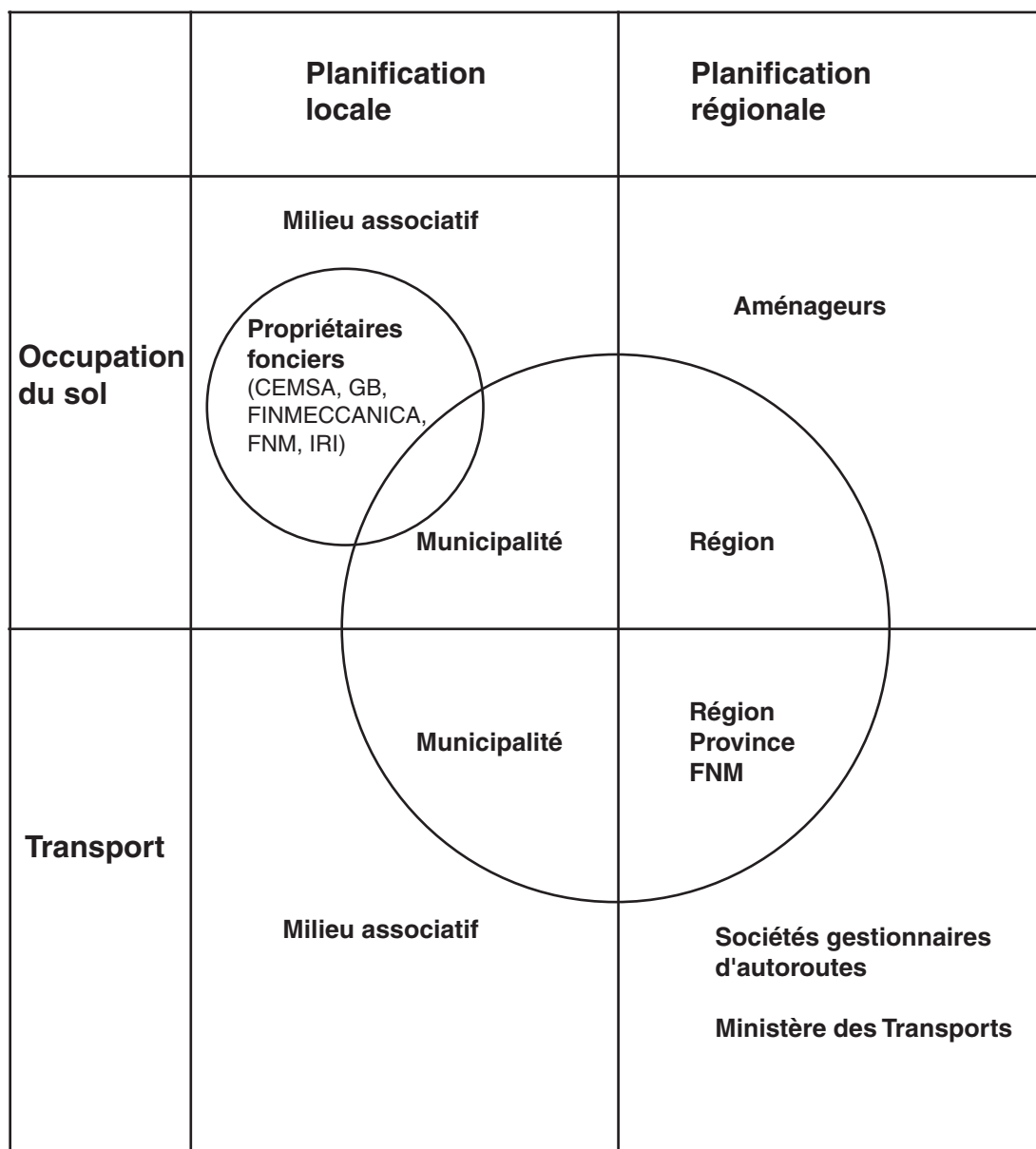
- la Région de Lombardie était concernée, d'une part, en tant qu'autorité organisatrice du Réseau Express Régional, et d'autre part, en tant que décideur dans le programme de réaménagement et d'implantation de fonctions spécialisées. Le rôle de la Région s'est accru depuis qu'il a été décidé d'expérimenter une procédure de concertation des acteurs publics, récemment introduite dans la législation italienne : *l'Accordo di Programma*. Cette procédure, déjà appliquée à la réalisation de projets concernant la réorganisation et modernisation d'infrastructures de transport et le réaménagement de zones dégradées, permet une concertation entre décideurs agissant dans des domaines traditionnellement séparés : d'un côté, la planification et l'aménagement ; de l'autre, la programmation dans les transports. Dans le partenariat engagé dans *l'Accordo di Programma*, la Région joue un rôle-clé dans la coordination et le financement des projets ;
- La Société des Chemins de Fer du Nord de Milan (FNM) jouait un double rôle de gestionnaire du noeud ferroviaire et de propriétaire foncier d'une zone désaffectée dont le Plan prévoyait la transformation pour la réalisation d'immeubles de bureaux et de commerce.

Ces trois acteurs principaux —auxquels s'ajoutait la Province de Varese moins impliquée— ont participé à la mise en place de la phase préliminaire de *l'Accordo di Programma*.

Lors du processus d'élaboration, d'autres acteurs ont été consultés :

- les propriétaires fonciers des friches industrielles, parmi lesquels une société parapublique possédant la partie centrale de la zone à rénover ;
- les citoyens, organisés dans le mouvement participatif, qui demandaient la réalisation du parc urbain (fig. 5).

Fig. 5 - Les acteurs impliqués dans le projet pilote de Saronno



Les sujets situés à l'intérieur des cadres représentent les acteurs formellement appelés à participer à l'approbation du programme. Les sujets situés à l'extérieur représentent les acteurs qui ont fourni une contribution non formelle au processus

IV. Les actions lancées par la municipalité

Une fois le *Plan Général* approuvé, la municipalité a essayé de “diriger le jeu” pour conserver la maîtrise des opérations. Elle s’est ainsi appuyée sur diverses actions :

- le lancement d’un concours de projets auprès de jeunes architectes et étudiants en architecture ;
- la réalisation d’études spécifiques pour évaluer des scénarios de transformations économiques induites par la modernisation des infrastructures ;
- le financement d’un processus d’urbanisme participatif, dont l’objet était de faire passer l’association de citoyens, d’une phase conflictuelle à une phase constructive, par l’élaboration de propositions d’objectifs partagés autour de la transformation des friches proche de la gare.

Une dernière action aurait dû être le lancement d’un concours international pour la définition du projet de réaménagement intégrant obligatoirement les objectifs définis par la population.

