



HAL
open science

Gares ferroviaires et stratégies d'aménagement

Valérie Facchinetti-Mannone, Caroline Gallez, Julie Perrin, Matthieu Schorung

► **To cite this version:**

Valérie Facchinetti-Mannone, Caroline Gallez, Julie Perrin, Matthieu Schorung. Gares ferroviaires et stratégies d'aménagement : Les gares et leurs quartiers, ces objets de multiples désirs : jeux d'acteurs, stratégies d'aménagement et dynamique de territorialisation.. *Géotransports*, 16, 2022. hal-04491142

HAL Id: hal-04491142

<https://hal.science/hal-04491142>

Submitted on 15 Mar 2024

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.

SOMMAIRE

GARES FERROVIAIRES ET STRATEGIES D'AMENAGEMENT

	Page		
Editorial		<i>Julie Perrin</i>	
<i>Valérie Facchinetti-Mannone, Caroline Gallez, Julie Perrin, Matthieu Schorung</i>	3	L'arrivée de Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy : de la gestion de nouveaux flux à la ré-affirmation du pôle d'échanges	111
		Arrival of Ouigo at Marne-la-Vallée Chessy station: from new flow management to the reassertion of the interchange station	
		ARTICLES	
		<i>(Ré)aménagement des gares métropolitaines, entre rationalités urbaines et économiques</i>	
<i>Mathilde Pedro</i>			
Au-delà du projet : tensions et négociations dans l'aménagement des quartiers de gare métropolitains à Lyon et Rotterdam	13	« Le marcheur de la gare. Généalogie des spatialités, conception des parcours, expression des cheminements piétons (1837-2030) »	127
Beyond the project: Tensions and negotiations in the planning of metropolitan station areas in Lyon and Rotterdam		The train station walker. Genealogy of spatialities, design of routes, expression of pedestrian pathways (1837-2030)	
<i>Arnaud Gasnier, Stanislas Charpentier & Louis-Thibault Buron</i>			
La participation des nouvelles dynamiques commerciales à la recomposition des gares et quartiers de gare en Bretagne - Pays de la Loire	29	« Quel avenir pour les gares métropolitaines françaises et allemandes ? Analyse prospective de la dialectique « système gare » / ville, face au devenir des politiques publiques en matière de transport »	134
The participation of new commercial dynamics in the transformation of stations and station districts in Bretagne - Pays de la Loire		What future for French and German metropolitan stations? prospective analysis of the "station-system" / city dialectic, regarding the future of public transport policies	
<i>Marion Albertelli</i>			
La gare City Booster : un modèle fantôme au service des métropoles françaises ?	45	Les gares périphériques de Tourcoing et de Roubaix, quelle(s) stratégie(s) d'aménagement face aux gares lilloises ?	142
The City Booster railway station: a phantom model for French metropolises?		(n°14)	
<i>Inégalités et opportunités de valorisation des gares : les cas des « petites gares » et des gares TGV dites périphériques</i>			
<i>Elise Avide & Emilie Roudier</i>			
Les trajectoires des petites gares : un témoignage de l'évolution des relations entre les acteurs ferroviaires et les collectivités locales	65	Autour de la gare 30th Street de Philadelphie : le projet urbain, instrument de revitalisation ?	149
The paths of small stations: an account of testimony of the relationship with local authorities		(n°15)	
<i>Valérie Facchinetti-Mannone</i>			
Les stratégies de valorisation de la grande vitesse ferroviaire au prisme des choix de localisation des gares TGV aménagées en périphérie des villes françaises	81	Les quatre gares du TGV marocain « Al Boraq ». Regards d'un géographe français	157
The development strategies of High-Speed Rail through the prism of the choices of location of the HSR stations built on the outskirts of French cities		(n°16)	
<i>Laurent Chapelon</i>			
Opportunités et contraintes des doublets de gares TGV en France : le cas de la desserte ferroviaire de l'agglomération nîmoise	97		
Opportunities and constraints of the doublets of high-speed rail stations in France: the case of rail services of Nîmes			
		LIEUX DU TRANSPORT	
		<i>Marie-Agnès Lanneaux</i>	
		Les gares périphériques de Tourcoing et de Roubaix, quelle(s) stratégie(s) d'aménagement face aux gares lilloises ?	142
		(n°14)	
		<i>Matthieu Schorung & Paul Marcher</i>	
		Autour de la gare 30th Street de Philadelphie : le projet urbain, instrument de revitalisation ?	149
		(n°15)	
		<i>Jean-François Troin</i>	
		Les quatre gares du TGV marocain « Al Boraq ». Regards d'un géographe français	157
		(n°16)	
		LA « PHOTO QUI TRANSPORTE »	
		<i>Matthieu Schorung</i>	
		A Orlando, une « gare centrale » à la marge et à l'ombre du centre ?	163
		(n°26)	
		<i>Jean-Pierre Wolff</i>	
		Dans une ville moyenne à fort enclavement ferroviaire, la promotion du train par la librairie centrale	164
		(n°27)	
		LE DOCUMENT GRAPHIQUE EN TRANSPORTS ET MOBILITE	
		<i>Jean Varlet</i>	
		Représenter la dynamique d'un réseau de transports. Décomposer pour comprendre : la collection de cartes diachronique	165
		(n°2)	
		<i>Consignes aux auteurs (octobre 2022)</i>	172

La revue Géotransports

Comité scientifique

Xavier Bernier, Paris Sorbonne Université
Antoine Beyer, université de Cergy-Pontoise
Farès Boubakour, HEC Alger (Algérie)
Laurent Chapelon, université Paul-Valéry Montpellier 3
Assogba Guézéré, Université de Kara (Togo)
Anne Hecker, université de Lorraine
Vladimir Kolossov, Académie des Sciences de Russie
Frédéric Lasserre, université Laval, Québec (Canada)
Valérie Lavaud-Letilleul, université Paul-Valéry Montpellier 3
Eloïse Libourel, LVMT-université Gustave Eiffel
Sabine Limbourg, université de Liège (Belgique)
Jérôme Lombard, IRD Prodig Paris
Valérie Facchinetti-Mannone, université de Bourgogne
Robert Marconis, université Toulouse II Jean Jaurès
Nora Mareï, CNRS Prodig Paris
Ndeye Ngom, université de Dakar (Sénégal)
Alexis N'guessan, université Félix Houphouët-Boigny Abidjan (Côte d'Ivoire)
Ángel Pueyo Campos, universidad de Zaragoza (Espagne)
Colette Ranély Vergé-Dépré, université des Antilles
Benjamin Steck, université Le Havre Normandie
Kevin Sutton, université Grenoble Alpes
Pierre Thorez, université Le Havre Normandie
Jean-François Troin, université de Tours
Jean Varlet, université Savoie Mont Blanc
Jean-Pierre Wolff, université Toulouse II Jean Jaurès
Pierre Zembrí, école d'urbanisme de Paris

Comité de lecture du n°16

Nacima Baron, université Gustave Eiffel, **Guy Baudelle**, université de Rennes 2, **Jean Debrie**, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, **Aurélié Delage**, université de Perpignan, **René-Paul Desse**, université de Bretagne Occidentale, **Marc Dumont**, université de Lille, **Juliette Maulat**, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, **Philippe Menerault**, université de Lille, **Christophe Mimeur**, université de Cergy-Pontoise, **Bruno Revelli**, université Toulouse II Jean Jaurès, **Cyprien Richer**, Cerema, **Matthieu Strale**, université libre de Bruxelles (Belgique), **Kevin Sutton**, université Grenoble Alpes, **Mariane Thebert**, université Gustave Eiffel, **Jean Varlet**, université Savoie Mont Blanc, **Jean-Pierre Wolff**, université Toulouse II Jean Jaurès.

Equipe de direction

Colette Ranély Vergé-Dépré, Secrétaire générale
Pierre Zembrí, Rédacteur en chef
Jean Varlet, Directeur de publication

EDITORIAL

LES GARES ET LEURS QUARTIERS, CES OBJETS DE MULTIPLES DESIRS : JEUX D'ACTEURS, STRATEGIES D'AMENAGEMENT ET DYNAMIQUES DE TERRITORIALISATION

Valérie FACCHINETTI-MANNONE, Laboratoire ThéMA UMR CNRS 6049, Université de Bourgogne

Caroline GALLEZ, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Gustave Eiffel, Marne-la-Vallée

Julie PERRIN, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Gustave Eiffel, Marne-la-Vallée

Matthieu SCHORUNG, Laboratoire SPLOTT, Université Gustave Eiffel, Marne-la-Vallée

La revue *Géotransports* consacre un numéro spécial (n°16) aux gares ferroviaires et aux stratégies d'aménagement dans lesquelles elles s'inscrivent. Lieux de transit, d'échanges, de rencontres, d'activités sociales et économiques, les gares, leur aménagement, comme leur gestion quotidienne intéressent et mobilisent une pluralité d'acteurs publics et privés, porteurs de visions et d'intérêts divers, sinon divergents. Les controverses à propos du réaménagement de la gare du Nord, qui ont éclaté en mai 2019 à Paris, ont révélé au grand public quelques aspects des désaccords autour de la rénovation de ce grand bâtiment historique. Ils attestent d'une politisation soudaine des négociations jusque-là engagées entre maître d'ouvrage, techniciens et financeurs au sein « d'arènes techniques » (Moroni, 2022) et d'une « mise en politique » des flux (Garcier & al., 2017). Ce cas emblématique souligne la complexité des jeux d'acteurs sous-jacents aux processus d'aménagement des gares et de leurs environnements immédiats, et la pluralité de leurs intérêts.

Ouverture progressive du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence, mutations du système et des services de grande vitesse ferroviaire, massification des services de transports collectifs dans les métropoles, gestion renforcée des risques de

sécurité et de sûreté ferroviaire, intégration des stratégies patrimoniales et immobilières : nombreuses sont les évolutions structurelles qui influencent les enjeux, les cadres, les normes, et reconfigurent les systèmes d'acteurs autour de l'aménagement des gares, en France comme dans de nombreux pays européens. Par ailleurs, l'attention des acteurs ne se concentre plus seulement sur les grandes gares centrales, mais aussi sur la requalification et le devenir de gares plus « ordinaires ».

Face à ces constats, nous avons saisi l'opportunité des 3^{es} Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM) pour proposer une session spéciale sur les gares et les stratégies d'aménagement¹. Cette session invitait à s'intéresser aux processus de décision et de régulation liés à l'aménagement des gares et à leurs quartiers, à leurs conséquences concrètes sur la localisation des gares, le contenu des projets de construction, de conception ou de rénovation des gares. De nombreuses contributions, proposées par des géographes, des architectes, des urbanistes ont été présentées, qui soulignaient le dynamisme de ce domaine de recherche. Les articles ainsi qu'une partie des rubriques qui composent ce numéro, issus de communications présentées lors de cette session, illustrent la richesse d'une approche qui croise les analyses formelles aux stratégies d'action qui les sous-tendent.

¹ Les 3^{es} RFTM ont été organisées du 2 au 4 juin 2021 par l'Université Gustave Eiffel. En raison de la crise sanitaire liée à la pandémie de la Covid 19, elles se sont tenues en ligne.

La gare ferroviaire est, suivant une définition strictement fonctionnelle, le lieu de la rupture de charge, un lieu clos et strictement délimité, qui se compose d'un ensemble d'éléments (le bâtiment voyageur, les équipements techniques, les hangars, les quais). Sur le plan spatial, une gare est un système avec une double orientation, avec un espace proprement industriel et technique (espaces techniques, faisceaux, "arrière-gare") et un espace tourné vers la ville (parvis, place de la gare, espaces de stationnement, équipements de la multimodalité comme des parcs à vélos). Les gares constituent des "espaces charnières" à deux faces : « une face ferroviaire interne et une face urbaine externe » (Facchinetti-Mannone, 2016). En plus des services de transport regroupés au sein du bâtiment voyageurs, une grande variété de fonctions associées aux flux de voyageurs organise les espaces et les usages en gare : fonctions liées à la circulation, à l'attente et à l'information des voyageurs ; fonctions économiques liées aux espaces de restauration, aux commerces et aux nouveaux espaces de travail (coworking) ; fonctions culturelles avec des lieux de divertissement et de médiation culturelle ; fonctions servicielles liées à l'offre de services publics (crèches), ou d'activités privées (hôtels). La coexistence de ces fonctions et leur diversification, particulièrement visible dans les grandes gares, sont un des signes tangibles des changements structurels qui affectent depuis plusieurs décennies les logiques d'aménagement et de régulation de ces « lieux-mouvements » singuliers (Sander, 1996). Démontrant l'intérêt de saisir ces mutations dans une temporalité longue, Nacima Baron et Nathalie Roseau (2016) empruntent la métaphore du miroir pour illustrer la complexité des relations qui unissent villes et gares, saisies sous l'angle de leurs organisations spatiales, de leurs fonctionnalités et de leurs représentations. Les gares sont à la fois les lieux, les objets et les produits des attentes, des stratégies et des pratiques de multiples acteurs, tout en participant elles-mêmes, dans leur matérialité comme dans leur dimension symbolique, à ces processus de transformation.

Au cours des dernières décennies, les objectifs, les cadres d'action et l'agencement des pouvoirs autour des gares ferroviaires ont sensiblement changé, en relation avec des évolutions sociales et politiques structurelles, notamment à l'échelle européenne, et l'émergence ou le renouvellement de certains enjeux.

Dans les pays européens, l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire et les dynamiques de libéralisation y afférant, inscrites dans les trajectoires longues des opérateurs historiques et des modes d'intervention des États, donnent lieu à une redistribution des rôles entre les organisations et en leur sein même, où se (re)négocient des places et des légitimités techniques et politiques (Riot, 2015 ; Le Bot, 2019). En France, un nouveau modèle économique est conçu par l'opérateur historique, dans un contexte de raréfaction des sources de financement public. Un nouveau type d'acteurs est apparu, les foncières, qui gèrent les espaces commerciaux en gare et participent désormais pleinement aux négociations, en tant que financeurs majoritaires des opérations d'aménagement. Dès les années 1990, la SNCF met en œuvre une stratégie de requalification des gares et de « gestion de site » qui vise la conciliation entre deux objectifs *a priori* antagonistes : garantir la rapidité d'écoulement des flux de voyageurs pour faciliter l'accès aux trains et favoriser la captation des flux de consommateurs potentiels (Dang Vu & Jeaneau, 2008). Dans les grandes agglomérations, les logiques de valorisation foncière et immobilière, de marchandisation, de commercialisation et de privatisation, en relation avec la néo-libéralisation de la production urbaine, influencent l'aménagement des gares et de leurs quartiers (Delage, 2013 ; Riot, 2015). Pourtant, comme le souligne Etienne Riot à partir de la comparaison de trois grandes gares internationales, les logiques marchandes et concurrentielles ne s'imposent pas aux gares, elles y entrent en tension avec les logiques nouvelles « d'aménagement-gestion », dans des encastresments qui rendent compte du poids des trajectoires et des héritages historiques, ainsi que des environnements politiques et sociotechniques ; ce sont ces tensions et les manières de les résoudre qui permettent de comprendre les processus de transformation à l'œuvre (Riot, 2015). Aurélie Delage, quant à elle, insiste sur les ressorts de la standardisation des projets de requalification des quartiers de gare TGV, en montrant qu'ils ne se limitent pas aux impacts de la néo-libéralisation, mais à un héritage historique (la réinvention d'une forme urbaine standard du XIX^e siècle), aux opportunités de maximisation des rentes (liée à l'accessibilité multiscale, à la valorisation foncière et au caractère symbolique de la grande

vitesse) ainsi qu'aux pratiques mimétiques de reproduction d'un modèle qui a bien fonctionné ailleurs (Delage, 2019). L'ouverture à la concurrence oblige également les opérateurs historiques à réinventer certaines pratiques comme la sécurité des voyageurs, la sûreté des infrastructures ou la gestion des flux de piétons en gare comme des prestations, invitant les acteurs à rationaliser leurs pratiques (Castagnino, 2017 ; Moroni, 2022). Au-delà de la volonté de normaliser les dispositifs ou les procédures, du recours à certaines techniques standardisées (les portiques, les bases de données, les modèles multi-agents, la signalétique, etc.), la pluralité des processus de régulation des flux au sein des gares souligne le caractère à la fois temporaire et fortement situé des accords conclus entre les acteurs responsables de la conception et de la gestion des gares, mais aussi des manières d'engager les voyageurs et voyageuses dans la coproduction des services de mobilité (Denis & Pontille, 2010). Les acteurs réinvestissent également les questions d'occupation des espaces pour les voyageurs, et plus largement les personnes qui passent par les gares. Ces problématiques articulent les dimensions spatiales et temporelles, avec la question du temps passé en gare et la gestion de l'attente (Dang Vu & Jeaneau, 2008 ; Perrin & Aguiléra, 2017 ; Camus, 2019 ; Detavernier, 2019 ; Perrin, 2020).

En France, le regain d'intérêt pour les gares s'inscrit dans une double « révolution ferroviaire » : d'une part, le développement des lignes à grande vitesse depuis les années 1980 et d'autre part la régionalisation ferroviaire, qui entraîne une amélioration de l'offre de services sur les lignes régionales (Baron & Messulam, 2017). L'expansion du réseau à grande vitesse s'est accompagnée d'une complexification des modes de gouvernance (Ollivier-Trigalo, 2000 ; Beaucire, 2009) et contribue à modifier la conception, l'organisation et l'aménagement des gares (bâtiment et quartier) selon ses différentes fonctions et sa relation à la ville (Bertolini, 1996 ; Ollivro, 1996 ; Joseph, 1999 ; Ribeill, 1999). Certains travaux se sont plus particulièrement intéressés au rôle d'interface de la gare, et à la multiplicité des systèmes territoriaux qu'elle articule, participant de la diversité et de la complexité des logiques d'acteurs interagissant sur la gare et son aménagement (Chapelon, 2010 ; Facchinetti-Mannone, 2016 ; Perrin, 2020). Les « retombées économiques » de la

grande vitesse ferroviaire sur les villes et territoires desservis ont fait l'objet d'une abondante littérature, en lien avec la croyance ou les attentes placées par les acteurs des « effets structurants du transport » (Offner, 1993 ; Bérion & al., 2007 ; Bazin & al., 2013 ; Offner & al., 2014). De nombreux auteurs s'accordent à penser que les réseaux de transport en eux-mêmes ne sont jamais créateurs de richesse, mais que l'ampleur des transformations locales dépend de l'attractivité préalable des territoires et de la capacité des acteurs à anticiper et à se saisir des opportunités offertes par ces réseaux (Bérion, 1998 ; Crozet, 2014 ; Facchinetti-Manonne, 2016).

Au milieu des années 1990, la montée en puissance des préoccupations environnementales, d'abord à travers les enjeux de qualité de l'air, puis de la lutte contre le changement climatique, justifie la relance des réseaux ferroviaires urbains et péri-urbains. Dans de nombreuses régions urbaines françaises, la multiplication rapide des lignes de tramway à la suite de la renaissance engagée par deux villes pionnières, Nantes et Grenoble, témoigne d'une forte instrumentalisation de ces projets structurants par des pouvoirs d'agglomération en cours de (re)structuration (Gallez, 2018). Dans le domaine de la planification territoriale, les lignes ferroviaires urbaines et périphériques sont considérées comme des vecteurs de structuration ou de restructuration de l'urbanisation (Maulat, 2016 ; Grillet-Aubert & Bowie, 2017). De nombreux travaux s'intéressent à l'intégration urbaine des gares et à son rôle dans les stratégies métropolitaines (Menerault & Barré, 2001 ; Terrin & al., 2011). Au-delà des espaces centraux métropolitains, les gares des espaces périphériques (Verhage & Delage, 2014), des villes moyennes (Roudier, 2019) ou « du quotidien » (Avide, 2018) font également l'objet d'une attention renouvelée.

En matière urbanistique, le développement des transports ferroviaires pensé comme une alternative à l'automobile place les questions d'aménagement des gares et des quartiers de gare au cœur des réflexions sur les villes et les mobilités durables. Une littérature abondante s'empare des questions de coordination urbanisme-transport, notamment, à l'échelle internationale, autour de la notion de transit-oriented development (TOD) qui repose sur l'idée de la « ville construite autour des transports collectifs ». La définition communément admise du TOD, reprenant

les principes fixés par P. Calthorpe (1993), est celle d'un développement urbain mixte, au sens des fonctions urbaines, et dense, entourant les gares, dans un objectif de favoriser l'usage des transports publics et des autres alternatives à la voiture (Cervero, 2012). Le TOD renvoie à la ville européenne dense caractérisée par des espaces publics nombreux et de grande qualité et par des réseaux de transport collectifs développés. En Amérique du Nord, un grand nombre de régions métropolitaines ont misé sur le TOD depuis deux décennies, tout en montrant des différences notables dans leurs stratégies (Cervero & al., 2004 ; Grillet-Aubert, 2015 ; Goetz, 2019 ; Schorung, 2019). Ces évolutions ont inspiré de nouveaux outils d'action publique qui visent à faciliter la coopération des acteurs des transports et de l'urbanisme autour d'objectifs d'urbanisation partagés (Gallez & al., 2015). Ces outils très divers, orientés vers la définition des objectifs d'aménagement ou le financement des réseaux ferroviaires, ont une portée juridique variable².

Bien qu'abondamment explorées, les interactions réseaux-territoires-mobilité n'ont rien perdu de leur actualité ni de leur intérêt. Comme le souligne Valérie Facchinetti-Mannone (2019), il reste beaucoup à apprendre de l'analyse des interactions entre de multiples facteurs, jusqu'à présent considérés isolément les uns par rapport aux autres. Dans cette perspective, l'étude des transactions entre les acteurs et des décisions qui en découlent permet d'analyser les modalités d'expression et de confrontation d'intérêts divers, afin de mieux comprendre les rapports de pouvoir, les interactions avec les environnements géographiques, urbains, politiques, le poids relatifs des variables économiques, techniques et sociales dans les négociations, ou encore les influences des différentes échelles d'intervention politique dans les décisions locales. L'originalité des articles de ce numéro spécial est de révéler sous des aspects à première vue purement fonctionnels (localisation des gares, aménagement des quartiers de gare, insertion urbaine, etc.) les intérêts et la construction de compromis entre des logiques d'aménagement sectorielles (transport,

développement local, aménagement urbain, valorisation économique) et des échelles diverses d'intervention.

Le numéro est organisé en deux grandes thématiques.

La première (i) concerne l'analyse des négociations entre logiques ferroviaires, urbaines et commerciales dans l'aménagement ou le réaménagement des gares métropolitaines.

La seconde (ii) aborde les représentations, les enjeux et les stratégies de valorisation des gares et de leur évolution au cours du temps à travers les cas des « petites gares » et des gares TGV dites périphériques.

Au-delà de leurs différences d'approches et d'échelles, ces articles montrent que le rôle et les fonctions de la gare sont systématiquement renvoyés à une dimension métropolitaine, qui mérite elle-même d'être interrogée.

(i) (Ré)aménagement des gares métropolitaines, entre rationalités urbaines et économiques

Trois articles proposent des analyses des différentes logiques urbaines, financières et économiques qui participent des processus d'aménagement des gares métropolitaines. Ces contributions soulignent la complexité des interactions sur ces projets, déployés à l'échelle de la gare et de son quartier tout en s'inscrivant dans des stratégies de développement à l'échelle métropolitaine. La façon dont le terme « métropolitain » peut être convoqué dans les différentes gares et dispositifs étudiés permet de souligner les différentes logiques à l'œuvre, les compromis établis et leur traduction dans différents contextes territoriaux.

L'article de **Mathilde Pedro** contribue à la littérature scientifique déjà riche sur le sujet du redéveloppement des quartiers de gare. Il s'intéresse en particulier à l'analyse de ces projets sous l'angle de la gouvernance et des jeux d'acteurs en les appréhendant comme des espaces de tensions et de négociations des stratégies divergentes. L'article vise à dépasser la dimension collective de l'aménagement

² Citons, pour n'en donner que quelques exemples : les normes d'aménagement des quartiers TOD diffusées par les agences métropolitaines nord-américaines et australiennes ou, en France, par le Cerema ; les contrats d'axe autour des lignes ferroviaires périurbaines mis en œuvre dans plusieurs agglomérations françaises ; les contrats de développement territorial ou les comités de pôle (Gallez, Thébert, 2013 ; Schorung, 2021) liés au Grand Paris Express en région Ile-de-France ; ou encore les stratégies de financement des réseaux ferroviaires à partir de la récupération des plus-values foncières dans plusieurs métropoles asiatiques (Singapour, Tokyo, Beijing, Shanghai, etc.) appliquées par des entreprises privées qui regroupent des activités de transport et de promotion immobilière.

de ces quartiers de gare, en prenant en compte le fait qu'il s'agit de projets complexes faisant intervenir une diversité d'acteurs et une multiplicité de stratégies touchant à la fois à l'infrastructure et à l'équipement ferroviaires, aux abords de la gare et au tissu urbain environnant. Cet article s'intéresse en particulier aux négociations entre les acteurs autour de trois projets d'aménagement de grandes gares européennes et de leur quartier : la gare d'Utrecht (Pays-Bas), la gare de Rotterdam Central District (Pays-Bas) et la gare de Lyon Part-Dieu (France). Plusieurs entrées relatives aux jeux d'acteurs sont mobilisées : la gouvernance des projets et les formes de coopération entre acteurs ; le rôle des acteurs publics locaux ; la traduction concrète, à la fois fonctionnelle et spatiale, de ces négociations sur la configuration des projets. L'analyse croisée de ces trois études de cas permet de montrer et d'interroger les tensions qui façonnent le programme de développement, les fonctions et les formes des projets (à la fois pour la gare et pour son quartier) et d'apporter une réflexion critique quant au modèle des quartiers de gare métropolitains.

L'activité commerciale, comme levier aménageur et reflet des mutations fonctionnelles des gares, est l'entrée retenue par **Arnaud Gasnier**, **Stanislas Charpentier** et **Louis-Thibault Buron** dans leur article. Ils proposent de suivre les évolutions de plusieurs gares et quartiers de gare associées à la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire à travers les mutations de l'offre commerciale. Alors que le modèle commercial des grandes gares parisiennes a parfois servi de référence, les processus de régénération observés varient fortement selon les tailles des villes, leur attractivité, leur spécialisation, soulignant d'importants écarts dans la mobilisation des systèmes d'acteurs. À Rennes, la revitalisation du quartier de gare est proche de celle que l'on constate sur certaines gares parisiennes. Au Mans, malgré une histoire déjà ancienne d'aménagement lié à la grande vitesse ferroviaire (cette gare est la première à être desservie par le TGV Atlantique en 1989), les transformations attestent pour les auteurs d'une difficulté à tirer pleinement parti des atouts de la gare comme lieu de convergence des flux et polarité urbaine. Faute d'un projet urbain ambitieux, les interventions seraient reléguées à des opérations de transformation incrémentales. Quant au cas de Saint Malo, il illustre une requalification urbaine essentiellement portée par la fonction touristique,

circonscrite à quelques îlots bordant la nouvelle gare, qui concentrent les intérêts des acteurs commerciaux.

L'intégration – plus ou moins effective – des fonctions commerciales aux projets de réaménagement et de gestion des gares est également documentée par **Marion Albertelli**, dont l'article s'intéresse à l'évolution de la doctrine de la SNCF et au modèle de développement de gares "City Booster" développé par Gares & Connexions à partir de 2017. Ce modèle – uniforme puisque appliqué dans de nombreuses gares françaises – repose prioritairement sur des logiques économiques (développement commercial dans le pôle de gare, diversification des activités et des services) et sur une logique de massification des flux (faisant de la gare un pôle d'attraction majeur à l'échelle urbaine). Ce modèle est présenté par les autorités gestionnaires comme l'outil principal de représentation du développement des gares et des pôles de gare et comme le référentiel dans lequel les acteurs politiques et techniques doivent penser et décliner leurs actions. Cet article vise à questionner l'applicabilité de ce modèle dans des contextes métropolitains très hétéroclites, celui-ci semblant plus particulièrement adapté pour les très grandes gares centrales métropolitaines. L'analyse propose également une classification des types d'insertion urbaine des gares métropolitaines françaises et de leur quartier dans le système urbain, à partir d'une approche multicritères (critères urbains, critères fonctionnels, etc.). Il en ressort une faible réalité dans l'application de ce modèle général, une priorité accordée par l'opérateur ferroviaire au financement de patrimoine et à la rentabilisation de ses activités ferroviaires et une dichotomie entre la réalité urbaine des gares (en dehors des grandes gares) et les critères mobilisés dans ce modèle.

(ii) Inégalités et opportunités de valorisation des gares : les cas des « petites gares » et des gares TGV périphériques

Ce numéro propose également des analyses sur les représentations, les enjeux et les stratégies de valorisation de gare qui sortent – en partie – du spectre des « grandes gares » et des discours leur étant associés.

Le premier article, proposé par **Elise Avide** et **Emilie Roudier**, propose de revenir sur les « petites gares » - des gares « non métropolitaines » réinvesties par

différents travaux depuis les années 2010 - quand les trois autres s'intéressent aux cas de gares implantées en périphérie des villes moyennes ou de métropoles. Si les rapports de force ne sont pas les mêmes que pour les gares métropolitaines, les fonctions ferroviaires et de transport ici aussi sont mobilisées et confrontées à d'autres logiques d'action.

L'article d'Elise Avide et Emilie Roudier propose une analyse des trajectoires des petites gares françaises depuis le milieu du XIX^e siècle. Les « petites gares » sont ici caractérisées comme des gares des réseaux de proximité (c'est-à-dire n'étant pas celles de la « grande » vitesse) et les gares des villes petites et moyennes ou des périphéries plus éloignées. Pour les autrices, elles offrent des prismes d'analyse à la fois de l'évolution des acteurs ferroviaires quant à ces gares, et surtout de leurs relations avec les collectivités locales. Leur analyse géo-historique met en lumière les processus d'aménagement, marqués par des périodes d'investissement et des désengagements de différents acteurs à différentes périodes sur ces gares. Depuis une quinzaine d'années, une dynamique nouvelle est mise en lumière par Elise Avide et Emilie Roudier dans l'aménagement des petites gares : elle est marquée par un double mouvement à la fois de territorialisation de l'action de la SNCF ainsi que de reprise en main des sujets ferroviaires par les acteurs territoriaux. Pour les autrices, cela se traduit par une forme de « déferroviarisation » des petites gares dans leurs fonctions comme dans leur gouvernance. L'analyse des jeux d'acteurs sur ces gares souligne donc le questionnement central et sans cesse renouvelé de la fonction des gares dans les stratégies d'aménagement et les processus territoriaux qui les sous-tendent.

Quand cet article s'écarte volontairement des cas des gares de la grande vitesse ferroviaire, les trois suivants s'intéressent à la spécificité de gares TGV nouvelles, et de leur implantation en périphérie de métropole ou de villes moyennes. Celles-ci ont fait l'objet d'une attention renouvelée de la part des chercheurs comme des praticiens. Le modèle français de la grande vitesse ferroviaire, fondé sur la maximisation des gains de temps, a exacerbé les contraintes relatives à la desserte des villes secondaires. Alors que les élus locaux se sont émus de certains choix initiaux de tracés, qui ne comportaient que peu d'arrêts intermédiaires, des

compromis ont été trouvés en construisant des gares à proximité des lignes mais à l'écart des agglomérations, afin de limiter les pertes de temps. L'insertion territoriale de ces gares – qualifiée de gare-bis, gare ex-urbanisée ou périphérique – et les compromis dont elles font l'objet depuis les années 1990 ont donné matière à une importante littérature (Auphan, 1992 ; Troin, 1997, 2008 ; Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010). Trois articles de ce numéro contribuent à ces travaux, en abordant les enjeux persistants de choix de localisation et en étudiant les méthodes d'anticipation et d'aménagement mises en œuvre par des coalitions d'acteurs en vue de réaliser ces potentiels de vitesse. Ces articles apportent des éclairages sur les trajectoires de ces gares, en abordant différents temps dans les processus d'aménagement et de territorialisation qui les animent.

L'article de **Valérie Facchinetti-Mannone** s'intéresse aux stratégies d'aménagement qui ont accompagné l'implantation de ces gares périphériques, en se focalisant sur les interactions entre l'organisation spatiale, le choix de la localisation des gares et leur intégration territoriale. Une pluralité d'enjeux (en termes de retombées économiques, d'accessibilité, d'aménagement, de durabilité) portés par des acteurs aux intérêts divers et intervenant à différentes échelles spatiales (nationale, régionale, locale) influencent les choix de localisation des gares et les stratégies d'aménagement qui visent à tirer parti des potentiels de vitesse offerts par la LGV. Valérie Facchinetti-Mannone s'appuie sur des graphes sagittaux qui représentent la complexité des interactions entre réseaux et territoires, pour montrer comment les stratégies des acteurs influencent les dynamiques d'intégration territoriale des gares périphériques. En s'appuyant sur l'analyse d'un groupe de gares périphériques anciennes (le Creusot, Mâcon) ou plus récentes (Vendôme, Calais-Frethun, Meuse, Haute-Picardie) situées en périphérie de petites villes, elle met en évidence les difficultés des acteurs locaux, qui n'ont pas été en position d'influencer le choix de la localisation ou de la desserte, à tirer pleinement bénéfice de la grande vitesse. A l'inverse, le cas de Valence TGV fait figure de "success story". Grâce à une stratégie d'anticipation par la maîtrise foncière et au soutien appuyé de la Région et des acteurs intercommunaux au développement d'un parc d'activités, longtemps

contesté par la ville de Valence, la gare est intégrée au tissu économique local. Finalement, ces différents cas attestent de la difficulté à concilier les logiques techniques et économiques des opérateurs de transport et les objectifs d'accessibilité et d'aménagement des acteurs locaux. Faute d'une anticipation forte par les acteurs locaux et de la constitution de coalitions pérennes, l'intégration territoriale de ces gares reste faible, et souvent peu tournée vers les besoins des territoires locaux et de leurs habitants.

La gare Nîmes Pont-du-Gard est la dernière-née des gares TGV exurbanisées françaises, mise en service en décembre 2019 sur le contournement ferroviaire Nîmes Montpellier (CNM). En revenant sur le cas spécifique de cette gare, **Laurent Chapelon** analyse les opportunités et contraintes des doublets de gare, dont le fonctionnement repose sur un partage de la desserte TGV entre gare centrale historique et nouvelle gare périphérique. Ce type de configuration, qui s'est progressivement imposé avec l'extension du réseau à grande vitesse en France afin de concilier optimisation de la vitesse sur les liaisons à longue distance et enjeux de desserte locaux et régionaux, contraint néanmoins fortement les déplacements des usagers en l'absence de connexion ferroviaire efficace entre les deux gares. L'analyse des raisons qui ont amené à la construction d'une gare nouvelle exurbanisée à Nîmes et des controverses qui ont accompagné la concrétisation du projet souligne clairement que ces contraintes ont été peu anticipées. L'abandon du double raccordement entre LGV et ligne classique et la fragmentation de la desserte entre les deux gares pénalise les rabattements des usagers de et vers la gare, affectant son attractivité.

Le dernier article revient sur les changements occasionnés par une évolution de la desserte d'une gare TGV nouvelle. En effet, l'article de **Julie Perrin** analyse les conséquences de l'arrivée de l'offre TGV low cost Ouigo sur l'aménagement et la gestion de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Construite en 1994 sur la LGV d'interconnexion de l'Est francilien au cœur du complexe touristique Disneyland Paris et de l'opération d'aménagement du secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, cette nouvelle gare TGV, interconnectée au RER A, est devenue en 2013 le 1^{er} terminus francilien de Ouigo. Croisant documents d'aménagement du site, entretiens auprès des

acteurs intervenant dans la gouvernance du pôle d'échanges et de ses abords et enquêtes auprès des voyageurs, l'analyse montre comment le déploiement de l'offre Ouigo a bouleversé le fonctionnement du pôle d'échanges et redéfini les relations entre les acteurs interagissant sur le site. Le développement de l'offre s'est traduit par une forte croissance de la fréquentation de la gare, une diversification de sa clientèle et une extension de son aire d'influence. Les évolutions des fonctions de polarisation et de distribution de la gare, rapides et peu anticipées, ont imposé des remaniements successifs de l'organisation des flux au sein du pôle d'échanges, mettant en lumière les difficiles conciliations entre les logiques des multiples acteurs qui participent à la gestion du pôle d'échanges, du complexe touristique et plus largement de l'espace urbain dans lesquels le pôle s'intègre.

Par ailleurs, pour ce numéro spécial, la thématique des gares ferroviaires et des stratégies d'aménagement est également investie par plusieurs contributions aux rubriques traditionnelles de *Géotransports*.

Deux « Positions de thèse » enrichissent les réflexions portées dans les axes thématiques de ce numéro : celle de **Pauline Detavernier** traite du cheminement en gare, la figure du marcheur interrogeant les (re)définitions des espaces et fonctions de la gare, et celle de **Nils Le Bot** propose une analyse de la dialectique entre le « système-gare » et son environnement urbain.

Le « Lieu du transport » est ici investi par trois propositions : (i) **Marie-Agnès Lanneaux** revient sur les stratégies d'aménagement des gares de Roubaix et de Tourcoing dans le contexte d'un espace métropolitain dominé et polarisé par la grande gare Lille-Flandres ; (ii) **Matthieu Schorung** et **Paul Marcher** présentent le cas de la gare 30th Street de Philadelphie (Pennsylvanie, États-Unis) et du projet urbain autour de la gare ; (iii) enfin, **Jean-François Troin** pose une lecture géographique sur les quatre gares du TGV marocain « Al Boraq ».

Concernant la « Photo qui transporte », une première proposition par **Matthieu Schorung** s'intéresse au paradoxe de la gare centrale d'Orlando (Floride, États-Unis) à la marge du centre urbain, et une seconde, par **Jean-Pierre Wolff**, présente la promotion du train par la librairie centrale d'une ville moyenne à fort enclavement ferroviaire.

Enfin, ce numéro se conclut par la rubrique « Le Document graphique », introduite depuis peu dans *Géotransports*, dans laquelle **Jean Varlet** aborde la question de la représentation dynamique d'un réseau de transport à travers le cas d'une collection de cartes diachroniques.