V. Le développement du processus participatif

La municipalité a chargé un institut universitaire (Dipartimento di Scienze del Territorio del Politecnico di Milano —DST)¹ d'organiser et de structurer des groupes de travail auxquels, pendant six mois, près d'une centaine de citoyens a participé avec régularité (Fig. 6). Les groupes étaient chargés de discuter et surtout d'élaborer des propositions sur quatre thèmes :

- cadre urbain,
- morphologie et typologie du bâti,
- espaces publics et espaces verts,
- accessibilité et mobilité.

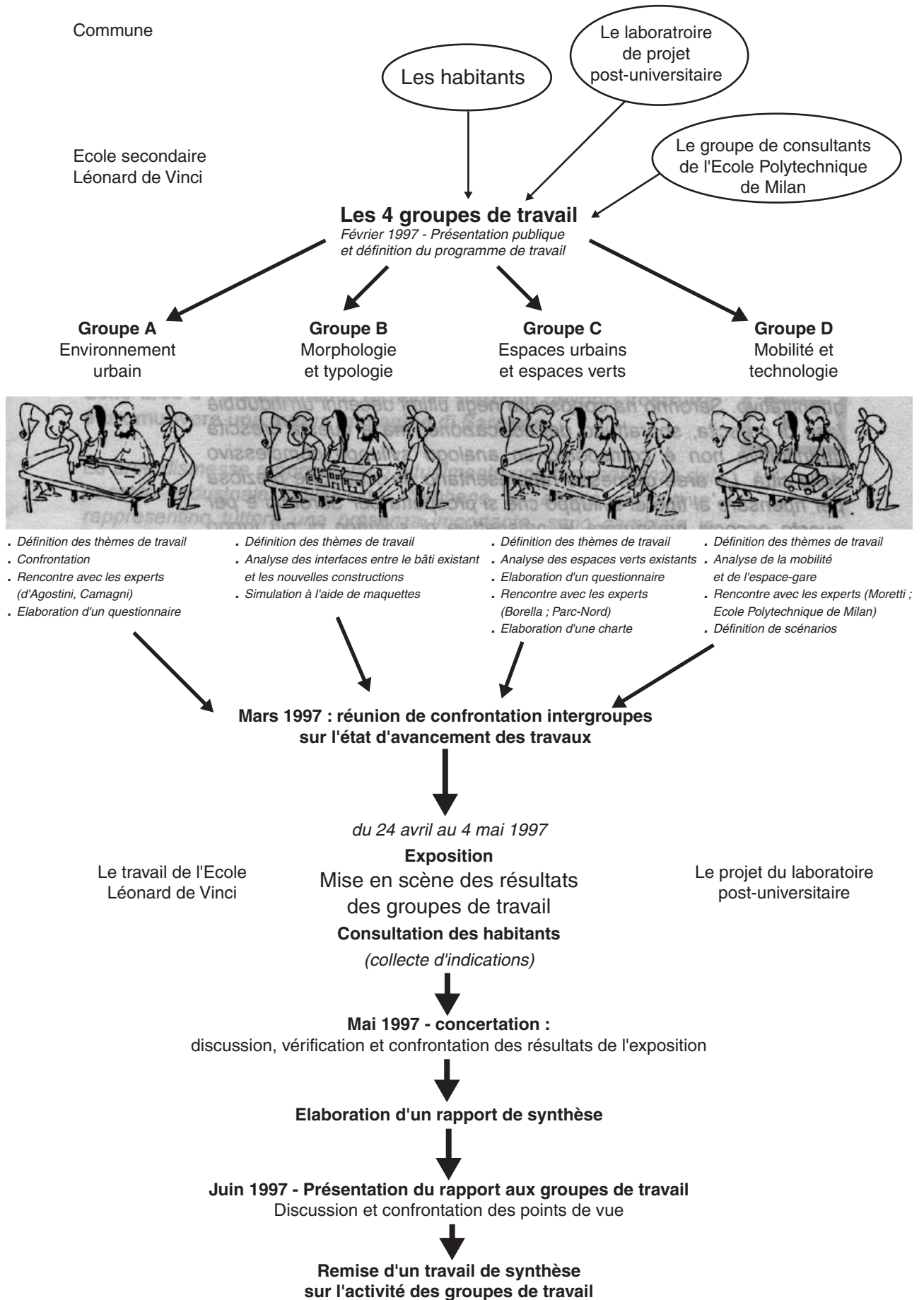
Les participants aux différents groupes ont organisé une exposition présentant les résultats de leurs travaux ponctuée de débats où de nombreux citoyens ont été invités à donner leur avis sur les solutions envisagées. Cette phase s'est achevée par la rédaction d'un document émanant des habitants, et conçu avec le soutien de l'équipe universitaire.

Ce document contient des orientations stratégiques pour le programme de réhabilitation et des indications plus spécifiques issues des réflexions des quatre groupes de travail. Elles se présentent sous la forme suivante : a) “ conditions et objectifs à atteindre ” ; b) “ suggestions et règles à adopter ” ; c) “ alternatives possibles ”.

Le document a été présenté dans plusieurs réunions publiques avant d'être approuvé par le conseil municipal.

¹ L'équipe du DST était formée de Corinna Morandi (responsable du contrat entre la Municipalité de Saronno et le DST), Alessandro Balducci, Massimo Bricocoli et Antonella Erba.

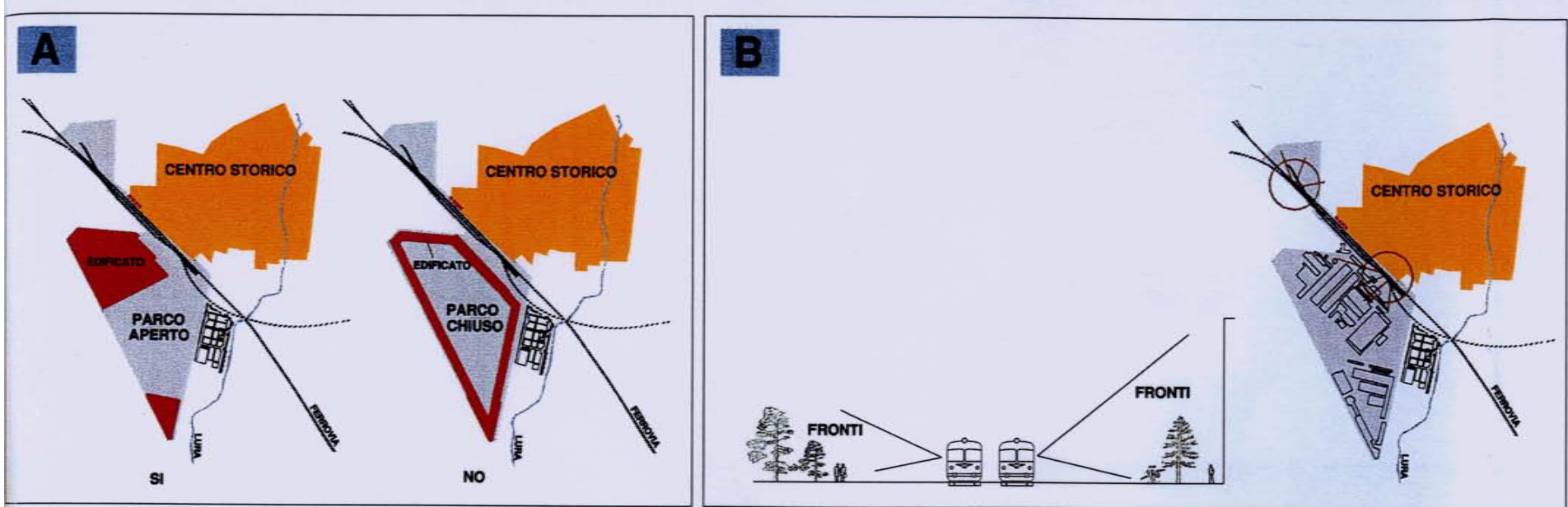
Fig. 6 - Commune de Saronno - Projet Isotta
L'activité des groupes de travail des habitants



Les aspects plus précisément liés à la relation entre modernisation du noeud ferroviaire et réaménagement urbain sont :

- la réduction de la congestion du trafic routier dans le centre historique par une réorganisation des flux nord-est/sud-ouest ;
- l'introduction d'une perméabilité entre le centre et les quartiers du sud-ouest de la ville par la création d'un passage, réalisé dans la gare, au-dessus ou en-dessous des voies ;
- une fréquentation pendant toute la journée du secteur réaménagé par diverses catégories d'utilisateurs, notamment en raison de l'implantation de nouvelles fonctions ;
- l'attention portée à un choix d'activités à implanter permettant de garantir une situation équilibrée entre développement économique et qualité de l'environnement ;
- l'usage partagé des espaces de circulation dans la zone réaménagée : ainsi, les routes ne seraient pas uniquement réservées à la voiture, mais devraient être accessibles aux piétons, aux cyclistes ... Une limitation de la vitesse des automobiles à 30 km/h compléterait cette mesure ;
- la continuité entre les espaces verts, publics et privés ainsi que leur intégration aux équipements collectifs ;
- les parkings en surface sont à éviter ;
- l'esthétique des nouveaux immeubles en face de la gare devraient communiquer immédiatement une image caractéristique de la ville aux voyageurs arrivés en train (fig. 7).

Fig. 7 - Perception de la ville et véhicules de transport

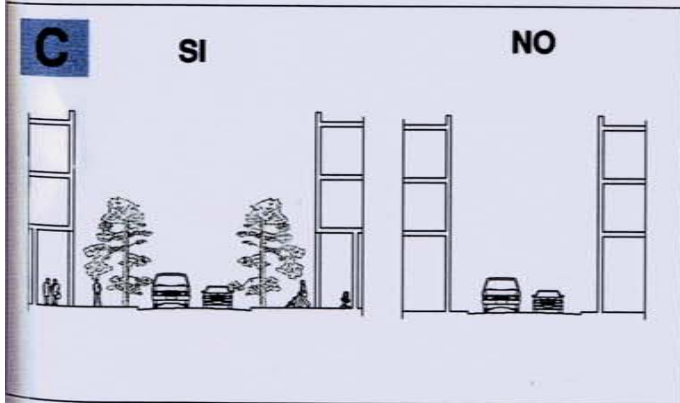


L'EDIFICAZIONE

- * NON LUNGO IL PERIMETRO DEL PARCO
- * PARCO APERTO: ACCESIBILITA' E VISIBILITA'

FRONTI

- * ASPETTO SIGNIFICATIVO DEGLI EDIFICI CHE S'AFFACERANNO SUI BINARI E SULLA STAZIONE. IMMAGINE DI FUTURO
- * CURARE L'EFFETTO A CUI ARRIVERA' A SARONNO IN TRENO

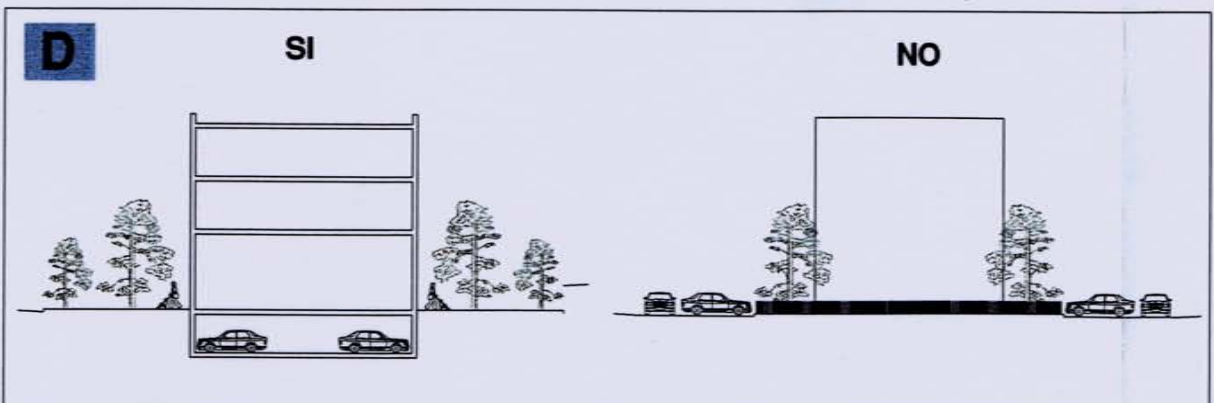


SPAZIO PUBBLICO

- * POTREBBE PRESENTARSI SOTTO FORMA DI PIAZZA MULTIFUNZIONALE

STRADE INTERNE

- * NON COME CANALI PER LA MOBILITA'
- * SPAZI PUBBLICI NON VERDI E NON EDIFICATI



SPAZIO CIRCOSTANTE GLI EDIFICI

- * CARATTERE DI CONTINUITA' CON GLI SPAZI PUBBLICI
- * NON RECINZIONI
- * ELIMINARE IL PIU' POSSIBILE I PARCHEGGI DI SUPERFICIE

VI. Résultats et échecs du processus participatif

L’approbation du document issu du processus participatif a permis d’acter une base commune, partagée par l’ensemble des intervenants et contenant différentes mesures pour la réalisation du programme de transformation urbaine.

Jusque-là, plusieurs voies infructueuses ont été explorées : d’abord, “l’Accordo di programma” n’a pu se concrétiser par suite du renoncement de la Région lombarde à jouer un rôle de pivot et de promoteur du projet ; ensuite, la constitution d’une société d’économie mixte a échoué jusqu’à présent ; enfin, le concours international d’architecture —avec propositions de projets assorties de garanties financières— a été ajourné.