Références bibliographiques

- Auphan E., 1992, Les gares TGV régionales, un exemple de contre-aménagement du territoire, *Hommes et Terres du Nord*, vol. 1, n°1, pp.14-20.
- Avide E., 2018, *La fabrique des « gares du quotidien » : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris*. Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, 311 p.
- Baron N. & Messulam P., 2017, *Réseaux ferrés et territoires. La géographie humaine du chemin de fer, un retour aux sources*, Presses des Ponts, 368 p.
- Baron N. & Roseau N., 2016, Les gares au miroir de l'urbain, *Flux*, vol. 103-104, n°1-2, pp.1-8.
- Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Blanquart C. & Vandebosche L., 2013, Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature, *Géotransports*, n°1-2, pp.15-34.
- Beaucire F., 2009, Les projets d'infrastructure confrontés au débat public: la délicate construction des consentements partagés, *L'Information géographique*, vol. 73, n°2, pp.60-67.
- Bérion P., 1998, Analyser les mobilités et le rayonnement des villes pour révéler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport, *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°33, pp.109-127.
- Bérion P., Joignaux G. & Langumier J.-F., 2007, L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport: Enrichir les approches du développement territorial, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°4, pp.651-676.
- Bertolini L., 1996, Des gares en transformation. Nœuds de réseaux et lieux dans la ville, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, pp.86-91.
- Calthorpe P., 1993, *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*, Princeton architectural press, 175 p.
- Camus A., 2019, Habiter les espaces de l'attente : l'expérience du travail en gare, *Journée d'études Rail Station Megaprojects. U.S. and France Cross-Reading / Les gares dans les grands projets d'aménagement. Regards croisés franco-étatsuniens*, AREP, Paris, 9 juillet.
- Castagnino F., 2017, *Les chemins de faire de la surveillance : une sociologie des dispositifs de sécurité et de sûreté ferroviaires en France*, Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris-Est, 651 p.
- Cervero R., Murphy S., Ferrell C., Gocuts N., Tsai Y.-H., Arrington G.B., Boroski J., Smith-Heimer J., Golem R., Peninger P., Nakajima E., Chui E., Dunphy R., Myers M., McKay S. & Witenstein N., 2004, *Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects*, Transit Cooperative Research Program (TCRP) Report 102, Washington D.C., Transportation Research Board, 534 p.
- Cervero R., 2012, A Panorama of TOD, Principles and Experiences, *BUFTOD Building the Urban Future and Transit Oriented Development Conference*, Université Paris-Est/ENPC/IFSTTAR, Marne-la-Vallée, 17 Avril.
- Chapelon L., 2010, Les pôles d'échanges, des interfaces au service de l'intermodalité, in Lampin-Maillet C., Pérez S., Ferrier J.-P., Allard P. (dir.), *Géographie des interfaces. Une nouvelle vision des territoires*, Quae, 166 p. (pp.89-101).
- Crozet Y., 2014, Accessibilité des transports terrestres et développement économique : nous devons changer d'époque ! *Annales des Mines – Gérer et comprendre*, n°75(3), pp. 30-24.
- Delage A., 2013, *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Étienne Châteaucreux (France) et Liège-Guillemins (Belgique)*, Thèse de Géographie, aménagement et urbanisme, Université Lumière - Lyon II, 542 p.
- Delage A., 2019, Gare au standard ! Les nouveaux standards de gare TGV, des produits d'appel pour des territoires en mal de reconnaissance ? *Annales de la recherche urbaine*, n°113, pp.150-165.
- Dang Vu H. & Jeaneau H., 2008, Concevoir un espace de transit et de consommation : la gestion de site dans les gares parisiennes, *Espaces et sociétés*, vol. 135, n°4, pp.45-62.
- Denis J. & Pontille D., 2010, *Petite sociologie de la signalétique. Les coulisses des panneaux du métro*, Paris, Presses des Mines, 200 p.
- Detavernier P., 2019, Accès aux quais et segmentation de la gare, *Transports urbains*, vol. 135, n°2, pp.13-17.
- Facchinetti-Mannone V., 2012, Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ? *URBIA. Les Cahiers du développement urbain durable*, vol. 13, pp.27-48.
- Facchinetti-Mannone V., 2016, *La territorialisation des gares de la grande vitesse. Volume 1 : Proposition et projets scientifiques*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Bourgogne, 301 p.
- Facchinetti-Mannone V. Bavoux J.-J., 2010, L'implantation des gares TGV en France: tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales, *Belgeo. Revue belge de géographie*, n°1-2, pp.9-22.
- Facchinetti-Mannone V., 2019, A methodological approach to analyze the territorial appropriation of high-speed rail from interactions between actions and representations of local actors, *European Planning Studies*, vol. 27, n°3, pp.461-492.
- Gallez C., 2018, Un tramway nommé aggro. Quand le TCSP soutient la construction politique de

- l'agglomération in Gardon S. (dir.), *Quarante ans de Tramways en France*, Lyon, Libel, 508 p. (pp.131-146).
- Gallez C., Maulat J., Roy-Baillargeon O. & Thébert M., 2015, Le rôle des outils de coordination urbanisme-transport collectifs dans la fabrique politique urbaine, *Flux*, vol. 101-102, n°3-4, pp.5-15.
- Gallez C. & Thébert M., 2013, *Les Contrats de développement territorial (CDT) du Grand Paris : une négociation multi-échelles de l'articulation urbanisme-transport ?* Rapport final de convention du projet de recherche OREVADD, MEEDDTL-SETRA-CSTB-INRETS-LCPC, 66 p.
- Garcier R., Martinais E. & Rocher L., 2017, Désigner, mesurer, réguler : la mise en politique des flux et circulations, *Géocarrefour*, vol. 91/3 [En ligne].
- Goetz A., 2019, Effects of Transit Oriented Development in Denver, Colorado, USA in Knowles R., Ferbrache F. (dir.), *Transit Oriented Development and Sustainable Cities: Economics, Community and Methods*, Springer, Transport Mobilities and Spatial Change Book Series, 256 p. (pp.96-117).
- Grillet-Aubert A. (dir.), 2015, *La desserte ferroviaire des territoires périurbains, Construire autour des gares, Bruxelles/Milan/Paris/Washington*, Paris, Editions Recherches ENSAPB, 352 p.
- Grillet-Aubert A., Bowie K, 2017, Gares et territoires périurbains : perspectives croisées, *Transports urbains*, vol. 130, n°1, pp.10-16.
- Joseph I. (dir.), 1999, *Villes en gares*, Edition de l'aube, 312 p.
- Le Bot N., 2019, *Quel avenir pour les gares métropolitaines françaises et allemandes ? analyse prospective de la dialectique « système gare » : ville, face au devenir des politiques publiques françaises & allemandes en matière de transport*, Thèse de doctorat en aménagement, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, Universität Potsdam, 589 p.
- Maulat J., 2015, Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ? Regards croisés sur quatre expériences de contrats d'axes ferroviaires, *Flux*, vol. 101-102, n°3-4, pp.82-98.
- Maulat J., 2016, Le rôle de la planification territoriale dans la coordination des politiques d'urbanisme et de transport ferroviaire régional à l'échelle métropolitaine. L'exemple toulousain. *Revue internationale d'urbanisme*, n°2 [En ligne].
- Maulat J., Paulhiac Scherrer F. & Scherrer F., 2018, Les projets novateurs de Transit-oriented development dans le Grand Montréal : conception, mise en œuvre et effets d'un nouvel instrument d'urbanisme, *Métropoles*, n°23/2018 [En ligne].
- Ménerault Ph. & Barré A. (dir.), 2001, *Gares et quartiers de gare : signes et marges*. Actes du séminaire international du 22 mars 1999 à Villeneuve d'Ascq, Arcueil, Éditions INRETS, 216 p.
- Messulam P. & Baron N., 2013, Réseau ferré, mobilités spatiales et dynamiques des territoires, *Annales des Mines - Gérer et comprendre*, vol. 113, n°3, pp.5-18.
- Moroni T., 2022, *Produire et maintenir la fluidité. La construction de la régulation des flux de piétons dans les gares ferroviaires franciliennes*. Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, 394 p.
- Offner J.-M., 1993, Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace géographique*, n°3, pp.233-242.
- Offner J.-M., Beaucire F., Delaplace M., Frémont A., Ninot O., Bretagnolle A. & Pumain D., 2014, Controverse « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, vol. 43, n°1, pp.51-67.
- Ollivier-Trigalo M., 2000, Les grands projets de transport transeuropéens : multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action, *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°37, pp. 3-30.
- Ollivro J., 1996, L'ambiguïté des gares. Clé du développement contemporain, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, n°1, pp.34-44.
- Perrin J., 2020, *La territorialisation des gares franciliennes de la grande vitesse ferroviaire face aux mutations du modèle TGV. Une analyse par la desserte du cas de Marne-la-Vallée Chessy*. Thèse de doctorat en géographie, Université Paris-Est, 464 p.
- Perrin J., Aguiléra A., 2017, Stratégies et enjeux de la localisation d'espaces de travail temporaires dans six grandes gares françaises : Une nouvelle offre de tiers-lieu de travail ? *Territoire en mouvement, Revue de géographie et aménagement*, n°34 [En ligne].
- Ribeill G., 1999, D'un siècle à l'autre, les enjeux récurrents de la gare française, in Joseph I. (dir.), *Villes en gares*, Édition de l'aube, 312 p. (pp. 21-33).
- Riot E., 2015, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen : analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*. Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, 616 p.
- Roudier E., 2019, *Quand la ville moyenne entre en gare : entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales*, Thèse en urbanisme et aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 294 p.
- Sander A., 1996, Des lieux-mouvements bien singuliers, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, n°1, pp.45-53.
- Schorung M., 2019, New Stations and Transit-Oriented Development in Three United States Rail Corridors dans Knowles R., Ferbrache F. (dir.), *Transit Oriented Development and Sustainable Cities: Economics, Community and Methods*, Springer, Transport Mobilities and Spatial Change Book Series, 256 p. (pp. 12-28).
- Schorung M., 2021, L'aménagement des gares du Grand Paris Express face à la gouvernance complexe de la région-capitale. L'instrument du comité de pole comme réponse pour une meilleure coordination des acteurs ?, *L'Espace Politique*, n°42, 2020-3 [En ligne].
- Searle G., Darchen S. & Huston S., 2014, Positive and Negative Factors for Transit Oriented Development:

Case Studies from Brisbane, Melbourne and Sydney, *Urban Policy and Research*, vol. 32, n°4, pp.437-457.

Terrin J.-J., Marie J.-B. & Leheis S. (dir.), 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Éditions Parenthèses, 217 p.

Troin J.-F., 1997, Les gares T.G.V. et le territoire: débat et enjeux, *Annales de Géographie*, vol. 106, n°593-594, pp.34-50.

Troin J.-F., 2008, *Les gares nouvelles du TGV "exurbanisé" - Fonctionnement et relation au territoire*, Rapport de recherche, FNAUT, Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT), 66 p.

Verhage R., Delage A., 2014, Gares périphériques et développement urbain dans l'agglomération lyonnaise », in Dubois J. (dir.), *Aménager les métropoles. Les réponses des urbanistes*, Éditions de l'Aube, 400 p. (pp. 215-235).

Zhang M., 2007, Chinese Edition of Transit-Oriented Development, *Journal of Transportation Research Record*, n°2038, pp.120-127.

(Ré)aménagement des gares métropolitaines, entre rationalités urbaines et économiques

Au-delà du projet : tensions et négociations dans l'aménagement des quartiers de gare métropolitains à Lyon et Rotterdam

Beyond the project: Tensions and negotiations in the planning of metropolitan station areas in Lyon and Rotterdam

Mathilde PEDRO

Doctorante, UMR 8504 Géographie-Cités, Université Paris I Panthéon-Sorbonne *
Campus Condorcet, Bâtiment de recherche Sud, 5 cours des Humanités, 93300 Aubervilliers

Résumé

Les gares et les quartiers de gare bénéficient, depuis une trentaine d'années, d'un intérêt renouvelé dans les métropoles françaises et européennes. La multiplication des projets de rénovation autour des gares a suscité de nombreux travaux relatifs à leurs leviers, leur gouvernance et leurs effets. Cet article propose de contribuer à leur compréhension en les appréhendant comme des espaces de tensions et de négociations entre différentes stratégies d'acteurs.

En effet, au-delà d'un discours mettant l'accent sur la dimension collective de l'aménagement de ces quartiers, il s'agit de projets complexes, alliant des interventions sur les infrastructures et sur le tissu urbain tout en s'inscrivant dans des stratégies de développement à l'échelle métropolitaine. Il s'agit donc d'interroger la manière dont s'articulent ces différents enjeux. L'étude croisée des projets Lyon Part-Dieu et Rotterdam Central District permet de mettre en lumière les tensions qui façonnent le programme, les fonctions et les formes de ces quartiers. Leur comparaison permet aussi d'interroger le modèle des quartiers de gare métropolitains et leur relation au contexte institutionnel, urbain et économique local.

Mots-clés

Quartier de gare, projet urbain, gare centrale, gare métropolitaine, France, Pays-Bas.

Abstract

Since a few decades, stations and station areas benefit from a renewed interest in research and public policies in Europe. This interest builds on the

development of high-speed lines, but also on a range of urban, institutional, and economic evolutions that converge around the station. It results in the multiplication of stations and station areas renovation projects in European and French metropolises. Those projects are characterised by their complexity: they take place on an extended yet constraint perimeter, encompassing dozens of hectares beyond the immediate vicinity of stations. They are multi-dimensional, as they aim at renewing or extending infrastructure networks, renovating entire (brownfield) neighbourhoods and are also part of metropolitan development strategies. Hence, they put together a wide range of actors that must cooperate despite different motives.

The coexistence of multiple rationales raises questions about the organisation and the outcomes of collective action. Indeed, those large-scale infrastructure and urban projects are often presented as one coherent operation based on a consensus between the different actors. This article seeks to go beyond this image and unfold the projects to look at metropolitan station area projects as spaces of tensions and negotiations between different stakeholders. It builds on the notion of "urban project", which has been developed to describe the shift from a "planning" approach – in which the public authorities were responsible for the making of urban plans – to a collective process associating a growing number of public and private parties in the urban production. Previous works in this field have shown the tension between the communication and the reality of projects

* mpedro.pro@gmail.com

that appear highly fragmented both in terms of rationales for action and operational set-up.

This article is based on two case studies: Lyon Part-Dieu project, around the Part-Dieu station in Lyon (France) and Rotterdam Central District, around the central station of Rotterdam (the Netherlands), both being typical examples of station area renovation projects and their complexity. They emanate from a diversity of levers and answer a need for infrastructure and urban renovation and are viewed as a vector of metropolitan transformation. Their comparison highlighted a threefold tension at play in the renovation of metropolitan stations and station areas: tension between an urban and a technical approach of the infrastructure; tension to capture economic value; and tension between a search for distinction and the standardization of metropolitan planning. Nevertheless, it also illustrates that beyond the metropolitan character associated to central stations and their neighbourhoods, those projects are deeply embedded in their local institutional and economic context. The political and market regulation of those projects thus need to be questioned.

Keywords

Station area, Urban project, Central station, Metropolitan station, France, the Netherlands.

INTRODUCTION

Les quartiers de gare, espaces longtemps peu valorisés dans le tissu urbain, bénéficient depuis une trentaine d'années d'un intérêt renouvelé. Cette dynamique de revalorisation, largement documentée par la recherche en aménagement et urbanisme, s'observe dans un grand nombre de métropoles européennes (voir notamment POPSU Europe, 2009) et françaises, ainsi que dans des métropoles régionales (Delage, 2013) ou des villes moyennes (Roudier, 2019). Elle se traduit par une multiplication des projets de rénovation des gares et des quartiers de gare, souvent motivés par l'arrivée de la grande vitesse.

S'il s'agit d'un facteur déterminant, ces projets résultent également d'évolutions institutionnelles, urbaines et économiques plus larges, qui semblent converger vers la gare et ses abords. Les opérations de rénovation des gares métropolitaines et de leur quartier se caractérisent ainsi par leur complexité. Tout d'abord, la notion de « quartier de gare » y est envisagée dans un sens élargi puisque ces projets couvrent en général plusieurs dizaines d'hectares au-delà des abords immédiats des infrastructures. Ensuite, il s'agit d'opérations multidimensionnelles visant simultanément à rénover ou à étendre des infrastructures de réseau, à requalifier des quartiers marqués par la présence de friches industrielles et à accroître le rayonnement des villes en accueillant de nouveaux quartiers d'affaires d'envergure internationale ou nationale. Ces enjeux sont portés par des acteurs différents, issus du secteur des transports, de l'aménagement ou encore du monde économique qui interviennent sur des éléments ponctuels du projet. Néanmoins, les contraintes du périmètre et la densité des opérations d'aménagement autour des gares rendent leurs actions interdépendantes.

Cet article interroge la coexistence de multiples acteurs et de leurs logiques au sein des projets de rénovation des grandes gares et de leurs quartiers. Plus spécifiquement, il propose une lecture des quartiers de gare métropolitains comme espaces de tensions et de négociations entre les stratégies portées par différents acteurs. Cette réflexion s'appuie notamment sur la notion de « projet urbain », désignant une démarche de co-production de la ville associant l'ensemble des acteurs publics et privés, qui s'est imposée comme l'une des principales modalités

de la production urbaine et métropolitaine depuis le début des années 2000. Les acteurs impliqués dans cette démarche soulignent le plus souvent sa dimension collective, coopérative, voire partenariale. Néanmoins, les travaux récents tendant à nuancer cette approche pour montrer que, derrière un discours unifié permettant de coordonner une action collective (Idt, 2012), les projets urbains regroupent des opérations fragmentées et portées par des acteurs qui ne partagent pas nécessairement un but commun.

Cette approche du projet urbain nous semble être une grille de lecture intéressante pour appréhender les projets de rénovation des gares sous l'angle de leur jeu d'acteurs et de ses effets sur l'aménagement urbain. Cet article cherche ainsi à documenter la diversité des stratégies à l'œuvre dans la rénovation des quartiers de gare au-delà d'un discours mettant l'accent sur la dimension collective de leur aménagement. Comment s'articulent les objectifs et les stratégies des différents acteurs à l'échelle du projet ? Quelles sont les lignes de tensions qui modèlent le programme, les formes urbaines et les fonctions des quartiers de gare métropolitains ? Comment s'effectuent les arbitrages entre les logiques individuelles et l'équilibre général du projet ? Les réflexions présentées dans cet article sont les résultats d'une étude menée en 2018 autour de deux projets de rénovation de gares centrales métropolitaines : Lyon Part-Dieu (France) et Rotterdam Central District (Pays-Bas).

L'intérêt d'une comparaison Lyon – Rotterdam

Les projets menés à Lyon et Rotterdam présentent un certain nombre de points communs qui rendent leur comparaison particulièrement intéressante dans le cadre de cette étude.

Tout d'abord, Lyon et Rotterdam sont des métropoles majeures à l'échelle nationale. Ne pouvant concurrencer leur capitale, Paris et Amsterdam, en termes d'attractivité, elles partagent une même stratégie de développement centrée sur l'échelle européenne. Si cette idée d'intégrer la compétition économique européenne est ancienne à Lyon (Healy, 2007), elle est réaffirmée par les pouvoirs locaux

depuis les années 2000 avec la volonté explicite d'intégrer le « Top 15¹ » des villes européennes les plus attractives (Bardet & Healy, 2015). La ville de Rotterdam cherche, quant à elle, à reconquérir son rôle de plaque tournante de l'économie européenne, longtemps joué par le port mais éprouvé par la désindustrialisation.

Dans les deux cas, cette stratégie est intimement liée à la position des villes au sein du réseau ferré transeuropéen. La présence ou l'arrivée des lignes à grande vitesse (LGV) européennes est mobilisée par les acteurs politiques et économiques locaux comme un avantage majeur, qui leur permet à la fois de s'inscrire dans un réseau de métropoles, mais aussi de rivaliser avec elles pour attirer population, entreprises et capitaux. A Lyon comme à Rotterdam, des problématiques ferroviaires (saturation du nœud ferroviaire et de la gare à Lyon, arrivée de la LGV Nord-Europe à Rotterdam) servent de point d'appui à une stratégie plus large de développement métropolitain.

Malgré des périmètres, des programmes et des trajectoires métropolitaines différentes – puisqu'il s'agit à Lyon de renforcer un quartier d'affaires vieillissant et saturé (la Part-Dieu) et à Rotterdam d'impulser une dynamique de mutation de la base économique – la comparaison de ces deux opérations semble pertinente au regard du discours et des leviers de projets présentés par les acteurs. L'imbrication de logiques infrastructurelles, de rénovation urbaine et de développement économique nous permet en effet de souligner la complexité de ces opérations, et ainsi d'observer les arbitrages réalisés et l'influence de facteurs locaux sur leur mise en œuvre.

I. ENJEUX ET ACTEURS DES PROJETS DE RENOVATION DES QUARTIERS DE GARE

a. La gare, un objet au cœur de multiples logiques

La multiplication des projets de rénovation des quartiers de gare résulte d'évolutions à la fois techniques, institutionnelles, politiques, économiques et urbaines qui semblent se cristalliser autour des gares, perçues à la fois comme des infrastructures majeures et des équipements urbains symboliques. Suivant les travaux de L. Bertolini, C. Curtis et J.

¹ Le « Top 15 » fait référence au classement des villes européennes les plus attractives pour les dirigeants des grandes entreprises, élaboré par Cushman & Wakefield depuis 1990. Pour plus de détails sur l'appropriation de ces classements par les acteurs lyonnais, voir Bardet & Healy, 2015

Renne (2012) ainsi que d'A. Delage (2013 ; 2018), on peut distinguer trois ensembles de facteurs explicatifs de cet intérêt renouvelé pour les gares et leurs abords au tournant des années 1990.

Un premier ensemble renvoie à des évolutions propres au monde ferroviaire. Des innovations techniques, telles que le développement de la grande vitesse à l'échelle européenne, mais aussi l'investissement dans les réseaux régionaux, ont permis de revaloriser le train comme mode de déplacement, face à l'avion ou à la voiture individuelle. Ensuite, la recomposition des activités industrielles et logistiques des compagnies ferroviaires, qui s'inscrit dans un mouvement plus général d'exurbanisation des activités productives (Heitz, 2017), a permis de libérer des emprises foncières aux abords des gares, ouvrant la voie à une réflexion sur leur aménagement. Enfin, la libéralisation du secteur ferroviaire pousse les gestionnaires d'infrastructures à développer des activités secondaires pour générer de nouvelles ressources (Maulat & Pedro, à paraître). La valorisation de leur patrimoine foncier et immobilier, à travers le développement de commerces et de services en gare ou des activités d'aménagement et de promotion sur les terrains libérés par la réorganisation de leurs activités, occupe ainsi une place croissante dans la stratégie des acteurs ferroviaires.

Un second ensemble de facteurs renvoie à une évolution des modèles urbains et à l'essor de référentiels de « ville durable » qui promeuvent notamment les formes denses, mixtes et appuyées sur les réseaux de transport pour limiter l'expansion urbaine et l'usage de la voiture individuelle. Les nœuds de transports collectifs apparaissent comme des supports d'opérations de densification et de rénovation urbaine, redonnant ainsi l'image des « quartiers de gare ». L'attractivité renouvelée des quartiers de gare résulte également, selon Bertolini & al. (2012), d'une évolution des modes de vies urbains vers une plus grande mobilité et une moindre linéarité des parcours individuels. Ces facteurs s'appliquent néanmoins aux pôles de transport à toutes les échelles et ne sont pas spécifiques aux projets de rénovation des grandes gares.

En revanche, la revalorisation du rôle des grandes gares comme équipements urbains symboliques est directement liée à la question de la métropolisation et à l'importance croissante des enjeux d'attractivité et de développement économique dans la stratégie des

acteurs publics locaux. Dans un contexte de concurrence interurbaine à différentes échelles pour attirer les entreprises et les investisseurs, les villes développent des grands projets pour accroître leur visibilité à l'échelle internationale. Les abords des grandes gares métropolitaines apparaissent comme une localisation idéale pour ces projets du fait de leur position centrale dans le tissu urbain, de leur accessibilité à différentes échelles et de la présence d'emprises foncières mutables. Ainsi, les projets de rénovation des quartiers de gare métropolitains incluent le plus souvent le développement d'un quartier d'affaires de grande envergure, permettant aux villes de se positionner dans une concurrence internationale ou nationale.

Considérés à la fois comme des nœuds articulant réseaux et mobilités à différentes échelles, comme des pôles commerciaux et de services, comme de nouvelles centralités urbaines et comme des moteurs du développement économique, les gares et leurs quartiers se trouvent au carrefour de multiples enjeux et d'un jeu d'acteurs complexe. Les stratégies des acteurs convergent dans une certaine mesure : on peut penser, par exemple, que la stratégie de valorisation foncière des compagnies ferroviaires s'articule avec les enjeux de densification et de rénovation urbaine portés par les acteurs publics locaux, ainsi qu'avec la stratégie des promoteurs immobiliers attirés par la proximité de la gare. Néanmoins, le caractère multidimensionnel de ces opérations qui allient des interventions sur les infrastructures et sur le tissu urbain, la complexité et le morcellement de leur jeu d'acteurs laissent présager des tensions entre les différentes logiques, au-delà de la rhétorique de projet. Comment, dès lors, assurer la cohérence du programme et la cohésion des acteurs au sein de ces grands projets de rénovation des gares et de leurs quartiers ?

b. Lire les gares au prisme du projet urbain

La notion de « projet urbain » s'est imposée dans la recherche en aménagement (Ingallina, 2008 ; Arab, 2017 ; 2018) et en sciences politiques (Pinson, 2006) ainsi que dans le discours des acteurs de l'urbanisme depuis le début des années 2000. Elle désigne une évolution des modalités de production de la ville : à une approche planificatrice, dans laquelle la puissance publique était chargée d'élaborer les orientations pour l'aménagement du territoire, succède une démarche

caractérisée par la coopération entre l'ensemble des acteurs – publics comme privés – impliqués dans la fabrique urbaine. Elle répond à une évolution du contexte économique, institutionnel et urbain. Les dynamiques de métropolisation et de globalisation, d'une part, exacerbent la concurrence entre les villes pour attirer les entreprises et les capitaux. Cela se traduit par une mise à l'agenda des enjeux d'attractivité et de développement économique (Pinson, 2006) qui s'incarnent dans de grands projets urbains permettant d'assurer la visibilité et l'attractivité des métropoles. D'autre part, la recomposition de l'action publique sous l'effet de la décentralisation (en France) et plus généralement de l'affirmation de l'échelon métropolitain, ainsi que la raréfaction des ressources financières poussent les collectivités à coopérer avec d'autres acteurs – notamment privés. En effet, elles ne peuvent pas porter à elles-seules le financement de ces grands projets (Linossier & Verhage, 2009). La démarche d'aménagement de l'espace doit donc intégrer un nombre croissant d'acteurs, porteurs de logiques différenciées.

Les projets urbains répondent à cette complexification du jeu d'acteurs de l'aménagement. Présentés comme des démarches collectives ou partenariales, associant des acteurs publics et privés pour l'aménagement d'un territoire souvent compris à l'échelle de l'îlot ou du quartier (Ingallina, 2008), leur discours met l'accent sur la construction d'une vision commune de l'action collective, dont la réalité peut être mise en question. L'étude de grands projets urbains à Marseille (Bertoncello & Dubois, 2010) ou à Lyon (Linossier & Verhage, 2009), citées notamment par J. Idt (2012), a permis d'illustrer la fragmentation de ces opérations, tant sur le plan temporel que du point de vue de leur montage opérationnel. R. Linossier et R. Verhage (2009) nuancent également la notion de « partenariat » mobilisée par les acteurs de ces grands projets – en particulier pour désigner la relation entre acteurs publics et privés – et qui sous-entend la présence d'un objectif commun. Pour les auteurs, ce partenariat est tout autant une « lutte entre des acteurs ayant des objectifs différents » (2009, p.147), notamment pour le partage de la valeur économique créée par le projet.

Le projet urbain peut être considéré à la fois comme un discours permettant de coordonner une action collective et comme un espace de tensions entre les stratégies de différents acteurs. Cette

approche nous semble particulièrement intéressante pour traiter des opérations de rénovation des gares et de leurs quartiers, qui présentent de manière exacerbée les caractéristiques des projets urbains : la complexité du jeu d'acteurs est renforcée par la mise en contact du monde de l'aménagement et de celui des transports, qui portent un regard différent sur la gare et ses abords. De plus, l'aménagement des quartiers de gare fait l'objet d'une forte « mise en discours » du fait de leur importance dans les stratégies de développement métropolitain. Il s'agira donc de mettre en regard ce discours et les réalisations concrètes, afin d'illustrer les tensions liées à la combinaison, sur un périmètre réduit, d'acteurs avec des intérêts, des logiques, des cultures et des stratégies différentes, longtemps invisibilisés dans les projets d'aménagement (Subra, 2008).

II. LYON PART-DIEU / ROTTERDAM CENTRAL DISTRICT : DEUX EXEMPLES TYPIQUES DES PROJETS DE RENOVATION DES QUARTIERS DE GARE METROPOLITAINS

Les projets d'aménagement autour des gares de Lyon Part-Dieu et de Rotterdam Central s'inscrivent dans la dynamique des « Euro-quartiers de gare », une catégorie définie par A. Delage (2018) comme des opérations associant, autour d'une gare TGV, un volet « transport » et un volet « urbain ». Le volet « transport » comprend généralement la rénovation de la gare, la réorganisation des mobilités urbaines et le réaménagement du parvis en un espace public. Le volet « urbain », quant à lui, s'organise autour d'opérations mixtes et comporte souvent des hôtels de standing ou des grands équipements publics. Ces grands projets, souvent portés par les acteurs publics locaux, associent ainsi des enjeux infrastructurels, urbains et de développement économique.

Le projet Lyon Part-Dieu répond assez classiquement à ces trois enjeux. Il émerge, d'une part, en réponse à une forte saturation des infrastructures ferroviaires, que ce soit le nœud ferroviaire lyonnais (NFL), carrefour majeur du réseau ferroviaire transeuropéen, ou la gare de la Part-Dieu. Première gare européenne en nombre de voyageurs en correspondance, elle a initialement été conçue pour accueillir 35 000 voyageurs par jour mais en accueille aujourd'hui plus de 125 000, avec des prévisions prévoyant une hausse continue de sa

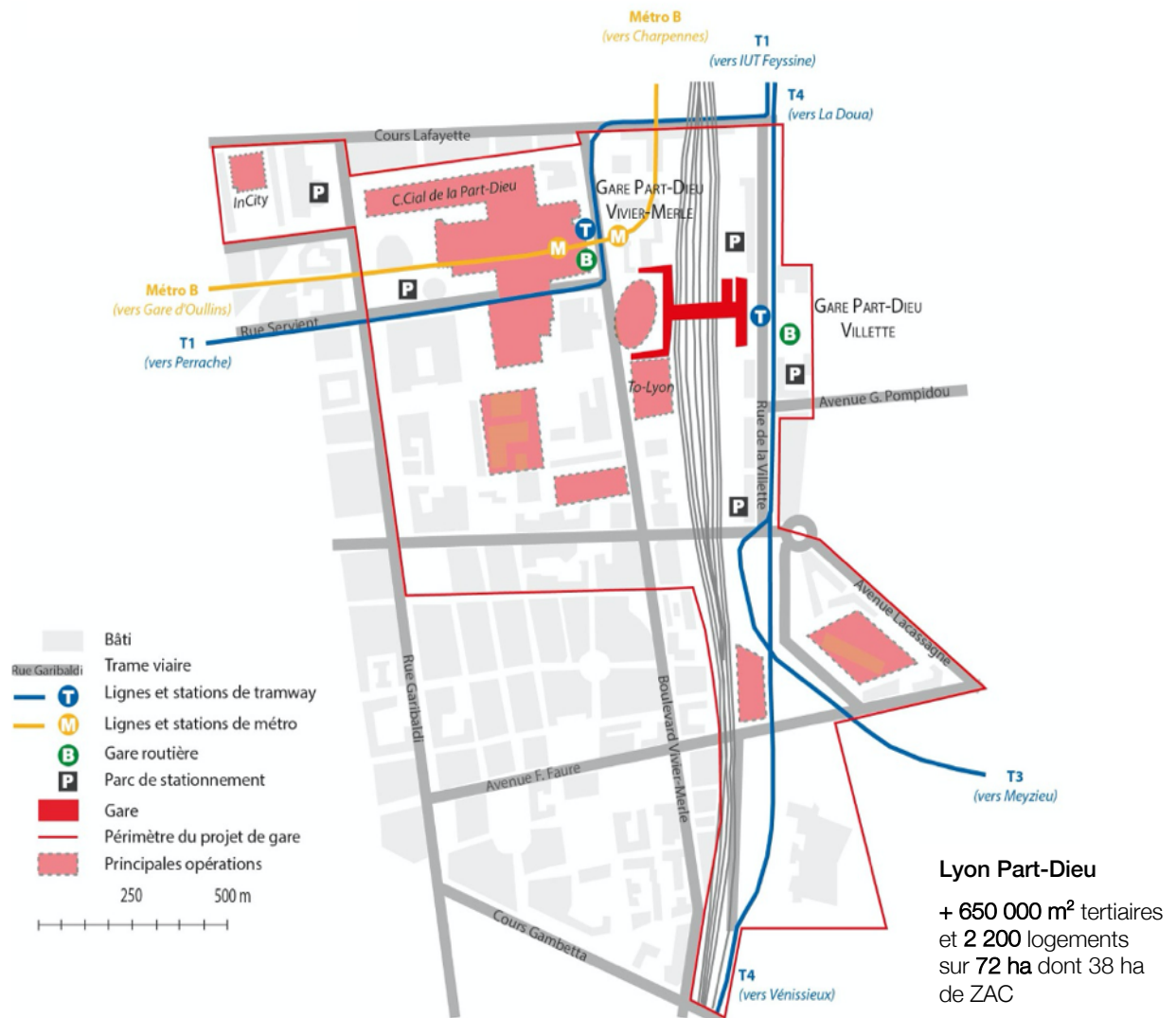


Fig.1 - Périmètre et principales opérations du projet Lyon Part-Dieu (M.Pedro, 2021)

fréquentation². Le « volet transport » du projet Part-Dieu comprend ainsi la rénovation totale du bâtiment voyageur mené par SNCF Gares & Connexions et la construction d'une nouvelle voie au sud du faisceau ferré, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, ainsi que la réorganisation des mobilités urbaines autour de deux pôles multimodaux (Villette et Vivier-Merle). Le « volet urbain » vise à ouvrir le quartier de la Part-Dieu, caractéristique de l'urbanisme de dalle des années 1970, sur son environnement urbain et à répondre à la saturation et au vieillissement du parc immobilier tertiaire. Enfin, le projet de la Part-Dieu s'inscrit également dans une stratégie de développement à l'échelle métropolitaine : il est identifié comme l'un des quatre « grands projets urbains » visant à renforcer l'attractivité de la métropole lyonnaise à l'échelle internationale, aux côtés de Confluence, du Carré de

Soie et du quartier Gerland. Le projet est officiellement lancé en 2010, avec la création d'une mission de préfiguration visant à coordonner les initiatives privées qui se multiplient à l'échelle du quartier. La métropole crée ensuite une Société Publique Locale – la SPL Lyon Part-Dieu pour piloter le projet. Elle est en charge, jusqu'en 2029, d'un périmètre opérationnel de 72 ha regroupant une trentaine d'opérations, dont une ZAC de 38 ha au plus près de la gare (Fig.1).

Le projet de rénovation du quartier de gare de Rotterdam émerge, quant à lui, dans le cadre de la politique nationale des projets-clés (NSP), lancée à la fin des années 1990 par le gouvernement néerlandais et visant à rénover les principales gares du pays pour accueillir la LGV Nord-Europe. Les subventions de l'Etat, financeur principal des infrastructures *via* le

² lyon-partdieu.com, L'essentiel du projet de pôle d'échanges multimodal, Edition 2017

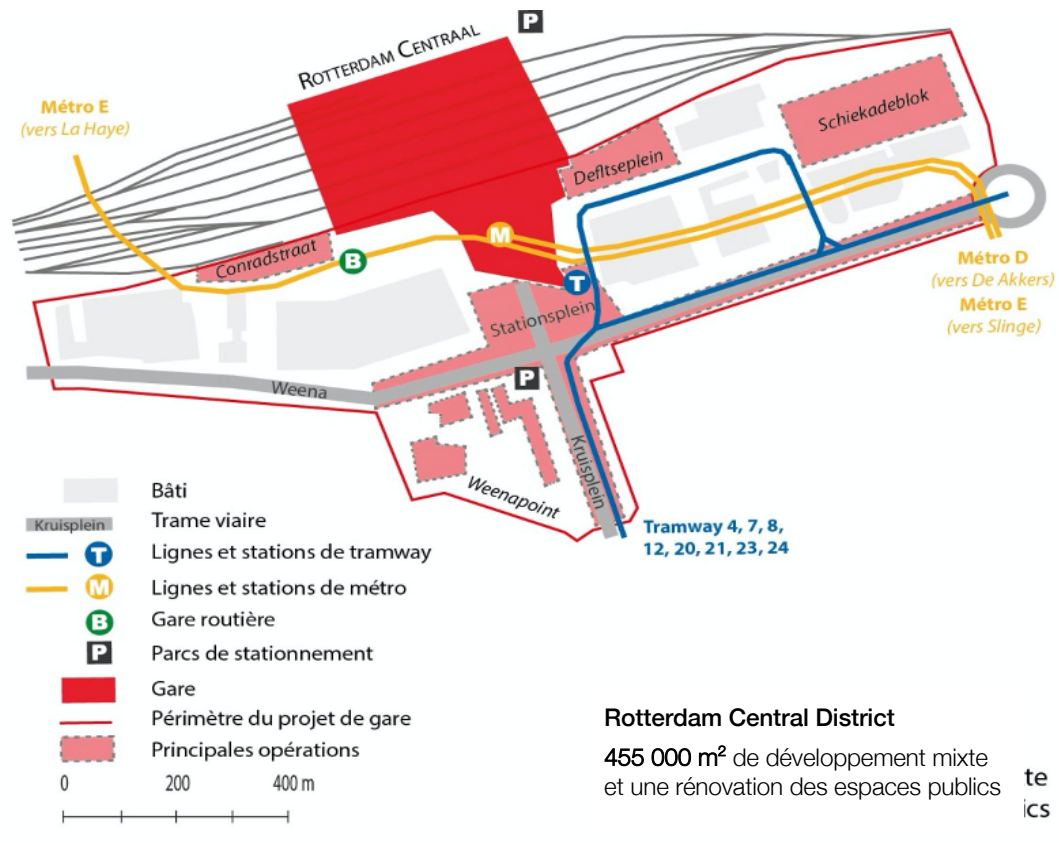


Fig.2 - Périmètre et principales opérations du projet Rotterdam Central District (M.Pedro, 2021)

gestionnaire du réseau ferroviaire ProRail, sont conditionnées à l'élaboration d'un projet de rénovation du quartier de gare par les acteurs publics locaux afin de faire de ces espaces les « cartes de visite » (VROM, 2003) des métropoles néerlandaises. La ville de Rotterdam, confrontée à la désindustrialisation, à la réorganisation des activités portuaires ainsi qu'à un taux de chômage particulièrement élevé à l'échelle nationale (Trip, 2007), voit dans l'arrivée de la grande vitesse un « catalyseur » (entretien, MRDH³) pour remodeler son centre-ville et attirer de nouvelles activités tertiaires.

En 2001, la ville présente un premier projet de refonte totale du centre-ville, prévoyant plus de 600 000 m² de bureaux, logements et équipements pour un coût prévisionnel de 875 millions d'euros (Trip, 2005). La gare est pensée comme un nouveau signal urbain, matérialisé par des sculptures géantes sur son parvis. Ces sculptures cristallisent rapidement l'opposition au projet, jugé trop coûteux et « mégalomane » (ibid.) pour Rotterdam, provoquant une crise politique qui aboutit à un changement de majorité municipale et à l'abandon du projet, la nouvelle majorité ayant largement fait campagne

contre. Sous la pression du calendrier de réalisation des infrastructures, le projet est alors scindé en deux phases : le « volet transport » est livré en 2014 et comprend la rénovation de la gare, un pôle d'échanges multimodal, l'aménagement du parvis et des espaces publics aux abords immédiats des infrastructures. Le « volet urbain » est finalement lancé en 2007 avec la proposition d'un nouveau masterplan, portant sur un périmètre restreint. Celui-ci couvre une trentaine d'hectares, regroupant principalement quatre îlots dont trois (Delftseplein, Conradstaat et Schiekadeblok) appartiennent à la municipalité (Fig.2). Le projet, baptisé Rotterdam Central District (RCD) est piloté par la municipalité, mais celle-ci s'appuie fortement sur une association du même nom, regroupant les propriétaires fonciers, les promoteurs et les entreprises du périmètre, pour assurer la communication et l'animation du projet.

L'étude croisée de ces deux projets permet d'une part d'interroger la standardisation de l'aménagement des métropoles européennes en termes de discours, de modes d'action ou de formes urbaines, autour de l'objet que sont les « quartiers de gares ». Néanmoins,

³ Région Métropolitaine Rotterdam – La Haye, autorité organisatrice de la mobilité

Type d'acteurs	Fonction	Lyon Part-Dieu	Rotterdam Central District
Acteurs publics de l'aménagement	Villes et leurs groupements	Métropole de Lyon Ville de Lyon	Ville de Rotterdam*
	Entreprises publiques dédiées à la gestion du projet	SPL Lyon Part-Dieu*	/
Acteurs des transports	Gestionnaire d'infrastructure ferroviaire	SNCF Réseau*	ProRail*
	Gestionnaire de gare	SNCF Gares & Connexions*	NS*
	Autorité organisatrice des transports urbains	SYTRAL*	Metropool Regio Rotterdam Den Haag (MRDH)*
Autres acteurs interrogés	Instances collectives de dialogue à l'échelle du projet	Club des entreprises Lyon Part-Dieu*	RCD Vereniging (Association Rotterdam Central District)*
	Propriétaires fonciers, promoteurs et gestionnaires d'actifs	Vinci Immobilier* ICADE*	Maarsen Groep* CBRE*
	Architectes	L'AUC* (Architecte-conseil du projet)	Benthem Crouwel* (Architecte de la gare)

*Acteurs interrogés dans le cadre de l'enquête

Tab.1 – Tableau d'équivalence des acteurs du projet à Lyon et à Rotterdam (M.Pedro, 2021)

si de fortes similarités apparaissent dans le discours – axé sur le développement économique et la concurrence interurbaines – et sur les leviers de projets – impulsés par la rénovation ou le développement des infrastructures –, ils ne peuvent être interrogés hors du contexte urbain et institutionnel dans lequel ils s'inscrivent. Nous interrogerons, dans les parties suivantes, leur singularité. Pour faciliter la lecture, le tableau ci-dessous synthétise les principaux acteurs des projets (Tab.1).

III. LES TENSIONS A L'ŒUVRE DANS L'AMENAGEMENT DES QUARTIERS DE GARE METROPOLITAINS : PROPOSITION D'UNE GRILLE DE LECTURE

La comparaison des projets Lyon Part-Dieu et Rotterdam Central District permet d'élaborer une grille de lecture des tensions qui traversent et modèlent les quartiers de gare métropolitains, structurée en trois axes : (1) une tension « sectorielle », entre des logiques urbaines et ferroviaires ; (2) une tension entre des logiques de valorisation économique, liées à l'image de quartiers d'affaires associée aux quartiers de gare, et des logiques de régulation ; (3) enfin, la tension

entre une recherche de distinction, dans des projets ayant vocation à être des vitrines pour les métropoles, et une dynamique de standardisation de la production urbaine et métropolitaine. Des exemples de négociations, conflits ou arbitrages tirés des entretiens effectués avec les acteurs des projets sont mobilisés pour illustrer chacun de ces axes

a. Entre nœud ferroviaire et objet urbain : des projets soumis aux contraintes d'exploitation des infrastructures

La tension la plus évidente, contenue dans l'appellation même de « quartier de gare », renvoie à la coexistence d'enjeux urbains et infrastructurels. A Lyon comme à Rotterdam, l'ancrage sectoriel des différents acteurs influence leur vision de la gare. Les acteurs publics locaux perçoivent la gare comme un objet urbain, pouvant à la fois servir de « couture » en offrant une traversée des voies ferrées, de pôle de services à destination des voyageurs et des locaux, ou encore de nouvel espace public. Les acteurs économiques (promoteurs immobiliers, investisseurs, entreprises) considèrent la gare comme une « valeur assurantielle » (Delage, 2013) dont la proximité garantit la commercialisation et la visibilité des

opérations immobilières. On observe ainsi un gradient d'attractivité centré sur la gare qui se traduit par une volonté de construire au plus près des infrastructures et d'aménager un maximum de traversées du pôle. Cette vision se heurte à l'approche technique des acteurs ferroviaires, pour qui la gare est avant tout un pôle générateur de flux et qui se positionnent comme garants des contraintes d'exploitation et de sécurité des infrastructures.

Ces contraintes s'imposent invariablement aux projets urbains. A Lyon, par exemple, la tour To-Lyon – un IGH⁴ développé par Vinci Immobilier et regroupant un hôtel de standing et des bureaux – et la gare devaient communiquer par le biais d'une galerie commerciale, faisant du To-Lyon une quasi-extension de la gare et, à ce titre, le nouveau bâtiment emblématique du quartier Part-Dieu. Le projet a néanmoins dû évoluer pour prendre en compte les contraintes de sécurité liées au statut des bâtiments (ERP de niveau 1⁵ pour la gare, IGH pour le To-Lyon) et, si les acteurs urbains insistent toujours sur leur imbrication, les deux bâtiments sont aujourd'hui totalement hermétiques (entretien, SNCF Gares et Connexions). L'îlot *Delftseplein*, à Rotterdam, offre un exemple similaire : sur cette emprise située en bordure des voies, la ville avait prévu de développer une tour de 140m accueillant des activités mixtes, dont un hôtel. La programmation et la forme du bâtiment doivent néanmoins recueillir l'approbation de ProRail, le gestionnaire d'infrastructures, qui a demandé une révision de la première version du projet. En effet, l'emprise est située à proximité directe du quai de l'Eurostar, matérialisant la frontière de l'espace Schengen, ce qui implique un grand nombre de contraintes :

« C'est la frontière avec le Royaume-Uni (...) il ne peut pas y avoir de passage vers les quais, ou quoi que ce soit. On ne veut pas d'ouverture sur cette façade, pas de fenêtre, pas de porte, pas même de sortie de secours » (entretien, ProRail⁶)

Cette opération est par ailleurs doublement contrainte car elle se situe à proximité directe d'une aire logistique destinée à l'approvisionnement des

commerces de la gare (entretien, NS). La municipalité, ProRail et NS, le gestionnaire de la gare, ont ainsi dû travailler ensemble à la programmation de cette opération, afin qu'elle n'empêche pas l'exploitation de la gare, y compris en période de chantier. Cet enjeu de l'exploitation en continu, alors que les chantiers peuvent durer plusieurs années, se retrouve également à la Part-Dieu où un système complexe de phasage associant l'ensemble des acteurs a été mis en place pour garantir l'accès des voyageurs durant tout le chantier du pôle d'échanges multimodal.

La présence de la gare et de grandes infrastructures ferroviaires est à la fois un vecteur d'attractivité et de complexité de ces projets. L'emprise des bâtiments, la dimension des espaces publics ou encore les fonctions développées à proximité des infrastructures doivent être compatibles avec leur exploitation. Les gestionnaires d'infrastructures peuvent néanmoins s'appuyer sur un ensemble de normes leur donnant la légitimité nécessaire pour exclure ces éléments de la négociation sans provoquer de conflits majeurs.

b. Entre valorisation et régulation : l'enjeu de la captation de valeur économique

L'enjeu de la création et de la captation de la valeur économique cristallise un deuxième ensemble de tensions structurant les projets de quartiers de gare. Leur image de quartiers d'affaires internationaux, leur place centrale dans les stratégies de développement métropolitaine, l'adaptation des règles d'urbanisme (densité, hauteur, etc.) ainsi que les prix de vente et de location en général élevés qui en découlent en font des espaces particulièrement attractifs pour les promoteurs et les gestionnaires d'actifs, qui cherchent à capter au maximum la valeur liée à la proximité des infrastructures. Deux formes de régulation de ces stratégies de valorisation nous sont apparues : une régulation par les acteurs publics locaux d'une part, et une régulation par le marché de l'autre.

Les quartiers de gare se distinguent en effet par l'intérêt particulier que leur portent les pouvoirs publics, qui considèrent ces projets comme des

⁴ Immeuble de Grande Hauteur (IGH). Catégorie s'appliquant aux bâtiments d'une hauteur supérieure à 28m (50m pour les immeubles d'habitation), d'après l'article R122-2 du Code de la construction et de l'habitation. Leur construction suit des normes spécifiques, notamment en termes de sécurité incendie.

⁵ Etablissement Recevant du Public (ERP). Les ERP sont classés en fonction du nombre de personnes qu'ils peuvent accueillir (> 1500 personnes pour les ERP de niveau 1).

⁶ Traduction de l'auteur

vitrines métropolitaines. A ce titre, ils cherchent à contrôler la qualité urbaine et la cohérence des projets en imposant un certain nombre de contraintes aux projets immobiliers. A Lyon, par exemple, la ville a choisi d'intégrer certaines orientations du plan-guide, le document de programmation initial, dans le PLU afin de les rendre opposables. Parmi elles, les « socles actifs » : toutes les opérations de construction ou de rénovation dans le quartier de la Part-Dieu doivent désormais intégrer des rez-de-chaussée vitrés, ouverts au public, de manière à imposer une mixité fonctionnelle et à animer le quartier. Cette mesure a d'abord suscité l'opposition des promoteurs immobiliers, qui considèrent les socles actifs comme de la « surface non-vendue qui peut mettre en péril l'équilibre financier d'une opération » (entretien, Vinci Immobilier), notamment du fait de la double hauteur de ces rez-de-chaussée imposée par le PLU (7,5m). Leur inscription dans les documents d'urbanisme les a rendus « non-négociables » (ibid.), forçant les promoteurs à adapter leur approche et leurs modèles économiques. A Rotterdam, la municipalité a également sanctuarisé certaines contraintes du *Masterplan*, dont la mixité fonctionnelle à l'échelle des bâtiments, modifiant les pratiques des promoteurs et des investisseurs habitués à segmenter leur activité (entretien, Maarsen Groep). Malgré les tensions initiales, la forte régulation des programmes par les pouvoirs publics semble avoir été intégrée par les promoteurs des deux projets. L'attractivité de la localisation à proximité d'une grande gare prime sur les contraintes imposées par les acteurs publics. On observe, de plus, que les pouvoirs publics lyonnais ont davantage formalisé leurs exigences relatives à la programmation et à la qualité urbaine au sein du projet. Si nous reviendrons dans la dernière partie sur l'investissement différencié des pouvoirs publics à Lyon et à Rotterdam, nous pouvons dès lors faire l'hypothèse que le dynamisme d'une ville place les autorités locales en position de force dans les négociations avec les opérateurs privés. L'existence, à Lyon, d'un quartier d'affaires attractif et en tension, permet aux pouvoirs publics d'être plus exigeants en termes de cahier des charges, car les promoteurs et investisseurs ont l'assurance de pouvoir commercialiser leurs opérations.

Une seconde forme de régulation « par le marché »

apparaît néanmoins, illustrant la tension entre le discours de développement métropolitain et la réalité du contexte urbain et économique local. A ce titre, il est intéressant d'observer l'évolution des programmes entre l'ambition initiale et les réalisations concrètes. Les projets de tours, qui se multiplient dans les métropoles européennes, en sont un exemple représentatif. En effet, elles incarnent par leur hauteur des enjeux de compétition et d'ancrage des métropoles dans les réseaux d'investissement internationaux (Bregnac & Montès, 2016). A Lyon, la ville cherche à développer un « skyline » métropolitain autour du quartier Part-Dieu et notamment du bâtiment emblématique porté par Vinci. La première version du projet, dévoilée au MIPIM⁷ de Cannes en 2013, s'appelait initialement « Two-Lyon » en référence aux deux tours de grande hauteur qui le composaient, l'une accueillant un hôtel de standing, l'autre des bureaux. En 2016, le projet final (To-Lyon) ne comporte plus qu'une tour, celle de bureaux, la hauteur de l'hôtel ayant été réduite. En effet, les normes de sécurité des IGH impliquent des surcoûts importants que le prix des chambres sur le marché hôtelier lyonnais n'aurait pas pu couvrir. Vinci a préféré réduire l'envergure du projet car aucun exploitant n'aurait accepté de gérer un tel hôtel (entretien, Vinci Immobilier). Les acteurs nous ont également fait part de leurs craintes d'inonder le marché local et ont souligné l'enjeu du phasage afin d'éviter une mise en concurrence des opérations à l'échelle de l'opération. Cette temporisation va à l'encontre des stratégies de valorisation et impose des temps de portage coûteux, mais elle s'inscrit dans une approche d'économie générale du projet.

« A Lyon, pour construire une tour, il faut prendre son ticket (...) Mais en même temps, rien de pire que tout se fasse en même temps, que tout soit équivalent, que tout reste vide » (entretien, Vinci Immobilier).

Malgré ses ambitions, Lyon peine à attirer des grandes entreprises internationales et son marché immobilier ne peut absorber l'arrivée simultanée de plusieurs tours. A Rotterdam, le taux de vacance tertiaire élevé a poussé la municipalité et les promoteurs à réorienter une partie des programmes vers des fonctions résidentielles. Il s'agit donc de trouver un équilibre entre les ambitions

⁷ Marché International des Professionnels de l'Immobilier

métropolitaines, qui imposent des surcoûts, et le marché immobilier local. L'équation initiale « quartier de gare = quartier d'affaires » mérite aussi d'être interrogée au regard du contexte urbain local.

c. Le quartier de gare entre nouveau symbole urbain et « figure imposée » de l'aménagement métropolitain (Delage, 2018)

Enfin, les quartiers de gare sont caractérisés par une tension entre un discours de projet axé sur la distinction et des réalisations qui semblent relever d'une standardisation des pratiques et des formes de l'aménagement métropolitain. A Lyon comme à Rotterdam, les projets présentent une forte dimension symbolique : ils doivent incarner une nouvelle identité urbaine et, à ce titre, proposer de nouveaux bâtiments permettant d'identifier la ville. A ce titre, la gare et ses abords immédiats renouent avec une tradition ancienne de monumentalité (Delage, 2013) et se trouvent mis en scène grâce à un travail sur l'espace public. A Rotterdam, la ville a enterré les voies sur le boulevard *Weena* et réaménagé l'avenue *Kruisplein* qui relie la gare au centre-ville, offrant ainsi une perspective sur le nouveau bâtiment (Photos 1 et 2). Ce changement de statut se ressent également dans le traitement architectural des gares : à Rotterdam, l'agence Benthem-Crouwel, qui a également réalisé les gares centrales d'Utrecht et de la Haye, se présente comme « la première firme d'architecture à concevoir une gare aux Pays-Bas depuis 150 ans » (entretien, Benthem-Crouwel). Leur conception était jusqu'alors assumée en interne par NS et ProRail. Pour les acteurs du transport, ce changement de statut des gares en complexifie la conception :

« Les architectes veulent faire de beaux bâtiments. Nous nous préoccupons surtout de leur fonctionnalité (...). Ce sont des discussions que, dans le passé, nous n'avions pas à avoir. Et maintenant, avec les architectes commerciaux, c'est une grosse part de la négociation. (...) Dans de nombreuses gares, ça a été compliqué d'arriver à un projet qui convienne à tout le monde »

(entretien, ProRail⁸).

Cette recherche de distinction par l'architecture se retrouve au-delà du seul bâtiment de gare.

L'ensemble des opérations font l'objet d'une recherche architecturale, mobilisant des grands noms de l'architecture pour les bâtiments ayant vocation à



jouer un rôle de « signal » urbain. A Lyon, ce rôle n'est pas assumé par la gare – la gare de la Part-Dieu



Photos 1 et 2 – Vues de la gare centrale de Rotterdam depuis l'avenue Kruisplein (Cliché M.Pedro, 2018)

n'ayant pas, historiquement, une forte signature urbaine – mais par les tours construites à proximité. La tour To-Lyon, futur emblème du quartier, a ainsi été confiée à Dominique Perraud Architectes et les premières images du projet la montrent déjà insérée dans le paysage lyonnais aux côtés des autres bâtiments emblématiques du quartier, la tour Part-Dieu (le « Crayon ») et la tour InCity (Photo 3). Cet appel à quelques firmes d'architecture internationales spécialisées dans les grands projets urbains, comme l'agence MVRDV que l'on retrouve à la fois à Lyon (centre commercial La Part-Dieu) et à Rotterdam (Weenapoint), interroge la standardisation des formes urbaines dans les quartiers de gare, et plus généralement dans les espaces centraux des métropoles. Si la communication insiste sur l'insertion urbaine et le caractère local des choix architecturaux, les images montrent un profil similaire de bâtiments associant grande hauteur, verre et métal, et reprenant les codes d'une certaine modernité métropolitaine. De plus, la mobilisation de signatures architecturales prestigieuses – celles de « starchitectes » – participe

⁸ Traduction de l'auteur



Photo. 3 – La tour To Lyon (à droite) dans la skyline lyonnaise
© Droits réservés Dominique Perrault Architectes, 2019

symboliquement aux stratégies de valorisation urbaine (Tiano, 2010).

La standardisation des quartiers de gare se traduit aussi par une intégration croissante des standards des investisseurs et des gestionnaires d'actifs dans la programmation des projets, comme le souligne A. Guironnet (2016). Le programme des projets est élaboré en référence à des seuils quantitatifs, identifiés grâce à un benchmark des villes européennes avec lesquelles Lyon et Rotterdam entrent en concurrence, comme l'estime l'architecte du projet Part-Dieu :

« Il y a l'idée que, un quartier d'affaires, dans une métropole européenne (...) **il y a une sorte de jauge minimum de mètres carrés** qui était de 1,5 million de mètres carrés de bureaux (...) en comparaison avec des villes comme Francfort, Turin, Milan, Barcelone » (entretien, L'AUC)

Atteindre ce seuil permet d'assurer la visibilité du projet à l'échelle internationale, pour les entreprises comme les investisseurs. On observe également l'intégration de standards qualitatifs, comme le recours croissant à la labellisation sociale (WELL) ou environnementale (HQE / BREEAM) des bâtiments. Au-delà d'une optique de développement durable, les acteurs des projets considèrent ces labels comme une valeur assurantielle pour la commercialisation des bâtiments (entretien, L'AUC) : les investisseurs et les gestionnaires d'actifs se tournent en priorité vers les bâtiments labellisés car ils sont assurés de la maîtrise des coûts d'exploitation, et de la possibilité de les revendre rapidement, illustrant la liquidité croissante des actifs immobiliers.

Du fait de leur importance tant dans le fonctionnement de la ville que dans les stratégies métropolitaines, les quartiers de gare subissent fortement les contraintes liées à la métropolisation. Les dynamiques de standardisation et de recherche de distinction apparaissent comme deux facettes de l'inscription des quartiers de gare dans la compétition métropolitaine : bien que d'apparence contradictoire, elles servent la même stratégie d'attractivité des villes à l'échelle internationale.

d. Le portage politique comme facteur de cohérence de ces grands projets urbains

Cette grille de lecture nous a permis d'identifier les multiples enjeux associés aux projets de rénovation des quartiers de gare métropolitains et les tensions qui peuvent émerger du fait de la coexistence de différentes stratégies sur un même espace. Si les exemples proposés n'ont pas donné lieu à des conflits ouverts, visibles hors de l'arène des projets, ils illustrent néanmoins la dimension négociée de ces opérations, invisibilisée par le discours de coopération porté par les acteurs. Cela nous pousse à interroger les facteurs de cohérence de ces projets, qui s'étendent sur des périmètres et des temporalités élargies et dont la gestion opérationnelle est fragmentée en une multitude de scènes de décision. En effet, si, dans les deux projets, des instances collectives existent, les arbitrages sont souvent réalisés dans le cadre de négociations restreintes, qu'elles soient bilatérales ou sectorielles. L'ensemble des acteurs interrogés soulignent la difficulté de lier

des opérations relevant de secteurs d'activités différents et insistent sur la complexité de la prise de décision au sein d'une vaste arène d'acteurs. Ils expriment leur volonté de se concentrer sur les opérations sur lesquelles ils sont directement impliqués. Comme le souligne un promoteur interrogé sur le projet lyonnais : « *ce n'est pas aux entreprises de faire le projet urbain* » (entretien, Icade). Dans le discours de cet acteur, la notion de « projet » renvoie à la capacité à établir des orientations générales à l'échelle du quartier et à coordonner les réalisations. Cette tâche revient aux acteurs publics locaux – la Métropole de Lyon *via* la SPL Lyon Part-Dieu et la ville de Rotterdam – qui sont les pilotes légitimes de ces grandes opérations du fait de leur position à l'interface des différents secteurs et acteurs (Terrin, 2011).

Au-delà du pilotage opérationnel, les acteurs publics locaux assument aussi le portage politique du projet. Les quartiers de gare sont des opérations complexes et la présence d'un acteur politique portant une vision claire pour l'aménagement du périmètre est un facteur déterminant dans les négociations. Sur ce point, Lyon et Rotterdam donnent à voir des trajectoires différentes. A Lyon, le projet Part-Dieu bénéficie d'un soutien politique fort de la part de la Métropole, qui entretient une tradition de relations privilégiés avec les acteurs économiques locaux (Healy, 2007). Ces liens anciens entre le pouvoir métropolitain et les acteurs économiques permettent à la SPL Lyon Part-Dieu d'être en position de force lors des négociations avec les promoteurs ou les acteurs ferroviaires, comme cela a été souligné à plusieurs reprises dans les entretiens. Le choix de créer une société publique dédiée au projet n'est également pas anodin, comme l'ont montré B. Bertonecello, J. Dubois et R. Rodrigues-Malta (2009) dans le cas marseillais. La présence d'une structure publique – Etablissement Public d'Aménagement (EPA) à Marseille, SPL à Lyon – offre dès l'amont des projets un espace unique de discussion entre les autorités locales et les acteurs économiques, promoteurs et entreprises et permet aux pouvoirs publics de se repositionner sur un rôle de « chef d'orchestre » (ibid.), garantissant la cohérence des projets sans nécessairement maîtriser le foncier.

La situation est plus complexe à Rotterdam, où l'aménagement du quartier de gare ne fait pas l'objet d'un soutien politique univoque, en lien avec son historique. La majorité municipale ayant largement

dénoncé la « mégalomanie » du projet initial, la ville cherche donc à minimiser les transformations induites par le projet ainsi que son intervention, au-delà des enjeux règlementaires. Elle a ainsi assuré une communication réduite autour du projet de rénovation de la gare – insistant sur la « modestie » du bâtiment qui porte pourtant un geste architectural fort (entretiens, Benthem-Crouwel ; ville de Rotterdam) – et a délégué l'animation du projet de rénovation urbaine à l'association RCD. La faiblesse du portage politique se traduit aussi dans la programmation, dont certaines parties étaient encore en débats en 2018. Le projet du *Schiekadeblok* cristallise ces tensions : la municipalité, propriétaire de cet îlot qui accueille un projet d'occupation temporaire, est divisée entre les partisans d'un projet d'immobilier tertiaire – permettant de valoriser rapidement une friche urbaine – et les partisans du maintien des activités temporaires, considérées comme des moteurs du développement d'une économie créative dans le centre-ville (entretien, RCD Vereniging). Du fait de sa double casquette d'autorité régulatrice de l'aménagement et de grand propriétaire foncier, la ville adopte une posture ambivalente, participant au brouillage des frontières entre les stratégies des acteurs publics et privés, identifiée notamment par P. Le Galès (1995) comme une caractéristique de l'évolution de l'action publique urbaine depuis les années 1990. Si les acteurs privés bénéficient d'une certaine manière de la faiblesse du portage politique, qui leur assure une plus grande marge de négociation dans l'application des orientations du *masterplan*, ils estiment néanmoins que l'investissement des acteurs publics n'est pas à la hauteur des enjeux de développement métropolitain incarnés par le quartier de gare (entretien, Maarsen Groep).

CONCLUSION

L'étude croisée des projets de Lyon Part-Dieu et Rotterdam Central District permet de documenter des dynamiques déjà identifiées par la recherche, à la fois sur le rôle urbain et métropolitain des grandes gares et sur la démarche de projet.

Au-delà de leur rôle premier de nœud ferroviaire, les gares de la Part-Dieu et de Rotterdam Centraal apparaissent comme des équipements à forte valeur symbolique. Le discours et la mise en œuvre des projets illustre la multiplicité des enjeux, des logiques et des acteurs qui convergent autour des grandes gares métropolitaines. Au-delà d'un discours de projet

agissant comme un ciment nécessaire pour coordonner les différentes opérations, les choix d'aménagement sont le résultat de négociations constantes entre les stratégies des différents acteurs. Les arbitrages sont réalisés par les acteurs possédant la légitimité technique (gestionnaires d'infrastructures) ou politique (acteurs publics locaux) d'exclure certains points de la négociation. Sur ce point, la comparaison entre Lyon et Rotterdam montre qu'il n'existe pas de forme unique pour la mise en place des grands projets urbains. La structure de l'action collective et des négociations dépend de la capacité des acteurs publics locaux à occuper une place centrale sur la scène du projet. Le (relatif) faible investissement de la ville de Rotterdam dans le portage politique et opérationnel du projet tranche avec le rôle pivot occupé par la SPL Lyon Part-Dieu, en position de force dans les négociations.

De plus, le positionnement de la ville de Rotterdam montre également qu'il serait erroné d'opposer strictement les logiques publiques et privées ou encore les considérations urbaines et de réseaux. Les frontières entre les différents secteurs tendent à se brouiller du fait de la pression sur le financement des opérations et de l'évolution du rôle des acteurs publics et privés de l'aménagement. La position des gestionnaires de gare illustre particulièrement ce brouillage. Sous la pression d'une injonction croissante à l'autofinancement, ils doivent arbitrer entre des stratégies d'accueil des voyageurs – en développant des espaces publics et d'attente – et des stratégies de valorisation consistant à développer un maximum de surfaces commerciales. Les stratégies des acteurs ne sont pas monolithiques, ce qui complique d'autant plus l'élaboration et la conduite des projets.

Enfin, dans la lignée de réflexion existantes et de ce numéro spécial, les exemples de Lyon et Rotterdam interrogent la dimension métropolitaine des gares, considérées ici dans leur rôle de support de grands projets urbains. Dans les deux cas, le rôle du quartier de gare comme quartier d'affaires à vocation internationale et son attractivité ne sont pas mises en question. Pourtant, l'étude de la phase opérationnelle des projets montre une forte dépendance au contexte local, en particulier aux marchés immobiliers. On observe donc un décalage entre la communication des projets, qui insiste sur leur dimension métropolitaine, et les réalisations

concrètes, qui conduit à s'interroger sur le rôle et les leviers de cette communication, qui semble autant s'adresser aux acteurs économiques et financiers que porter une stratégie d'aménagement urbain.

Bibliographie

- Arab N., 2017, L'élaboration collective des projets d'urbanisme : organiser l'intégration des acteurs et gérer l'incertitude des processus de conception, *Riurba*, n°3 [en ligne]
- Arab N., 2018, Pour une théorie du projet en urbanisme, *Revue européenne des sciences sociales*, n°56 (1), pp.219-240
- Bardet F. & Healy A., 2015, Les acteurs urbains et les promesses des palmarès internationaux des villes. Lyon à la conquête du « Top 15 » européen, *Métropoles*, n°16 [en ligne]
- Bertolini L., Curtis C. & Renne J., 2012, Station area Projects in Europe and Beyond: Towards Transit Oriented Development? *Built environment*, n°38 (1), pp.31-50
- Bertoncello B. & Dubois J., 2010, *Marseille Euroméditerranée. Accélérateur de métropole*, Parenthèses, Coll. La ville en train de se faire, 288 p.
- Bertoncello B., Dubois J. & Rodrigues-Malta R., 2009, Opération Euroméditerranée, une affaire d'Etat, POPSU
- Bregnac F. & Montès C., 2016, De la connaissance intime du lieu au contrôle marketing du paysage dans la construction du skyline d'une métropole. Retour sur La silhouette urbaine de Lyon (1990). *Métropolitiques* [en ligne. Accès le 29 mars 2022]
- Delage A., 2018, Gare au standard : les nouveaux quartiers de gare TGV, produit d'appel pour des territoires en mal de reconnaissance ? *Les annales de la recherche urbaine*, n°13, pp.150-165
- Delage A., 2013, *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle : le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Etienne Châteaucreux (France) et Liège Guillemins (Belgique)*, Thèse de doctorat, Université Lyon 2
- Guironnet A., 2016, Une financiarisation si discrète ? la circulation des standards de la filière d'investissement en immobilier tertiaire dans les politiques de développement du Grand Lyon, *Métropoles*, n°19 [en ligne]
- Healy A., 2007, *Le gouvernement privé de l'action publique urbaine. Sociologie politique de la « gouvernance métropolitaine » du Grand Lyon (fin du XX^e siècle)*, Thèse de doctorat en science politique, Université Lumière Lyon 2
- Heitz A., 2017, *La métropole logistique : Structure métropolitaine et enjeux d'aménagement. La dualisation des espaces logistiques métropolitains*, Thèse de doctorat, Université Paris Est

- Idt J., 2012, Le temps de la réalisation des projets urbains : une fabrique a posteriori des enjeux politiques de l'action collective, *Géocarrefour*, 87, pp.75-84
- Ingallina P., 2008, *Le projet urbain*, Paris, Presses Universitaires de France, coll. Que sais-je ? 128 p.
- Le Galès P., 1995, Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine. *Revue française de science politique*, n°45 (1), pp. 57-95
- Linossier R. & Verhage R., 2009, La co-production public/privé dans les projets urbains, in Boino P. (dir.), *Lyon La production de la ville*, Parenthèses, pp.144-171
- Maulat J. & Pedro M., à paraître, De nœud de réseau à actif à valoriser : l'évolution des modèles économiques des lieux de transport, in Frétiigny J.-B. (dir.), *Les transports et leurs lieux*, ISTE
- Pinson G., 2006, Projets de ville et gouvernance urbaine : Pluralisation des espaces politiques et recomposition d'une capacité d'action collective dans les villes européennes, *Revue française de science politique*, n°56 (4), pp.619-651
- Roudier E., 2019, *Quand la ville moyenne entre en gare : des projets entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales*. Thèse de doctorat, Université Paris-Est
- Subra P., 2008, L'aménagement, une question géopolitique ! *Hérodote*, n°130 (3), pp. 222-250
- Tiano C., 2010, Quelles valeurs pour revaloriser les territoires urbains ? *Cybergeogéographie* [en ligne] Débats, Les valeurs de la ville [consulté le 29 mars 2022]
- Terrin J.-J. (dir), 2011, *Gares et dynamiques urbaines : les enjeux de la grande vitesse*, Parenthèses, coll. La ville en train de se faire, 224 p.
- Trip J.-J., 2005, Railway station development in post-industrial Rotterdam – path dependency and shifting priorities, *European Regional Science Association (ESRA) conference papers*
- Trip J.-J., 2007, *What makes a city? Planning for "quality of place". The case of high-speed train station area redevelopment*, Thèse de doctorat, T.U. Delft
- VROM (Ministère du logement, de l'aménagement du territoire et de l'environnement), 2003, *Nieuwe Sleutelprojecten in aantocht, Voortgangsrapportage*, 64 p.

(Ré)aménagement des gares métropolitaines, entre rationalités urbaines et économiques

La participation des nouvelles dynamiques commerciales à la recomposition des gares et quartiers de gare en Bretagne - Pays de la Loire

The participation of new commercial dynamics in the transformation of stations and station districts in Bretagne - Pays de la Loire

Arnaud GASNIER*, Stanislas CHARPENTIER** & Louis-Thibault BURON***

Laboratoire Espaces et Sociétés (ESO Le Mans), Le Mans Université

Résumé

L'activité commerciale demeure un miroir territorial et un levier aménageur qui permet de suivre les mutations fonctionnelles des quartiers de gare partagés entre leur mise en tourisme, leurs développements résidentiels et tertiaires (bureaux, équipements publics, services commerciaux). Alors que les processus politiques et opérationnels à l'œuvre et que les stratégies territoriales d'un nombre croissant d'acteurs concourent à transformer plus ou moins radicalement la gare et son quartier durant cette dernière décennie (partie I), la mesure des effets de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de Loire (LGV BPL) à travers le prisme du commerce indique que la revalorisation socio-économique des villes observées dans l'ouest de la France apparaît contrastée et différenciée (partie II).

Mots-clés

Commerce, Régénération urbaine, Centralité, Stratégies d'acteurs.

Abstract

Retailing provides a territorial mirror and can be used as a planning lever able to observe functional changes of station districts, shared between their promotion of tourism, their residential and tertiary developments (offices, public facilities, commercial services). While the political and operational processes at work, as well as the territorial strategies of a greater number of actors, have contributed to the more or less radical transformation of the station and its district over the last decade (part I), the measurement of the Brittany-Pays de Loire High Speed Line effects (LGV

BPL) through the prism of commerce indicates that the socio-economic revaluation of the cities observed in western France appears to be contrasted and differentiated (part II).

With varying degrees of vigor, the three case studies demonstrate station districts processes generalization of economical regeneration and diversification. On the retail level, the economic and urban effects of the HSR remain contrasted in the station districts. It should be noted that there is no complete Parisian mimicry due to the singular regional and local geographical contexts, different planning issues and thus different variations of the Parisian station transformation model. The concentration of new specialist shops in the Rennes station, the rehabilitation and modernization of facades and stores in front of and near the redeveloped station forecourts in Rennes and Saint-Malo, confirm the positive effects of the high-speed line in terms of regional metropolization and reinforced centrality. In contrast, the redevelopment of Le Mans station has been slow and discontinuous over the last 30 years. With the exception of the upmarket hotels in front of the station, the problem of many empty retail units in front of the forecourt and the low number of new shops set up in the station, illustrate the case of an old district revaluation resulting from the first TGV generation in the 1990s whose business center still remains very monofunctional today.

Keywords

Retailing, Urban regeneration, Centrality, Stakeholder strategies.

* Professeur d'Aménagement et d'Urbanisme, Arnaud.Gasnier@univ-lemans.fr

** Ingénieur d'études, stanislas.charpentier@univ-lemans.fr

*** Enseignant-chercheur contractuel, louisburon@laposte.net

INTRODUCTION

Cet article s'inscrit dans le cadre des travaux menés par le groupement constitué de Setec¹ et le laboratoire Espaces et Sociétés (ESO) en charge de l'animation de l'Observatoire Socio-Économique de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire (LGV BPL), mis en place en 2012 par Eiffage Rail Express (ERE) pour une durée de dix ans. Ce dernier vise à évaluer les effets économiques, sociétaux et territoriaux de Lignes à Grande Vitesse sur les territoires concernés au regard, ici, des dynamiques de chalandise observées *in situ*².

En effet, l'activité commerciale demeure un miroir territorial et un levier aménagiste qui permet de suivre les mutations fonctionnelles des quartiers de gare. Jean-Pierre Wolff souligne à juste titre que les gares, « *au départ enclaves fermées et repliées sur elles-mêmes, (...) s'ouvrent à la ville et à la vie avec leurs multiples facettes sociales et économiques. Ces lieux de transit se doublent ainsi d'espaces économiques (commerces, bureaux, services aux voyageurs...). Ce métissage entre la gare et la ville répond à un faisceau diversifié mais convergent d'intérêts, portés par les propriétaires des gares, les grands opérateurs de transports (ferroviaires et urbains) et les groupes économiques (et plus spécifiquement commerciaux)* » (Wolff, 2018 : 13) dont « *L'ambition est d'en faire de véritables centralités urbaines, des « city boosters »* » (Ropert, 2017 ; Pilat, 2018), concept interne à SNCF Gares & Connexions mobilisé un temps pour définir sa stratégie de diversification fonctionnelle et d'ouverture sur la ville. Au-delà de l'instrumentalisation entrepreneuriale traduite, l'hypothèse formulée ici est que ces transformations ne sont pas indépendantes les unes des autres mais font actuellement système, en ce sens que ces différents processus, liés entre eux, se renforcent mutuellement. C'est ce qui explique l'ampleur des mutations à l'œuvre et leur puissance transformatrice sur des quartiers en plein bouleversement.

Deux processus conjoints sont donc entrés en interaction : la modernisation (stratégies d'acteurs nombreux) et l'ouverture croissante de la gare sur la ville, grâce en particulier au commerce, et, simultanément, la redynamisation de son quartier qui participe à son tour au succès de l'opération de régénération économique de la gare (partie I).

Nous supposons aussi que la mise en service de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pays de la Loire en juillet 2017 a été un vecteur d'amplification de mouvements de restructuration des gares et quartiers de gare enclenchés dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain d'ampleur variable. Ces mutations à l'œuvre dans les gares et leurs quartiers se sont accélérées avec la grande vitesse ferroviaire, enclenchant directement ou indirectement des dynamiques multiformes de régénération commerciale (partie II).

I. LE COMMERCE DANS LE CONTEXTE D'UN RENOUVELLEMENT URBAIN GENERALISE DES QUARTIERS DE GARE

Le commerce, par la fonction économique et le levier aménagiste qu'il représente, permet d'approcher les opérations de renouvellement des gares et quartiers de gare par la caractérisation des démarches de régénération appliquées in situ d'une part, et celle des acteurs impliqués dans le cadre d'une nouvelle gouvernance de projet, d'autre part.

a. Vers un urbanisme de projet où la gare devient multifonctionnelle et notamment lieu de chalandise

La gare et ses abords se muent à la fois en espace multiconnecté et en lieu de vie multifonctionnel dans une logique de projet urbain (Bellet Sanfelieu & Santos Ganges, 2016). Hier simples lieux de transit et de travail (pour les cheminots et les industries manufacturières associées), les gares et leurs alentours deviennent peu à peu des lieux de services plus ou moins liés au transport (Bertolini, 1996 ; Terrin, 2011 ; Lavadinho, 2012) et aujourd'hui de nouveaux espaces marchands. Désormais, voyageurs, chalands et nouvelles populations résidentes se croisent dans ces lieux hybrides complexifiés (Kokoreff, 2002 ; Desbouis, Médeville, 2002). Le sociologue et anthropologue Isaac Joseph (1999) a déjà montré comment ces « pôles d'échange » se muent en galeries marchandes et en lieux d'interaction sociale (Joseph, Kaminagai & Amar, 1999). Ainsi, comme le soulignent Roseau et Baron-Yelles (2016), la gare, « matrice des villes », « *accueille des usages qui n'ont pas spécifiquement à voir avec*

¹ <https://www.setec.fr/Contact> : Lionel Bertrand, Directeur de Projets.

² <https://www.lgvbpl.com/home/integration-territoriale/observatoire-de-la-lgv-bpl.html>

la finalité ferroviaire, mais procèdent de son rôle d'attracteur », ce qui lui confère un rôle de « place urbaine » et notamment de nouveau pôle commercial.

Ces territoires ferroviaires en transformation impliquent un partenariat public-privé innovant au sein d'une gouvernance nouvellement mise en place dans laquelle de nouveaux cœurs de métiers et de nouveaux savoirs faire apparaissent : l'immobilier de gare doit répondre aux concepts en expérimentation des distributeurs *in situ*, les enseignes en gare ont besoin de s'adapter aux clientèles de plus en plus diversifiées, à l'hybridation commerciale qui nécessite une vente omnicanale efficace et lisible (Baron, 2016 ; Baron & Hasan, 2016), etc.

Des processus de revalorisation économique favorables au renouvellement des gares

L'activité commerciale est autant un moteur qu'un miroir des mutations en cours, dans le cadre d'une marchandisation de la ville définie comme le renforcement du commerce dans la fabrique urbaine, processus qui gagne de plus en plus de villes européennes (Gasnier, 2007, 2015). Trois effets, directs et indirects, de la LGV sur le commerce peuvent être identifiés :

- l'effet d'une centralité multiscalaire en émergence dans ces quartiers, plus ou moins dépendante des gares, renforçant les centres-villes et/ou les centres des quartiers renouvelés par de nouvelles fonctions résidentielles et/ou marchandes (Bentayou, 2015) ;
- l'effet de requalification urbaine, de montée en gamme des services et d'anomalisation de l'offre commerciale ;
- l'effet d'accessibilité multiscalaire, optimisé par les stratégies d'implantation des nouveaux formats physiques, numériques et hybrides du commerce et des services marchands ainsi que des nouveaux circuits logistiques de la distribution en gare.

En premier lieu, les implantations commerciales en cours ou en projet dans les gares ou sur leurs parvis participent aux processus actuellement observés de concentration de l'offre, de diversification des enseignes et de spécialisation des branches d'activités auxquels coopèrent les nouveaux agrégats de commerces et de services positionnés entre les réseaux de transport des pôles d'échanges multimodaux et les quais d'embarquement ferroviaire.

De nouvelles formes de centralité de quartier émergent dans le cadre de grands projets de renouvellement urbain où l'activité commerciale occupe désormais une place déterminante mais variable selon la position de la ville dans la hiérarchie urbaine (Desjardins, Maulat & Sykes, 2014 ; Liu & Ye, 2019). Tout d'abord, le modèle d'hybridation urbaine des gares parisiennes qui transforme les halls d'attente en centre commercial, lieu d'exposition, de travail (coworking, services aux particuliers, bureaux), place de marché, pôle de marketing touristique, etc. tend à se reproduire dans les métropoles régionales (Rennes, Nantes). La ville et son commerce « entrent » désormais dans la gare et renouvellent le paysage commerçant sur les parvis (Saint-Malo, Lorient).

Selon le type de gare et la hiérarchie urbaine dans laquelle il se situe, les activités commerciales offrent un panel étendu d'enseignes spécialisées, cossues ou banales, de consommation lente (flânerie, achats impulsifs) ou rapide (*snacking*, *fast food*), surreprésentées par les secteurs de l'équipement de la personne (Parfois à Rennes) et celui de la restauration. Hormis quelques restaurants, la part de la vente à emporter dans les gares est plus élevée dans la mesure où ces établissements s'accommodent mieux de locaux aux petites surfaces. Aussi, les services bancaires, de téléphonie, les pressings, les salons de coiffure ainsi que les casiers de retrait, font leur apparition dans les halls de gare ces dernières années ; ils répondent particulièrement à la demande des voyageurs pendulaires.

Alors que la marchandisation des gares se généralise, s'ajoutent désormais aux activités traditionnelles (café, presse, alimentation de quartier) des commerces plus diversifiés (restauration d'entreprises, *food truck*) et surtout de standing supérieur (brasserie, location de voitures, lieux événementiels, conciergerie, etc.), complétés de services inédits (crèches, salles de sport). Ainsi, Christian Le Squer, chef triplement étoilé au guide Michelin, a ouvert un restaurant gastronomique, le Paris-Brest, en gare de Rennes. De même, l'hôtellerie de chaîne ou indépendante se renforce et monte en gamme à proximité immédiate des gares (parvis nord du Mans, côté centre-ville). L'implantation récente de nouvelles enseignes franchisées d'hôtellerie et d'une résidence hôtelière sur le parvis nord et est de la gare du Mans illustre à la fois ce processus de

renforcement de l'offre et le développement d'un niveau de standing supérieur (généralisation des trois étoiles) à celui des établissements préexistants.

Des processus de requalification urbaine favorables au commerce

Ce renouveau commercial et des services, dans ou autour des gares, renforce la centralité de l'agglomération mais aussi celle du ou des quartiers requalifiés environnants. Ce processus de consolidation de la centralité à l'œuvre aujourd'hui s'appuie également sur la combinaison des nœuds physiques de transport et des réseaux numériques d'information (e-commerce).

En effet, la transformation actuelle des activités marchandes de gare renforce le commerce de transit, traditionnellement implanté sur les flux piétons, dans les halls d'attente, ou sur les itinéraires de déambulation entre gare et stations de métro, bus, taxis, vélos, etc. Le hall de gare et ses prolongements intérieurs et extérieurs sont de plus en plus convoités par le commerce, du fait de la hausse de la fréquentation directe ou indirecte des gares par des voyageurs considérés désormais comme des clients potentiels. Ainsi, l'ouverture de la Ligne à Grande Vitesse Bretagne – Pas de la Loire (LGV BPL), celle des Ouigo à l'été 2019, la généralisation des pôles d'échanges multimodaux (PEM), la création de nouvelles lignes de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) à Rennes ou au Mans – métro, bus - puis l'augmentation du cadencement des TER dans l'aire d'attraction mancelle du fait du contournement de la LGV précitée, etc., représentent des facteurs recherchés de relocalisation du commerce et des services marchands au plus près des flux massifiés d'usagers.