Parallèlement, il semble possible d’envisager un partenariat élargi dans lequel la Province de Varèse jouerait un rôle moteur pour initier une concertation associant Saronno, d’autres municipalités et surtout les acteurs publics et privés du programme de développement de Malpensa (aménagement de l’aéroport et des activités associées). La procédure adoptée à cet effet est un “Programma di Riqualificazione Urbana per lo Sviluppo Sostenibile del Territorio” (PRUSST). Cette procédure, récemment introduite dans la législation italienne, a pour objectif de favoriser des projets de développement urbain et économique par la réalisation ou la modernisation d’infrastructures et d’équipements, mais aussi par l’intervention de promoteurs publics et privés en vue de réhabiliter des zones en difficultés, d’un point de vue social et urbain. Les orientations issues du travail des groupes de citoyens sont encore bien présentes et reconnaissables dans le document d’objectifs préparé par la municipalité de Saronno.

Toutefois, le processus participatif semble récemment marquer le pas, par manque de résultats tangibles. On en revient même à une phase conflictuelle avec la municipalité, d’autant que celle-ci ne joue plus le rôle de médiateur pour structurer et organiser les contributions des différents partenaires, rompant ainsi avec l’attitude de réelle concertation qui avait caractérisé son action dans la période précédente.

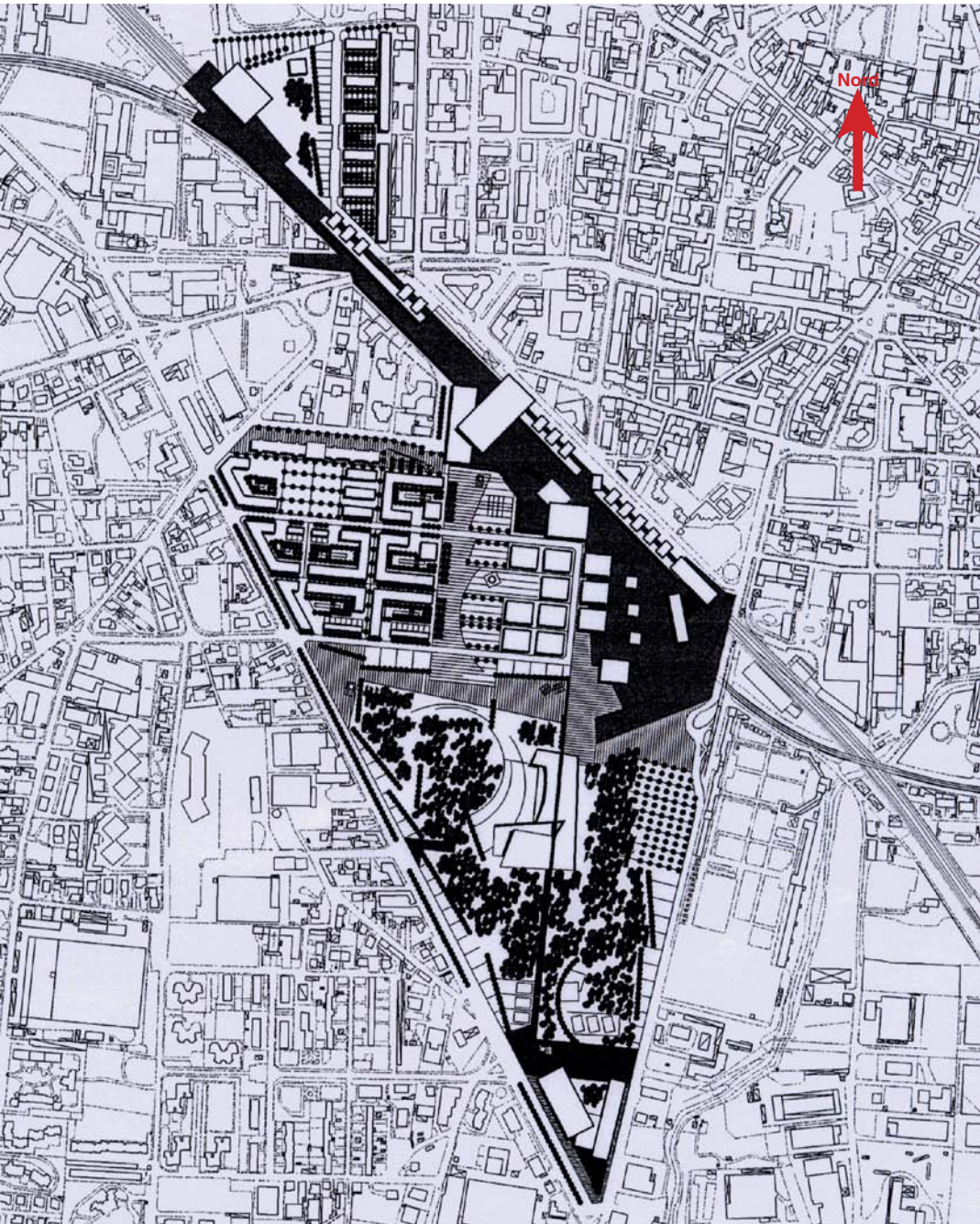
Conclusion

L'exemple de Saronno montre clairement la difficulté à conduire et développer un processus participatif, ainsi qu'à le faire évoluer autour d'une table ronde associant tous les acteurs concernés, y compris les habitants.

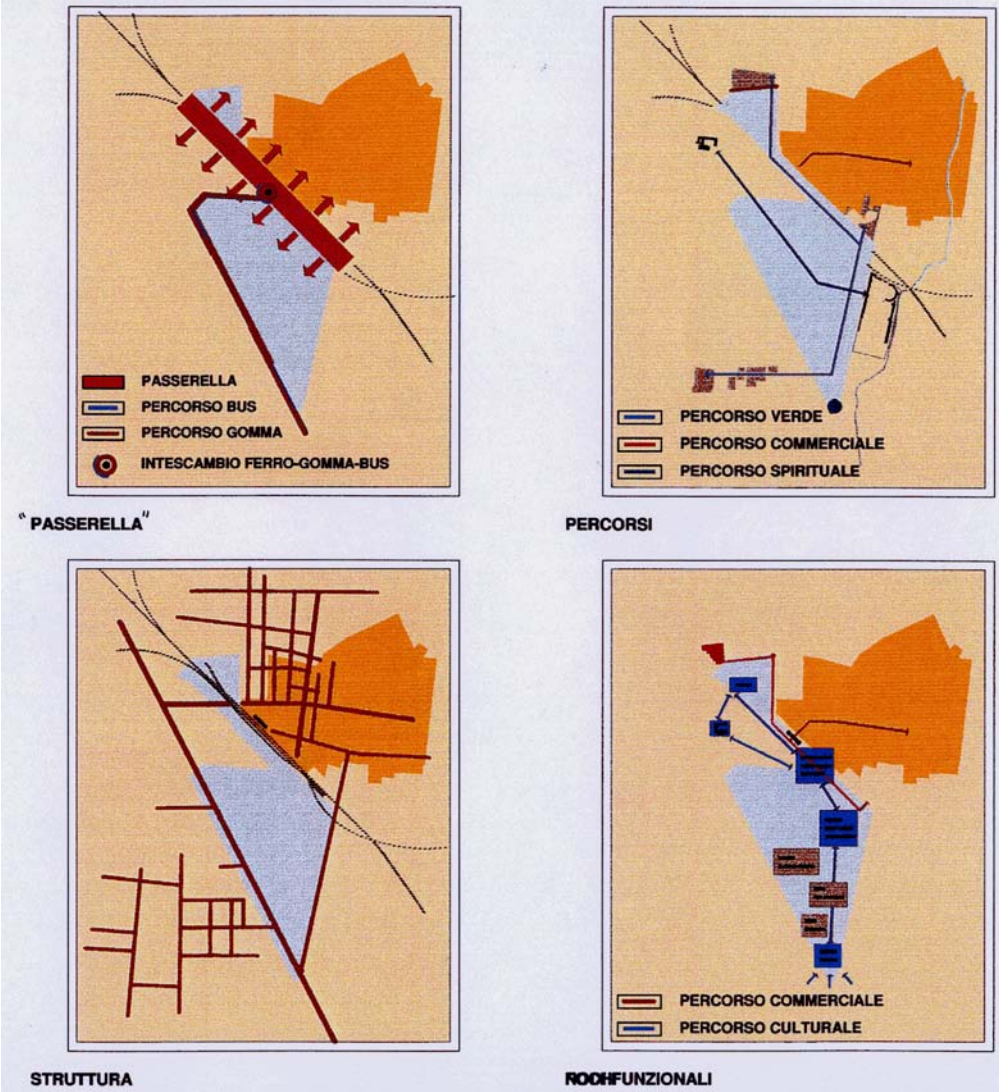
Enfin, sur un autre plan, des étudiants de la Faculté d'Architecture de Milan en fin d'étude ont tenté de traduire, dans un projet concret, les indications du document des citoyens. Bien qu'il s'agisse d'un exercice académique, le résultat de ce travail pourrait constituer un outil susceptible de relancer une nouvelle phase du processus participatif (fig. 8) ¹.

¹ Sur ce sujet, un mémoire de DESS a été réalisé à Milan, en juin 1999, dans le cadre d'un échange *Socrates* entre l'Institut d'Urbanisme de Grenoble et le DST du Politecnico di Milano. Il a été effectué par Guilhem Ricome (IUG) sous le titre : "L'urbanisme participatif : une méthode de réalisation de projet? Analyse de l'expérience de Saronno en Italie" (Dir. Gilles Novarina —IUG—, Corinna Morandi et Alessandro Balducci —DST—).

Fig. 8 - Projet des étudiants en architecture de l'Ecole Polytechnique de Milan pour le réaménagement du quartier de la gare de Saronno



Stratégie de projet



Conclusion générale

Le renouveau du rail, auquel on a assisté au cours des 25 dernières années dans certains pays, s'est effectué dans un contexte de croissance généralisée de la mobilité qui s'est traduit, dans le domaine ferroviaire, par la création de réseaux à grande vitesse pour les longs trajets et par la modernisation des réseaux régionaux pour les déplacements à courte distance. Cette évolution a eu des répercussions sur la fréquentation et sur le fonctionnement des gares ; l'ampleur des transformations réalisées pour accueillir les nouveaux flux est très variable : de simples réaménagements à la construction de nouvelles gares. Les travaux les plus importants et les plus prestigieux sont l'apanage du TGV ; par contre, pour l'accueil des banlieusards, les opérations d'amélioration concernent généralement la modernisation du matériel ou des quais et vont parfois jusqu'au réaménagement en profondeur des gares existantes. Ces dynamiques se répercutent fréquemment par mimétisme sur les quartiers environnants, qui cherchent à accompagner les évolutions en cours tout en veillant à préserver leur identité.

Les différents exemples présentés dans ce travail permettent la mise en perspective d'expériences et de méthodes d'analyses qui favorisent, à la fois, une approche globale des relations centre/périphérie et la compréhension des singularités de chaque site. Certes, les gares sont transformées pour répondre à des besoins précis en termes de trafic, mais les travaux effectués reflètent la culture de chaque exploitant, tout en étant étroitement conditionnés par les configurations géographiques et les potentialités locales. Ainsi, on a pu mesurer tout ce qui sépare des exemples aussi variés que la réorganisation du bâtiment voyageurs de Modène, l'aménagement de la gare de Rennes pour accueillir le TGV-Atlantique, la construction de la gare Lille-Europe ou l'effacement de la gare de Kyôto sous de vastes immeubles de commerces et de bureaux.

En fonction des exemples analysés, on voit cependant s'esquisser deux orientations opposant l'Europe et le Japon. En Europe, la gare reste un signe fort, un repère urbain qui privilégie le monde ferroviaire dans son fonctionnement quotidien ; elle est très majoritairement fréquentée par les flux de voyageurs, d'autant qu'en dehors du transport, elle ne propose que des

services très limités (journaux, tabac, restauration rapide ou à emporter, retrait d'argent). Les nouvelles gares TGV, comme Lille-Europe, ont été conçues selon ce modèle ; la nouveauté réside dans le parti architectural de légèreté et de transparence, adopté par la SNCF. Dans d'autres pays, on relève une tendance plus affirmée à l'ouverture des gares sur d'autres activités : c'est notamment le cas de Leipzig et de Cologne, en Allemagne, où des galeries marchandes ont été réalisées à l'intérieur des bâtiments voyageurs, attirant ainsi dans la gare une importante clientèle non-ferroviaire. En contrepoint, au Japon, alors que les flux de voyageurs sont plus importants qu'en Europe, ce n'est plus l'univers ferroviaire qui permet d'identifier la gare : dans le paysage, le repère a changé de nature et le signe vient des immeubles construits au-dessus des voies.

Si l'échelle spatiale est un élément primordial dans les transformations qui affectent les gares et leur voisinage, l'échelle temporelle doit également être prise en considération car elle permet de mieux saisir les étapes de la genèse de certaines opérations. À cet égard, la création d'une gare de passage à Lille est exemplaire puisqu'un siècle s'est écoulé entre les premiers débats à la fin du XIX^{ème} siècle et la mise en service de Lille-Europe en 1994. Dans ce cas, c'est un siècle d'histoire qu'il faut balayer pour comprendre les enjeux et l'évolution des projets relatifs à la seconde gare lilloise et constater que seul un événement majeur, en l'occurrence la construction du TGV Paris/Londres —couplé au percement du lien fixe transmanche— a fourni l'opportunité de concrétiser une idée pourtant ancienne. De même, à Rennes, une analyse menée sur le temps long montre l'originalité du quartier " Sud-gare ", placé en retrait du centre-ville, et le maintien de cette spécificité en dépit de la tentative d'intégration opérée en liaison avec l'ouverture sud de la gare, dans le contexte d'arrivée du TGV-Atlantique.