De fait, la gare devient un point de convergence de flux interurbains de différents horizons dont l'enjeu d'aménagement principal consiste localement à favoriser des multimodalité et intermodalité efficaces (L'Hostis & al., 2009 ; Wang, Yuan & Duan, 2018). Un pôle d'échanges multimodal bien conçu permet de limiter la durée de la rupture de charge tout en optimisant le temps de déplacement en y greffant d'autres activités (travail, chalandise, services, etc.). Ce processus social s'appuie sur la capacité

croissante des individus à tirer parti de leur temps et de leurs déplacements, ce qui renforce la dimension économique stratégique des gares (Boquet, 2010). Ces voyageurs sont ciblés par le commerce dit « de transit », qui vise à capter les consommateurs directement sur leur trajet. La gare doit désormais combiner fluidité maximale et utilisation presque ininterrompue de l'espace-temps du trajet de l'utilisateur.

L'acte d'achat est encore optimisé par l'expérimentation de nouveaux types de commerce qui reposent à la fois sur la digitalisation des enseignes traditionnelles (*store to web*³), sur l'implantation en boutiques des plateformes de l'e-commerce (*web to store*⁴), de plus en plus présentes physiquement sur ces nœuds ferroviaires (consignes, point-relais chez un commerçant, associations pour le maintien de l'agriculture paysanne (Amap) connectées qui livrent, sur le parvis de la gare d'Angers, les paniers de fruits et légumes commandés la veille par les consommateurs internautes).

Ainsi, une consigne de colis Amazon est en projet dans la gare de Nantes ; Blue Distrib (Cdiscount et Bolloré) envisage de créer un réseau de consignes approvisionnées par des véhicules électriques au Mans ; Dropbird complète ses expérimentations de *marketplace* en permettant aux consommateurs de déposer leurs achats réalisés en ligne dans la future consigne de la gare de Rennes.

Finalement, la double hybridation des gares est en marche : urbaine et fonctionnelle (commerces et services) d'une part, physique et numérique d'autre part. Selon des contextes territoriaux plus ou moins favorables, la gare devient un moteur de renouvellement des tissus péri-centraux, un laboratoire d'expérimentations économiques, notamment commerciales, le creuset d'une centralité fondée sur des connexions multimodales. Pour autant, ces processus apparentés à ceux des gares parisiennes demeurent soit incomplets, soit transposés de façon mesurée dans les villes intermédiaires et moyennes de province. Comme le rappelle Émilie Roudier (2019), « *l'urbanisme de gare des villes moyennes est presque toujours le fruit d'un dosage entre choix volontaristes et contraintes subies* ». Notamment, ces contraintes ont trait au risque plus prononcé de concurrence commerciale avec les centres-villes, aux

³ *Store to web* : pratique visant à renvoyer les clients d'une enseigne vers son site e-commerce pour l'achat d'un produit non disponible en magasin.

⁴ *Web to store* : pratique visant à attirer les clients internautes d'un site e-commerce vers les boutiques de l'enseigne.

difficultés de trouver des financements et des investisseurs privés, moins nombreux que dans les métropoles, à la nécessité de recourir, ce faisant, aux acteurs publics (État, Région, etc.) pour mettre en place les principaux leviers de la régénération en projet. Toutefois, l'implication des acteurs n'est pas conditionnée à la taille des villes (Roudier, *ibid.*). Ces opérations de restructuration des gares s'appuient toutes sur des dispositifs multi-partenariaux dont le rapport public-privé varie d'un site ferroviaire à un autre, ne serait-ce qu'en termes de propriété foncière (particuliers, branches de la SNCF, commune, État, etc.).

b. Une nouvelle gouvernance de projet : la mise en commerce ferroviaire des acteurs publics et privés

De nombreux acteurs concentrent massivement leurs investissements dans les opérations de transformation des gares et des quartiers de gare : aménageurs, investisseurs, distributeurs, exploitants de centres commerciaux et de surfaces commerciales (*via* la filialisation de la SNCF et notamment la création de Retail & Connexions), agences spécialisées dans l'urbanisme du rail (AREP), et développeurs tel Déméter, qui investit 20 millions d'euros dans une douzaine d'enseignes implantées dans la gare de Rennes sur plus de 2 000 m² de surfaces de vente. La gare est de plus en plus considérée comme un grand équipement emblématique d'une métropole ou ville dynamique et attractive, générateur de valeur. Depuis les parvis redessinés ou restructurés (Lorient), l'aménagement de nouveaux espaces publics paysagers et de cheminements doux inter-quartiers orientent logiquement les flux piétonniers d'usagers de la gare vers le centre-ville selon un processus de couturage intra-urbain entre le quartier péricentral remodelé et l'hypercentre (Nantes). Progressivement, la gare devient un équipement de centre-ville ; à défaut, elle marque une centralité d'agglomération, départementale ou régionale selon les cas, par son rôle réactivé de porte urbaine et sa capacité à attirer des investissements, des entreprises et des usagers. Le commerce illustre ici à la fois le processus de commercialisation des gares à partir d'acteurs spécifiques et celui de stratégies diversifiées d'optimisation territoriale.

Acteurs et commerce de gare

De nombreux entrepreneurs perçoivent dans la

transformation des quartiers de gare l'émergence de territoires de grande centralité grâce à l'accessibilité censée optimiser leur compétitivité ou leurs stratégies d'implantation (Delage, 2016 ; Nègre, 2018). Ainsi s'explique l'implantation croissante d'activités tertiaires et de centres d'affaires à proximité immédiate des gares desservies directement ou indirectement par la LGV (Baudelle & Nègre, 2016).

Le commerce renouvelé comme levier aménageur et opérationnel de la restructuration des gares révèle la construction d'une nouvelle gouvernance de projet à partir d'une politique de filialisation de SNCF Gares & Connexions et d'un partenariat public-privé innovant. SNCF Gares & Connexions détient la responsabilité de la conduite des opérations menées sur l'ensemble des gares, de la conception à l'exploitation et à la commercialisation de ses espaces immobiliers et fonciers. De ce fait, le développement des commerces en gare offre à SNCF Gares & Connexions une source de revenus externes au système ferroviaire de 250 M€ en 2020 (y compris publicité et parkings). Pour Toulouse-Matabiau, l'opérateur prévoit de tripler la surface commerciale disponible en créant une galerie commerciale au centre de la gare (+ 2 700 m² de commerces), entre les deux halls, et un espace de circulation piétonne plus large pour fluidifier le parcours client.

Pour la SNCF, le principal enjeu s'appuie d'abord sur une volonté de diversifier ses investissements et de valoriser financièrement les surfaces internes de ses gares jusqu'ici peu exploitées. C'est ainsi que SNCF Retail & Connexions, filiale à 100 % de la SNCF devient gestionnaire des espaces commerciaux de plus de 3 000 gares françaises en assurant les diverses tâches de conception, d'études de projets, de commercialisation, d'exploitation commerciale et d'encaissement des loyers. La filiale adapte aussi les concepts des enseignes et assure la gestion contractuelle auprès des distributeurs. À cet égard, les modalités d'implantation d'établissements de commerces en gare restent souples et sans paiement de droit d'entrée. Les Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT) permettent alors un renouvellement régulier et rapide de l'offre. Par ailleurs, le fait que le réaménagement de la gare puisse offrir une proximité circulatoire (Paché, 2006) et un accès facilité aux services et commerces *in situ* (Deprez & Gasnier, 2016) suscite également l'intérêt des sociétés foncières ainsi que celui des promoteurs de

l'immobilier commercial compétents sur ce sujet : la Compagnie de Phalsbourg impliquée dans l'opération de renouvellement urbain de la gare de Toulouse-Matabiau, Altaréa Cogedim pour la restructuration de la gare de Paris-Montparnasse (conception, réalisation et exploitation de ses espaces commerciaux sur une durée de 30 ans) ou encore Klépierre pour celle de Saint-Lazare. La gare 2.0⁵ (Fig. 1) devient à la fois un hub multiscale, du quartier au métropolitain, et un espace de vie multifonctionnel réunissant espaces de travail, lieux d'échanges, de services et de commerces (Buron, 2021). Cette multifonctionnalité émergente des gares et de leurs quartiers d'implantation symbolise également des ambitions européennes pour des métropoles nationales et régionales capables ainsi d'augmenter leur attractivité : Marseille EuroMéditerranée, Toulouse EuroSudOuest ou EuroRennes.

Enfin, la gare devient un laboratoire d'expérimentation de nouveaux concepts marketing pour les distributeurs et les commerçants. Les enseignes testent alors de nouvelles offres (Monop station dans la gare de Chartres et de Strasbourg) en s'adaptant aux contraintes spécifiques du site d'implantation (faibles surfaces des locaux commerciaux) ou en ciblant précisément la gare dans une stratégie de différenciation territoriale pérenne (Palais des thés à Lille-Flandres) ou éphémère (Tesla en gare de Lyon, le caviste Perrin en gare d'Avignon). De plus, « *bénéficiant d'une densité de flux très élevée, les commerces des gares réalisent des performances au mètre carré qui dépassent largement celles relevées dans les centres commerciaux pour la même typologie d'activité (+ 50 à 80 % de CA)* », rappelle l'étude de Cushman & Wakefield (2018)⁶. De ce fait, les exploitants de surfaces commerciales de gare perçoivent des loyers plus élevés (50 à 100 %) que dans les centres commerciaux ; le foncier des gares devient ainsi un modèle financier lucratif.

Stratégies d'optimisation des territoires de la gare

Tous ces acteurs précités suivent des stratégies d'optimisation foncière, immobilière et commerciale

singulières.

Tout d'abord, SNCF Gares & Connexions attribue une convention ou autorisation d'occupation temporaire du domaine public ferroviaire au concédant dans le cadre d'un appel d'offres stipulant une durée d'exploitation à l'instar d'un droit au bail emphytéotique. Cette manne financière pour SNCF Gares & Connexions s'appuie, depuis 2015, sur une nouvelle branche dédiée à la gestion d'actifs immobiliers et sur un changement d'échelle opérationnelle : obtenir des revenus immobiliers en commercialisant le foncier disponible autour des gares (immobilier de bureaux, hôtellerie, nouveau parvis de commerces à Saint-Malo, etc.). Les concessions sont variées et innovantes sur le plan commercial : elles portent le plus souvent sur les commerces – boutiques mais aussi, désormais, sur des formats d'hybridation commerciale tels les consignes (Amazon, Pick up) et les distributeurs automatiques. Demain, l'optimisation financière des ressources foncières de la SNCF pourra concerner les nouveaux acteurs de la logistique urbaine, les plateformes locales de l'e-commerce et notamment les gestionnaires de Marketplace : Dropbird est sur le point d'installer une consigne approvisionnée en petits véhicules électriques de livraison dans la gare de Rennes pour permettre au consommateur de récupérer les produits achetés auparavant dans le centre-ville ou ailleurs avant de prendre son train. Il s'agit alors de compléter les aménagements de mise en connexion physique (PEM, accessibilité ferroviaire) par des dispositifs techniques permettant de développer au sein des gares les modalités de connexion numérique utiles au commerce et à d'autres fonctions.

En outre, SNCF Retail & Connexions optimise le foncier et l'immobilier de la SNCF selon le principe de dé-re-fonctionnalisation des gares par agrégation fonctionnelle, par densification en commerces et services des anciens halls d'attente ou des passages souterrains d'accès aux quais transformés. En parallèle, la concentration et la diversification de commerces sont liées à celles d'autres services

⁵ Le « quartier de gare 2.0 » est une évolution du quartier de gare traditionnel (version 1.0). Il se caractérise par une montée en gamme des services et équipements, une requalification et une rénovation de l'espace public et du bâti aux abords de la gare. La présence d'immeubles résidentiels et de bureaux, de services et commerces de transit et de proximité, l'émergence du numérique ainsi qu'une offre diversifiée de transports (pôle d'échanges multimodal) dans et autour de la gare participent au caractère résolument multifonctionnel du quartier. Ce dernier, ainsi rénové et requalifié, est désormais tourné vers une économie quaternaire (Debonneuil, 2017).

⁶ Cushman and Wakefield (2018). Les Commerces en Gare ont le vent en poupe - Travel Retail : <https://www.cushmanwakefield.com/fr-fr/france/insights/les-commerces-en-gare-travel-retail>

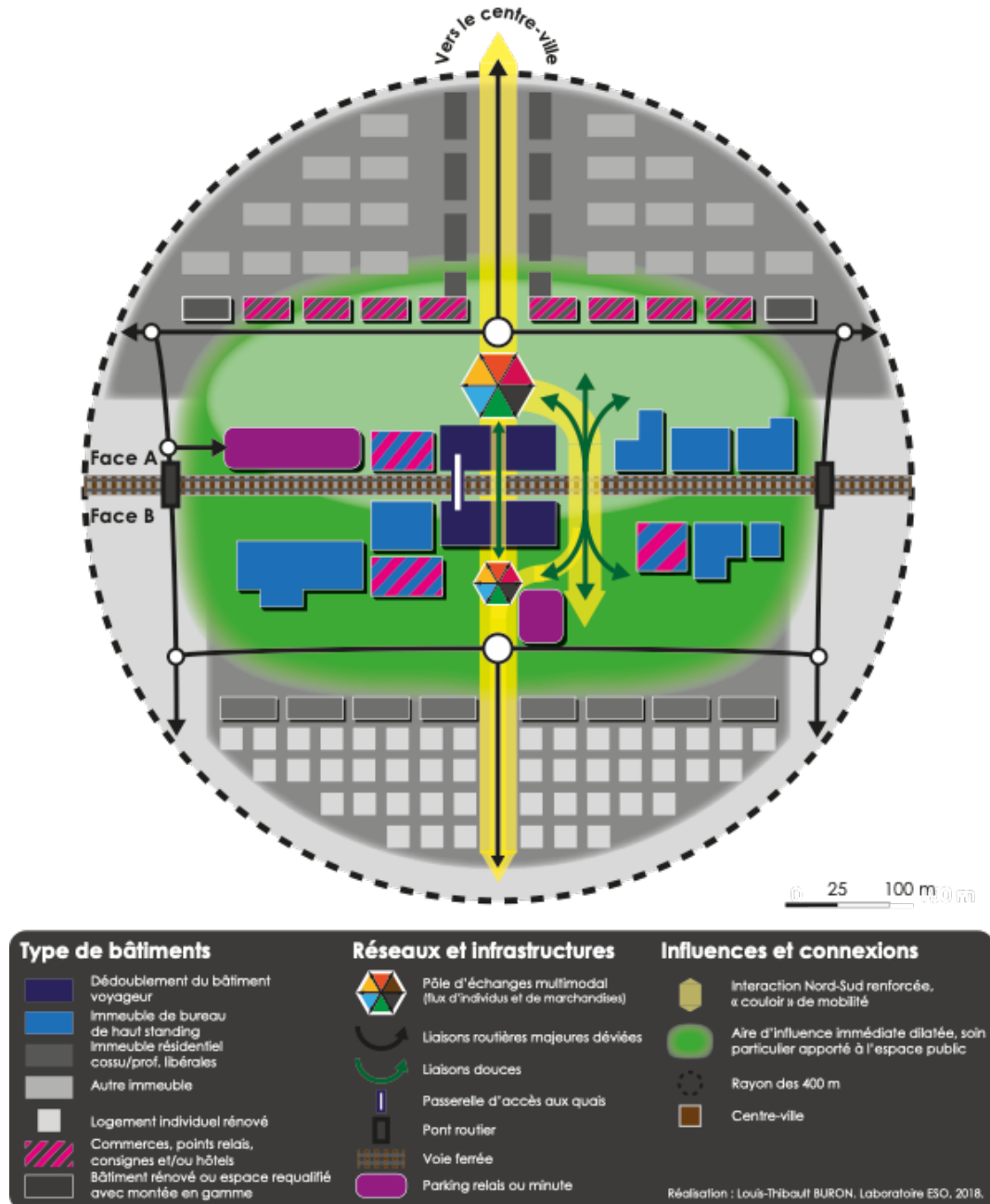


Fig.1 – Schéma théorique du quartier de gare « 2.0 »

également générateurs de flux de nouveaux chalands potentiels : points service, points livraison, crèches, VOD à télécharger à partir de bornes interactives, clubs de sport, espaces d'exposition, etc. fonctionnent alors de manière itérative avec le commerce. En même temps, les clientèles se diversifient elles aussi, partagées entre voyageurs, habitants, actifs et touristes.

Enfin, si l'optimisation des chiffres d'affaires est bien réelle pour les enseignes implantées, excepté

durant la période de pandémie que nous venons de traverser où les flux de voyageurs se sont taris dans les gares, les opérations de renouvellement urbain réalisées ou en cours permettent aux gares de jouer un nouveau rôle structurant dans la ville. Celles-ci s'opèrent en régénérant un tissu urbain péricentral vieillissant, dégradé et souvent monofonctionnel (centres d'affaires, quartiers résidentiels) depuis la mise en service des TGV durant les années 1990, ce qui correspond au modèle de la gare 1.0⁷, dit

⁷ Le « quartier de gare 1.0 » correspond à l'espace du quartier de la gare hérité de son passé industriel. Il s'agit d'un secteur de la ville plutôt populaire et peu prisé. À ce titre, il présente des bâtiments et des commerces aux façades et aux vitrines défraîchies donnant sur un espace

« classique ». SNCF Gares & Connexions, accompagnée prospectivement par les acteurs publics (Régions, collectivités territoriales et locales), tire ainsi profit d'opportunités foncières, d'espaces en attente d'urbanisation, parfois encore de quelques anciens sites industriels ou logistiques fermés pour renverser la tendance de déprise en territoire de redynamisations économique et urbaine.

Cependant, les stratégies des sociétés foncières et des promoteurs de l'immobilier commercial sont à différencier et à contextualiser selon que leurs investissements soient métropolitains ou non. La centralité aussi bien urbaine que commerciale, associée au rôle de nœud central de connexion, renforce la requalification de la gare de Rennes et ses abords. Les stratégies à l'œuvre valorisent notamment les investissements des professionnels de l'immobilier qui misent clairement sur le haut de gamme résidentiel, tertiaire et commercial. Toutefois, un phasage de ces constructions a été planifié pour ne pas saturer l'offre *in situ* et sur d'autres quartiers rennais.

Ainsi, ces quartiers renouvelés ou en cours de renouvellement dans les métropoles régionales participent à renforcer la polarisation marchande, hôtelière et de services en cœur de ville contribuant ainsi à limiter l'évasion commerciale suburbaine. Le long d'une LGV ou à proximité, les gares tendent à devenir des équipements de redynamisation des quartiers centraux et péri-centraux et des relais de croissance cinq fois supérieurs aux centres commerciaux pour les enseignes implantées sur ces pôles de transit. Et c'est bien là le cœur de la stratégie de ces acteurs immobiliers privés : reconvertir de petites surfaces de l'ancien hall de gare en locaux commerciaux supposés très rentables du fait de leur connexion à des flux importants et diversifiés de voyageurs parmi lesquels figurent des cadres supérieurs qui consomment à la fois des produits courants et anomaux (restauration assise, équipement de la personne, culture-loisirs) identiques à ceux d'un centre commercial. Les rendements élevés des commerces de gare au m² permettent d'augmenter les loyers ce qui attire de fait les investisseurs. En effet, les commerces dans les gares sont régis par des conventions d'occupation

temporaire qui n'intègrent ni la notion de propriété commerciale ni le droit d'entrée. Le loyer est établi en redevance proportionnée au chiffre d'affaires. Les loyers commerciaux d'EuroRennes sont ainsi les plus onéreux du marché rennais (de 2 000 à 4 000 €/m²/an), même si le panier moyen des consommateurs reste encore faible.

Cependant, pour les opérations de renouvellement urbain des quartiers de gare non métropolitains, les stratégies de ces mêmes acteurs sont différentes. D'abord, la position ultra-périphérique des gares de Bretagne occidentale ne suscite pas le même engouement qu'à Rennes ou à Nantes de la part de Retail & Connexions, des promoteurs et des distributeurs. Ni Vannes, ni Saint-Brieuc, ni Quimper pour le niveau des villes moyennes, ni Brest pour celui des villes intermédiaires, n'ont restructuré leur gare à l'exception de Lorient. Ensuite, les flux plus faibles de voyageurs ainsi que les surfaces plus modestes des bâtiments des gares de cette typologie de villes rendent les investissements moins lucratifs et les concessions - locations trop chères par rapport aux capacités de financement des entreprises, associations ou même des collectivités locales (Roudier, *ibid*). Ici, les fonds et services publics, notamment extérieurs, sont davantage recherchés et priorités pour pallier localement le manque d'investisseurs privés, en permettant quand même d'impulser un changement d'image de la gare et de son quartier.

Alors, le mimétisme vis-à-vis des gares parisiennes en régions varie selon les contextes. Certes, il est lié aux effets de taille des villes et de la métropolisation régionale (Nantes et Rennes), mais il dépend surtout des effets locaux et du contexte socio-économique des villes desservies directement ou non par une LGV.

II. AU PRISME DU COMMERCE, DES TYPES DE GARES ET QUARTIERS DE GARES DIFFERENCIÉS

Dans le Grand Ouest français, la mise en service de la LGV Bretagne – Pays de la Loire entre Connerré (à 25 km à l'est du Mans) et Rennes, le 2 juillet 2017, a refondé les paramètres d'accessibilité ferroviaire (Nègre, 2018) pourtant déjà impactés par la LGV Atlantique en 1989. Si les effets d'une LGV s'avèrent

public terni. L'espace de la gare marque une rupture dans le tissu urbain avec les quartiers situés de part et d'autre des voies ferroviaires. Il est caractérisé par une vétusté de son tissu urbain et une obsolescence de ses fonctions économiques comme en témoigne la présence de nombreuses friches (industrielles et ferroviaires). Celles-ci offrent néanmoins une réserve foncière considérable souvent située dans le cœur d'une agglomération et sont le catalyseur de sa réhabilitation (voir quartier de gare 2.0).

complexes à mesurer (Billard & Bertrand, 2018), l'approche par le commerce permet toutefois d'observer les mutations à l'œuvre dans les gares et leur quartier. Les résultats présentés reposent sur un travail d'identification des mutations commerciales dans les quartiers de gare du Grand Ouest entre 2016 et 2021. L'étude s'appuie sur des analyses cartographiques (BD Ortho© et BD Topo© produites par l'IGN) et sur un référentiel photographique constitué en 2015 et 2021. Le relevé des commerces a été réalisé grâce à la Base Permanente des Équipements (BPE) de l'INSEE et aux enseignes enregistrées dans les Pages Jaunes, données vérifiées ensuite sur les terrains d'étude durant ces dix dernières années grâce à la mobilisation du site Google Maps et de son outil StreetView.

En Bretagne et Pays de la Loire, force est de constater que ces mutations se sont accélérées avec la Grande Vitesse Ferroviaire (GVF), enclenchant directement ou indirectement des dynamiques multiformes de régénération commerciale. C'est le cas dans l'ensemble des villes bretonnes et ligériennes observées dans le cadre de l'Observatoire socio-économique de la LGV BPL (2012 - 2022), dont Rennes, Saint-Malo et Le Mans traduisent des dynamiques singulières de recomposition. Le processus de régénération et de diversification économiques dans les gares et quartiers de gare s'observe malgré un contexte géographique contrasté et un rapport différencié à la Grande Vitesse : Rennes est desservie par le TGV en 1992 puis par la LGV BPL en 2017 ; Saint-Malo profite du TGV depuis l'électrification de la ligne Rennes – Saint-Malo en 2005 ; Le Mans, quant à elle, accède à la Grande Vitesse en 1989 grâce au TGV-Atlantique.

a. Rennes : une centralité métropolitaine en croissance

Si Rennes bénéficie d'une desserte TGV ayant conduit à une première requalification de la gare au début des années 1990, elle ne dispose de la Grande Vitesse que depuis la mise en service de la LGV BPL à l'été 2017. Dès 1992, la gare de Rennes a été entièrement reconstruite, en intégrant surtout des éléments en faveur de la tertiarisation de l'économie axée principalement sur l'immobilier de bureau. Une première réflexion autour de l'aspect multimodal des gares se traduit par l'intégration d'une ligne de métro, réalisée à la fin des années 1990. Cette première génération de gares TGV induit un début de verticalité

avec le développement de bâtiments de grande hauteur et la création d'un passage souterrain permettant de faciliter les flux à l'intérieur de la gare, mais également avec les quartiers environnants. En revanche, la part donnée au commerce est alors relativement faible, ce dernier restant cantonné aux boutiques traditionnelles rencontrées dans les gares et leur quartier (billetterie, presse, commerces populaires, etc.).

Plus tard avec le prolongement de la LGV Atlantique, la gare de Rennes se métamorphose une nouvelle fois en prenant place dans le projet EuroRennes qui apporte non seulement davantage de verticalité architecturale mais aussi une couture horizontale des circulations nord/sud. Le commerce entre alors en gare selon une stratification à plusieurs niveaux, accompagnée d'une montée en gamme à mesure que l'on gravit les étages. Les espaces souterrains sont réservés aux services et aux commerces (billetterie, distributeurs de boissons et de nourriture), reprenant ainsi le modèle de la gare classique. Le rez-de-chaussée est, quant à lui, consacré aux transports de surface (accès au bus, taxi, location de voiture), à la restauration rapide (McDonald's), à des points de collectes (commandes en ligne) et de billetterie. Le niveau supérieur caractérise un changement d'ambiance : le revêtement de sol, plus qualitatif, est soigné (Photo 1). Il souligne des lieux d'attentes plus confortables. Les espaces, plus lumineux, dévoilent une galerie marchande proposant des commerces habituellement présents dans les centres-villes et dans les centres commerciaux situés en périphérie des villes (maroquinerie, parfumerie, café, agence bancaire, cafétéria, épicerie fine, etc.) (Tab.1). Enfin, le dernier étage dévoile un restaurant (Paris Brest) prenant place sur deux niveaux ainsi que le salon Grand Voyageurs.

Par ailleurs, l'architecture de la gare, pensée comme « un paysage construit », parachève le couturage des quartiers nord et sud. Ceci a pour objectif d'atténuer la rupture urbaine générée par la présence des voies de chemin de fer et le dénivelé entre les deux rives. Cette conception redonne alors de la perspective paysagère en allégeant le bâtiment de la gare. En effet, ce dernier apparaît épuré en raison de l'absence de mobilier urbain réduit au strict minimum (candélabres stylisés), quand la génération précédente de gare renforçait au contraire la visibilité

Gares	Commerces de transit			Commerces de proximité					Commerces de détails spécialisés	Commerces haut de gamme	
	Presse	Billetterie	Distributeur de boissons	Supérette	Boulangerie	Clique et collecte	Pharmacie	Fast-food	Maroquinerie Parfumerie	Restaurant gastronomique	Epicerie fine
parisiennes	Présent	Présent	Présent	Présent	Présent	Présent	Présent	Présent	Maroquinerie	Présent	Présent
de métropole régionale (Nantes - Rennes)	Présent	Présent	Présent	Présent	Présent	Présent	Présent	Présent	Parfumerie	Présent	Présent
de ville intermédiaire (Le Mans)	Présent	Présent	Présent	Absent	Absent	Absent	Absent	Absent	Absent	Absent	Absent
de ville moyenne (Saint-Malo)	Présent	Présent	Présent	Absent	Absent	Absent	Absent	Absent	Absent	Absent	Absent

Présent
Absent

Tab.1 - Hiérarchie urbaine et typologie commerciale (Source ESO, 2021)



Photo 1 - Agencement de centre commercial dans le niveau supérieur de la gare de Rennes (Source ESO, 2021)



Photo 2 - « Parfois » : une enseigne d'équipement de la personne dans la gare de Rennes (Source ESO, 2021)

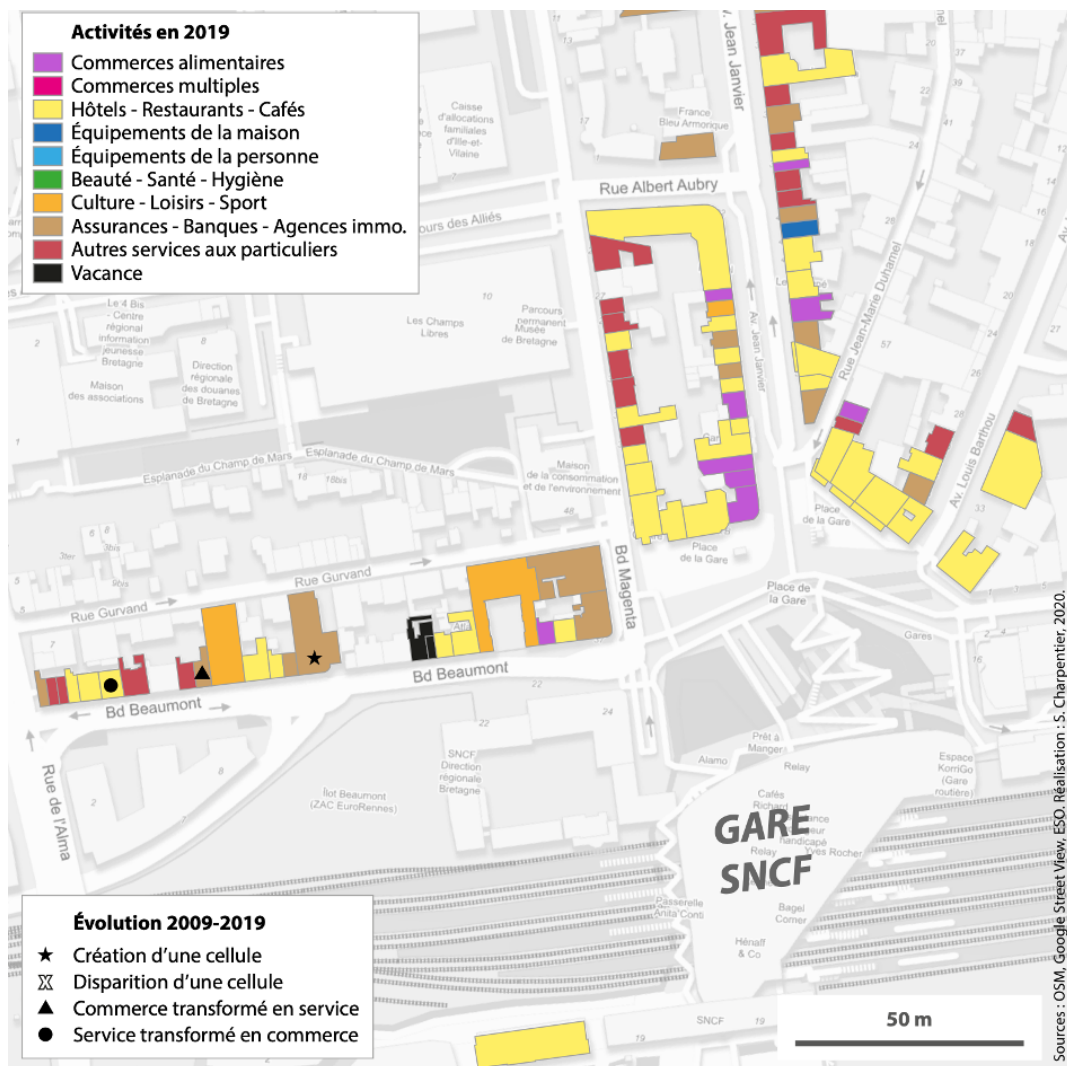


Fig.2 - Évolution des commerces dans le quartier de gare de Rennes entre 2009 et 2019

du bâtiment voyageurs. Plus loin, la redistribution de l'espace public favorise l'essor d'une approche multimodale du déplacement et contribue à la rénovation des revêtements des rues adjacentes qui donnent sur la gare ainsi qu'à une réfection des façades des immeubles et maisons de ville de ce quartier. Cette montée en gamme de l'espace public donne un souffle nouveau au commerce en le régénérant et en le confortant : la carte d'évolution des commerces dans le quartier de la gare de Rennes (Fig.2) montre la stabilité des commerces depuis 2009 et l'absence quasi-totale de vacance des locaux d'activités en rez-de-chaussée, à proximité du nouveau parvis rennais.

Ce soin particulier apporté à la gare et à ses environs conforte le quartier comme espace de centralité.

b. Saint-Malo : une centralité de ville moyenne renforcée, opportuniste mais lente

Le cas de Saint-Malo apparaît comme un exemple singulier dans la manière dont la ville a procédé pour renforcer la composante commerciale de son quartier de gare. La cité malouine n'est pas directement concernée par le prolongement de la LGV vers la Bretagne, mais bénéficie malgré tout d'une réduction de son temps de parcours de 37 minutes vers ou depuis Paris *via* Rennes. Pour autant, la ville n'a pas attendu la mise en service de la LGV BPL pour entamer un projet de renouvellement urbain visant à replacer la gare de Saint-Malo au centre des trois anciennes communes (Saint-Malo, Saint-Servan et Paramé) aujourd'hui fusionnées. La ville s'est en effet saisie de l'électrification de la ligne Rennes – Saint-Malo en 2005 pour reconstruire sa nouvelle gare 260 mètres en arrière de l'ancienne implantation du

bâtiment voyageurs. Ce recul a permis de dégager 55 000 m² de foncier pour aménager un nouveau parvis plus étendu et aéré, un PEM (pôle d'échanges multimodal), un Palais de Justice et une médiathèque (La Grande passerelle), ceinturés de 330 logements intégrés dans de petits immeubles collectifs. De plus, la réalisation d'une troisième voie de circulation permet de relier le sud et le nord de la gare de Saint-Malo. L'implantation d'un linéaire de nouveaux commerces en rez-de-chaussée, ouverts sur la place, a également vu le jour sur ce nouveau parvis de la gare, réduisant cette dernière à sa fonction première. L'enseigne de presse (Relay) et le service de location de véhicules (Avis), seuls présents dans la gare de Saint-Malo, contrastent avec les 26 nouveaux commerces présents sur le parvis requalifié de la gare (Fig.3).

L'ancien front de gare historique, matérialisé par la rue Anita Conti, demeure constitué de commerces traditionnels (hôtels, bistros, cafés) aux façades défraîchies. La toponymie encore visible sur site rappelle l'emplacement historique de l'ancienne gare : « Hôtel des voyageurs », « Maison du Peuple », « Union des syndicats », « Hôtel terminus ». Si la gare se réduit à sa plus simple expression (un abri desservant les quais), le quartier de la gare quant à lui a bénéficié d'une opération de restructuration urbaine volontaire dont le principal objectif est de construire un pôle de centralité d'agglomération. Gare routière et autocars joutent également ces récents aménagements et consacrent la gare en tant que pôle d'échanges multimodal.

Le processus de renouvellement du quartier de la

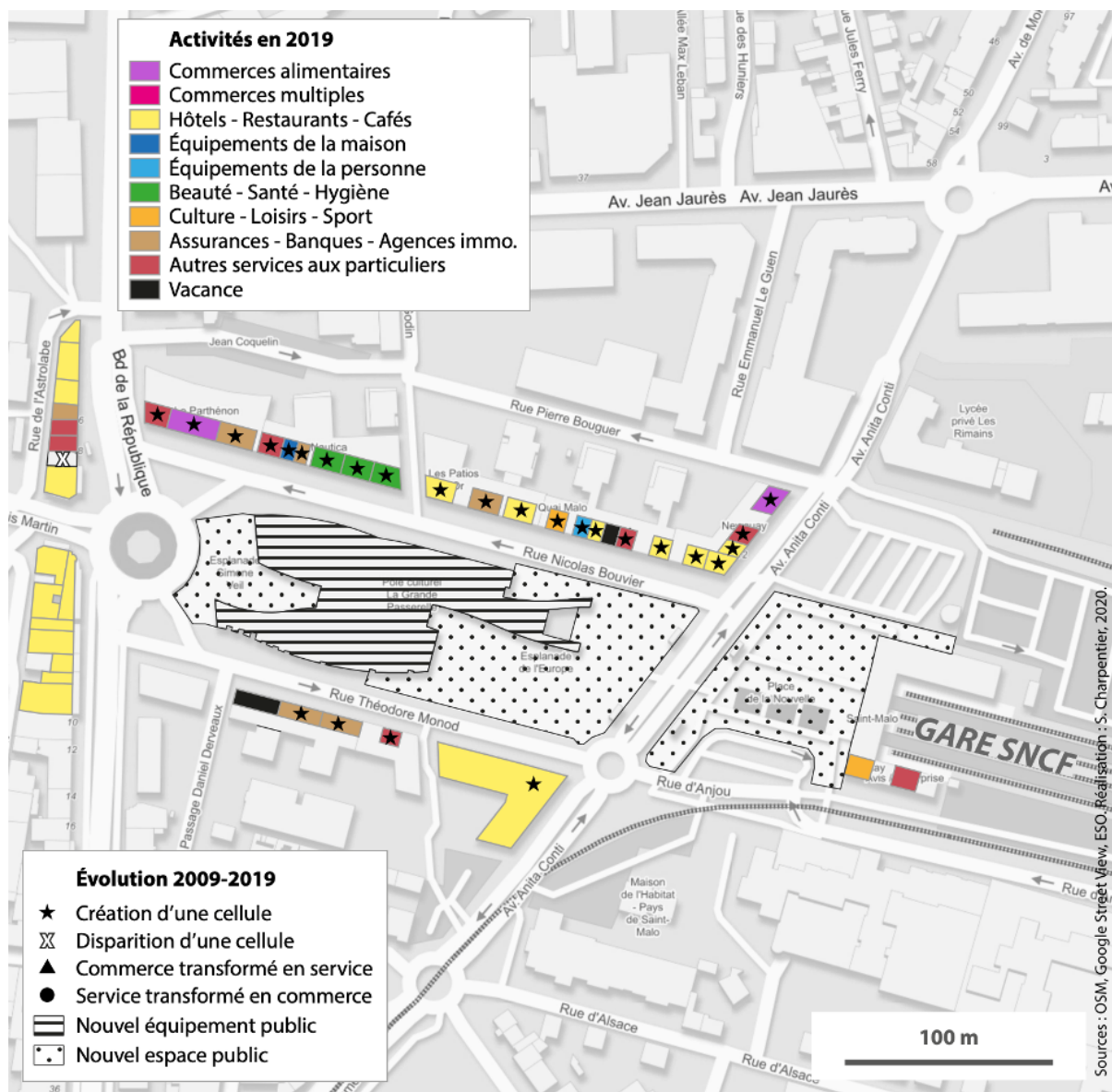


Fig.3 - Évolution des commerces dans le quartier de gare de Saint-Malo entre 2009 et 2019



Photo. 3 – Parvis requalifié de la gare de Saint-Malo (Source ESO, 2021)

gare malouine s'inscrit dans la durée, puisque les futurs programmes de réaménagement des espaces publics viseront à améliorer, par des liaisons douces, le cheminement entre la gare, la cité *intra-muros* et le port, consolidant ainsi le rôle de la gare terminus comme porte d'entrée touristique régionale. Aussi, l'aménagement de coulées vertes à proximité de la gare illustre une politique de reconquête des anciennes voies ferroviaires ; l'objectif à terme étant de désenclaver la partie est du quartier.

c. Le Mans : une centralité de ville intermédiaire affaiblie, en recomposition lente

Parmi les trois cas d'études proposés ici, la gare du Mans a été la première à bénéficier de la Grande Vitesse en 1989 avec la mise en service de la LGV Atlantique. Le quartier de gare du Mans figure donc parmi les premiers exemples français d'opérations de requalification urbaine directement adossées à la desserte d'une Ligne à Grande Vitesse. Dès la fin des années 1980, le réaménagement des abords de la gare TGV traduit l'émergence du nouveau quartier d'affaires Novaxis, édifié au sud de la gare en lieu et place de friches industrielles nombreuses. La tertiarisation de l'économie mancelle est entamée à partir de 1989 par la construction de 7 400 m² de bureaux et 3 140 m² de commerces (Chevalier, 1997). Devenu sur cette période un lieu d'implantation massive d'entreprises tertiaires (Mutuelles du Mans Assurances, Smith and Nephew, SESAM-Vitale, etc.), le quartier de gare continue de s'imposer comme la

vitrine d'une ville engagée dans un processus de tertiarisation de son économie longtemps dominée par son tissu industriel. L'arrivée du tramway au Mans en 2007 marque une deuxième phase de requalification de la gare et de ses abords, même si l'opération Novaxsud lancée en 2006, n'est pas encore achevée. L'élévation du bâti (huit nouveaux bâtiments construits en dix ans) témoigne de l'intensification et de la diversification de l'occupation des sols aux abords sud de la gare. Environ 40 000m² de bureaux, plus de 1 600 m² de commerces et des centaines d'appartements ont ainsi été aménagés. Côté nord, l'arrivée du tramway a également contribué à la requalification du parvis côté centre-ville : ce dernier se compose désormais d'une grande esplanade minérale dévolue prioritairement aux piétons, d'un parking fermé pour vélos, d'une gare routière accueillant les bus interurbains de la Sarthe tandis que l'ensemble est desservi par plusieurs arrêts du réseau de transport urbain (tramway, bus à haut niveau de service, bus). Le bâtiment historique de la gare, quant à lui, s'efface derrière une verrière construite sur la face nord, reliant la station de tramway, le bâtiment voyageurs et la station de bus et de taxis. La mise en service de la LGV BPL en 2017 apporte peu de changement en matière d'aménagement urbain et d'implantation commerciale (Fig.4), sans doute parce que le prolongement de la LGV a moins d'enjeux qu'en 1989 : la ville profite de la Grande Vitesse depuis plus de trente ans, son quartier de gare est arrivé à maturité, et le temps de parcours pour rejoindre la gare Montparnasse reste le

même (55 minutes). Seul le contournement du tracé LGV au nord du Mans, permettant de relier Rennes à Paris plus rapidement, suscite quelques inquiétudes, notamment sur la question de la desserte et de son impact sur le territoire mançais.