En s'appuyant sur les exemples étudiés, on constate que la mise en œuvre d'un projet concernant une gare et ses abords s'articule autour de quatre phases d'ampleur inégale :

- La phase de conception : c'est le temps, relativement court, pendant lequel travaillent des équipes d'ingénieurs, d'urbanistes et d'architectes. Comme il s'agit d'imprimer sa marque sur un espace majeur de la cité, ces concepteurs font souvent preuve d'une imagination que viennent ensuite tempérer les réalités économiques.

- La phase de maturation : elle est habituellement la plus longue car la prise de décision, étroitement conditionnée par les arbitrages à réaliser et le montage financier, peut s'avérer délicate. De plus, si les ressources escomptées ne peuvent être mobilisées dans un laps de temps raisonnable, le projet doit être différé et peut devenir obsolète ; dans ce cas, toute relance de l'opération amène un retour à la phase antérieure.
- La phase d'exécution : une fois le projet adopté et son financement trouvé, sa réalisation s'effectue généralement dans un délai assez bref. Toutefois, des difficultés techniques et/ou financières en cours de chantier peuvent retarder ou réduire l'ampleur des travaux.
- La phase d'appropriation : elle concerne tout d'abord l'adhésion —voire même le désintérêt ou le rejet— des publics au projet, puis la fréquentation et l'usage des espaces aménagés et, enfin, leur inscription dans la mémoire collective. L'expérience italienne montre que des dispositifs, permettant une participation de la population aux études préalables, répondent de plus en plus à une demande locale et favorisent l'appropriation du projet dès la phase de conception.

Dans les processus décisionnels concernant l'évolution d'un quartier de gare, P. Aubertel souligne la nécessaire concertation entre trois acteurs qui sont dans le cas français : “ la SNCF, les collectivités publiques et le marché (les promoteurs immobiliers dans le logement, le commerce et les bureaux) ”¹. L'arrivée du TGV, lorsqu'elle s'accompagne de gains de temps substantiels, de fréquences significatives et de relations nouvelles par effet de réseau, est généralement l'occasion de profiter d'un événement fort et d'une image de marque de modernité, pour valoriser les disponibilités foncières existant aux abords de la gare². Dans ce cadre, si les collectivités publiques apparaissent comme des catalyseurs en suscitant des projets au travers des plans d'urbanisme, le rôle du marché, avec ses aléas rythmant les cycles économiques, reste

¹ Aubertel (P), “ Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises ”. *Flux*, n°38, oct-déc. 1999, pp. 39-46.

² Dans le Kent, la petite ville d'Ashford a profité de la notoriété conférée par l'arrêt d'une vingtaine d'Eurostars par sens pour attirer divers investisseurs. Cf. Dourlens (N), *Gare internationale et développement urbain : le cas*

fondamental comme le montre l'exemple d'Euralille (le retournement de conjoncture économique du début des années 1990 a entraîné la contraction du programme initial). Quant à la SNCF, elle intervient en réalisant de nouvelles gares ou en aménageant les gares existantes, et éventuellement en valorisant des friches ferroviaires voisines vendues à des promoteurs. Une telle démarche s'apparente à la logique suivie en Italie par les FS, comme le cas de Modène en témoigne. Par contre, au Japon, les opérateurs ferroviaires dépassent souvent le rôle de simples tractionnaires pour intervenir dans l'immobilier en permettant non seulement aux investisseurs de construire des immeubles sur leurs gares et sur les terrains adjacents qu'ils possèdent, mais aussi en édifiant eux-mêmes des immeubles dont ils tirent une part notable de leurs revenus. Cette dynamique se traduit dans le paysage urbain par la disparition du bâtiment voyageurs sous de vastes immeubles qui deviennent des repères dont le rail est désormais absent. La collectivité publique accompagne ce mouvement par une réglementation favorable à un urbanisme vertical qui tranche avec la tradition japonaise. Dans ce contexte, la gare devient un lieu de vie mêlant étroitement travail, commerces, repos, loisirs et déplacements ; elle perd ainsi son caractère d'espace "à la marge", puisqu'elle se fond dans la cité du XXI^{ème} siècle.

Enfin, l'analyse des rapports entre ville et gare ne doit pas se limiter à une approche de la seule gare centrale qui tend à occulter le système ferroviaire dans son ensemble ; or, celui-ci recèle des potentialités, notamment au niveau de gares secondaires ou de proche banlieue. Elles peuvent être mises à profit pour assurer un meilleur fonctionnement de la desserte globale d'une ville "qui prend en masse sur des espaces infiniment plus vastes"¹, pouvant aller jusqu'à l'échelle de véritables régions urbaines. Ainsi, on a pu montrer qu'il existait des remèdes possibles à la saturation probable de la gare de Lille-Flandres reposant sur la mobilisation des potentialités du réseau. L'analogie avec des exemples étrangers vient conforter cette réflexion : dans le cas de l'aile nord de la Randstad Holland, L. Bertolini montre l'intérêt des différents nœuds ferroviaires comme points d'appui de l'extension urbaine ; à un stade plus opératoire, C. Morandi illustre le rôle du système ferroviaire dans le processus de revitalisation d'un espace

d'Ashford, une ville moyenne dans l'aire métropolitaine londonienne. DEA de Géographie, Université de Lille 1, sept. 2000, 138 p.

proche de la gare de Saronno, dans l'aire urbaine milanaise. Ce dernier exemple traduit les transformations de potentialités en opportunités à travers la construction d'un projet qui permet la " re-territorialisation " d'un espace soutenu par la connexité du rail.

¹ Wiel (M), cf. intervention au colloque du PREDIT du 23 juin 1997 à Poitiers. Voir également du même auteur : *La transition urbaine*. Sprimont, Mardaga ed., 1999, 149 p.

Bibliographie générale

Allain (R). “ Un exemple de valorisation spontanée d’un espace pavillonnaire péricentral : le quartier Sud-Gare à Rennes ”, *Géographie Sociale* n°11, 1991, pp.283-296.

Amar (G), “ Formatage et singularité : concept et conception de réseau ”, in, *Crise de l’urbain, futur de la ville*. Paris, Économica, 1985, pp.71-83.

Amar (G), Peny (A), Stathopoulos (N)., *Formes et fonctions des points-de-réseaux*, Paris, RATP, 1991.

Aoki (E), Imashiro (M), Kato (S), Wakuda (Y), (ed.), *A History of Japanese Railways, 1872-1999*. Tôkyô, East Japan Railway Culture Fondation, 2000, 256 p.

Ascher (F.), *Métapolis, ou l’avenir des villes*. Paris, Ed. O. Jacob, 1995.

Aubertel (P), “ Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m’ont apprises ”. *Flux*, n°38, oct/déc. 1999, pp. 39/46.