Avec ses cinq millions de voyageurs par an en gare, ses fonctions de nœud multimodal, ses commerces, services, emplois et logements, le quartier de gare du Mans s'impose comme un lieu de convergence des flux, de consommation et de vie

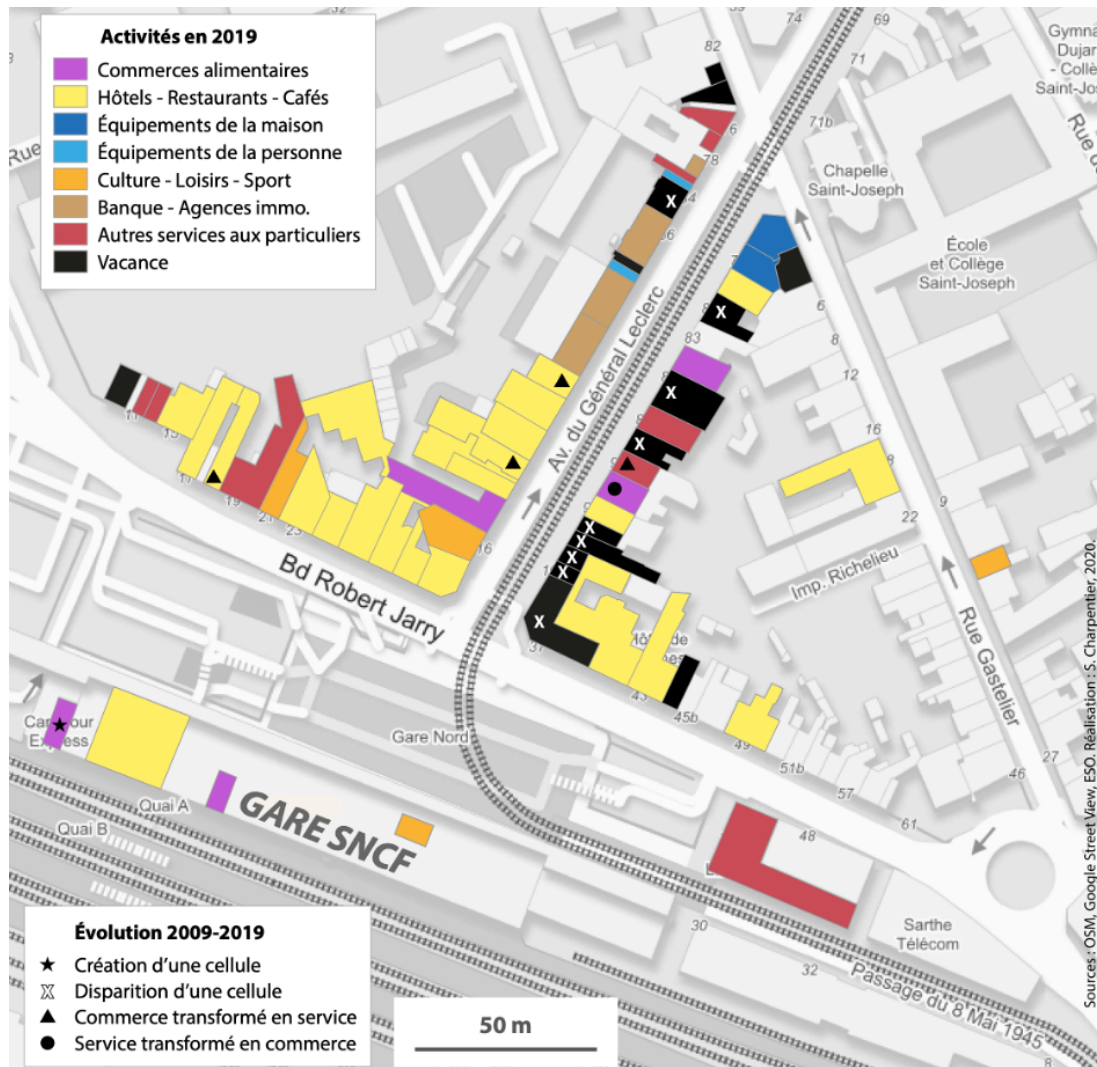


Fig.4 - Évolution des commerces dans le quartier de gare du Mans entre 2009 et 2019



Photo. 4 - Vacance commerciale au rez-de-chaussée de l'hôtel Ibis sur le parvis nord de la gare du Mans (Source ESO, 2021)

essentiel pour la ville. Pour autant, même si la ville du Mans fut l'une des premières gares à être desservie par la Grande Vitesse, elle ne semble pas avoir su capitaliser sur cet atout pour développer le commerce au sein de la gare et de son quartier (Buron, 2016). À ce jour, les quelques 400 commerces et services recensés dans le périmètre du quartier de gare se répartissent plutôt de manière uniforme (48 % au nord, 52 % au sud). Les équipements historiques présents dans les quartiers de gare (hôtels, cafés et restaurants, petites boutiques) sont plutôt situés au nord, tandis qu'au sud, se localisent davantage les services propres à la finance et au secteur tertiaire (banques, assurances, services aux entreprises). Les commerces de proximité sont également présents au sud-est de la gare, dans un tissu urbain à dominante résidentielle. Les locaux commerciaux situés en front de rue face à la gare sont vacants (Photo 4 et Fig.4), tandis que deux nouveaux commerces entrent timidement dans la gare (Paul et Carrefour Contact).

Vue par le prisme du commerce, la réhabilitation de la gare du Mans et de son quartier semble davantage résulter d'une logique d'aménagement au coup par coup que d'un véritable projet urbain. La réhabilitation uniquement résidentielle de l'ancien hôpital psychiatrique Étoc Demazy, au sud de la gare, en est un exemple.

CONCLUSION

Avec plus ou moins de vigueur, les trois études de cas appréhendées démontrent une généralisation des processus de régénération et de diversification économiques des quartiers de gare. Par ailleurs, les dynamiques commerciales observées dans les opérations de renouvellement urbain en cours de ces quartiers révèlent trois types de régénération.

Le type métropolitain (Rennes) confirme les effets directs positifs de la LGV au sein d'une démarche globale opérationnelle de grande ampleur et selon des processus de refunctionalisation interne et externe à la gare, de recyclage d'espaces et d'intensification des usages notamment liés aux locaux commerciaux créés en gare, mais aussi réhabilités (encore ponctuellement) devant le parvis. Les dynamiques commerciales et celles du système d'acteurs en place sont ici très proches de celles des gares parisiennes (effet de hiérarchie urbaine) mais proportionnées à la taille de la ville.

Le type ville moyenne touristique (Saint-Malo)

conforte ces effets indirects positifs de la LGV dans une démarche de recul de la gare, d'aménagement d'un nouveau parvis bordé de commerces, logements, d'un équipement culturel et de son retournement vers le centre-ville et d'autres centres de quartiers. La transformation progressive d'une polarité en centralité est en marche. L'implantation de nouvelles activités commerciales sur le parvis en apporte la marque la plus visible. Toutefois, la dynamique opérationnelle reste circonscrite à quelques îlots bordant la nouvelle gare à ce jour, aidée en cela par sa fonction touristique.

Enfin, le type grande ville moyenne contournée (Le Mans) illustre le cas d'une revalorisation ancienne du quartier de gare issue de la première génération du TGV. Sans affirmer que les effets indirects de la LGV soient profondément négatifs, le réaménagement de ce site ferroviaire est lent et discontinu depuis ces trente dernières années. Le système économique local explique en partie cet état : effets de coupure entre gare et quartiers centraux, baisse de l'attractivité d'entreprises *in situ*, rétractation commerciale du cœur de ville en défaveur des îlots de quartiers positionnés à proximité du parvis, maintien d'un nombre élevé de locaux commerciaux vacants, etc.

Sur le plan commercial, les effets économiques et urbains de la LGV demeurent contrastés dans les quartiers de gare. Il est à noter une distanciation vis-à-vis du cas parisien en raison de contextes géographiques régionaux et locaux singuliers et d'enjeux aménagistes différents qui produisent des déclinaisons variées du modèle de transformation des gares parisiennes. S'ajoutent à cela des effets de temporalité et de génération de la Grande Vitesse Ferroviaire depuis l'ouverture des lignes TGV de première et de seconde génération.

Bibliographie

- Baron N., 2016, L'incertain tournant serviciel des gares. Paris, PUCA. Tiré de : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/hal-01413827/document>
- Baron N. & Hasan A., 2016, Des pratiques numériques aux transformations digitales des gares. *Des gares au cœur de l'innovation urbaine : des pratiques numériques aux transformations digitales des gares*, Paris. URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/hal-01413847/document>
- Baudelle G. & Nègre R., 2016, City planning related to the completion of the new high-speed line in Rennes, Brittany. The unexpected competition between central projects and

- peripheral private investments. *Belgeo* [on line], 3|2016, doi:10.4000/belgeo.18122.
- Bellet Sanfeliu C. & Santos Ganges L., 2016, The high-speed rail project as an urban redevelopment tool. *Belgeo*, 3. Doi : 10.4000/belgeo.18153
- Bentayou G. & al., 2015, La densification autour des gares régionales : des enjeux aux projets. In Touati A. & Crozy J. (eds). *La densification résidentielle au service du renouvellement urbain : filières, stratégies et outils*, Paris, PUCA-Cerema, La Documentation Française, pp.147-160.
- Bertolini L., 1996, Des gares en transformation. Nœuds de réseaux et lieux dans la ville. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 71, p. 86-91.
- Billard G. & Bertrand L. (eds), 2018, Observer l'impact des lignes à grande vitesse : acteurs et territoires du grand Ouest français, *Noroi* [En ligne], 248 | 2018, Special Issue, mis en ligne on 5 November 2018.
URL: <https://journals.openedition.org/noroi/6802>
- Boquet Y., 2010, Commerce et mobilité : les boutiques d'aéroport, in Actes du colloque de Dijon, *Commerce et mobilités*, Editions Universitaires de Dijon, pp.61-69.
- Buron L.-T., 2016, *Portrait des quartiers de gare : l'exemple des quartiers de gare principaux du Grand Ouest français*, Master de géographie et aménagement, Université du Maine, 103 p.
- Buron L.-T., 2021, *Les déterminants des choix modaux et les facteurs d'un éventuel report vers le transport ferroviaire à partir d'une analyse du Grand Ouest français*, thèse de doctorat, Rennes, G. Baudelle (dir), 342 p.
- Chevalier J. (coord.), 1997, *Le Mans : six ans après l'arrivée du TGV*, Rapport to DATAR/OEST/DTT, Université du Maine, 180 p.
- Debonneuil M., 2017, *La Révolution quaternaire*. Éditions de l'Observatoire, 144 p.
- Delage A., 2016, Give me a high-speed rail station, or nothing! How private stakeholders consider investing in the high-speed rail station's area in shrinking cities, *Belgeo*, n°3, URL: <http://belgeo.revues.org/17901>
- Deprez S. & Gasnier A., 2016, De la vente à distance au cross canal : quand la technique renouvelle le regard des géographes du commerce, *Bulletin de la Société Géographique de Liège (BSGLg)*, n°66, juin 2016, pp.71-76.
- Desbouis G. & Medeville N., 2002, La commercialité des quartiers de gare. Les transformations urbaines et leurs effets sur l'évolution du commerce, in Soumagne J. (dir.), *Commerce et espaces fragiles*, Université d'Angers, Coll. Commerce et société, pp. 97-108.
- Desjardins X., Maulat J. & Sykes O., 2014, Linking rail and urban development: reflections on French and British experience. *Town Planning Review*, 85(2), pp.143-153.
- Gasnier A., 2007, Les temps de mobilité des consommateurs au cœur des nouvelles logiques d'implantation de l'offre commerciale, *Espace Populations Sociétés*, Université de Lille 1, n°3, p. 10.
- Gasnier A., 2015, Transport, mobilité et temps : prémices d'un chrono-urbanisme français ? In *Temps et usages de la ville*, J. Soumagne (coord.), Presses universitaires de Rennes, 220 p.
- Joseph I., Kaminagai Y. & Amar G., 1999, *Gares intelligentes, accessibilité urbaine et relais de la ville dense*. Paris, RATP, Mission prospective.
- Kokoreff M., 2002, Pratiques urbaines d'un quartier de gares, *Espaces et Sociétés*, pp.108-109, pp.177-196.
- Lavadinho S., 2012, Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ? *Les Cahiers du développement durable*, pp.13, 93-119.
- L'Hostis A. (ed.), 2009, Concevoir la ville à partir des gares. *Bahn.Ville 2 research project, Final report*, Marne-la-Vallée.
- Liu G. & Ye K., 2019, Interactive effects of high-speed rail on nodal zones in a city: exploratory study on China, *Frontiers of Engineering Management*, 6, pp.327-335.
- Nègre R., 2018, *Sensibilité prospective des entreprises à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire : le cas de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire*, Thèse de géographie urbaine, Université de Rennes 2.
- Paché G., 2006, Approche spatialisée des chaînes logistiques étendues. De quelle[s] proximité[s] parle-t-on ? *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, vol. 49, p. 9-28.
- Pilat M., 2018, Les gares, des centralités commerciales en devenir. *Belveder n°4 – La ville à l'épreuve du commerce*, En ligne.
- Robert P., 2017, City booster, les gares à l'aube d'une révolution. *Débats publics*, 1^è édition, octobre 2017, 196 p.
- Roseau N. & Baron-Yelles N., 2016, Les gares au miroir de l'urbain, *Flux*, n°1, pp.1-8.
- Roudier E., 2019, *Quand la ville moyenne entre en gare : des projets entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales*, Thèse de géographie, Université Paris-Est, 294 p.
- Terrin J.-J., 2011, *Gares et dynamiques urbaines, les enjeux de la grande vitesse*. Editions Parenthèses, collection La ville en train de se faire, 224 p.
- Wang L., Yuan F. & Duan X., 2018, How high-speed rail service development influenced commercial land market dynamics: A case study of Jiangsu province, China. *Journal of Transport Geography*, 72, pp.248-257.
- Wolff J.-P., 2018, Quels effets de la LGV Océane pour Bordeaux ? *Noroi* [En ligne], 248|2018, URL : <http://journals.openedition.org/noroi/7066> ; DOI : 10.4000/noroi.7066

(Ré)aménagement des gares métropolitaines, entre rationalités urbaines et économiques

La gare City Booster : un modèle fantôme au service des métropoles françaises ?

The City Booster railway station: a phantom model for French metropolises?

Marion ALBERTELLI

Doctorante, UMR 8504 Géographie-Cités, Université Paris I Panthéon-Sorbonne
Campus Condorcet, Bâtiment de recherche Sud, 5 cours des Humanités, 93300 Aubervilliers

Résumé

Le modèle City Booster, défini et développé par SNCF Gares & Connexions en 2017, repose sur des logiques économiques en intégrant dans le pôle gare des commerces afin de diversifier les activités de l'opérateur et les services proposés aux usagers. Présenté comme une nouvelle génération de la gare ouverte insérée fonctionnellement dans son environnement urbain, ce modèle est aujourd'hui considéré par les acteurs politiques décisionnaires comme un outil majeur de la métropolisation. La gare City Booster étant officiellement déclinée dans de nombreuses gares françaises, cet article propose de questionner son caractère duplicable dans des contextes métropolitains et ferroviaires différents. Une analyse de 30 gares métropolitaines françaises permet ainsi de démontrer la faible réalité de ce modèle qui répond avant tout à un besoin de l'opérateur ferroviaire de financer son patrimoine et ses activités ferroviaires, et repose sur un critère de flux impossible à remplir en dehors des plus grandes gares françaises - en matière de flux voyageurs annuels - principalement parisiennes.

Mots-clés

Gare métropolitaine, Insertion urbaine, « City Booster », Modèle de gare, Typologie

Abstract

This article proposes to examine the characteristics and possible application throughout France of a new French metropolitan railway station model developed by the SNCF group based on the open station model of the early 20th century, named by P. Ropert

(Director General of SNCF Gares & Connexions from 2014 to 2019) in 2017 "City Booster". This model, whose reference station is the Parisian station Paris Saint-Lazare, is based on the objective and analysis that the station is now a public space where the city has entered (Joseph, 1999), and which must be connected to the territory at different levels: national through the rail network, regional in its role as a major connector, and metropolitan in the services it offers to the city and its neighbourhood. This work is based on an analysis of all French metropolitan stations in order to study the application of this model in French cities with very different characteristics. We have chosen to study 30 metropolitan stations located in 15 metropolises with different characteristics selected from three equal groups of metropolises: metropolises with more than one million inhabitants, metropolises with 500,000 to 1,000,000 inhabitants, and metropolises with fewer than 500,000 inhabitants. This approach, based on the diversity of the metropolitan fact, makes it possible to question the metropolitan dimension of the City Booster, which is presented as an essential urban tool for metropolisation. Based on a Parisian station model, the question that arises is the capacity of this model to meet the expectations of all French metropolises. The other side of this question is whether it is possible to develop this model in all stations, even though it was initially designed to meet the need for economic equilibrium in the railway model.

The results presented in this article are clear. The City Booster station has little territorial reality, being limited to five Parisian stations. It has therefore not "emerged" from the cradle where it was born: even

though it is part of the logic of metropolisation, its real objectives are purely economic and mainly centred on the financing needs of the SNCF's rail activity. The very basis of this economic model, which is based on flows, does not seem to allow for its implementation, especially in a context where saturation is becoming a major issue for these major urban connectors. Far from being a new stage in the evolution of the open station, the City Booster station closes on different levels. The first is the functional level, with the reappearance of secure controls on possession of a ticket for access to platforms and trains, but also with the specialisation of services around consumer shops, taking little account of urban issues other than economic ones. The second is a social closure: the overwhelming presence of franchised shops, and the progressive integration of high-end, even luxury, shops and spaces dedicated to nomadic workers, address the station to social classes with high economic and cultural capital. The third level, finally, is political and economic: as a piece of the city responding to the challenges of territorial competitiveness, the City Booster station turns its back on its role as a "gateway to the city" to address a minority of users-consumers of the station. It is therefore only a ghost of the imaginary "cathedral of humanity" and agora that gave rise to it.

Keywords

Metropolitan railway station, « City Booster », Urban Insertion, Train station model, Typology

INTRODUCTION

En 2013, R. Zelezny s'interrogeait sur les critères d'analyse de l'insertion urbaine des pôles d'échanges, donnant ainsi à voir un panorama concis des travaux et analyses issus de la recherche ou de bureaux d'étude sur ce sujet. Cet article propose de prolonger ces réflexions en s'interrogeant sur les caractéristiques et la possible déclinaison sur l'ensemble du territoire français du nouveau modèle de gare métropolitaine développé par le groupe SNCF depuis les années 1970, et renommé par P. Ropert¹ en 2017 « City Booster » (Ropert, 2017). La gare City Booster peut être qualifiée de modèle au regard de la définition de F. Choay (1965) de cette notion, dès lors qu'une doctrine opérationnelle sur la gare a été posée clairement en 2017 par Gares & Connexions, qu'un réseau d'acteurs variés, tels que les maires, participe à sa diffusion, et que des projets de réaménagement des gares suivent les principes énoncés tels que le projet de réaménagement de Gare du Nord (finalement abandonné en 2021 au vu des surcoûts et des retards). Si la gare référente de ce modèle pour SNCF Gares & Connexions reste Paris Saint-Lazare et son aménagement de 2012, le modèle City Booster repose sur l'objectif et l'analyse que la gare est désormais un espace public où la ville est entrée (Joseph, 1999), et qui se doit d'être connecté au territoire à différentes échelles : nationale par le réseau ferroviaire, régionale dans son rôle de grand connecteur, et métropolitaine dans les services qu'elle offre à la ville et à son quartier. L'insertion urbaine repose donc dans ce modèle sur les services aussi bien de mobilité qu'économiques, ce qui pose question sur la nature de sa place dans l'organisation métropolitaine : qu'attendent les décideurs politiques et les aménageurs des gares ? À quelle vision de la ville ce modèle répond-il ?

Par ailleurs, ce travail repose sur une analyse de l'ensemble des gares métropolitaines françaises² afin d'étudier la déclinaison de ce modèle qui se veut « universel » (Menighetti Programmation 2017a), dans des métropoles françaises aux caractéristiques bien diverses. Si la loi *Maptam* définit vingt-deux

¹ Directeur Général de SNCF Gares & Connexions de 2014 à 2019

² Il s'inscrit plus précisément dans un travail de thèse financé selon un contrat CIFRE entre SNCF Gares & Connexions et le laboratoire Géographie-Cités de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, et porte sur l'insertion urbaine des gares métropolitaines françaises. Il est important de préciser ici le contexte de la recherche, car il a des conséquences directes sur les résultats présents dans cet article, puisque la place que nous avons eue pendant ces trois dernières années au sein de cette structure a permis d'accéder à des données internes. De la même manière, nos précédents stages au sein de diverses entités du groupe SNCF (DGIF et Parvis Programmation) permet aujourd'hui de présenter des éléments issus de documents internes à ces entités.

métropoles, force est de constater que leurs caractéristiques économiques et sociales, ainsi que leurs pratiques de mobilité divergent. C'est pourquoi nous avons fait le choix d'étudier trente gares métropolitaines (Annexe 1) situées dans quinze métropoles sélectionnées sur un critère de population. Ce critère permet d'aboutir à trois groupes de métropoles égaux pour lesquels nous avons sélectionné cinq métropoles : les métropoles de plus d'un million d'habitants, les métropoles de 500 000 à 1 000 000 d'habitants, et les métropoles de moins de 500 000 habitants. Nous sommes partis du postulat que du nombre d'habitants dans une métropole dépendait des fonctions, des types d'aménagements et des services urbains spécifiques.

Cette approche par la diversité du fait métropolitain permet de remettre en question la dimension métropolitaine du City Booster qui est présenté comme un outil urbain essentiel à la métropolisation. S'appuyant sur un modèle de gare parisienne, la question qui se pose dès lors, est la capacité de ce modèle à répondre aux attentes de l'ensemble des métropoles françaises. L'autre versant de ce questionnement repose sur la possibilité de développer ce modèle dans l'ensemble des gares alors qu'initialement il a été pensé pour répondre au besoin d'équilibre économique du modèle ferroviaire. Il s'agit donc dans un premier temps de comprendre l'avènement du modèle City Booster, ce qui le différencie des modèles classiques de gare (gare étanche et gare ouverte), et son appréciation, voire sa légitimation, par un ensemble d'acteurs issus des mondes politiques et scientifiques (Partie 1). Dans un second temps, nous questionnerons le déploiement de ce modèle, ainsi que son caractère finalement peu universel au vu des logiques qui le motivent (Partie 2).

I. LE MODÈLE CITY BOOSTER : DES GARES PLUS INSÉRÉES DANS L'ORGANISATION MÉTROPOLITAINE QUE LA GARE OUVERTE ?

Le modèle City Booster s'inscrit dans la continuité du modèle de gare ouverte qui s'affirme au début du XX^e siècle. La SNCF appuie son modèle théorique sur les imaginaires qui entourent cet espace, considéré par les acteurs politiques, culturels et scientifiques

comme un espace public.

a. De la gare étanche au City Booster

La multiplication des projets de rénovation des quartiers de gare résulte d'évolutions à la fois techniques, institutionnelles, politiques, économiques et urbaines qui semblent se cristalliser autour des gares, perçues à la fois comme des infrastructures majeures et des équipements urbains symboliques. Suivant les travaux de L. Bertolini, C. Curtis et J. Renne (2012) ainsi que d'A. Delage (2013 ; 2018), on peut distinguer trois ensembles de facteurs explicatifs de cet intérêt renouvelé pour les gares et leurs abords au tournant des années 1990.

Deux modèles fonctionnels qui s'opposent : la gare étanche³ et la gare ouverte

Si nous pratiquons aujourd'hui des gares ouvertes, c'est-à-dire accessibles sans injonction au voyage, les gares françaises, à leur ouverture aux voyageurs en 1832, reposaient sur une logique de sécurité. Loin de permettre la déambulation, la gare était organisée autour de chemins balisés et de règles strictes que devait suivre le voyageur pour rejoindre les quais (Saturno, 1999) : le billet faisait guise de « *passport ou de permis de passage* » (Ribeill, 1999). Toutefois, ce cloisonnement est rapidement remis en cause par les transporteurs, car il n'est pas synonyme de bon fonctionnement de la gare (Boumoud, 2012)⁴. Afin d'améliorer le service aux voyageurs, les transporteurs vont intégrer de nouvelles activités dans la gare tels que les services de manutention et d'enregistrement. Ces derniers sont pour G. Ribeill (1999), ceux qui ont le plus bouleversé le fonctionnement de la gare, avec la mise en place d'agents spécialisés et de circuits logistiques spécifiques. Si d'autres services dédiés au confort voyageur comme les bazars sont autorisés par une ordonnance du 15 novembre 1846, ils sont très réglementés et seulement accessibles aux voyageurs, ce qui définit le caractère fermé de ce modèle.

Au XX^e siècle s'opère une diversification des services pour améliorer le confort du voyageur, ainsi qu'une ouverture de ceux-ci à des usagers sans billet : s'ajoutent aux bazars et aux buffets, des kiosques à journaux, des toilettes, ou encore des hôtels. Par ailleurs, l'arrivée du métropolitain en 1900

³ G. Ribeill en 1999, utilise l'expression « bastion défensif » pour décrire ce modèle reposant sur des logiques sécuritaires.

⁴ Il faut noter, que ce système de gare étanche est propre à la France, et que d'autres pays comme l'Angleterre ont fait le choix d'une gare ouverte (Ribeill, 1999)

- *via* la construction d'un réseau souterrain sous les gares et la démocratisation d'un service de transport en commun - transforme la gare en gare multimodale. De nouveaux voyageurs sont ainsi attirés, et les temps de la gare fusionnent avec ceux de la ville, pour une structuration autour du travail et des heures de pointe (Boumoud, 2012). Le décret du 14 avril 1958, qui permet la suppression de clôtures où les installations ferroviaires sont nettement visibles, ouvre définitivement les enceintes ferroviaires à leur environnement urbain (Aubertel, 2014) : le modèle de gare ouverte est bien installé.

La Gare City Booster : un nouveau modèle ?

C'est à partir des années 1970 que le modèle de gare ouverte connaît un tournant. Dès la fin des années 1960, la norme commerciale monte au sein de la SNCF (Barone, 2008 ; Finez, 2013), en lien avec l'ouverture à la concurrence, l'eupéanisation⁵ et la régionalisation des réseaux. La démultiplication d'usagers en gare crée un nouveau rapport à la foule, qui va induire des aménagements et des études par la SNCF. L'opération ACCES⁶ (1973-1978) notamment, qui instaure le contrôle des billets par compostage, permet une circulation plus libre au sein de la gare. Y est compris un lourd programme de rénovation et d'ouverture de plus de 200 gares (1978-1984).

Parallèlement, la SNCF lance une enquête sur les usagers, en réponse à la diversification des services en gare qui s'est accentuée au fil des années : l'objectif de l'opérateur est alors « *d'adapter les gares selon une nouvelle politique d'aménagement, définie en fonction des besoins des différents usagers* » (« Bulletin d'informations cadres » n°114, sept.-oct. 1981, in A. Boumoud, 2012). De cette enquête, trois catégories de pratiques sont identifiées : urbaines, de transport, et d'habitat. Elles soulignent l'avènement de la gare ouverte avec la présence de citoyens et de personnes accompagnantes à qui l'on adresse des services spécifiques. La présence de commerces devient un élément fondamental et caractéristique de ce modèle, au point que B. Edwards en 1999, le compare à celui des aéroports : « *L'espace qui*

s'apparente le mieux à la gare moderne en termes fonctionnels est le terminal d'aéroport. 40% de la surface des gares modernes et des aéroports sont occupés par des commerces ». La SNCF uniformise la signalétique et l'organisation fonctionnelle des gares : une image de marque est créée.

Le terme de « City Booster » qui est un concept de gare défini par le gestionnaire de gare SNCF Gares & Connexions à travers la voix de P. Ropert en 2017 alors directeur général (Ropert, 2017), ne fait qu'entériner un processus déjà entamé depuis presque 50 ans, en mettant un nom sur une doctrine⁷ déjà bien définie, et ce notamment par la SNCF et la Cour des Comptes au début des années 2000 en parallèle du montage de la réforme ferroviaire de 2014 (Riot, 2015). Gares & Connexions, un an après sa création en 2009, publie un document guide dans lequel est affirmée sa volonté de réinventer la gare du XXI^e siècle où les fonctions de « lieu de vie » et de « lieu de ville » viennent conceptuellement se substituer au « lieu-mouvement » (Le Bot, 2019). Comme l'analysent N. Le Bot (2019) et E. Riot (2015), Sophie Boissard directrice de Gares & Connexions de 2009 à 2012, et Rachel Picard sa successeur jusqu'en 2014, s'appuient sur cette nouvelle doctrine pour appliquer et développer la gare « lieu de ville », qui repose principalement sur le déploiement de nouveaux services et d'animations en gare. Il en va de même de la gare City Booster qui est assimilée au mythe de l'agora grecque où se tissaient les liens sociaux, marchands et politiques constitutifs de la cité (Blanchard, Estebanez, et Ripoll, 2021) :

La gare, pôle qui agrège les modes de transport (...), pourrait très bien devenir la nouvelle agora du XXI^e siècle : un lieu de distribution de biens et de services, mais également de convivialité et de vie, ouvert à tous (Ropert, 2017, p. 82)

De la doctrine au modèle

P. Ropert, à travers son livre *City Booster*, crée donc un modèle dans la continuité des travaux et réflexions qui le précède. Nous nous appuyons sur les travaux de F. Choay (1965 ; 1996), pour définir la notion de modèle. C. Carriou et O. Ratouis (2014)

⁵ L'eupéanisation se définit par l'harmonisation des réglementations et l'assurance de l'interopérabilité, pour ouvrir à la concurrence, mettre en place un réseau de la grande vitesse et « économiciser » les grandes gares européennes (Riot, 2015).

⁶ Accueil des voyageurs, Choix de la date de départ, Compostage, Entrée facilitée, Sortie libre.

⁷ On entend ici par doctrine, l'ensemble des principes traduisant une conception de la gare et de sa place dans la ville, exprimés et appliqués par les différents acteurs opérationnels et politiques, et qui ont induit des aménagements spécifiques dans les gares et leurs quartiers.

explicitent les trois caractéristiques qui aboutissent à la création de modèles selon F. Choay :

- la production d'une doctrine élaborée, très cohérente, diffusée et reconnue ;
- l'existence d'un groupe et d'un réseau de grande échelle – voire même de dimension internationale – qui diffuse et relaie leurs idées dès le départ ;
- la création d'ensembles urbains répondant aux protocoles doctrinaux établis – quand bien même on identifie des écarts aux modèles.

Le fait de poser un nom ainsi que de publier un ouvrage sur ce que doit être la gare pour la ville, et sur les services qui doivent être présents dans cet équipement de transport, marque ainsi la volonté de structurer et de diffuser la doctrine de Gares & Connexions, en proposant une définition fixe et cohérente de la gare moderne et de ses fonctions dans la métropole. Il est en ce sens un écrit « instaurateur », car « il se donne pour objectif explicite la constitution d'un appareil conceptuel autonome permettant de concevoir et de réaliser des espaces neufs et non avendus » (Choay, 1996).

Les grands principes énoncés sont aussi diffusés, et réappropriés par les membres du réseau proche de Gares & Connexions. La filiale SNCF Menighetti Programmation, produit en 2017 un document définissant aussi bien le City Booster que son caractère reproductible. Y est repris le vocabulaire de la gare comme lieu de ville : la gare City Booster est décrite comme « un espace du lien » qui est au cœur de la mobilité, et qui « amène la ville dans la gare » (Menighetti Programmation, 2017a). Il s'agit à travers les projets City Booster « d'intensifier » et de développer un lieu qui s'inscrit dans un contexte urbain et socio-économique, et ce en partenariat avec les acteurs locaux, pour « booster » le territoire, notamment d'un point de vue économique.

City Booster a participé également à la justification d'un projet de grande ampleur s'appuyant sur les principes énoncés, à savoir le projet de réaménagement de la Gare du Nord au sein duquel étaient prévues de nouvelles structures dédiées à la mobilité telle qu'une nouvelle éco-station bus, mais surtout 42 100 m² de surfaces consacrées à des services culturels, sportifs, commerciaux, et des activités tertiaires, soit 31 400 de plus qu'aujourd'hui (Stationord, 2019). Malgré ce projet récent qui a été abandonné et qui a directement été rattaché au

concept de City Booster, la SNCF a d'abord expérimenté sa doctrine de valorisation des gares au début des années 2000 via des projets pour la gare du Nord, de l'Est ou encore Saint-Lazare (Riot, 2015). C'est cette dernière qui incarne encore aujourd'hui dans le discours de Gares & Connexion le modèle City Booster, aussi bien en interne que dans sa communication : elle reste l'exemple phare cité dans *City Booster* (Ropert, 2017), et ce dès la préface où elle est définie comme un « projet emblématique » par A. Hidalgo. Elle a également été perçue comme telle au sein des médias comme en témoigne le titre d'un article du *Moniteur* de 2012 : « Gare Saint-Lazare : une rénovation emblématique qui en fait une référence » (Vergne, 2012). Ceci démontre l'existence d'un réseau plus large qui diffuse et relaie les principes du modèle, même si nous le démontrons davantage dans les parties qui suivent. Au-delà du projet de gare du Nord, d'autres études « City Booster » de la filiale Menighetti Programmation ont été produites afin de cibler des gares où développer le modèle, telles que celle sur la gare du Bourget : « City Booster – Le Bourget » (Menighetti Programmation, 2017b). Il y a donc bien une visée de « création d'ensembles urbains répondant aux protocoles doctrinaux établis » (Carriou & Ratouis, 2014), de la part de SNCF Gares & Connexions.

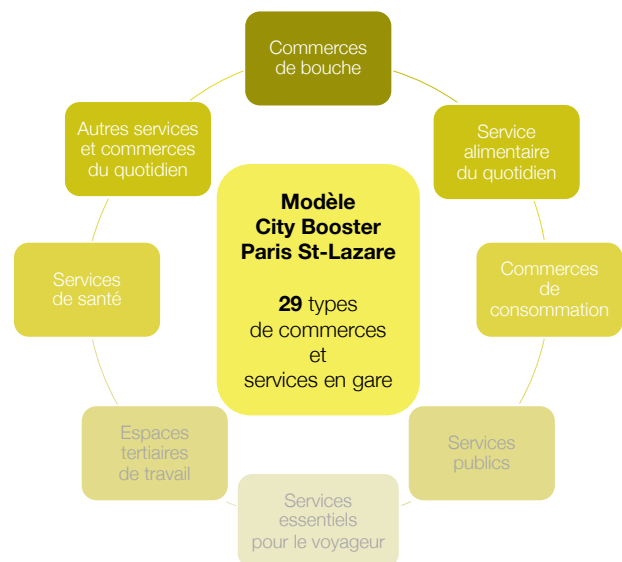


Fig. 1 - Paris Saint-Lazare, gare référence du modèle City Booster (M. Albertelli, 2021)

Paris Saint-Lazare restant la gare référente de ce modèle City Booster, nous avons donc analysé « les produits et les services » de cette gare, afin d'en comprendre la forme concrète. À partir du site officiel de SNCF Gares & Connexions qui recense l'ensemble

des services présents dans le pôle d'échange, nous avons effectué un relevé (complété par des analyses terrain). Paris Saint-Lazare compte ainsi 29 types de commerces et services, que nous avons ainsi regroupés dans 9 catégories (Fig.1).

Parmi ces catégories, la plus représentée est celle des commerces de consommation (Fig.2) avec 36% des types de service proposés. Cette dernière regroupe les commerces de mode, de beauté et d'électroménager, qui répondent à des logiques commerciales et non plus à un besoin de voyageurs en transit. La diversité des services et commerces incarne bien la volonté décrite par P. Ropert (2017) et ses prédécesseurs de diversifier un maximum les services proposés en gare, tout en s'adaptant à certains besoins de la métropole, à l'image de l'introduction récente de centres de dépistage Covid en gare (compris dans la catégorie service de santé).

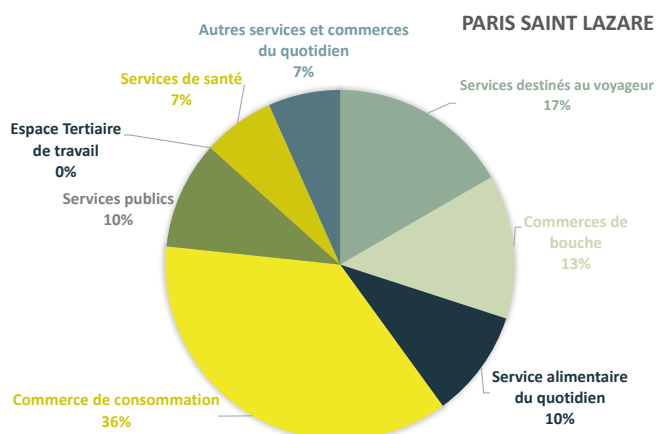


Fig.2- Part des types de services proposés dans la Gare Saint-Lazare_M. Albertelli, 2021

b. À qui profite le modèle City Booster ?

La gare City Booster : un outil pour la concurrence métropolitaine

Comme il a été vu précédemment, les projets City Booster sont présentés comme des projets urbains construits en collaboration avec les acteurs territoriaux. Si nous ne nous penchons pas ici sur la collaboration interacteurs autour des montages des projets, le rapport des acteurs politiques et territoriaux avec ce modèle de gare démontre un intérêt particulier pour cet objet.

La préface du livre *City Booster* a notamment été rédigée par A. Hidalgo, alors maire de Paris. Cette participation n'est pas anodine, car, d'une part, elle démontre que ce modèle de gare est bien né dans un

contexte urbain et métropolitain particulier – la ville de Paris, où l'on trouve les gares les plus grandes en matière de flux voyageurs - ; d'autre part, elle légitime politiquement le discours de l'opérateur ferroviaire. Par ailleurs, A. Hidalgo, considère que les gares ont participé à la construction de l'identité de la France en permettant le désenclavement du pays et le voyage des Français, et sont un atout économique pour la ville et le quartier dans lesquels elles s'inscrivent :

« (...) La gare joue un rôle économique majeur. À la fois force d'attraction et de rayonnement, génératrice d'activité, elle a le pouvoir de dynamiser son quartier et contribuer plus largement à l'attractivité de la ville. » (Préface, Ropert, 2017, p. 15).

A. Hidalgo n'est toutefois pas la seule maire de France à considérer la gare comme un tremplin pour la métropole. Dans un article de 2016 du journal *La Montagne*, le maire de Clermont-Ferrand se félicitait du nouveau projet de gare City Booster pour la gare clermontoise, en attendant que ce projet modernise le quartier de la gare et soit à la hauteur de « ses homologues les plus modernes ». Ces positions convergentes dans deux métropoles aux poids politiques différents démontrent des attentes homogènes par rapport à ce modèle. Elles s'expliquent par la montée en puissance de la gouvernance par projet décrit par G. Pinson (2009), et ce tout particulièrement dans les métropoles. Les politiques urbaines sont désormais concentrées sur de grands projets emblématiques : la présence de friches ou d'espaces dont les fonctions n'existent plus constitue des opportunités pour recréer *ex-nihilo* des morceaux de ville. L'évolution des espaces ferroviaires qui permet une optimisation des espaces occupés, ainsi que leur situation en plein cœur de ville (Adisson, 2015), offre ainsi la possibilité de réaménager des quartiers urbains centraux. SNCF Gares & Connexions s'appuie directement sur ces logiques dans son discours pour promouvoir son nouveau modèle économique de gare, faisant basculer son rôle d'opérateur vers un rôle d'aménageur.