Auphan (E), “ Les gares TGV régionales : un exemple de contre aménagement du territoire ”, *Hommes et Terres du Nord*, n°1, 1992, pp. 14-20.

Auphan (E). “ Qualité de la desserte et situation des villes sur le réseau ferré ”, *Revue d’Histoire des Chemins de fer*, n°5-6, 1991, pp.327-337.

Auphan (E). “ TGV et réseau ferré traditionnel : de la complémentarité à l’antagonisme ”, in *Infrastructures de transport et territoires. Approches de quelques grands projets*, L’Harmattan, 1997, pp.284-298.

Barré (A), Menerault (Ph), “ Le TER à la recherche d’un second souffle ou le rail au quotidien dans le Nord-Pas-de-Calais ”. *Hommes et Terres du Nord*, n°4, 1999.

Barré (A), Vingt-cinq ans d’infrastructures de transport dans la Région Nord-Pas-de-Calais, *Hommes et Terres du Nord* n° 3, 1995, pp. 128-134.

Berque (A), *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, Gallimard, 1993, 247 p.

Bertolini (L), “Des gares en transformation, noeuds de réseaux et lieux dans la ville”, *Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, 1996, pp. 86-91.

Bertolini (L), Spit (T) *Cities on Rails. The Redevelopment of Railway Station Areas*. London, Spon, 1998.

Blier (G), *Nouvelle géographie ferroviaire de la France. Le réseau : structure et fonctionnement*. Paris, La Vie du Rail, 1991, 271 p.

Bowie (K). “ De la gare du XIXe siècle au lieu-mouvement, évolution ou rupture ”, *Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, juin 1996, pp.17-24.

Bruyelle (P), *La Communauté Urbaine de Lille, Métropole du Nord-Pas-de-Calais*, Paris, La Documentation française, Notes et Etudes Documentaires n° 4936, 1991, 192 p.

Burmeister (A), Colletis-Wahl. “TGV et fonctions tertiaires : grande vitesse et entreprises de service à Lille et Valenciennes”, *Transports Urbains*, n°93, 1996, pp.11-16.

Camagni (R.P) Salone (C), Network Urban Structures in Northern Italy: Elements for a Theoretical Framework. *Urban Studies*, 30(6), June, 1993, pp. 1053-1064.

Castells (M), *The Informational City. Information Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process*. Oxford, Backwell, 1989.

Cervero (R) *The Transit Metropolis. A Global Inquiry*. Washington, DC, Island Press, 1998.

Doutriaux (E), “Le futur de la ville”, in *Lille-Métropole, un siècle d'architecture et d'urbanisme : 1890-1993*. Paris, Le Moniteur, 1993, 175 p.

Duhem (B), Beaucire (F), “Les espaces souterrains, points nodaux de la ville étalée”, *Espaces et Société*, n°96, 1999.

Dupuy (G), *L'urbanisme des réseaux*. Paris, A.Colin, 1991, 198 p.

Dupuy (G), *Les territoires de l'automobile*. Paris, Anthropos, coll. Villes, 1995, 216 p.

Faivre d'Arcier (B), “Ville et grande vitesse au Japon”, *Transports Urbains*, n°76, 1992, pp. 19-26.

Gaudin (J.P), *L'avenir en plan*. Seyssel, Ed. Champ Vallon, 1985, 215 p.

Gay (Cl.), *Au fil des trams*, Editions du Nord, Lille, 1971, 383 p.

George (P). “Chemin de fer et développement urbain”, in *Mélanges offerts à Maurice Pardé*, Presses Universitaires de Bretagne, Rennes, pp.229-237.

Hall (P), Ward (C), *Sociable Cities: The Legacy of Ebenezer Howard*. Chichester, J. Wiley & Sons, 1998.

Holtz Kay (J), *Asphalt Nation. How the Automobile Took Over America and How We Can Take It Back*. Berkeley, University of California Press, 1997.

Iwai (H), “Subway Network Development in Japanese Cities”, in G. S. Golany, K. Hanaki & O. Koide (ed.), *Japanese Urban Environment*, Oxford-New York-Tokyo, Elsevier Science Ltd, 1998, pp. 236-251.

Joseph (I) (Dir.), *Villes en gares*. La-Tour-d'Aigues, Ed. de l'Aube, 1999, 312 p.

Koolhaas (R), “Euralille : le saut quantique”, in *La ville*. Paris, Ed. Centre G. Pompidou, 1994, p. 458.

Kurata (N), “Spatial Competition. Private Railways and Urban Development”, in *Casabella*, n° 608-609, Jan-Fev., 1994, pp. 100-107.

Legendre (L), Bonnet (F), Barré (A), Les transports en commune de la Communauté urbaine de Lille, *Hommes et Terres du Nord* n° 4, 1992, pp. 176-181.

Lévy (J), *l'espace légitime*. Paris, PNFSP,1994, 442 p.

Lussien-Maisonnette (M-J), “Du débarcadère à la gare : l'exemple de Lille. Mises au point et réflexions”, *Revue du Nord*, n°245, avril-juin 1980, pp. 459-473.

- Malverti (X), “ La grande échelle de Rem Koolhaas ”, *Annales de la Recherche Urbaine* n°92, 1999, pp. 16-24.
- Mannone (V), “ Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : le cas des villes desservies par le TGV sud-est ”, *Cahiers Scientifiques du Transport*, n°31, 1997, pp. 71-97.
- Menerault (P). “ TGV et transports ferrés dans le Nord-Pas-de-Calais : analyse spatiale d’une politique publique locale ”, in *De France Nederlanden. Les Pays-Bas français*, n°21, 1996, pp.45-62.
- Menerault (Ph.), “ Dynamiques et politiques régional autour du tunnel sous la Manche et du TGV-Nord ”. *Annales de Géographie*, n°593-594, janvier 1997, pp. 5-33.
- Menerault (Ph.), “ Transport ferré régional et interconnexions dans la métropole lilloise : quelques rendez-vous manqués ”, *Transports Urbains* n°93, oct.-déc., 1996, pp. 25-30.
- Menerault (Ph.). “ Euralille : territoire des réseaux ? ”, *Transports Urbains*, 1996, pp.31-36.
- Morandi (C), Pucci (P), *Prodotti notevoli : ricerca sui fattori di successo dei progetti di trasformazione urbana*. Milan, F. Angeli/DST, 1998, 343 p.
- Moretti (A), *Il paradigma del policentrismo. Conoscenza e trasformazione del territorio lombardo*. Milan, F. Angeli/DST, 1999, 168 p.
- Moretti (A), Pucci (P), “ I progetti di interconnessione ”, *Urbanistica*, n° 109, 1997, pp. 26-43.
- Newman (P), Thornley (A), “ Euralille : Boosterism at the center of Europe ”, *European Urban and Regional Studies*, n°2, 1995, pp. 237-246.
- Ollivro (J), *L’homme à toutes vitesses*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2000, 181 p.
- Ollivro (J), “ L’ambiguïté des gares, clé du développement contemporain ”, *Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, 1996, pp. 35-44.
- Ollivro (J), “ l’étoile : élément permanent de l’organisation de l’espace français ”, *Norois*, t. 45, n°177, pp. 5-15.
- Ollivro (J). “ Le réseau des lignes à grande vitesse : prégnance centralisatrice ou redéfinition de l’espace français ? ” *Revue d’histoire des chemins de fer*, n°12-13, 1995, pp.196-219.
- Ollivro (J). “ Quand la vitesse recompose le territoire. Localisation des gares TGV et organisation urbaine ”, *Annales des Ponts et Chaussées*, n°89, 1999, pp.26-31.
- Pellegrino (P), Jeanneret (E.P), Kaufmann (R.M), “ Infrastructures et modèles urbanistiques ”. *Espaces et sociétés*, n°96, 1999, pp. 11-29.
- Pelletier (J). “ La gare de la Part-Dieu : un équipement décisif du centre directionnel de Lyon ”, *Revue de géographie de Lyon*, n°4, 1985, pp.317-331.
- Pitte (J.R), “ La gare, centre de la ville japonaise ”, in J. Beaujeu-Garnier & B. Dézert (dir.), *La grande ville : enjeu du XXIe siècle. Mélanges offerts à Jean Bastié*. Paris, PUF, 1991, pp. 327-333.
- Pucci (P), *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*. Milano, FrancoAngeli, 1996.
- Pucci (P), “Il nodo stazione di Modena”, *Urbanistica Quaderni* n° 15, 1998, pp. 69-89.