La dimension métropolitaine du modèle City Booster s'appuie sur un autre besoin des métropoles : être armées dans un contexte de compétition territoriale où chaque entité de la ville doit être valorisée par l'implantation d'activités créatrices de valeur (tertiaires et commerciales) (Pinson, 2009). La gare acquiert dès lors un « nouveau statut » valorisé à

différentes échelles des décideurs politiques, à l'image du rapport de la sénatrice du Bas-Rhin, F. Keller⁸, de 2009 qui porte sur la « gare contemporaine », sa définition et le rôle qu'elle doit jouer : « *une place publique, la gare doit être lieu d'échanges et de rencontres (donc propre et sécurisée) avec des circulations et zones d'attente, des espaces commerciaux, restaurants et bureaux et des services au public (Poste, crèche). L'organisation d'événements culturels (expositions, concerts, cinéma) permettra d'affirmer leur nouveau statut* » (p.7). C'est finalement G. Colomb, maire de Lyon, qui est le plus explicite sur le rapport entre gare et attractivité :

« *Il n'est pas de grande métropole, attractive, dynamique sur le plan économique, qui ne bénéficie pas d'une gare performante. Ce projet de Lyon Part-Dieu déterminera demain la capacité de Lyon à s'inscrire dans le club fermé des grandes villes qui comptent en Europe et dans le monde* » (in City Booster, p. 135).

La gare City Booster participerait donc à la force d'attraction de la ville qui « *s'identifie à sa capacité à capter des ressources humaines ou non, matérielles ou immatérielles* », en étant « *un facteur d'ancrage de ressources dans un espace donné* » (Cusin et Damon, 2010, p.32). Les décideurs politiques qui font ainsi face à la pression de la compétition territoriale participent à la diffusion de ce modèle de gare : ils « *s'emparent de l'enjeu symbolique que représente la gare pour saisir l'opportunité de se doter d'un attribut standard de la métropole* » avec le City Booster, de la même manière qu'A. Delage (2013, p. 451) l'analysait pour l'aménagement de quartiers d'affaires à proximité de la gare TGV.

Un modèle qui prend appui sur la recherche

Cette réappropriation de la gare par les gouvernements métropolitains et les décideurs politiques comme outil du territoire, et sur laquelle s'appuie la SNCF dans son discours, repose notamment sur un ensemble de travaux scientifiques fortement mis en lumière en France. Si nous avons bien conscience que cette analyse ne prend pas en compte l'ensemble des champs scientifiques qui portent sur les grands connecteurs urbains, les rapports réseau/territoire et plus précisément sur les gares, il reste néanmoins intéressant de relever les

formulations et analyses qui ont servi à la construction de visions politiques et des discours d'un opérateur pour la promotion de son action et de ses activités.

Dès l'après-guerre est développé un idéal moderne des infrastructures, où la gare joue un rôle moteur et est positionnée comme nouvelle place publique autour de laquelle le territoire se structure. K.Lynch, notamment, dans *Image of the City* (1960), la définit à la fois comme un point nodal en termes sociaux, culturels et économiques, ainsi qu'en termes de transport. C'est ce double ancrage dans le réseau et la ville qui suscite l'intérêt et va motiver un certain nombre de travaux, y compris récents (Adisson, 2015 ; Baron & Roseau, 2016 ; Boumoud, 2012 ; Delage, 2013 ; Le Bot, 2019 ; Maulat, 2014). De 1992 à 1994, le programme « Lieux et Mouvements de la Ville » auquel s'est joint le PREDIT (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres) analyse la gare dans la continuité de ces travaux en démontrant qu'elle n'est pas seulement un point de réseau, mais qu'elle entretient des synergies fortes avec les villes dans laquelle elle est implantée.

Ces synergies relevées amènent à une série de travaux sur la porosité de la gare, et son caractère hybride, particulièrement représentés dans l'ouvrage *Villes en gare* où I. Joseph présente la gare comme un espace public au sens d'Habermas (Joseph, 1999), voire une nouvelle forme de place publique (Gerard & Gerard, 1999). La SNCF s'appuie directement sur ces travaux qui mettent en avant une urbanité des gares pour justifier son modèle de gare en reprenant les formulations des chercheurs telles que : « Une gare au sein des villes, une ville au sein des gares pour un trajet fluide » (SNCF Gares&Connexions, 2015). M. Kokoreff dans son analyse du projet de la gare TGV de Lille Europe montre bien l'imbrication entre les visions théoriques, politiques, et celle de la SNCF :

« *On est passé, pour le dire vite, d'une conception monofonctionnelle des lieux définis par les emprises ferroviaires et une culture du mouvement, à une vision multifonctionnelle, attentive à l'urbanité des espaces, et davantage en prise avec une logique de projets (urbain, architectural et social). « Faire entrer la ville dans la gare » a pu tenir lieu de mot d'ordre des aménageurs.* » (M. Kokoreff, 2002, pp.177-278)

Le modèle City Booster ne s'oppose donc pas à celui de la gare ouverte, mais il s'ancre davantage

⁸ À noter que F. Keller était également maire de Strasbourg de 2001 à 2008.

dans les logiques politiques, urbaines et économiques auxquelles sont confrontés les gouvernements urbains. Relayé par un réseau d'acteurs divers, il assoit les imaginaires qui existent autour des gares

a. Un modèle peu décliné dans les gares hors de Paris

Dans le cadre de ce travail de recherche, de la même manière que nous avons effectué un relevé des

Gare métropolitaine	Nombre de voyageurs (2019)	Services destinés au voyageur	Commerces de bouche	Service alimentaire du quotidien	Commerce de consommation	Services publics	Espaces tertiaires de travail	Services de santé	Autres services et commerces du quotidien	Nombre total de services
Paris-St-Lazare	107 340 421	5	4	3	11	3	0	2	2	29
Paris-Nord	244 951 268	6	3	2	10	5	1	1	1	28
Paris-Montparnasse	61 374 035	4	4	3	8	3	1	2	1	26
Paris-Est	41 240 098	5	4	3	7	3	0	2	1	24
Paris-Gare de Lyon	112 644 337	6	4	3	7	3	0	2	0	24
Bordeaux-St-Jean	17 675 655	5	4	2	2	3	1	1	0	17
Lille-Flandres	21 809 569	5	4	2	1	2	1	0	0	14
Marseille-St-Charles	14 638 309	4	4	0	3	2	1	0	0	13
Lille-Europe	7 871 976	2	3	2	2	2	0	0	1	12
Montpellier-St-Roch	6 393 777	3	2	3	2	0	0	0	2	12
Nantes	12 961 997	6	3	2	1	1	0	0	0	12
Strasbourg	21 465 169	4	4	2	0	2	1	0	0	12
Paris-Austerlitz	21 682 820	5	2	1	0	3	0	1	0	11
Dijon	6 350 035	4	3	2	0	2	0	1	0	11
Nancy	8 098 462	3	2	1	1	3	1	0	0	11
Paris-Roissy-CDG	15 227 840	5	1	1	1	2	0	0	1	10
Grenoble	7 796 571	4	3	0	1	1	0	0	1	10
Rouen	6 434 230	6	1	2	0	1	1	0	0	10
Lyon-Perrache	7 434 369	4	1	2	0	2	0	0	0	8
Aix-en-Provence-TGV	3 594 151	4	1	0	0	2	0	0	1	7
Massy-TGV	2 214 961	4	1	1	0	1	1	0	0	7
Lyon-Part-Dieu	32 607 220	3	2	1	0	1	0	0	0	6
Paris-Bercy	4 318 464	5	1	0	0	1	0	0	0	6
Tours	4 962 177	4	1	0	0	2	0	0	0	6
Clermont-Ferrand	3 887 633	2	0	1	0	2	0	0	0	5
Lyon-St-Exupéry	2 392 925	4	1	0	0	1	0	0	0	5
Montpellier-Sud de France	908 651	5	0	0	0	1	0	0	0	5
Saint-Pierre-des-Corps	3 710 116	3	1	0	0	2	0	0	0	5
Marne-la Vallée-Chessy	5 442 426	3	1	0	0	0	0	0	0	4
Brest	1 962 604	3	1	0	0	1	0	0	0	4

Légende	Métropole
Paris-Est	> 1 million d'habitants
Nantes	500 000 à 1 million d'habitants
Tours	< 500 000 habitants

Sources : Nombre annuel de voyageurs (2019) : SNCF Open Data
Données services et commerces : <https://www.garesetconnexions.sncf.fr>

Tab.1 - Recensement des types de services et commerces de 30 gares métropolitaines françaises (M.Albertelli, 2021)

depuis leurs créations, pour réaffirmer le rôle de « cathédrale de l'humanité⁹ » de la gare. Il s'agit donc désormais de confronter ce modèle à sa réalité territoriale, et ainsi d'évaluer « sa descente » (Choay, 1996) à l'échelle des métropoles et des gares.

II. QUELLE(S) DECLINAISON(S) DU MODELE CITY BOOSTER ?

Le modèle City Booster a été conçu pour pouvoir être déployé dans tous types de gares. Il est donc opportun de questionner ce caractère reproductible en analysant où il a été développé en France, et sous quelle forme. Ce modèle fait-il réellement l'unanimité ?

types de commerces et services présents dans la gare Paris Saint-Lazare, nous l'avons réalisé à l'échelle des 30 gares métropolitaines des 15 métropoles sélectionnées (Annexe 1). Pour faciliter l'analyse, nous avons ainsi construit 8 catégories de services et de commerces qui permettent à notre sens de rendre compte de l'ensemble des aspects dits serviciels de la gare :

- les services destinés aux voyageurs en lien avec le voyage ou l'attente en gare ;
- les commerces de bouche ;
- les services alimentaires du quotidien qui comprennent aussi bien les ventes de paniers fraîcheurs que les supérettes et supermarchés ;

⁹ Expression de Théophile Gautier pour qualifier la gare du Nord et ses homologues parisiennes, par suite du réaménagement de celle-ci en 1864.

- les commerces de consommation qui correspondent aux commerces classiques des galeries marchandes, tels que les magasins de chaussures, de vêtement ou encore de beauté ;
- les services publics qui proposent un service dit « à caractère public » comme le commissariat pour la sécurité ou encore la poste pour le courrier ;
- les espaces tertiaires de travail ;
- les services de santé ;
- les autres services et commerces du quotidien où sont compris les fleuristes, les cireurs ou encore les ateliers de réparation de vélo, plus proches de logiques artisanales et ne répondant pas qu'à de pures logiques de consommation.¹⁰

À partir de ces données a été construit un tableau¹¹ qui met en lumière une très faible réalité du modèle City Booster (Tab.1).

Dans ce tableau, trois groupes de gares se détachent :

- un premier groupe - à l'image de Saint-Lazare, notre gare référente - composé exclusivement de 5 gares parisiennes.
- Un deuxième groupe composé de 13 gares, dont le nombre de types de services est en moyenne de 12, soit les 2/5 de la valeur de Paris Saint-Lazare.
- Un troisième groupe de 12 gares où la perte en termes de diversité de services est considérable avec une moyenne de 5 types de services.

Le modèle de gare moderne reposant sur le principe de galerie marchande (Boumoud, 2012) et le modèle City Booster cherchant à s'en approcher (Ropert, 2017), il est également intéressant de regarder la diversité des types de services de consommation qui la définissent. Si les cinq gares parisiennes sont homogènes avec des valeurs très proches du modèle Saint-Lazare, allant de 7 à 11 types de commerces de consommation, le résultat pour les autres gares métropolitaines est sans appel,

le chiffre le plus haut étant de 3 pour la gare de Marseille-Saint-Charles. Si la diversité globale des types de commerces et services avait pu laisser un doute sur une déclinaison « allégée » du modèle City Booster, les données sur les commerces de consommation sont sans équivoque.

Il y a donc un décalage entre les discours de communication et la réalité des projets développés en gare. C'est le cas notamment du projet City Booster de la gare clermontoise que nous évoquions en première partie, et pour lequel le maire se réjouissait d'avoir une gare au niveau de ses homologues les plus modernes (La Montagne, 2016). Si l'on se penche sur les services présents, cette gare se retrouve dans le troisième groupe des gares les moins dotées, et n'a aucun commerce de consommation. On est donc bien loin du modèle City Booster incarné par les cinq gares parisiennes du premier groupe.

La gare City Booster n'est donc, pour le moment, qu'un concept très parisien qui est exporté, voire commercialisé dans une logique de marketing et de communication aux métropoles, sans être pour autant réellement développé en dehors de celles-ci. En revanche, ce recensement permet de montrer qu'il existe tout de même différents niveaux de gare servicielle :

- Le modèle City Booster qui se structure autour d'une forte concentration de commerces et qui est le plus complet sur le pan de la diversité des services et commerces (Fig.3).
- Le modèle de gare servicielle originel correspondant au modèle de gare ouverte où le confort et le service diversifié aux voyageurs restent centraux, mais où l'on note l'absence de commerces. Des services du quotidien qui ne sont pas que destinés au voyage tels que les services de santé ou les services publics y sont tout de même présents (Fig.4).
- Un modèle concentré sur le voyage qui propose les services de base du transporteur, avec parfois quelques aménités pour l'attente telles que des salons voyageurs permettant d'utiliser son ordinateur ou sa tablette (Fig.5).

¹⁰ Pour l'ensemble des services composant chaque catégorie : voir l'annexe 2.

¹¹ Aide à la lecture : nous parlons bien ici du nombre de type de services ou commerces par catégorie, ce qui ne correspond pas au nombre de magasins présents en gare. Par exemple dans la catégorie « commerce de consommation », nous retrouvons les types de magasin suivants : Accessoires de mode, Hygiène-Beauté, Chaussure, Lingerie, Prêt-à-porter, Bijouterie/Horlogerie, Maroquinerie, Parfumerie, Optique, cadeaux/culture/loisirs, électroménager/hifi, Téléphonie.

Cette absence de déclinaison du modèle City Booster dans d'autres villes que Paris peut notamment s'expliquer par une logique économique peu adaptable à d'autres contextes de gare.

b. Un modèle fantôme : des logiques économiques peu reproductibles en dehors des gares parisiennes...

Si l'on pouvait penser que la différence de niveau de services dépendrait de l'échelle de la métropole, avec une priorité donnée par l'opérateur aux métropoles les plus peuplées et au rayonnement plus large, le tableau remet en cause cette analyse. Les gares des cinq métropoles de plus de 1 million d'habitants se retrouvent ainsi réparties dans l'ensemble des trois groupes, de la même manière que toutes les gares des métropoles de moins de 500 000 habitants ne se situent pas dans le troisième groupe de gares servicielles. Par ailleurs, les gares de la métropole parisienne ne sont pas toutes dotées de ce modèle City Booster : Paris-Austerlitz et Paris-Charles-de-Gaulle ont un modèle de gare serviciel classique, tandis que Massy-TGV et Marne-la-Vallée-Chessy sont des gares proposant les services basiques du transporteur. Le choix du développement du modèle ne repose donc pas sur un critère métropolitain et donc un environnement territorial plus ou moins propice au modèle.

S'il est présenté comme un modèle permettant de faire de la gare un pôle urbain, le City Booster repose avant tout sur une logique économique. L'ensemble de l'argumentaire de l'intérêt de son déploiement s'appuie sur des données économiques. P. Ropert dans un article de *Ville, Rail et Transport* de 2016, avance ainsi qu'en 2015 les commerces en gare auraient rapporté un chiffre d'affaires d'un milliard d'euros, en connaissant une hausse de 3.5% sur les neuf premiers mois de l'année, soit environ 3% de plus que la progression des commerces de ville ou des centres commerciaux. Dans son livre (Ropert, 2017), d'autres chiffres sont avancés afin de démontrer l'intérêt économique des territoires qui hébergent des gares servicielles :

- 10,8 milliards d'euros de dépenses par des touristes qui ont voyagé en train dont 7.7 milliards dans seulement les trois plus grandes gares de France.

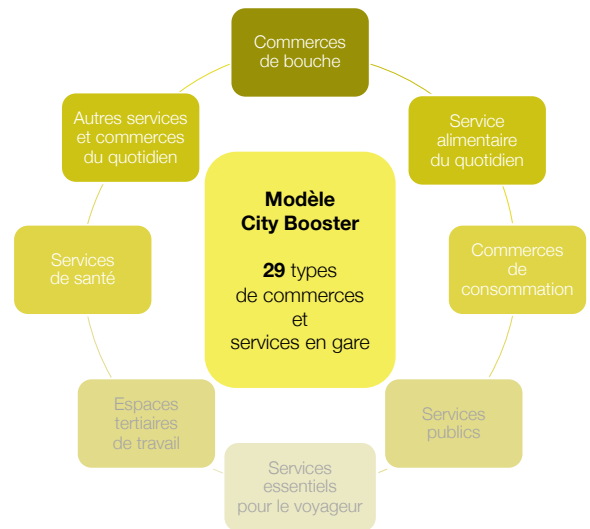


Fig.3- Schéma du modèle City Booster (M. Albertelli, 2021)

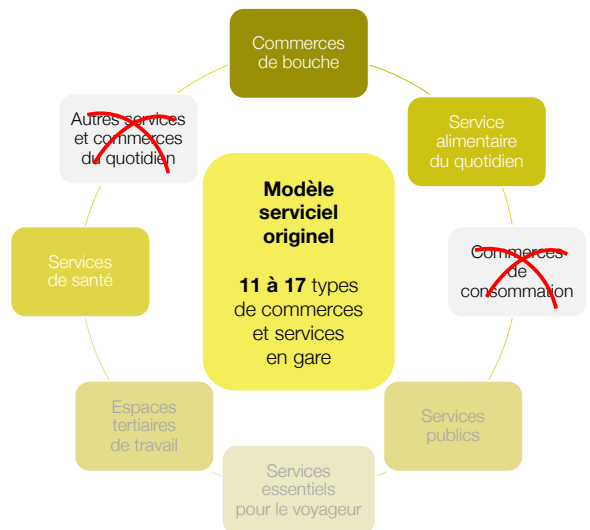


Fig.4- Schéma du modèle serviciel originel (M. Albertelli, 2021)

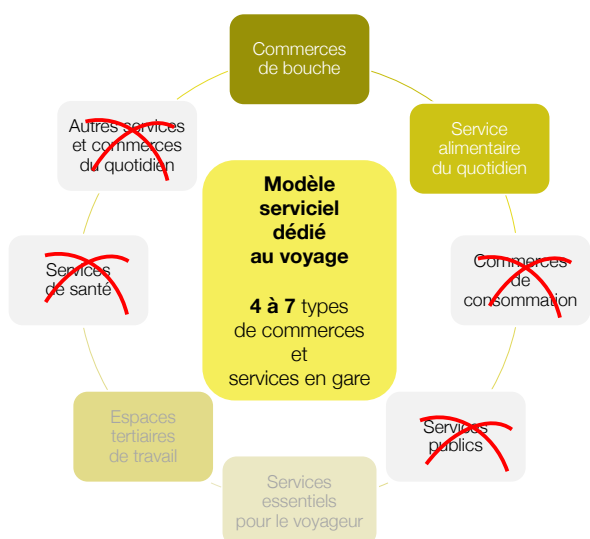


Fig.5- Schéma du modèle serviciel centré sur le voyage (M. Albertelli, 2021)

- Une rénovation de gare attire en moyenne deux fois son investissement dans le quartier (aussi bien privés que publics).

Ou encore :

- 1 emploi direct dans la gare induit 3,6 emplois liés aux prestations externes.

La gare répondrait donc à des enjeux économiques pour la ville notamment en termes d'emploi et d'investissement, mais l'introduction de commerces permettrait aussi de financer le système ferroviaire : « *En 2016 l'espace commercial correspond à 16 % du chiffre d'affaires. (...) C'est la clef du modèle de gare, elles financent pour moitié son fonctionnement, son information, sa propreté, sa sûreté et son confort, et pour l'autre moitié son investissement à venir* » (Ropert, 2017). Il est difficile aujourd'hui de mener une véritable analyse de ces données : d'une part, parce que SNCF Gares & Connexions ne décrit pas ses méthodologies de calcul ; d'autre part, car lorsque nous avons posé la question à différents acteurs du groupe, aucun n'a su dire combien génèrent précisément les services et commerces, ni même la part des projets ou de la maintenance qu'ils permettent de financer. Si le flou est de mise, les objectifs de cette diversification ne le sont pas du tout, et se trouvent être davantage économiques qu'urbains. Malgré une volonté affichée d'adaptation des services aux besoins territoriaux ainsi que la volonté de « *tester des services dédiés aux usagers de la ville* » (Menighetti Programmation, 2017a), il est intéressant de noter que les pistes de diversification des services développées au sein du groupe se limitent à quatre : le tertiaire par le biais de bureaux, d'espaces de coworking ou d'espaces partagés pour travailleurs nomades, l'hôtellerie (pour des travailleurs nomades), le logement (notamment étudiant) et les commerces du quotidien qui sont indiqués comme privilégiés (Menighetti Programmation, 2017a).

Les services au cœur des réflexions répondent donc en majorité à des enjeux financiers, de la même manière qu'ils s'adressent à des usagers très précis tels que les travailleurs nomades ou les étudiants qui correspondent à des classes socio-économiques et culturelles très spécifiques. Cette orientation des services vers des populations précises se voit également dans les types de commerces à la fois de consommation et de bouche que l'on retrouve en gare. Les marques de luxe telles que Ladurée, ou

encore les restaurants étoilés sont largement mis en avant à l'image du Lazare de la gare Saint-Lazare - restaurant du chef E. Frechon – et se démocratisent en gare (Baron, 2019). La plupart des commerces sont également issus de franchises, comme Starbucks, ou encore La Fnac, ce qui s'oppose directement aux buffets de gare du XX^e siècle, ou aux magasins indépendants que l'on pouvait encore voir fréquemment dans les gares (Duteurtre, 2015). N. Baron (2019), via l'exemple de Gare du Nord, montre l'évolution vers le haut de gamme de l'offre de services, mais pas dans l'ensemble des espaces de la gare : elle observe une répartition différente en fonction des étages qui dépend de l'offre de transport, et des types de flux d'usagers associés.

Le modèle City Booster qui s'appuie sur des partenariats public-privés, et l'insertion de services à caractère commercial davantage que public repose sur un contexte territorial spécifique : E. Riot (2015) démontre que les grandes gares peuvent constituer un intérêt pour des investisseurs quand elles se situent dans des capitales économiques, et politiques telles que Londres ou Paris. Le modèle City Booster est en ce sens difficilement déployable en dehors de la métropole parisienne.

c. ... à une inadaptation généralisée au système gare

La possibilité de valoriser la gare économiquement repose sur une condition essentielle : des flux suffisamment importants pour pouvoir alimenter les commerces et les services dans un espace dont l'essence même est la fluidité du trajet et des interconnexions. Comme le souligne P. Ropert, « *la gare forme un quartier de ville assez singulier, dans lequel l'intensité du flux généré par les transports publics crée une capacité à développer de l'activité économique* » (Ville Rail et Transport, 2016). L'argument « flux » participe ainsi à la démonstration de Gares & Connexions pour prouver l'efficacité de son modèle : P. Ropert (2017) précise que, chaque jour, 30% des voyageurs sont captés en gare par les services, ce qui équivaut pour Gare du Nord à 230 000 clients par jour, quand le Forum des Halles – haut lieu de consommation parisien – attire 84 000 acheteurs quotidiens. Cette importance du flux est d'ailleurs reconnue par les acteurs politiques. F. Keller (2009) reconnaissait que « *à ce jour, le flux de voyageurs et sa spécificité -grande ligne ou banlieue, ont le plus souvent été déterminants pour définir et*

maintenir ses services en gare et aux portes de la Gare » (p. 54).

D'après la répartition des services dans les trente gares métropolitaines étudiées (Tab.1), selon cette grille de lecture par le flux, l'on comprend mieux les choix de développement et de diversification du groupe SNCF. En effet, le groupe de gares ayant un modèle City Booster a en moyenne 113 510 031 de voyageurs annuels, le second, une moyenne de 12 954 339 voyageurs annuels, et enfin le troisième groupe, une moyenne de 6 119 641. Les écarts étant importants et au vu du chiffre finalement assez bas du nombre de clients potentiels annoncés par P. Ropert pour Gare du Nord (230 000 clients) en comparaison avec son flux annuel de 244 951 268 voyageurs, l'on comprend mieux l'impossibilité de décliner ce type de modèle dans des gares qui ont de 2 à 41 fois moins de voyageurs annuels que la gare City Booster avec le plus petit nombre de voyageurs, Gare de l'Est (41 240 098). Seule anomalie dans cette lecture, la gare Lyon Part-Dieu qui possède le modèle de gare le moins développé, et comporte un flux annuel de 32 607 220 voyageurs annuels. Cette différence peut s'expliquer par la présence d'un centre commercial en face de la gare, ce qui externalise peut-être le modèle City Booster de la gare et du gestionnaire SNCF Gares & Connexions. Mais elle est actuellement en chantier et devra donc faire l'objet d'une nouvelle analyse une fois le projet terminé.

Si cette logique « flux » dans le modèle City Booster peut se comprendre, elle génère cependant des questionnements. Dans les années 1990, I. Joseph (1996 ; 1999) posait déjà la question de la cohérence de l'installation de services marchands qui génèrent du stationnement dans un espace où la circulation et la fluidité des flux sont primordiales, ainsi que les problèmes d'exploitation liée à la porosité de la gare. A. Krakovitch - alors directeur de SNCF Transilien - en 2019 critique publiquement le modèle de gare servicielle reposant sur la démultiplication des commerces, qu'il nomme « gare commerciale » (Krakovitch, 2019). À propos de la gare Saint-Lazare, il rappelle que « *toute gêne, tout obstacle dans le parcours flux nuit à la bonne prise en charge du flux qui doit être continu* » ; or les magasins qui sont aménagés sur les flux pour pouvoir les capter constituent à ses yeux une gêne forte. A. Krakovitch

alerte même sur le danger qui pèse sur ces plus grandes gares en matière de flux, qui se trouvent dans un contexte régional où le trafic est en croissance de 3% par an, voire de 7%, entre 2015 et 2016, et où la saturation est un risque majeur, déjà visible en période perturbée¹². Il rappelle d'ailleurs que dans les gares asiatiques (chinoise et japonaise), malgré une conception réalisée à partir des heures de pointe et sur un modèle d'embarcadère, les flux sont tels que quelques morts sont à déplorer chaque année. Le modèle City Booster ne fait donc pas l'unanimité au sein du groupe SNCF, et son organisation autour des flux semble poser des problèmes fondamentaux dans des gares où la fluidité est primordiale, et où le stationnement peut être à l'origine de risques. Comme le souligne N. Le Bot (2019), la dernière réforme ferroviaire de 2020 plaçant SNCF Gares & Connexions sous tutelle de SNCF Réseau risque d'infléchir le développement de ce modèle, car cette dernière entité affiche clairement sa volonté de privilégier les enjeux ferroviaires sur ceux de valorisation économique.

Le modèle City Booster semble donc être un modèle fantôme dans sa faible déclinaison sur le territoire, voire son incapacité à l'être, reposant sur un critère de flux essentiel pour permettre une quelconque valorisation économique.

CONCLUSION

La gare City Booster n'a que peu de réalité territoriale, se cantonnant à cinq gares parisiennes. Elle n'est donc pas « sortie » du berceau où elle est née : quand bien même elle s'inscrit dans des logiques de métropolisation, ses objectifs réels sont purement économiques et principalement centrés sur les besoins de financements de l'activité ferroviaire de la SNCF. Le fondement même de ce modèle économique qui s'appuie sur les flux ne semble pas non plus permettre sa déclinaison. Il s'agit donc d'un modèle essoufflé avant même son déploiement, d'autant plus dans un contexte où la saturation devient un enjeu fort de ces grands connecteurs urbains.

Le modèle City Booster apparaît alors bien loin des imaginaires qui sont à son origine. Loin d'être une nouvelle étape de l'évolution de la gare ouverte, à travers lui, la gare se referme à différents niveaux. Le

¹² F. Keller (2009) dans son rapport consolidait également la prévision d'un futur où la saturation des gares serait un enjeu avec la prévision d'une multiplication par quatre des déplacements en transports ferroviaires d'ici 2030.

premier est le niveau fonctionnel avec la réapparition des contrôles sécurisés sur possession d'un billet pour l'accès aux quais et aux trains, mais aussi avec la spécialisation des services autour des commerces de consommation, prenant finalement assez peu en compte les enjeux urbains autres qu'économiques. Le second est une fermeture sociale : la présence écrasante de commerces franchisés, et l'intégration progressive de commerces haut de gamme, voire de luxe, et d'espaces dédiés aux travailleurs nomades, adressent la gare aux classes sociales aux capitaux économiques et culturels élevés. Le troisième niveau, enfin, est politique et économique : morceau de ville répondant aux enjeux de compétitivité des territoires, la gare City Booster tourne ainsi le dos à son rôle de « porte d'entrée dans la ville » pour s'adresser à une minorité d'usagers-consommateurs de la gare. Elle n'est donc qu'un fantôme des imaginaires de « cathédrale de l'humanité » et d'agora qui l'ont engendrée.

Bibliographie

- Adisson F., 2015, *De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'État : Politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie*. Thèse de doctorat, École des Ponts ParisTech.
- Aubertel, P., 2014, Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises (1999 - 2014), PUCA.
- Baron N., 2019, Designing Paris Gare du Nord for pedestrians or for clients? New retail patterns as flow optimization strategies, *European Planning Studies* 27 (3), pp.618-637.
- Baron N. & Roseau N., 2016, Les gares au miroir de l'urbain, *Flux* 103-104 (1), pp.1-8.
- Barone S., 2008, *Le train des régions. Régionalisation des transports collectifs et recompositions de l'action publique*. Thèse de doctorat, Université de Montpellier I.
- Blanchard S., Estebanez J. & Ripoll F., 2021. *Géographie sociale. Approches, concepts, exemples*, Armand Colin.
- Boumoud A., 2012, *La grande gare contemporaine et le labyrinthe du transport multimodal : vers une nouvelle approche de la lisibilité, l'exemple de la gare de la Part-Dieu à Lyon*. Thèse de doctorat, Grenoble.
- Carriou Cl. & Ratouis O., 2014, Quels modèles pour l'urbanisme durable? *Métropolitiques*, Dossier : Actualités des modèles urbanistiques (juin).
- Choay Fr., 1965, *Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Edition Seuil.
- Choay Fr., 1996. *La Règle et le Modèle*. Edition Seuil.
- Cusin Fr. & Damon J., 2010, Les villes face aux défis de l'attractivité. Classements, enjeux et stratégies urbaines, *Futuribles*, n°367 (octobre), pp.25-46.
- Delage A., 2013, *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle*, Thèse de doctorat, Université Lyon 2 Lumière.
- Duteurtre B., 2015, *La nostalgie des buffets de gare*, Edition Payot.
- Edwards B., 1999, Nouvelles Perspectives de l'architecture des chemins de fer, In *Villes en gares*, Edition de l'Aube.
- Finez J., 2013, Aux origines de la préoccupation marchande à la SNCF (1960-2011), *La nouvelle revue du travail*, n°2 (mars).
- Gerard A. & Gerard R., 1999, Place de la gare et centralités urbaines à Strasbourg 1870-1994, In *Villes en gares*, Edition de l'Aube.
- Joseph I., 1996, Les compétences de rassemblement, Enquête. Archives de la revue *Enquête*, n°4 (novembre), pp.107-122.
- Joseph I., 1999. *Villes En Gare*. Edition de l'Aube.
- Keller F., 2009, *La gare contemporaine*, Sénat. <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/094000109.pdf>
- Krakovitch A., 2019, *Métropolitain*. Edition Débats Publics.
- La Montagne, 2016, Travaux - La gare SNCF de Clermont-Ferrand fait peau neuve, www.lamontagne.fr, 22 décembre 2016, sect. Travaux - Urbanisme. <https://www.lamontagne.fr/clermont-ferrand-63000/actualites/la-gare-sncf-de-clermont-ferrand-fait-peau-neuve-12219008/>
- Le Bot N., 2019, *Quel avenir pour les gares métropolitaines françaises et allemandes? Analyse prospective de la dialectique «système gare»: ville, face au devenir des politiques publiques françaises & allemandes en matière de transport*, Thèse de Doctorat, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II; Universität Potsdam.
- Lynch K., 1960, *The Image of the City*, Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Maulat J., 2014, *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional: le modèle à l'épreuve des pratiques. Étude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes*, Thèse de doctorat, Université Paris 1 – Panthéon-Sorbonne.
- Menighetti Programmation, 2017a, *City Booster*.
- Menighetti Programmation 2017b, *City Booster – Le Bourget*.
- Pinson G., 2009, *Gouverner la ville par projet*. Presses de Sciences Po.
- Ribeill G., 1999, D'un siècle à l'autre, les enjeux récurrents de la gare française, In *Villes en gares*, Editions de l'Aube.
- Riot E. 2015, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen: analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London-St*

Pancras, *Paris Nord et Milano Centrale*, Thèse de doctorat, Université Paris-Est.

Ropert P., 2017, *City booster - Les gares à l'aube d'une révolution*. Edition Nouveaux débats publics.

Saturno C., 1999, La gare de l'Est et les guides de Paris, un siècle de modes d'emploi, In *Villes en gares*, Editions de l'Aube.

SNCF Gares&Connexions 2015, C'est déjà demain en gare, https://www.garesetconnexions.sncf/sites/default/files/2019-10/gares_connexions_rapport_corporate_2015.comprimee_d_0.pdf

Stationord, 2019, Projet de transformation de la gare du Nord, Plaquette d'information, Enquête Publique, https://www.stationord.fr/files/gare-du-nord-2024-plaquette-d-information-enquete-publique-5ddfb5e642919_fbfeed3ab43bffd1897361c444903e9

Vergne Fr., 2012, Gare Saint-Lazare: une rénovation emblématique qui en fait une référence, 21 mars 2012, *Le Moniteur* édition. <https://www.lemoniteur.fr/article/gare-saint-lazare-une-renovation-emblematisque-qui-en-fait-une-referance.1229219>

ANNEXES

Métropoles françaises - sélectionnées - non sélectionnées	Gares étudiées
> 1 million habitants	
Bordeaux	Bordeaux-Saint-Jean
Lille	Lille-Europe Lille-Flandres
Lyon	Lyon-Part-Dieu Lyon-Perrache Lyon-Saint-Exupéry TGV
Marseille-Aix-en-Provence	Aix-en-Provence-TGV Marseille-Saint-Charles
Paris	Paris-Austerlitz Paris-Bercy Paris-Est Paris-Gare de Lyon Paris-Nord Paris-Montparnasse Chessy-Marne-la Vallée Paris-Roissy CDG Massy-TGV Paris-Saint-Lazare
Nice Toulouse Matabiau	
500 000 à 1 million habitants	
Grenoble	Grenoble
Montpellier	Montpellier-Saint-Roch Montpellier-Sud de France
Nantes	Nantes-Orléans
Rouen	Rouen-Rive Droite
Strasbourg	Strasbourg
Rennes Saint-Etienne Toulon	
< 500 000 habitants	
Brest	Brest
Clermont-Ferrand Dijon	Clermont-Ferrand Dijon
Nancy	Nancy-Ville
Tours	Tours Saint-Pierre-des-Corps
Metz Orléans	

Tab.2- Méthode de sélection des gares métropolitaines françaises (M. Albertelli, 2021)

Type de services	Services précis
Services destinés au voyageur	Baby-foot Piano Presse Photomaton / Développeur Photocopieur Rechargement électrique et usb Relay Tabac WIFI
Commerces de bouche	Bars Brasserie Fastfood Restaurant Restauration rapide Vente à emporter
Service alimentaire du quotidien	Confiserie Epicerie Fine Paniers fraîcheurs Supérette
Commerces de consommation	Accessoires de mode Bijouterie Horlogerie Cadeaux culture loisirs Chaussure Electroménager hifi Hygiène beauté Lingerie Maroquinerie Optique Parfumerie Prêt-à-porter Téléphonie
Services publics	Boîte aux lettres Borne d'information en libre-service Bureau de poste Crèche Commissariat de police Office de tourisme Point Relais
Espace tertiaire de travail	Espace de coworking Location de bureaux
Services de santé	Box dépistage covid Cabinet médical Laboratoire d'analyse Pharmacie
Autres services et commerces du quotidien	Agence de voyage Atelier de réparation de vélo Banque change Cireurs Fleuriste

Tab.3- Services composants les familles identifiées (M. Albertelli, 2021)

Inégalités et opportunités de valorisation des gares : les cas des « petites gares » et des gares TGV périphériques

Les trajectoires des petites gares : un témoignage de l'évolution des relations entre les acteurs ferroviaires et les collectivités locales

The paths of small stations: an account of testimony of the relationship with local authorities

Elise AVIDE¹ & Emilie ROUDIER²

¹ Chercheuse associée au LATTIS & consultante Kisio Etudes & Conseil (20 rue Hector Malot 75012 Paris), elise.avide@kisio.com

² Chercheuse associée au Lab'Urba, eroudier.rch@gmail.com

Résumé

Cet article porte sur les petites gares des réseaux ferroviaires de proximité dans les banlieues, les zones périurbaines et rurales françaises. A partir d'une analyse croisée des aménagements dont elles font l'objet en Île-de-France et dans d'autres régions, il s'intéresse aux évolutions des relations entre les acteurs ferroviaires et territoriaux ainsi qu'à leurs stratégies respectives vis-à-vis de ces objets. Il rend compte de plusieurs temps qui structurent les trajectoires des petites gares, depuis leur édification au milieu du XIX^e siècle jusqu'à aujourd'hui. Après une première phase de standardisation pendant laquelle les petites gares jouent un rôle central dans la construction de l'image des compagnies, elles deviennent des vitrines des territoires grâce à des formes de coopérations inédites entre les acteurs ferroviaires et les élus locaux. Elles sortent ensuite peu à peu de leurs champs de visions respectifs et deviennent des bâtiments déclinants faute d'investissements ou des objets réduits à leur stricte dimension technique. Plus récemment, les petites gares semblent faire l'objet d'un réinvestissement notable grâce à certaines initiatives locales motivées par la SNCF ou, au contraire, justifiées par son retrait progressif. Cette tendance à leur « déferroviarisation » transparaît tant dans la diversification de leurs fonctions que dans les évolutions de leur gouvernance.

Mots-clés

Petite gare, ferroviaire, bâtiments voyageurs, gouvernance, collectivités locales, histoire urbaine, politiques locales.

Abstract

Small railway stations, understood as stations in local networks in urban, peri-urban and rural areas, have long remained in the shadow of scientific research. However, an analysis of their development and the projects they are involved in reveals significant changes in the organisation of railway sector and in its relations with local authorities. This is what this article demonstrates by studying these objects in several territorial contexts (medium-sized cities and the Paris region) over the long term, since their construction in the mid-19th century. The surveys are based on a heterogeneous body of material, consisting of communications and articles in professional journals, technical and local planning documents, observations, and interviews with various actors involved in their ecosystem.

At first, railway companies relied on standardized passenger buildings to mark their image in a context of strong competition; gradually, local authorities sought to make them showcases for their economic and urban development. This enhancement of networks and territories by small stations was called into question during the 20th century. The small regional stations were weakened by a lack of investment by the railways, while investment in the small stations in the Paris region was concentrated on technical and capacity improvements. They are thus undergoing a phase of erasure in the network and in the city, which also reveals divergent interests between rail actors and local actors. Finally, over the last few decades, small stations have been the scene of a dual movement of territorialization of SNCF action on the one hand, and of local authorities taking control of their planning and development on the other.

In so doing, this article reports on a new trend towards what we have called the ‘de-ferroviarisation’ of small stations, which can be identified at the level of their governance, their development, but also the representations that are given of them. Small stations are therefore not immune to the phenomenon of “permanent functional crisis” highlighted by Georges Ribeill 20 years ago, oscillating between network access point, service centre and land-use planning. Finally, in a more general way, the evolutions in governance mark the materiality of small stations, but the analysis of their buildings and their projects also informs on the interactions of the actors involved and their respective issues.

Keywords

Small stations, railway, passengers’ buildings, governance, local authorities, urban history, local policies.

INTRODUCTION

Depuis plus de vingt ans, la recherche urbaine s’est largement concentrée sur les grandes gares métropolitaines, leurs mutations, celles de leurs abords et de leur quartier. Cela a notamment été le cas à l’occasion de l’arrivée puis du développement de la grande vitesse (Joseph, 1999 ; Barré & Menerault, 2001 ; Terrin, 2011 ; Delage, 2018), sous l’effet de la montée des logiques immobilières au sein des entreprises ferroviaires (Adisson, 2015), ou celui de l’ouverture à la concurrence du marché ferroviaire européen (Riot, 2015). Les gares des réseaux de proximité dans les banlieues, les zones périurbaines et rurales ont pour leur part longtemps constitué une zone d’ombre de la production scientifique, à l’exception de travaux en Histoire des transports ferroviaires (voir par exemple Lamming, 2020) ou de ceux traitant de l’articulation entre urbanisme et transport (voir notamment la littérature autour du concept de Transit Oriented Development, Calthorpe 1993). Dans la littérature française comme dans celle anglo-saxonne, ces objets n’ont toutefois été que peu interrogés pour eux-mêmes¹, ceux-ci étant bien plus largement affublés du statut de « non-lieux », c’est-à-dire d’espaces « qui ne peuvent se définir ni comme identitaires, ni comme relationnels, ni comme historiques » (Augé, 1992).

Pour autant, ces dernières années, de nouveaux travaux concernant les gares non-métropolitaines ont émergé : ceux de Juliette Maulat sur les gares régionales (Maulat, 2014), ceux du CEREMA sur les gares TER (Cerema, 2017) ou encore les nôtres sur les gares du « quotidien » (Avide, 2018) et les pôles gares dans les villes moyennes (Roudier, 2019). Ceux-ci témoignent d’une préoccupation nouvelle vis-à-vis de ces objets, à la veille d’une prise de conscience collective des inégalités dans l’accès à la mobilité à la faveur du mouvement des « gilets jaunes » (automne 2018), et à celle des débats suscités par l’éventuelle fermeture d’une partie du réseau secondaire préconisée dans le rapport Spinetta (2019).

Dans cet article, nous regroupons ces différents objets socio-techniques sous le nom de « petites gares ». Ce terme ne renvoie ni à une catégorie d’ores et déjà définie dans la recherche urbaine, ni à une expression utilisée dans les discours politiques ou médiatiques, contrairement à celle des « petites

¹ Voir toutefois Edwards, 1997, et Alexander & Hamilton, 2015.

lignes »². Nous proposons ici d'en faire un objet de recherche et d'objectiver celles-ci non pas par des critères quantitatifs ou des strates de fréquentation – ce qui, au regard de la diversité et de l'évolutivité des contextes, nous semble être une gageure – mais par des critères qualitatifs et relatifs, le concept de « petites gares » se définissant inévitablement par rapport aux gares considérées comme « grandes » à différents moments de l'histoire. Nous retiendrons donc précisément deux aspects pour caractériser notre objet, à savoir :

- Les gares qui ne sont pas celles de la grande vitesse (TGV ou autre, selon les époques), soit les gares des réseaux de proximité ;
- Les gares qui ne sont pas celles des grandes villes ou des métropoles, soit les gares des villes petites et moyennes et des périphéries plus éloignées.

Ceci étant dit, le parti pris de cet article n'est pas de dresser un modèle générique des petites gares mais bien de porter un regard sur ces objets pris dans leur diversité. Nous considérerons donc cette catégorie comme un « objet frontière », c'est-à-dire un objet situé « *à la croisée de différents mondes sociaux, qui satisfait les exigences de chacun d'eux, permet de tenir compte de leurs contraintes et autorise la construction d'une identité commune, tout en étant faiblement structuré dans l'usage commun* » (Star & Griesemer, 1989).

Nous proposons ici d'étudier les trajectoires des petites gares et de les considérer comme des prismes d'analyse de l'évolution des acteurs ferroviaires et de leurs relations avec les collectivités locales. Nous entendons ici la notion de « trajectoire » au sens figuré, à savoir celui d'une mise en mouvement de ces objets suivant une direction donnée. Les trajectoires des petites gares seront abordées de manière non-linéaire, notre approche géo-historique étant inévitablement soumise à l'actualité de ces objets, aux moments d'accumulation ou, au contraire, de rareté des énoncés. Des allers-retours seront opérés entre les objets et l'écosystème d'acteurs. Il s'agira en particulier de regarder comment le contexte organisationnel se traduit dans les projets et les objets et, en retour, ce que les objets et les projets nous apprennent des jeux d'acteurs.

Cet article est basé sur deux thèses en

aménagement de l'espace et urbanisme portant respectivement sur la fabrique des gares du « quotidien » en Île-de-France (Avide, 2018) et sur les transformations des gares et quartiers de gares dans les villes moyennes (Roudier, 2019). L'objectif de cet article n'est pas de chercher à les comparer mais bien de mettre en dialogue ces travaux qui ont en commun d'étudier les évolutions historiques des projets dont font l'objet ces petites gares et les jeux d'acteurs en place.

Les enquêtes menées dans ces thèses s'appuient sur des méthodes qualitatives. Elles se fondent sur des corpus documentaires hétérogènes : des communications et revues professionnelles, des documents techniques, de planification locale, etc. Ils ont été complétés par des observations de terrains et par des entretiens semi-directifs réalisés avec différents acteurs au sein du groupe ferroviaire et de leurs autorités organisatrices, des collectivités locales et de leurs ingénieries. Si ces travaux se distinguent aussi bien dans les cas d'étude que dans les approches retenues, leur rapprochement dans une logique pragmatique a rendu possible l'émergence d'éléments de convergence et ainsi l'identification de tendances au long cours dans l'évolution des relations entre les acteurs ferroviaires et territoriaux.

Pour comprendre ce qui se joue dans les trajectoires des petites gares, nous nous intéressons ici à trois phases en particulier : leur édification, leur délaissement et leur renouveau. Celles-ci ne sont pas associées à une périodisation précise : si elles s'enchaînent bel et bien de manière chronologique, elles ne correspondent toutefois pas à des moments équivalents selon les réseaux ou les territoires considérés. L'analyse de ces trois phases montrera en particulier que la gouvernance de ces objets n'est pas sans influence sur leur aménagement et mettra en évidence un mouvement de « déferroviarisation » des petites gares qui reflète un positionnement inédit de l'opérateur ferroviaire.

I. DE LA STANDARDISATION A LA VITRINE : LES PETITES GARES COMME INSTRUMENT DU RAYONNEMENT DES COMPAGNIES PUIS DES TERRITOIRES

Les premières petites gares sont aménagées à partir du milieu du XIX^e siècle concomitamment à la

² Entendues comme les lignes de desserte fine du territoire correspondant aux catégories 7 à 9 dans le classement de l'UIC (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, 2020).

construction du réseau ferroviaire. Les compagnies ferroviaires dans un premier temps, puis les collectivités locales dans un second, s'appuient sur ces objets pour valoriser leur image : les bâtiments voyageurs, non dénués d'une certaine dignité monumentale, contribuent au rayonnement des compagnies dans un contexte de forte concurrence et à celui des territoires dans un contexte de développement économique et urbain.

a. Des édifices standardisés par compagnie ferroviaire

Les premières petites gares déployées sur le réseau ferroviaire sont conçues par des compagnies de chemins de fer dans un contexte de forte concurrence. Entre 1849 et 1864, des programmes dits de « bâtiments voyageurs » sont engagés, sous la pression du ministre des travaux publics Pierre Magne, sur la plupart des lignes ferroviaires. Les premières petites gares sont construites par différentes compagnies de chemins de fer privées auxquelles l'Etat confie une partie de la construction et l'exploitation du réseau suivant un système de concessions et dans une logique de renforcement de la centralisation du territoire. Compte tenu de l'organisation en étoile centrée sur Paris du réseau³, et pour mieux répondre aux attentes commerciales de l'Etat, les compagnies sont assez largement organisées par ligne ou groupement de lignes (Caron, 1997).

Ces premières petites gares se caractérisent par une certaine standardisation. Dans la thèse qu'il a soutenue en 2005, l'architecte François Poupardin présente les différents édifices conçus dans le cadre de ces programmes. Les descriptions qu'il en propose sont effectuées par paquets de gares,

construites à une même époque, par un même architecte et pour le compte d'une même compagnie. Selon lui, ces regroupements se justifient précisément par le caractère standard des édifices, érigés en série le long d'une même ligne et déclinés selon l'importance de la gare dans le réseau, sans que l'on puisse identifier une quelconque spécificité régionale (Poupardin, 2005).

Les gares conçues par l'architecte saint-simonien François-Alexis Cendrier pour le compte de la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) sur la ligne dite impériale donnent une bonne illustration de cette banalisation des formes (Fig.1). Celle de Bois-le-Roi, située à une trentaine de kilomètres au sud-est de Paris, se compose par exemple de deux travées, d'un étage et de combles, et apparaît parfaitement identique dans son architecture et son programme à celle de Gevrey-Chambertin, située dans la région bourguignonne. Il s'agit de deux gares de 4^e classe, construites entre 1849 et 1853. Elles se distinguent de celle de Tournus, en Bourgogne, gare de 3^e classe mise en service en 1854 qui, avec ses trois travées et ses deux étages, se présente comme une parfaite homothétie de celles précédemment évoquées. Par ailleurs, et contrairement à l'idée selon laquelle les concepteurs du ferroviaire, largement influencés par la pensée saint-simonienne (Musso, 1998), auraient privilégié le chemin, le mobile et le flux au détriment des bâtiments, ces petites gares témoignent d'une considération non-négligeable vis-à-vis de la dimension monumentale du réseau ferroviaire.

Les premières petites gares érigées à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle se présentent ainsi comme des édifices conçus en série sur une même ligne ou groupement de lignes. Si toutes les compagnies ne poussent pas le niveau de



Fig.1 - Gares de la ligne impériale conçues par François-Alexis Cendrier (Bois-le-Roi, Gevrey-Chambertin, Tournus).
Cartes postales anciennes, XIX^e siècle

³ Cf. la Loi relative à l'établissement des grandes lignes de chemin de fer en France du 11 juin 1842 qui consacre le schéma du réseau ferroviaire en étoile connu sous le nom de « Etoile de Legrand ».

standardisation au même niveau que celle du PLM, la plupart d'entre elles cherchent bel et bien à imprimer leur marque à travers leurs gares. C'est par exemple le cas de celles du Paris-Orléans, pour qui François-Alexis Cendrier a également œuvré, mais aussi de celles des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, caractérisées par un style néo-classique propre. Ces bâtiments homogènes et de bonne facture, y compris dans les bourgs de moins grande importance, incarnent l'image de la compagnie et la hiérarchie du réseau bien plus qu'une quelconque spécificité territoriale. Ce n'est que dans un second temps que certains acteurs territoriaux vont chercher, à travers la monumentalité des bâtiments-voyageurs, à affirmer leur rayonnement.

b. Des emblèmes des territoires

Avec le développement du transport de voyageurs au cours du XIX^e siècle, les acteurs territoriaux - élus de rang communal ou national, représentants des grandes entreprises locales - exercent des pressions de plus en plus importantes sur les compagnies ferroviaires. A partir de 1880, certaines communes suburbaines qui, comme l'indique Pierre Merlin, « *avaient protesté contre les travaux effectués sur leur territoire, virent le parti qu'elles pourraient en tirer et demandèrent la création de nouvelles gares* » (Merlin, 1971, p.159). L'aménagement des petites gares

devient progressivement une priorité des élus qui les considèrent désormais comme des portes d'entrées du réseau ferroviaire mais aussi comme des vitrines pour leurs territoires.

Cette implication grandissante des acteurs locaux est souvent observée lors du réaménagement des gares. L'augmentation de la fréquentation du réseau ferroviaire a en effet amené à reconstruire ou à agrandir les premiers bâtiments, érigés souvent à la hâte pour coïncider avec l'arrivée du chemin de fer (Aubertel, 1999). Cette stratégie des élus locaux s'inscrit en parallèle d'une diversification des fonctions des gares : peu à peu, le bâtiment-voyageurs représente à la fois un lieu d'accueil, un lieu d'attente, un lieu de confort des usagers du train et une première image de la ville pour les voyageurs (Ban, 2008 ; Saujet, 2009).

L'aménagement des petites gares fait alors l'objet de premières coordinations entre les compagnies ferroviaires et les acteurs locaux. La reconstruction de la gare de Saint-Omer, ville moyenne située entre Lille et Calais dans le nord de la France, illustre bien ce partenariat (Roudier & Richer, 2022). A Saint-Omer, dès les années 1870, l'essor du trafic ferroviaire a motivé les acteurs locaux (ville, chambre de commerce, etc.) à envisager un agrandissement et un déplacement du bâtiment d'origine construit en 1848. Annoncé en 1897, ce projet a été porté à la fois par le



Fig.2 - Bâtiment voyageurs de la gare de Saint-Omer reconstruit et inauguré en 1904
Cartes postales anciennes, XIX^e siècle

Maire de Saint-Omer (François Ringot), le député de Saint-Omer (Alexandre Ribot) et par la Compagnie du Nord⁴. Ces acteurs ont décidé d'aménager un bâtiment voyageurs monumental, calqué sur la forme d'un château (Fig.2). Leurs objectifs étaient toutefois sensiblement différents. Pour la Compagnie, ce nouveau bâtiment permettait d'augmenter les capacités d'accueil des flux de voyageurs mais aussi et surtout de mieux faire accepter localement leur choix d'aménager un nœud ferroviaire dans la ville moyenne voisine, Hazebrouck, entre Lille, Calais et Dunkerque, au détriment de Saint-Omer. Pour les collectivités locales, ce bâtiment monumental avait surtout vocation à incarner le rayonnement économique et politique de Saint-Omer⁵.

Cette marque des territoires transparait également dans le choix des matériaux pour la (re)construction des bâtiments. Ce sont généralement des matériaux locaux qui sont utilisés pour les façades et les toitures des gares. Le bâtiment de Saint-Omer se compose ainsi de pierre bleue de Soignies (Belgique) et de pierre blanche de Creil (située à 200 kilomètres). De même, à partir de 1910, les bâtiments des petites gares situées sur le réseau Paris-Lyon-Méditerranée sont

construits à partir de matériaux locaux et d'architectures singulières. Les gares de Landry et Bourg-Saint-Maurice mises en service en 1913 constituent une bonne illustration de cette phase dite régionaliste, que l'on retrouve par ailleurs dans l'aménagement d'un certain nombre de gares thermales (Desmichel, 2009).

L'incarnation de l'image du territoire ne se limite cependant pas à l'architecture du bâtiment voyageurs ou à ses matériaux de construction. D'autres transformations menées par les collectivités autour des bâtiments voyageurs ont également vocation à les valoriser et à les mettre en scène dans le paysage urbain, tout en améliorant leur accessibilité depuis le centre-ville (Ribeill, 1999 ; Bourillon, 2008). Les nuisances liées au transport ferroviaire avaient motivé la construction des premières gares à l'extérieur des centres. Mais le développement du transport de voyageurs à la fin du XIX^e siècle a incité les communes à retravailler la liaison entre les deux polarités. Des voiries sont alors percées comme dans les villes moyennes de Brive-la-Gaillarde⁶ (Fig.3) et de Guéret (Nouvelle Aquitaine), ou bien déviées comme à Saint-Omer pour faciliter l'accès à la gare et la rendre visible



Fig.3 - Avenue de la gare à Brive-la-Gaillarde percée de la gare jusqu'au centre-ville.
Cartes postales anciennes, XIX^e siècle

⁴ Agence d'Urbanisme et de Développement (AUD) du Pays de Saint Omer – Flandre intérieure, 2019, La Station – Gare de Saint-Omer, 96p.

⁵ A partir de la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'économie de Saint-Omer se développe grâce aux exportations agricoles, notamment de choux-fleurs, et à la production de filatures spécialisées dans le lin (AUD, 2019).

⁶ Article *L'arrivée du chemin de fer à Brive*, Brive Mag, n°211.

depuis le centre. Ainsi, les gares deviennent au fur et à mesure des emblèmes des territoires, y compris dans les petites et moyennes villes, et des objets urbains, bien au-delà de leurs fonctions techniques.

L'aménagement des petites gares est ainsi orchestré à l'origine par les acteurs ferroviaires et pris en main progressivement par les acteurs locaux. Lors de leur édification, on observe un premier mouvement de standardisation visant à incarner l'image des compagnies ferroviaires, puis un second mouvement de monumentalisation : les bâtiments voyageurs deviennent des outils de représentation et de promotion du territoire pour les collectivités et non uniquement des bâtiments fonctionnels pour l'accès au réseau.

II. LES PETITES GARES DANS L'ANGLE MORT DES ACTEURS FERROVIAIRES ET TERRITORIAUX

Cette mise en valeur des réseaux et des territoires à travers les petites gares est remise en cause au cours du XX^e siècle. Les petites gares régionales sont fragilisées par une absence d'investissement de la part des acteurs ferroviaires tandis que les investissements pour les petites gares des périphéries franciliennes se concentrent uniquement sur des aménagements techniques et capacitaires. Elles connaissent ainsi une forme d'effacement dans le réseau et dans la ville, qui révèle dans le même temps des intérêts divergents entre les acteurs ferroviaires et les acteurs locaux.

a. Des portes d'entrée vulnérables

Dans les années 1920, le réseau ferroviaire est à son apogée et les petites gares sont légion sur le territoire. On décompte plus de 42 000 kilomètres de voies ferrées et plus de 10 000 gares. En moins d'un siècle, le maillage du réseau ferroviaire s'est affiné pour desservir l'ensemble des villes moyennes mais aussi les petites villes et les zones rurales (Pumain, 1982). Ces extensions du réseau ferroviaire sont toutefois remises en cause dès les années 1930. Le succès du rail est fragilisé par les déficits engendrés par la construction et l'exploitation des infrastructures d'une part, et par l'usage de plus en plus important de l'automobile et des transports collectifs routiers d'autre part (Wolkowitsch, 2004). Dans ce contexte, l'Etat décide de mettre en place une exploitation

économique du transport ferroviaire. Un chantier dit de coordination rail-route est mis en place en 1934 par le gouvernement Doumergue dans le but de « supprimer les doubles emplois et de répartir la clientèle des usagers » (Larroque et al., 2002). La création de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) marque ensuite un nouveau tournant dans cette politique avec la fusion des principales compagnies ferroviaires⁷. Pour l'historien Georges Ribeill, elle marque « l'avènement de l'État-argentier qui, soucieux du redressement financier des chemins de fer, va s'avérer être un État-patron sévère et malthusien » (Ribeill, 1996).

Les petites gares sont fragilisées par ces évolutions. Près de 12 000 kilomètres de voies sont fermées au transport de voyageurs entre 1920 et 1950 sur décision de l'État : il s'agit essentiellement de lignes d'intérêt local, concurrencées directement par l'usage de l'automobile (Caralp-Landon, 1951). La suppression des voies engendre la fermeture de gares, souvent situées dans les communes rurales et périphériques desservies par des lignes d'intérêt local et non les gares des villes moyennes et des grandes villes. Celles-ci connaissent néanmoins une dégradation de leur offre ferroviaire. La gare de Guéret, ville moyenne du département de la Creuse, n'est pas fermée mais sa desserte est réduite par suite du déclassement de deux lignes (Guéret – La Châtre ouverte en 1906 et fermée en 1939 aux voyageurs puis Guéret – Saint-Sébastien ouverte en 1886 et fermée en 1952). En 1955, la taille du réseau ferroviaire au sein de ce même département est équivalente à celui de 1865, alors même qu'au début du siècle, une grande majorité de chefs-lieux de canton disposaient d'une gare (Desmichel, 2012). De la même manière, en Île-de-France, ce sont près de 500 kilomètres de lignes qui sont fermées entre 1939 et 1953 (Collardey, 1999).

En parallèle, l'attractivité des petites gares est également fragilisée par la démocratisation rapide de l'automobile dans la période d'après-guerre (Wiel, 1999). Les petites gares ne sont plus au centre de l'aménagement des villes et les quartiers de gares se dégradent face à la cessation d'activités (apparition de friches, absence de maintenance, etc.) (Delage, 2013). L'augmentation de l'usage de la voiture tend également à développer l'urbanisation dans les

⁷ La SNCF est née de la fusion des différentes compagnies privées, des Syndicats du Chemin de fer de Grande Ceinture et de Petite Ceinture et les deux administrations nationales, les chemins de fer d'Alsace-Lorraine et le Réseau de l'État.

périphéries des agglomérations urbaines (Dupuy, 1999), ce qui affaiblit d'autant les communes-centres desservies par des gares. Cette période marque ainsi le début d'une crise pour les petites gares en régions qui ne constituent plus une priorité pour le secteur ferroviaire et pour les acteurs locaux. Cette situation amorce, plus largement, une situation de vulnérabilité des petites gares avec des questions récurrentes sur le coût et le maintien de l'offre ferroviaire dans leur desserte.

b. Des dispositifs technicistes

Le décrochage des petites gares en régions à partir des années 1930 se double d'un phénomène de métropolisation du système de transports dans les années 1960 et 1970. Au cours de ces décennies, en Île-de-France notamment, on assiste à une accélération du développement urbain (résidences privées, grands ensembles) ainsi qu'à une intensification de la planification (villes nouvelles). Par conséquent, le trafic ferroviaire explose et passe de 318 à 404 millions de voyageurs entre 1960 et 1975, tandis que le parcours moyen s'étend de 14 à 17 kilomètres (Collardey, 1999). Ce phénomène se traduit par une importante dégradation des conditions de transport et par d'importants mouvements de contestations de la part d'organisations d'usagers (Larroque & al., 2002). Dans ce contexte, et en réponse aux cris d'alarme des principaux dirigeants de la SNCF, l'Etat consent à créer le versement transport en 1971, la carte orange en 1975 et à

accélérer le rythme des investissements publics dans les transports collectifs de la Région Parisienne. À côté du nouveau Réseau Express Régional (RER), dont la construction est entamée dès 1961, des lignes existantes sont électrifiées, des nouveaux maillons de voies dédiés aux services de la banlieue sont créés, et du matériel roulant plus performant et capacitaire est mis en service. Ce faisant, le système de transport métropolitain prend corps sur les plans aussi bien symboliques que techniques, avec entre autres une tarification spécifique.

Les petites gares situées dans les périphéries métropolitaines font l'objet d'un réinvestissement notable dans les années 1960 et surtout 1970. Celles-ci, alors rattachées aux divisions Exploitation et Equipements de la SNCF, sont appréhendées parmi les différents aménagements techniques devant contribuer à l'objectif général d'augmentation de la capacité du réseau. Les travaux qui y ont lieu sont réalisés à l'occasion d'opérations plus vastes qui concernent tout ou partie de lignes ferroviaires. Ceux-ci sont effectués par la SNCF grâce à des financements étatiques. C'est par exemple le cas de ceux menés dans plusieurs gares de la ligne Noisy – Tournan à l'occasion de son électrification, largement détaillés dans un article de *La Revue Générale des Chemins de Fer* publié en 1975 (Moineau, 1975). Les gares y sont racontées comme un ensemble de dispositifs techniques (Fig.4) :

- Des quais, allongés et réhaussés pour réduire l'embarquement et, *in fine*, le temps de stationnement des trains,



Fig.4 - Gares de la ligne Noisy-Tournan réaménagées à l'occasion de l'électrification.

Source : Moineau A., 1975, Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification, *Revue Générale des Chemins de fer*, pp.663-670

- Des escaliers mécaniques, installés pour éviter les encombrements à l'entrée et la sortie des trémies,
- Des passerelles, en remplacement des passages planchés à même les voies pour améliorer la sécurité ferroviaire,
- Des halls dégagés par la suppression des salles d'attente et des locaux services et des distributeurs automatiques pour fluidifier la circulation des flux,
- Des façades sobres et robustes faciles à entretenir.

Si l'on a pu identifier la façade photographiée comme étant celle de la gare d'Emerainville Pontault-Combault, il est à noter que l'auteur ne prend pas la peine de préciser où ces clichés ont été pris, compte tenu du caractère « général » de ces dispositifs. L'approche apparaît ici bien techniciste, au sens où il s'agit d'apporter des réponses techniques qui occultent les spécificités et enjeux territoriaux (Picon, 1998).

Ces différents dispositifs aménagés au niveau des petites gares en région parisienne ont donc vocation à améliorer l'efficacité et la robustesse du système d'exploitation dans son ensemble, notamment en matière de régularité, de sécurité ferroviaire et de maintenabilité des équipements. Il est par ailleurs à noter que ces gares sont présentées dans cet article comme étant repliées à l'intérieur d'un environnement ferroviaire, sans aucune forme d'ouverture sur un quelconque extérieur, et totalement désertes. Cette représentation est d'autant plus étonnante que l'on se situe dans une période d'importants mouvements de protestation de la part des usagers des transports en commun, liés à la dégradation des conditions de transport au début des années 1970 : « *Les services ne suivent pas la croissance des besoins, et il en résulte des surcharges et un inconfort de moins en moins supportables. L'augmentation des tarifs qui survient le 1^{er} février 1970 est importante. [...] C'est ce « coup de pouce » qui aura déclenché les premiers mouvements de protestation* » (Larroque et al., 2002, pp. 246-247).

Bien plus que des lieux à part entière, les petites gares aménagées dans les périphéries de la région parisienne dans les années 1960 et 1970 sont donc

conçues comme des agencements de dispositifs techniques dont le but est d'écouler le plus efficacement possible les flux pour contribuer à l'efficacité du réseau. Ce faisant, elles incarnent le souci d'efficacité des ingénieurs Exploitation et Equipements de la SNCF qui en assurent l'aménagement et, dans le même temps, leur absence de considérations pour les territoires desservis dont elles apparaissent assez largement détachées (Avide, 2020).

Cette évolution des petites gares illustre un changement de stratégie des acteurs ferroviaires et des acteurs locaux vis-à-vis de leurs aménagements. Alors qu'elles incarnaient le rayonnement économique des compagnies puis des territoires, les acteurs ferroviaires, préoccupés par des sujets d'exploitation et de vitesse, les réduisent à des considérations techniques, tandis que les acteurs locaux se tournent vers le développement de leur réseau routier. Après cette phase de relatif désintérêt, les petites gares se retrouvent à nouveau dans une trajectoire de revalorisation à partir des années 2000.

III. UN RENOUVEAU PAR LA « DEFERROVIARISATION » DES PETITES GARES ?

La période suivante, et en particulier les années où Jacques Fournier préside la SNCF (1988-1994), est marquée par un rabatement massif des crédits et des préoccupations sur l'excellence technologique qu'incarne le TGV. Les multiples dossiers qui lui sont consacrés dans *La Revue Générale des Chemins de Fer* en témoignent⁸, ainsi que la forte diminution des crédits alloués au ferroviaire hors ligne à grande vitesse (LGV) (Commissariat Général au Développement Durable, 2016). Mais depuis une dizaine d'années, la nouvelle dynamique dans l'aménagement des petites gares semble révéler un double mouvement de territorialisation de l'action de la SNCF d'une part et de reprise en main des sujets ferroviaires par les acteurs territoriaux d'autre part.

Les balbutiements de ce mouvement coïncident avec la création de Gares & Connexions. A la suite de l'adoption du troisième paquet ferroviaire relatif à l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs en 2007, et de la publication du rapport de

⁸ Voir par exemple : *Les grandes vitesses ferroviaires en 1981* (septembre 1982) ; *La ligne nouvelle Paris-Sud-Est* (février 1982) ; *Les aspects socio-économiques des trains à grande vitesse* (février 1985) ; *Les réseaux à grande vitesse dans le monde* (avril 1988) ; *Les trains à grande vitesse de la SNCF : 10 ans de service commercial, 15 ans de conception, 3 générations de TGV* (octobre 1991).

la sénatrice Fabienne Keller sur « la gare contemporaine » en 2009⁹, cette nouvelle branche en charge de la gestion et du développement des gares du Réseau Ferré National est créée. Cette entité, qui doit se situer dans une situation d'indépendance vis-à-vis des transporteurs pour répondre aux obligations du droit européen relatif à la libéralisation du secteur ferroviaire, récupère peu à peu les petites gares dans son périmètre. Elle multiplie les programmes de valorisation à leurs égards dans le but d'améliorer l'expérience des clients-voyageurs et de rentabiliser les actifs immobiliers.

a. Une programmation laissée à l'initiative locale

Dès les premières années suivant sa création, l'idée de développer des services, des commerces et de faire des gares des « lieux de vie » est très présente dans la rhétorique des porte-paroles de Gares & Connexions¹⁰. Si cela concerne tout d'abord les grandes gares métropolitaines, le mouvement s'étend peu à peu aux petites gares à travers la France. En dehors des sujets de gestion du patrimoine et de valorisation des actifs immobiliers, la motivation résiderait davantage, selon un agent en charge de leur valorisation, rencontré en 2015, dans la volonté de « compenser », de faciliter la vie de « gens qui sont

dans un transport pas super fiable, pas super bien vécu, notamment parce que c'est saturé », « et avec une régularité qui ne va pas forcément s'améliorer rapidement »¹¹.

Différents programmes de développement de services et commerces sont ainsi engagés dans les petites gares. Compte tenu des réticences de certaines grandes enseignes traditionnelles à venir s'y installer, les agents de Gares & Connexions développent des méthodes et concepts innovants faisant plus largement appel à l'initiative locale. C'est par exemple le cas du Challenge « 1001 gares », un appel à projets visant à sélectionner des concepts de services qui pourraient être implantés dans les espaces vacants recensés dans les « petites et moyennes gares françaises »¹². C'est également le cas de la démarche « Gare de demain en Grande Couronne », lancée par la Direction des Gares d'Île-de-France au début de l'année 2019 avec Arep Designlab et l'Atelier Universel. L'ambition de cette démarche était de « définir ce que sera la gare de demain en Île-de-France, en particulier en grande couronne, en concertation avec les territoires ». Pour ce faire, des ateliers de co-construction réunissant des techniciens de la SNCF et d'Île-de-France Mobilités, des élus locaux, des acteurs associatifs et des porteurs de projets ont été réalisés dans

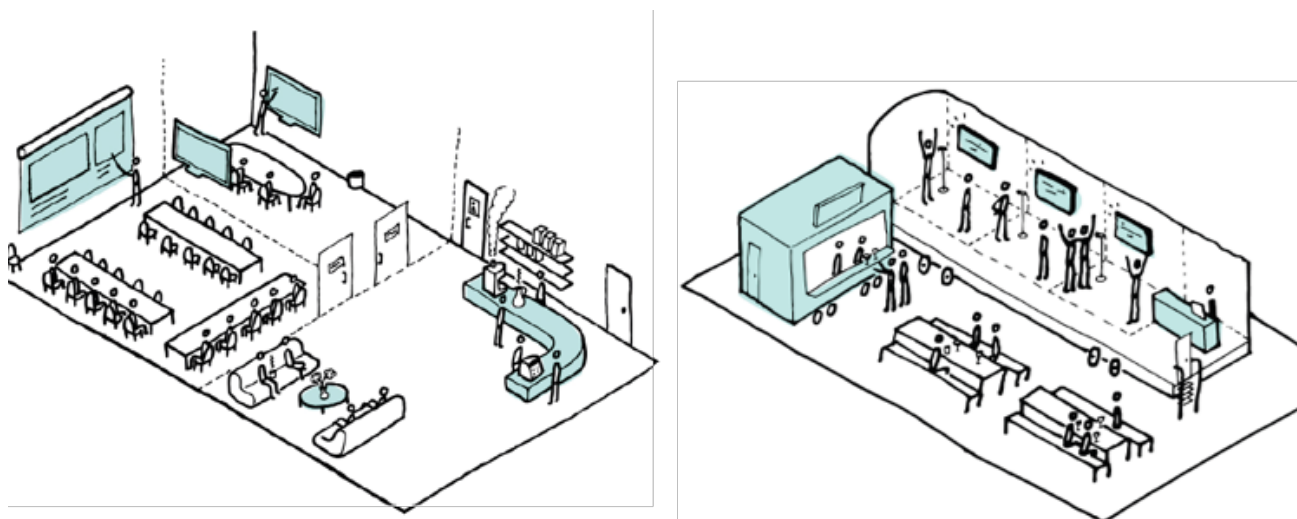


Fig.5- Concepts de gare « maison des associations » et « karaoké station » en grande couronne.
Source : Gares & Connexions, « Gares de demain », Restitution des ateliers (2019) – ©AREP Designlab

⁹ Keller F., 2009, *La gare contemporaine*, Rapport remis au Premier Ministre le 10 mars 2009, 298 p.

¹⁰ Voir par exemple les comptes-rendus des « Ateliers de la gare », organisés de 2010 à 2014, au siège de Gares & Connexions.

¹¹ Propos tenus une architecte exerçant au sein du Département Conception & Réalisation de la Direction des Gares Île-de-France (Gares & Connexions). Cf. Avide E., 2018.

¹² Cf. <https://www.1001gares.fr/>

différentes communes de l'Est francilien pour amorcer des projets au niveau de plusieurs gares de la ligne P. Après avoir partagé un diagnostic du lieu, réalisé sur la base d'immersions et de rencontres auprès de voyageurs et d'élus, différents scénarios étaient proposés aux participants, des plus consensuels (à gauche, la gare « maison des associations », avec des espaces pouvant accueillir différentes activités telles que des réunions de travail ou des moments conviviaux) aux plus disruptifs (à droite, la « karaoké station » avec des box privatisés et un espace bar et snack) (Fig.5). Ceux-ci sont donnés à voir par des outils de facilitations graphiques qui suggèrent des concepts dans le but de stimuler les échanges plutôt que de proposer des projets tangibles et spatialisés.

Les acteurs en présence étaient alors invités à réagir et, *in fine*, à stabiliser quelques pistes de valorisation pour chacune des gares en question. En impliquant des acteurs territoriaux (élus locaux, représentants associatifs ou porteurs de projet) qui étaient jusque-là assez peu associés dans la programmation de ce genre d'espaces, les agents de Gares & Connexions ont ouvert de nouvelles perspectives en matière de valorisation des gares franciliennes. Une douzaine de projets allant de la salle de mariage au *food truck* en passant par une maison de santé ont ainsi été étudiés, y compris au niveau de certaines haltes ferroviaires sans personnel¹³. Si la

viabilité économique de tels projets est bien sûr regardée, il est toutefois à noter que ceux-ci n'ont pas tellement vocation à être rentables, au mieux à s'équilibrer, y compris pour Gares & Connexions, pour qui la redevance espérée ne couvre généralement que le coûts des travaux. En s'appuyant sur les acteurs locaux, sur leurs connaissances des territoires et des besoins de leurs habitants, Gares & Connexions amorce un positionnement assez inédit pour la SNCF dans l'animation des territoires. Cette posture ne saurait toutefois se limiter aux seuls enjeux de programmation des espaces. Le recours aux acteurs locaux apparaît également de plus en plus systématique dans la valorisation du patrimoine bâti des petites gares.

b. Une préservation et une valorisation du patrimoine reprises en main par les collectivités

Les collectivités locales peuvent être également amenées à assurer directement la conduite des réaménagements de bâtiments voyageurs et/ou de bâtiments connexes (halles de marchandises, bâtiments Sernam¹⁴, etc.). Cette prise de responsabilité des acteurs locaux va de pair avec une recomposition de la stratégie de la SNCF vis-à-vis de la maintenance et de la valorisation de son patrimoine, observée dans les petites et moyennes villes.

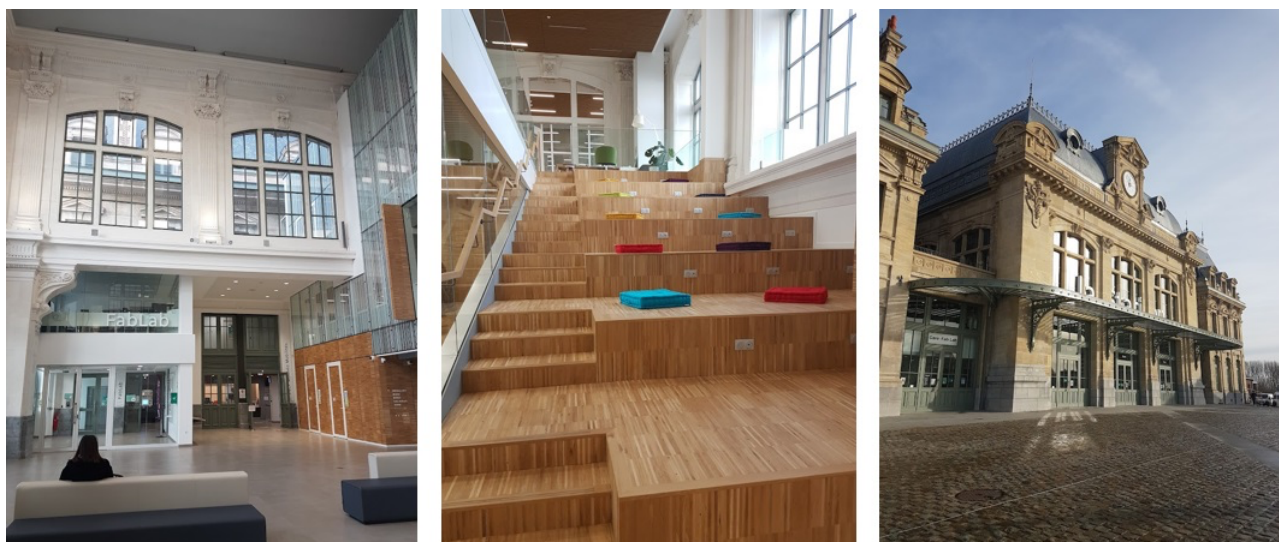


Fig.6- L'aménagement intérieur du bâtiment voyageurs de Saint-Omer avec un Fab'lab et un espace de conférence -
Source : E. Roudier, 2021

¹³ PANG (Points d'Arrêts non Gérés).

¹⁴ SERNAM est l'acronyme de « Service national des messagerie », qui était une société à l'origine dans le groupe SNCF. De grandes halles étaient aménagées pour permettre la réception, l'expédition et le transbordement des marchandises à proximité des voies ferrées.

Au-delà des initiatives en matière de programmation des bâtiments voyageurs, des projets sont également réalisés à la suite de la vente de bâtiments de la SNCF aux acteurs locaux. Pour la SNCF, la vente permet de valoriser son patrimoine immobilier, souvent non utilisé ou sous-utilisé, en le supprimant de ses actifs (Adisson, 2015). Pour les collectivités locales, cette stratégie permet de préserver leur patrimoine historique et de développer de nouvelles fonctions dans ces bâtiments. A Saint-Omer, la communauté d'agglomération a, par exemple, acheté le bâtiment voyageurs et son foncier à la SNCF, qui avait décidé de ne pas investir dans la rénovation de ce bâtiment de taille monumentale, adapté ni au modèle économique ni à ses propres besoins. La rénovation était rendue nécessaire par la fermeture du bâtiment actée en 2011 par les Architectes des Bâtiments de France (ABF) en raison d'une dégradation du bâtiment et du non-respect des conditions de sécurité. Cet achat par la collectivité a permis de conserver le bâtiment tout en maintenant des activités ferroviaires au sein de celui-ci (vente, guichets, salle d'attente). Ce changement n'entraîne toutefois pas une rupture dans la programmation du bâtiment : à l'instar de ce qui est observé dans d'autres bâtiments voyageurs exploités par Gares & Connexions, la gare est devenue un pôle de services rassemblant un espace de coworking, un fablab et des salles de réunions (Fig.6)¹⁵.

A Abbeville, dans le département de la Somme, la vente de la halle de marchandises Semam à l'agglomération a entraîné cette fois-ci une transformation complète des fonctions historiques du bâtiment, fermée définitivement dans les années 1990¹⁶. La halle abrite désormais 3 000 m² de bureaux, de salles de réunions et d'un espace d'exposition. Le patrimoine ferroviaire a toutefois été conservé à travers l'architecture du bâtiment et mis en scène par l'installation de trois wagons posés sur des rails dans les salles de réunions.

Cette reconquête des petites gares a toutefois ses limites. Le rachat de bâtiments ferroviaires et les travaux réalisés sont associés à des financements conséquents de plusieurs millions d'euros, qui nécessitent souvent des dispositifs de financements multi-partenariaux solides pour aboutir au

réaménagement. Le budget du projet d'Abbeville s'élève par exemple à près de huit millions d'euros tandis que celui de Saint-Omer est deux fois plus élevé. Ces deux projets ont abouti grâce à des fonds de financements européens, soutien essentiel dans ces petites et moyennes villes où les contraintes de financements sont très fortes pour l'action publique locale (Santamaria, 2012). Par ailleurs, ces projets sont essentiellement tournés vers le développement de services publics ou largement subventionnés (Cerema, 2017), ajoutant un coût supplémentaire pour les collectivités locales.

c. Un renouveau de la coopération *via* les pôles d'échanges ?

Le renouveau des petites gares ne se limite pas uniquement au réaménagement des bâtiments voyageurs. Depuis vingt ans, de nombreux projets sont aussi lancés pour transformer les espaces publics aux abords immédiats des gares afin de faciliter les conditions d'accès et de les valoriser dans l'espace urbain (Cerema, 2012). Ces projets, appelés "pôles d'échanges multimodaux" (Richer, 2008), ne sont pas réservés aux plus grandes gares, bien au contraire (Roudier, 2019). En Île-de-France, des projets sont conduits autour des petites gares en grande couronne, comme à Villennes-sur-Seine, Les Clairières de Verneuil ou encore Vernouillet-Verneuil, à l'occasion de la mise en service du prolongement du RER E fin 2023 (Avide, 2018). Cette tendance est aussi observée dans l'ensemble des régions françaises à l'instar de la région Nouvelle Aquitaine où plusieurs inaugurations de pôles d'échanges ont été réalisées ces dernières années dans des villes petites et moyennes (Dax, Périgueux, Teich, etc.).