Pumain (D). “ Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIXe siècle ”, *Annales de géographie*, septembre-octobre 1982, n°507, pp.529-549.

Roty (T), “ Eki (le relais) : la gare au Japon ”, in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 71, juin 1996, pp. 75-85.

Saito (T), “ Japanese Private Railway Companies and their Business Diversification ”, in *Japan Railway & Transport Review*, n° 10, January 1997, pp. 2-9.

Stewart (D.B), “ The New Station as Interface. An Overview of Image, Function, and Amenity ”, in *Japan Railway & Transport Review*, n° 6, Decembre 1995, pp. 30-35.

Susuki (T), “ A Vision of Future Railway Stations ”, in *Japan Railway & Transport Review*, n° 6, Décembre 1995, pp. 6-13.

Tardits (M), “ Initiateurs urbains. Gares et grands magasins ”, in A. Berque (dir.), *La maîtrise de la ville. Urbanité française, urbanité nippone*. Paris, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1994, pp. 309-320.

Tiry (C), “ Tôkyô : le chantier de la Yamanote Sen ”, in *Urbanisme*, n° 295, juillet-août, 1996, pp. 21-25.

Tiry (C), “ Tôkyô Yamanote Line - Cityscape Mutations ”, in *Japan Railway & Transport Review*, n° 13, septembre 1997, pp. 4-11.

Tomas (F), “ Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes ”, in *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*. Sprimont, Ed. P.Mardaga, 1998, pp. 15-34.

Troin (J.F), “ Les gares TGV et le territoire : débats et enjeux ”, *Annales de Géographie*, n°593-594, 1997, pp. 34-50.

Varlet (J), “ Réseaux de transports rapides et interconnexion en Europe occidentale ”, *Information Géographique*, n°56, 1992, pp. 101-114.

Wiel (M), *La transition urbaine*. Sprimont, Mardaga ed., 1999, 149 p.

Wolters (W). Effets régionaux du transport à grande vitesse, in C.E.D.R.E. *Le défi régional de la grande vitesse*, Syros-Alternative, 1992, pp.133-143.

Zembri (P), “ L'émergence des réseaux ferroviaires régionaux en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel ”. *Flux*, n°29, 1997, pp. 25-40.

Zembri (P), “ TGV/réseau ferré classique : les rendez-vous manqués ? ”, *Transports Urbains*, n°75, 1992, pp. 5-14.

Numéros spéciaux de revues.

Annales de la Recherche Urbaine, Gares en mouvements, n°71, 1996

Annales des Ponts et Chaussées, Gares et urbanisation, n°89, 1999.

Architecture Intérieure – Créé, Gares et quartiers de gares : histoire et enjeux urbains, n°262, nov./déc. 1994.

Architecture Intérieure – Créé, Gares et quartiers de gares : architecture et pari européen, n°263, janvier 1995.

Diagonal, La place de la gare (dossier), n°88, mars 1991, pp. 8-19.

Diagonal, Gares : les projets ne marquent pas d'arrêt (dossier), n°143, mai-juin 2000, pp. 34-55.

Le Rail, Le temps des gares, hors série n°14, septembre 1997.

Revue d'Histoire des Chemins de Fer, Les Chemins de fer dans la ville, n°5-6, 1992.

Revue Générale des Chemins de Fer, Le développement des gares, avril 1998.

Transport, Communauté Urbaine de Lille, n° 320, 1986.

Urbanisme, Lille et sa région, n°9-10, 1951.

Table des matières

Introduction

Première partie : tectonique des quartiers de gares (Lille et Rennes)

<i>Introduction</i>	p. 10
<i>Espace et planification : gare(s), centre(s) et centralité(s) à Lille. Continuités et ruptures (1842-2000)</i>	p. 20
<i>Mobilité et pratiques du secteur des gares et du centre-ville à Lille : quelques éléments à partir d'une évaluation de la journée « En ville sans ma voiture »</i>	p. 54
<i>Dynamique d'un quartier de gare au-delà des voies : le quartier sud-gare à Rennes</i>	p. 66

Deuxième partie : Gares, systèmes et réseaux (Lille et Rennes)

<i>Introduction</i>	p. 85
<i>L'utilisation des potentialités du réseau ferroviaire lillois : réponse à la saturation de la gare terminus et opportunités urbaines</i>	p. 88
<i>Gare(s) et réseaux de transports publics à Lille : du point nodal à l'espace nodal</i>	p. 118
<i>Centralité interne, centralité externe : analyse théorique et graphique de la gare de Rennes dans son environnement</i>	p. 130

Troisième partie : Espaces ferroviaires : un enjeu pour l'urbanisme et les citoyens, à la lueur de quelques expériences étrangères

<i>Introduction</i>	p. 154
<i>Nœuds et lieux : éléments de méthode pour une analyse comparée des quartiers de gares en réaménagement</i>	p. 158
<i>Du bâtiment-gare à la gare enclave, gare et métropolisation au Japon</i>	p. 186
<i>La gare ferroviaire : approche globale et modalités d'interventions en Italie</i>	p. 210
<i>La requalification du nœud ferroviaire de Modène : nouveaux espaces et nouveaux usages</i>	p. 232
<i>Urbanisme participatif et réaménagement d'un quartier de gare à Saronno</i>	p. 256

Conclusion	p. 270
-------------------	--------

Bibliographie	p. 276
----------------------	--------