Ces opérations sont l'occasion de nouvelles coopérations entre les acteurs locaux et la SNCF. Du côté des collectivités, ces projets sont souvent le moyen de mettre en œuvre leurs politiques locales et/ou régionales de déplacements en faveur des modes alternatifs à l'automobile individuelle. Du côté de la SNCF, ces aménagements sont des opportunités pour promouvoir l'usage du train et valoriser leur patrimoine foncier. Ils nécessitent la mise en place de dispositifs multi-partenariaux réunissant les différents échelons des collectivités compétents en

¹⁵ Agence d'Urbanisme et de Développement (AUD) du Pays de Saint Omer – Flandre intérieure, 2019, La Station – Gare de Saint-Omer, 96p.

¹⁶ Présentation du projet Garopôle : <https://www.hautsdefrance.fr/garopole-rennaissance-dun-quartier-de-gare/>

matière de mobilité et d'aménagement, ainsi que les principaux propriétaires fonciers du périmètre de projet. La conduite de ces dispositifs est souvent laissée aux collectivités locales, ville ou intercommunalité. A Culoz, petite gare de la région Auvergne Rhône-Alpes située au carrefour des lignes Lyon-Genève, Grenoble-Genève et Chambéry-Lyon, le projet de pôle d'échanges a par exemple été piloté par la communauté de communes. Le réaménagement du pôle, inauguré en 2018, a permis de créer de nouveaux espaces publics dédiés aux piétons à proximité immédiate du bâtiment voyageurs et de piétonner le parvis (Fig. 7).

conséquence, d'être financées par les collectivités avec donc un prix de cession élevé.

En proposant, voire en conduisant, des projets d'aménagement ou de développement de services dans ces lieux de moins en moins tournés exclusivement vers le ferroviaire, les collectivités locales occupent désormais un rôle stratégique dans le renouveau des petites gares, garantes de leurs accessibilités et équipements indispensables face aux crises de centralité qu'elles connaissent. On assisterait donc à une forme de « déferroviarisation » de ces objets, tant du point de vue de leur gouvernance que du point de vue de leurs



*Fig.7- Les nouveaux espaces publics aménagés autour de la petite gare de Culoz
Source : Green Concept*

Ces projets sont souvent l'occasion de faciliter le dialogue entre les acteurs locaux et les acteurs ferroviaires mais ils mettent aussi en évidence des tensions dans la stratégie de valorisation du foncier autour des gares. D'un côté, les collectivités conduisent des projets pour transformer les abords et le quartier autour de ces petites gares (Bentayou & Caron, 2014), qui peuvent concerner des terrains appartenant à la SNCF. De l'autre, la SNCF peut s'opposer à la cession de ce foncier ou mettre des closes financières importantes, parfois en décalage avec les capacités de financements de ces collectivités (Maulat & Passalaqua, 2014). Les terrains ciblés peuvent par exemple être associés à des fonctions ferroviaires (réserves, voies de garage, voies techniques) qui nécessitent d'être reconstituées et, en

fonctionnalités. Il est cependant intéressant de constater que ces projets de redynamisation des gares sont souvent l'occasion pour les collectivités de négocier une amélioration de leur offre ferroviaire, identifiée comme un levier majeur pour améliorer l'attractivité de leurs territoires. A Saint-Omer par exemple, le réaménagement de la gare est considéré par les acteurs locaux comme un levier pour négocier avec la Région une évolution de l'offre TER avec une liaison directe vers Lille, souhaitée depuis plusieurs années par les élus. Cette « déferroviarisation » des petites gares sur les plans de leur gouvernance et de leurs fonctions pourrait donc bien avoir pour corollaire le renforcement du ferroviaire du point de vue de l'offre.

CONCLUSION

Cet article propose une analyse au long cours des trajectoires des petites gares, de leur construction jusqu'à aujourd'hui, à partir d'un regard croisé sur celles situées en Île-de-France et dans les autres régions. Ce faisant, il montre que l'évolution de leur conception et de leurs aménagements est intimement liée aux jeux d'acteurs ferroviaires et locaux en présence. Plusieurs temps structurent ainsi les trajectoires des petites gares : un premier temps de standardisation, où les petites gares sont au cœur des stratégies d'image des compagnies ferroviaires puis, progressivement, un deuxième temps de valorisation qui donnent lieu à de nouvelles coopérations entre les compagnies et les élus locaux pour en faire des vitrines des territoires. Dans un troisième temps, les petites gares sortent des stratégies de ces acteurs : elles deviennent soit des bâtiments peu ou prou en déclin faute d'investissements, soit des objets réduits à leur dimension technique pour faire circuler les flux. Enfin, on identifie un dernier temps de renouveau des petites gares, réinvesties grâce aux initiatives locales et davantage tournées vers les territoires. Cette tendance à la « déferroviarisation » des petites gares transparait tant dans la diversification de leurs fonctions que dans les évolutions de leur gouvernance, ce qu'illustre l'amendement avorté des sénateurs Raison et Perrin visant à faciliter la transformation des « gares fantômes » directement par les maires¹⁷. Elle se manifeste également dans leur imaginaire, ces dernières étant de moins en moins représentées avec les attributs traditionnels du ferroviaire.

Enfin, à travers ces trajectoires et études de cas, cet article met au jour un rapport tortueux entre les acteurs ferroviaires et les acteurs territoriaux autour des petites gares, qui n'échappent donc pas à la « crise fonctionnelle permanente des gares » mise en lumière par Georges Ribeill dès 1999 (Ribeill, 1999). Il y a plus de vingt ans, ses travaux mettaient en évidence les évolutions historiques des stratégies d'aménagement mises en place pour « soigner les maux dont souffre la gare », en se focalisant notamment sur la stratégie de services en gare à la fin des années 1990. Force est de constater que nos analyses s'inscrivent dans la continuité de ces évolutions et détaillent une nouvelle étape des

mutations perpétuelles des gares. Ce faisant, cet article milite aussi pour que les objets urbains plus modestes tels que ces petites gares soient plus largement considérées comme une lucarne pertinente pour analyser les jeux d'acteurs à l'œuvre et les tendances au long cours qui affectent l'aménagement des territoires.

Bibliographie

Généralités

- Adisson F., 2015, *De l'aménagement du territoire au réaménagement des terrains de l'Etat : Politiques et projets de reconversion urbaine du domaine ferroviaire en France et en Italie*, Thèse en Aménagement de l'espace et Urbanisme, Université Paris Est, 593 p.
- Alexander M. & Hamilton K., 2015, A 'placeful' station? The community role in place making and improving hedonic value at local railway stations, *Transportation Research, Part A* 82, pp. 65-77.
- Aubertel P., 1999, Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises, *Flux*, n°38, pp. 39-46.
- Augé M., 1992, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 160 p.
- Avide E., 2018, *La fabrique des gares du « quotidien » : Imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris*, Thèse en Aménagement de l'espace et Urbanisme, Université Paris Est, 311 p.
- Avide E., 2020, The birth of Mass transit System or the imperative of technology: a look back at the design of suburban train stations in the 1970s, *Planning Perspectives*, vol 35, pp.1081-1095.
- Backouche I. & Montel N., 2007, La fabrique ordinaire de la ville, *Histoire urbaine*, n°19 (2), pp.5-9.
- Bàn D., 2008, Les sciences sociales françaises face à la gare. Bilan et lecture critique, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38, pp.11-18.
- Baron N. & Messulam P., 2017, *Réseaux ferrés et territoires : La géographie humaine du chemin de fer. Un retour aux sources*, Presse des Ponts, 368 p.
- Barré A. & Menerault P. (dir.), 2001, 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'Asq*, TRACES, Centres de socio-économie des transports, INRETS.
- Bourillon F., 2008, Les gares dans la ville. Le lieu, l'espace, le bâtiment, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°38, pp.158-163.
- Bentayou G. & Caron S., 2014, Densification à côté d'une petite gare : retour d'expérience, *Fonciers en débats*, en

¹⁷ Jacquot G., 2019, Mobilités : le Sénat veut lutter contre les « gares fantômes », *Public Sénat*.

ligne.

Caralp-Landon R., 1951, L'évolution de l'exploitation ferroviaire en France, *Annales de géographie*, n°322, pp.321-336.

Caron F., 1997, *Histoire des Chemins de Fer en France. Tome 1^{er} : 1740-1883*, Fayard, 706 p.

Collardey B., 1999, Les trains de banlieue. Tome 2 : De 1938 à 1999, *La vie du Rail*, 335 p.

Delage A., 2018, Gare au standard ! Les nouveaux quartiers de gare TGV, produit d'appel pour des territoires en mal de reconnaissance ? *Les Annales de la recherche urbaine*, n°113, pp. 150-165.

Desmichel P., 2009, Les gares ferroviaires, un patrimoine thermal à part entière. Le cas de l'Auvergne et des Pyrénées occidentales, *Cahier de Géographie*, n°9, pp. 59-68.

Desmichel P., 2012, Le patrimoine ferroviaire bâti en Limousin rural. Les leçons d'un inventaire général des bâtiments voyageurs, *Histoire & Sociétés Rurales*, n°37, pp. 149-171.

Dupuy G., 1999, *La dépendance automobile : symptômes, analyse, diagnostic, traitements*, Collection Villes, 160 p.

Edwards B., 1997, *The Modern Station: New Approaches to Railway Architecture*, Oxford: Taylor & Francis, 206 p.

Joseph I. (dir), 1999, *Villes en gare*, Editions de l'Aube, 309p.

Lamming C., 2020, *La France de gare en gare*, Ouest France, 176 p.

Larroque D., Margairaz M. & Zembri P., 2002, *Paris et ses transports. XIX^e – XX^e siècles : deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Recherches, 399 p.

Maulat J., 2014, *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques : étude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes*, Thèse en géographie, Paris-I Panthéon Sorbonne, 564 p.

Maulat J. & Passalacqua A., 2014, Les collectivités locales prises dans la nouvelle « bataille du rail », *Métropolitiques*, 26 mai 2014. URL : <https://metropolitiques.eu/Les-collectivites-locales-prises.html>

Moineau A., 1975, Les gares nouvelles édifiées sur la ligne Noisy-Tournan à la suite de l'électrification, *Revue Générale des Chemins de fer*, pp. 663-670.

Musso P., 1998, La pratique des réseaux chez Saint-Simon et l'émergence d'un concept, *Télécommunications et philosophie des réseaux*, PUF, pp. 31-97.

Picon A., 1998, *La ville territoire des cyborgs*, Editions de l'Imprimeur, 113 p.

Poupardin F., 2005, *L'architecture des bâtiments-voyageurs des compagnies de chemin de fer en France, des origines à la seconde guerre mondiale : étude des programmes et des types*, Thèse en Histoire de l'Art, Université Paris I.

Pumain D., 1982, Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIX^e siècle, *Annales de Géographie*, t. 91, n°507, pp. 529-550.

Ribeill G., 1996, Les métamorphoses de la grande gare française, *Les Annales de la recherche urbaine*, n°71, Gares en mouvements, pp. 54-65.

Ribeill G., 1999, D'un siècle à l'autre, les enjeux récurrents de la gare française, in Joseph I. (dir.), *Villes en gares*, Éditions de l'Aube, pp. 21-33.

Richer C., 2008, L'émergence de la notion de pôle d'échanges, entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires. *Les Cahiers scientifiques du transport*, AFITL, pp. 101-123.

Riot E., 2015, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen : analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*, Thèse en Aménagement de l'espace et Urbanisme, Université Paris-Est.

Roudier E. & Richer C., 2022, Entre mimétisme et contre-modèle métropolitain : étude d'un grand projet de gare pour la ville moyenne de Saint-Omer, *Revue Internationale d'Urbanisme* (à paraître).

Roudier E., 2019, *Quand la ville moyenne entre en gare : entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales*, Thèse en urbanisme et aménagement de l'espace, Université Paris-Est.

Santamaria F., 2012, Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ? *Norois*, n°223, pp.13-30.

Saujet S., 2009, *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Paris, Tallandier, 241 p.

Star S.L. & Griesermer J., 1989, Institutional ecology, "Translations" and Boundary objects: amateurs and professionals on Berkeley's museum of vertebrate zoology, *Social Studies of Science*, n°19, pp. 387- 420.

Terrin J.-J. (dir.), 2011, *Gares & dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Editions Les Parenthèses, Parenthèses, 217 p.

Wiel M., 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Editions Mardaga, 149 p.

Wolkowitsch M., 2004, Le siècle des chemins de fer secondaires en France, 1865-1963. Les entreprises, les réseaux, le trafic, *Revue d'histoire des chemins de fer*, 488p.

Littérature technique

Agence d'Urbanisme et de Développement (AUD) du Pays de Saint Omer – Flandre intérieure, 2019, *La Station – Gare de Saint-Omer*, 96 p.

Cerema, 2017, *Le développement des services dans les gares TER. Premiers enseignements d'expériences locales*,

Edition Cerema, Collection Expériences & pratiques, 83 p.
Certu, 2012, Mettre les gares TER au cœur des stratégies territoriales : pourquoi ? Comment ? Stratégies foncières aux abords des gares TER, n° 1, 8 p.
Commissariat Général au Développement Durable, 2016, *Les infrastructures linéaires de transport : évolution depuis 25 ans*, 32 p.

Keller F., 2009, *La gare contemporaine*, Rapport remis au Premier Ministre le 10 mars 2009, 298 p.
Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, 2020, *Petites lignes ferroviaires : des plans d'actions régionaux*, Dossier de presse.

Inégalités et opportunités de valorisation des gares : les cas des « petites gares » et des gares TGV périphériques

Les stratégies de valorisation de la grande vitesse ferroviaire au prisme des choix de localisation des gares TGV aménagées en périphérie des villes françaises

The development strategies of High-Speed Rail through the prism of the choices of location of the HSR stations built on the outskirts of French cities

Valérie FACCHINETTI-MANNONE

Maître de Conférences HDR, Laboratoire ThéMA UMR 6049, Université de Bourgogne *
Département de Géographie, 2 Bd Gabriel, 21000 Dijon

Résumé

L'extension du réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse pose avec une acuité renouvelée la question des choix de positionnement et de desserte des gares. Non seulement, l'augmentation des vitesses de circulation impose de limiter le nombre de points d'accès au réseau, mais les évolutions qui ont accompagné la généralisation de la grande vitesse se sont également traduites par une mise en tension accrue entre les logiques économiques et commerciales propres aux opérateurs de transport, et les enjeux d'accessibilité, d'aménagement et de développement revendiqués par les acteurs territoriaux. Si, en France, l'aménagement de nouvelles gares TGV en périphérie des villes petites et moyennes est apparu comme un moyen de concilier ces enjeux, les stratégies de valorisation économique qu'elles ont suscitées ont obtenu des résultats très contrastés.

La mise en perspective de ces stratégies d'aménagement avec les jeux d'acteurs qui ont accompagné les choix d'implantation des gares par l'intermédiaire de graphes sagittaux permet d'analyser la complexité des relations entre les caractéristiques de l'organisation de l'espace, les enjeux multiscalaires liés à l'arrivée de la grande vitesse et les conséquences des choix de localisation sur l'intégration des gares. Les cas analysés montrent ainsi que l'intégration territoriale des gares TGV apparaît d'autant plus aboutie que les choix de localisation et les stratégies de valorisation sont parvenus à articuler les différents niveaux de décision que l'infrastructure met en tension.

Mots-clés

Gare TGV, effets territoriaux, stratégies d'aménagement, localisation des gares, jeux d'acteurs.

Abstract

Since a few decades, stations and station areas benefit from a renewed interest in research and public policies in Europe. This interest builds on the development of high-speed lines, but also on a range of urban, institutional,

With the implementation and the extension of the high-speed rail network, the choices of location and service of the stations have acquired a new urgency. The increasing of speed not only demands limiting the number of stations, but the transformation of railway, institutional and decision-making contexts which went with the wide expansion of the high-speed rail system have also led to a heightened tension between the transport operators' economic and commercial logics and the issues of accessibility and development claimed by the territorial actors. Thus, in France, a number of high-speed rail stations have been built on the outskirts of small and medium-sized cities located in intermediary areas. Resulting from a flexible compromise between multiscalar issues supported by various stakeholders, these new high-speed rail stations have implemented accompanying measures and development strategies with widely differing results. While some of these strategies have resulted in desired outcomes, others have failed or have not achieved their stated objectives.

In the continuity of the scientific studies which deal with the territorial effects of high-speed rail, this paper

* valerie.mannone@u-bourgogne.fr

proposes to put the results of the development strategies into perspective by confronting them with the behaviours of different stakeholders during the choice of locations of stations. Based on several case studies (first the case of small sized-cities, then the success story of Valence TGV), these choices will be analyzed through sagittal graphs in order to understand the complexity of interactions between the characteristics of spatial organization at different levels and the many different issues related to high-speed rail projects.

Applied to peripheral stations built in different spatial and temporal contexts, the systemic approach adopted first reveals that these choices of locations and rail services had an impact on the strategies adopted in order to support the territorial integration of the new stations. Moreover, the method makes it possible to clarify how the issues of the locations of stations, spatial organisation and strategies developed by stakeholders are arranged and hierarchized according to the different geographical levels. The territorial integration of high-speed rail stations appears even more accomplished because the location choices and development strategies succeeded in articulating multiple layers of decision makers brought together by the infrastructure. A key of the success of development projects is the ability of local stakeholders to coordinate their strategies into territorial projects in accordance with pre-existing territorial dynamics, even more when they play an effective role during the decision-making process. If local actors can anticipate the opportunities offered by connection to the HSR network, not only do they actively work toward obtaining a station location in accordance with their territorial development projects, but they also implement measures to strengthen the territorial integration of the high-speed rail service.

Keywords

High-speed rail station, territorial impact, development strategies, location of the stations, behaviours of stakeholders.

INTRODUCTION

En France, la mise en place et l'extension du réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse a posé avec une acuité renouvelée la question des choix de localisation et de desserte des gares. Même si elle n'est pas nouvelle, la question conserve tout son intérêt car à l'instar d'autres nœuds de transport, les gares, « *sas de transfert entre des couches spatiales superposées* » (Levy & Lussault, 2003), constituent des interfaces multiscalaires où les logiques d'aménagement des réseaux et des territoires sont étroitement imbriquées. De plus, les mutations des contextes ferroviaire, institutionnel et décisionnel qui ont accompagné la généralisation de la grande vitesse se sont également traduites par une mise en tension accrue entre les logiques économiques propres aux opérateurs de transports, et les enjeux d'accessibilité, d'aménagement et de développement revendiqués par les acteurs territoriaux.

Afin de concilier ces enjeux, un certain nombre de gares TGV ont été construites en périphérie des villes petites et moyennes des territoires intermédiaires¹. Fruits de compromis entre les stratégies commerciales des opérateurs de transports et les revendications des collectivités locales et régionales (Facchinetti-Mannone & Richer, 2011 ; Moyano & Dobruszkes, 2017), ces nouvelles gares TGV ont suscité des stratégies d'accompagnement et d'aménagement aux résultats très contrastés (Facchinetti-Mannone, 2013). Si certaines des opérations menées font figure de « success story », d'autres se sont soldées par un échec ou se sont développées de façon très différente de ce qu'en attendaient les acteurs locaux.

Cette grande hétérogénéité des retombées territoriales et socio-économiques de la grande vitesse interpelle depuis longtemps la sphère scientifique. Les revues de la littérature consacrées à cette question (Givoni, 2006 ; Blanquart & Koning, 2017 ; Chen & Vickerman, 2017 ; Loukaitou-Sideris & Peters, 2020 ; Chen, Loukaitou-Sideris & al., 2019) soulignent que ces effets résultent de la convergence de facteurs multiples : la taille des villes desservies, la localisation de la gare au sein de l'espace urbain, les dynamiques socio-économiques propres aux territoires desservis, les caractéristiques de la

¹ Le terme d'*intermédiaire* renvoie aussi bien à leur situation par rapport au tracé des LGV qu'à la fonction d'intermédiation que ces villes remplissent entre les grandes aires métropolitaines pour lesquelles la grande vitesse est conçue et les territoires régionaux qu'elles polarisent et encadrent.

desserte à grande vitesse, l'intégration des gares au réseau ferré conventionnel et aux réseaux de transport collectif et les mesures d'accompagnement mises en œuvre par les acteurs locaux. Si ces différents facteurs pris séparément ont fait l'objet de multiples analyses, précisant l'influence de chacun d'eux, nous souhaitons dans cet article approfondir leurs interactions, en mettant en perspective les stratégies de valorisation déployées autour de ces gares périphériques avec les choix opérés lors de leur implantation. Notre démarche vise à préciser comment les caractéristiques de l'organisation de l'espace se sont répercutées sur les choix de localisation, puis de quelle façon ces derniers, en lien avec les stratégies suscitées, ont influencé l'intégration de la grande vitesse au territoire, en réinterrogeant la capacité de ce type de gares à articuler les différents niveaux spatiaux qu'elles mettent en relation à la lumière des logiques d'acteurs révélées par les choix de localisation.

Le terme de « localisation » est ici à considérer à la fois comme « *emplacement envisagé du point de vue de la situation dans l'espace géographique* », et « *acte de choisir un lieu pour exercer une activité, implanter un équipement [répondant ainsi] à des stratégies et des tactiques de situation* » (Brunet, Ferras & Thery, 1993). Selon cette double acception, il s'agit de préciser, dans une approche transscalaire, montrant l'influence réciproque des différents niveaux spatiaux que les gares mettent en contact, comment les caractéristiques de l'organisation de l'espace ont été prises en compte dans les choix de localisation et de desserte des gares et d'analyser de quelle manière les jeux d'acteurs qui ont accompagné le processus décisionnel ont influencé l'intégration et les stratégies de valorisation des nouvelles gares TGV. Ainsi, après avoir analysé, dans une première partie, les enjeux de localisation des gares de la grande vitesse et explicité notre choix d'explorer la complexité des relations qui les lient à partir des stratégies de valorisation des gares périphériques, nous confronterons, à partir de deux études de cas, les résultats des stratégies mises en œuvre pour favoriser l'insertion territoriale de ces gares avec les jeux d'acteurs intervenus lors des choix de localisation et de desserte. Afin de rendre compte du fonctionnement multi-scalaire du système territorial, ces choix seront analysés par l'intermédiaire

de graphes sagittaux². Le recours au paradigme systémique se révèle en effet particulièrement adapté pour hiérarchiser les facteurs intervenant dans la territorialisation des gares et pour appréhender la complexité des interactions entre les caractéristiques de l'organisation de l'espace à différents niveaux d'échelle et les multiples enjeux liés à l'arrivée de la grande vitesse.

I. DE NOUVELLES GARES PERIPHERIQUES DESTINEES A CONCILIER DES ENJEUX CONTRADICTOIRES

a. La gare : lieu d'articulation de logiques réticulaires et territoriales multiniveaux

Parce qu'elles concentrent et redistribuent des flux entre espaces relevant de métriques différentes, de niveaux d'échelles emboîtés, de multiples fonctionnalités étroitement imbriquées, les gares constituent des lieux d'échanges singuliers où logiques réticulaires et territoriales s'entremêlent de façon complexe. « Succursale du réseau dans une localité » (Clozier, 1940), « *connecté[e] à de lointains espaces et immergé[e] dans un espace proche* » (Bertolini, 1996), la gare apparaît comme un espace approprié pour analyser la complexité des liens entre réseaux et territoires en mettant l'accent sur la dimension transscalaire de ces « *nœuds-lieux* » (Bertolini, Spit, 1998) dont de nombreux auteurs ont souligné « *l'ambigüité* » (Ollivro, 1996) et l'ambivalence urbaine, économique, fonctionnelle, architecturale et symbolique (Delage, 2013).

Leur diversification fonctionnelle suscite une multiplication des usages sociaux (Ribeill, 1996 ; Lavadinho, 2012) qui complexifie le management et l'aménagement de ces lieux, dont les emprises relèvent de plusieurs domanialités étroitement imbriquées auxquelles correspondent des modalités de gestion spécifiques. Portés par des acteurs multiples, dans un contexte marqué par la diversification des acteurs du transport ferroviaire et de l'aménagement urbain, leur fonctionnement et leur organisation relèvent ainsi conjointement de logiques spatiales de nature et d'échelles différentes (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010) :

- celle du réseau ferré national auquel elle donne

² Le graphe sagittal est un schéma fléché représentant les multiples relations et interactions entre les éléments intervenant dans le fonctionnement d'un système spatial.

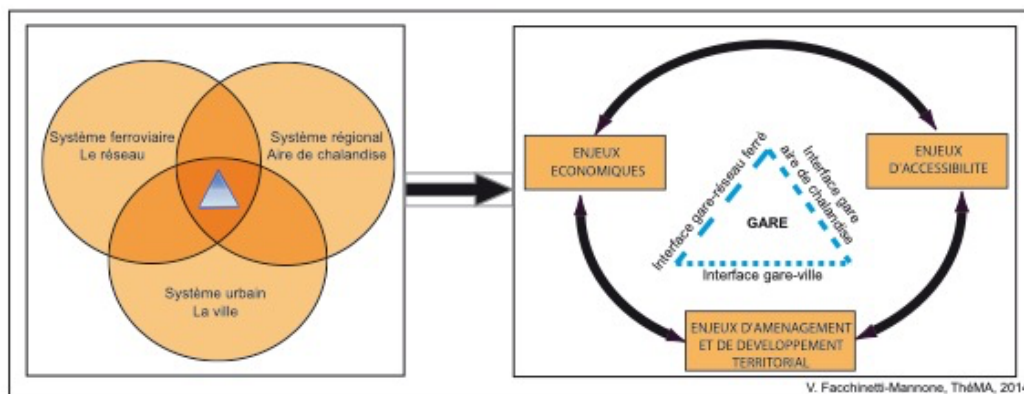


Fig.1 - La gare : une triple interface au cœur d'enjeux interdépendants

accès ;

- celle de la région dont elle polarise les flux ;
- et celle de la ville qu'elle dessert et contribue à structurer.

Par similitude avec la figure du « *triangle magique* » conçue par Antoine Frémont pour analyser l'extension des espaces portuaires havrais (Frémont, 1996), la gare apparaît ainsi comme une triple interface au contact de systèmes spatiaux d'échelles différentes. Chacune de ces interfaces, dans ses dimensions spatiale, fonctionnelle et stratégique, répond à des enjeux spécifiques, mais néanmoins complémentaires (Fig.1) :

- Lieu d'interactions entre gestionnaires d'infrastructures et opérateurs ferroviaires, l'interface entre la gare et le réseau, matérialisée par la convergence des lignes et des services ferroviaires, est au cœur d'enjeux économiques visant, dans la logique d'efficacité propre au système ferroviaire à grande vitesse, la conquête de nouveaux trafics fondée sur la réduction des distances-temps et le renforcement des fréquences et des choix de destination ;
- Animée par les relations entre gestionnaire de gare, transporteurs et Autorités Organisatrices de la Mobilité, l'interface entre la gare et son aire de chalandise, que matérialisent infrastructures et flux de rabattement, repose sur des enjeux d'accessibilité qui visent à articuler toutes les échelles de la mobilité afin de garantir, dans une logique d'équité, un accès performant au réseau ferroviaire à l'ensemble de la population régionale ;
- Matérialisée par le parvis et ses prolongements urbains, l'interface ville/gare est, quant à elle, au cœur d'enjeux d'aménagement destinés, dans une logique de développement portée

conjointement par le gestionnaire de gare, les acteurs économiques et les collectivités locales, à mieux intégrer la gare dans la ville pour tirer parti du renforcement d'attractivité attribué à la contraction de l'espace-temps et à l'optimisation du système de rabattement.

b. Des choix de localisation répondant à une multiplicité d'enjeux

Les choix de localisation et de desserte des gares répondent ainsi à des enjeux multiples et interdépendants qui s'expriment et se hiérarchisent différemment en fonction de l'échelle considérée. Un graphe sagittal plus détaillé permet de préciser comment enjeux de localisation, organisation spatiale et stratégies d'acteurs se combinent selon les différents échelons géographiques que les gares mettent en relation (Fig.2). Y figurent les différents enjeux associés au choix de localisation, hiérarchisés selon les logiques propres à chaque échelle de décision, les caractéristiques de l'organisation de l'espace intervenant dans les choix d'implantation et les éléments relevant des jeux d'acteurs impliqués dans le processus décisionnel : politiques commerciales des opérateurs de transport, coordination des Autorités Organisatrices de la Mobilité en charge des politiques de transport régionale et urbaine, et stratégies de développement territorial destinées à valoriser la nouvelle offre de transport.

La logique commerciale des opérateurs ferroviaires tient compte de la situation des espaces desservis dans le réseau, de la répartition des populations et des activités et de la taille des pôles urbains pour privilégier une localisation qui, sans pénaliser les gains de temps à petite échelle, permette de drainer vers la gare un potentiel élevé de clientèle favorable au

développement urbain et offre ferroviaire (Maulat, 2015).

Ces différents éléments entretiennent des interrelations étroites qu'exprime notamment la complémentarité des enjeux de localisation selon les différents niveaux d'échelles (Fig.2). Dictées par la réduction des temps de parcours à l'échelon national, les stratégies commerciales du gestionnaire d'infrastructure et des opérateurs ferroviaires – qui s'acquittent auprès du premier de droits de péage pour faire circuler des trains qu'ils doivent remplir – se répercutent sur l'offre de desserte à grande vitesse en interaction avec la fréquentation de la gare. Les gains de temps, en lien avec les stratégies commerciales et une offre de rabattement performante, contribuent à l'élargissement de l'aire d'influence régionale des gares et à la conquête d'une nouvelle clientèle, qui permet au gestionnaire de gare de renforcer l'offre de services et commerces que propose son établissement, participant ainsi à la valorisation du quartier de gare. L'interdépendance entre fréquentation, accessibilité et valorisation de la gare souligne non seulement l'influence des structures et dynamiques spatiales sur l'organisation et le fonctionnement du pôle d'échanges, mais également l'existence d'une relation étroite entre localisation et intégration territoriale de la gare³. L'analyse de ces relations, variables selon les spécificités des espaces desservis et des choix de localisation, vise à « *comprendre comment les enjeux propres à chaque échelle [...] se combinent, se complètent ou au contraire s'ignorent, voire entrent en contradiction* » (Delage, 2013).

c. Les stratégies de valorisation des gares TGV périurbaines

Nous avons fait le choix d'explorer la complexité de ces relations transcalaires à partir des stratégies de valorisation locales déployées autour des gares TGV aménagées en périphérie des villes petites et moyennes des territoires intermédiaires. Plusieurs considérations ont motivé ce choix. Tout d'abord, les nombreux travaux scientifiques consacrés aux effets territoriaux que l'on prête à la grande vitesse ferroviaire (Bellet, Alonso & Gutierrez, 2012 ; Feliu, 2012 ;

Conticelli, 2011 ; Delaplace, 2017 ; Loukaitou-Sideris & al. 2012 ; Vickerman, 2015 ; pour n'en citer que quelques-uns) s'accordent pour souligner l'influence majeure des stratégies d'acteurs sur les autres facteurs intervenant dans les dynamiques territoriales. L'infrastructure et les nouvelles conditions d'accessibilité qui lui sont liées ne constituent en définitive qu'une opportunité de développement dont les acteurs doivent se saisir par le biais de mesures d'accompagnement et de stratégies de valorisation adéquates. Cécilia Ribalaygua a, par exemple, mené une analyse très fine des stratégies de valorisation destinées à anticiper, accompagner et promouvoir l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans les petites villes espagnoles, soulignant le rôle prépondérant de ces stratégies dans les dynamiques observées (Ribalaygua, 2003 et 2006). Les différents travaux que Ph. Menerault a consacrés à la territorialisation de la LGV Nord européenne (Menerault, 1996, 1997 et 2000) ont clairement démontré l'intérêt de l'analyse des jeux d'acteurs et de la gouvernance territoriale pour identifier les interactions entre transport et territoire. L'analyse de J. Feliu, dédiée aux effets de la grande vitesse sur le développement des villes moyennes, souligne le rôle clé de la mobilisation des acteurs locaux autour d'un projet commun et de leur capacité à coopérer avec les acteurs intervenant aux échelons régional et national. De la même manière, analysant le rôle joué par le TGV-Est dans l'activation des ressources touristiques rémoises, S. Bazin & al. (2010) montrent clairement que « l'appropriation collective de l'innovation que constitue la desserte à grande vitesse » et la capacité des acteurs à collaborer constituent « la clef de l'émergence des « effets » positifs de l'infrastructure ».

Dans un contexte où l'ouverture à la concurrence renforce les logiques de rationalité économique du réseau (Frémont, 2019), les gares aménagées en périphérie des villes petites et moyennes des territoires intermédiaires ont retenu notre intérêt, car ce type de localisation résulte d'arbitrages parfois tendus entre les enjeux d'accessibilité et d'attractivité revendiqués par les acteurs locaux et la logique d'efficacité et de rentabilité commerciale des

³ Selon la définition proposée par J. Levy et M. Lussault, pour qui « *il y a une intégration d'une réalité A dans une réalité B lorsque A fait clairement partie de B et que B a été modifié par l'entrée de A* », l'intégration territoriale renvoie à un processus dialogique apparaissant comme abouti lorsque la gare s'est adaptée au fonctionnement du territoire qu'elle dessert et que ce dernier a été modifié par l'implantation de la gare. L'intégration de la gare a une dimension réticulaire (intégration dans les réseaux de tous niveaux qui la desservent), spatiale (intégration dans les dynamiques spatiales préexistantes) et politique (intégration dans les stratégies de développement territorial).

opérateurs ferroviaires, « transporteurs et gestionnaires de réseau [qui privilégient] le débit, la cadence, la massification et les « gros tuyaux » entre les plus grandes villes » (Frémont, 2019). Ces localisations périphériques, qui répondent aux enjeux de positionnement des villes sans remettre en cause la logique d'efficacité propre au système à grande vitesse français (Facchinetti-Mannone & Richer, 2011), permettent ainsi d'interroger la capacité des acteurs locaux à articuler les stratégies de développement territorial avec des logiques réticulaires sur lesquelles ils ont peu de prise ; l'obtention d'une gare ne préjugant en rien des choix de desserte des opérateurs de transport (Moyano & Dobruszkes, 2017).

Enfin, ces gares périphériques ont fait l'objet de stratégies de valorisation similaires, associant des aménagements de transport connexes à l'arrivée de la grande vitesse à la création de nouvelles zones d'activités destinées à tirer profit du rapprochement avec les grandes métropoles pour attirer des fonctions technopolitaines et directionnelles. Dans la Drôme par exemple, afin de garantir une accessibilité régionale et locale performante à la nouvelle gare TGV construite à l'intersection de la LGV Méditerranée et de la ligne du sillon alpin, à une dizaine de kilomètres au nord-est de Valence, d'importants aménagements de transport ont accompagné l'arrivée de la grande vitesse : électrification et modernisation de la ligne du Sillon alpin, réalisation de vastes parkings raccordés par une double boucle d'accès routier à la RN 532, voie rapide de liaison entre l'A7 et l'A49, et renforcement des services d'autocars interurbains dont horaires, fréquences, tarification et itinéraires ont été adaptés à la desserte de la nouvelle gare.

Misant sur le bouleversement de leur accessibilité ferroviaire, la compétitivité de leur offre foncière et immobilière et la qualité de leur cadre de vie, les collectivités locales ont également conçu d'ambitieux projets de développement territorial couplant, dans la plupart des cas, un pôle tertiaire destiné à accueillir services aux entreprises, infrastructures hôtelières et centre de conférences - à proximité immédiate de la gare TGV - et des zones d'activités réservées à de petites unités de production industrielles et technopolitaines. Malgré de nombreux points communs, ces stratégies de valorisation ont eu des résultats très contrastés (Facchinetti-Mannone, 2012 ; Bellet, 2016). Certaines se sont soldées par un échec,

comme à Vendôme où, plus de 30 ans après son aménagement, la ZA du Bois de l'Oratoire n'accueille qu'un nombre réduit d'entreprises qui ont d'ailleurs privilégié la proximité de la route à celle de la gare TGV (Facchinetti-Mannone, 2013). D'autres projets tardent à se concrétiser et semblent mis en attente, leur aménagement ayant, comme à Besançon Franche Comté-TGV, pris du retard face à des contraintes naturelles et des concurrences territoriales peu ou mal anticipées. Face aux retombées limitées des premiers aménagements réalisés, d'autres zones d'activités ont fait l'objet d'une évolution des stratégies au prix d'une banalisation de leur occupation. Ce fut le cas à proximité des gares TGV de Mâcon-Loché et du Creusot, où la réorientation des stratégies de promotion vers le marché local et régional en lien avec la mise en service de la Route Centre Europe Atlantique, dans un contexte de raréfaction du foncier économique, s'est largement répercutée sur l'occupation des zones d'activités (Facchinetti-Mannone, 2013). Quelques-unes enfin font figure de « success story », comme à Valence, où l'Ecoparc Rovaltain, avec 150 entreprises et près de 3 000 emplois, continue de se développer à un rythme régulier conforme aux stratégies de valorisation déployées.

Afin d'expliquer cette diversité de trajectoires, nous avons souhaité mettre en perspective ces stratégies de valorisation avec les jeux d'acteurs qui ont accompagné les choix d'implantation et de desserte des gares. L'objectif est de mieux comprendre comment les caractéristiques de l'organisation de l'espace se sont répercutées sur les choix de localisation et de desserte des gares et comment ces derniers ont répondu aux enjeux multiscales précédemment identifiés. Afin de rendre compte de la multiplicité des facteurs intervenant dans la territorialisation de la grande vitesse et de l'imbrication scalaire qui sous-tend leurs interactions, nous nous sommes orientés vers une lecture systémique de ces choix de localisation.

II. UNE ANALYSE SYSTEMIQUE MULTISCALEIRE DE LA LOCALISATION DES GARES

Les choix de localisation des gares TGV périphériques seront analysés par l'intermédiaire de graphes sagittaux afin d'appréhender la complexité des relations entre les caractéristiques de l'organisation de l'espace à différents niveaux

d'échelle et la multiplicité des enjeux liés à l'arrivée de la grande vitesse. Fruits d'arbitrages multiples entre logiques d'acteurs divergentes, les choix de localisation des gares révèlent en effet, au-delà de déterminants communs, les multiples interactions entre les caractéristiques des LGV, les spécificités géographiques des territoires et la capacité des acteurs à se coordonner pour favoriser l'intégration territoriale de la grande vitesse. La diversité des configurations qui en résulte permet ainsi d'analyser plus finement les relations entre choix de localisation et de desserte des gares et performance de leur intégration réticulaire et territoriale. Après avoir présenté la démarche méthodologique mise en œuvre, deux études de cas, la première synthétisant la situation des gares TGV construites en périphérie des petites villes et la seconde consacrée à Valence-TGV, permettront de montrer que ces localisations périphériques répondent de façon très inégale à l'articulation des différents niveaux spatiaux et aux stratégies de valorisation déployées pour favoriser la territorialisation⁴ de la grande vitesse.

a. Une approche systémique multiscale des choix de localisation

Née dans la seconde moitié du XX^e siècle de la prise de conscience de « *l'immense complexité de la vie et de la société* » (de Rosnay, 1975), la systémique constitue un paradigme scientifique transdisciplinaire et une démarche méthodologique que les géographes, à l'instar d'autres disciplines scientifiques confrontées à la complexité, ont largement investie pour modéliser le fonctionnement de l'espace géographique et appréhender les dynamiques territoriales. Formulés par la Théorie Générale des Systèmes (Von Bertalanffy, 1968), les principes qui fondent ce « *renouveau épistémologique* » (Le Moigne, 1999) se révèlent féconds pour analyser l'organisation de l'espace géographique qui, loin d'être un simple support de l'action des sociétés, constitue un élément à part entière de la dynamique systémique. Irréductibles à la somme de leurs parties, les systèmes géographiques, largement ouverts, sont ainsi appréhendés dans leur globalité, à partir des multiples relations qu'entretiennent les éléments qui les composent, en lien avec le système englobant qui constitue leur

environnement.

L'approche systémique constitue un outil pertinent pour interroger la complexité des processus intervenant dans la territorialisation des gares de la grande vitesse et aborder la question des relations réseau/territoire en s'efforçant d'échapper « *au faux dilemme de la cause et de l'effet* » (Péguy, 2001). La démarche se révèle également particulièrement adaptée pour rendre compte de l'imbrication spatiale qui sous-tend ces interactions (Urena & al., 2009). Fruit de logiques spatiales multiscales, le choix de localisation des gares de la grande vitesse résulte de décisions émanant de différentes catégories d'acteurs, plus ou moins contraintes ou facilitées par les caractéristiques de l'organisation de l'espace (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010), en relation avec des facteurs de nature a-spatiale relevant de différentes échelles. Enrichie par de multiples influences transdisciplinaires et appuyée par d'importants développements techniques, l'approche systémique constitue à la fois une démarche opératoire qui, par le biais d'outils de simulation de plus en plus puissants, permet de modéliser et de prévoir le comportement du système, et une démarche heuristique, destinée à rendre intelligible la complexité du monde. C'est cette seconde approche que nous avons choisie d'investir afin d'appréhender la réciprocity des relations entre caractéristiques de l'organisation de l'espace, choix de localisation et intégration territoriale des gares, en considérant la dimension transscale inhérente à leur situation d'interface.

La démarche mobilise des méthodes diversifiées. En premier lieu, chacun des cas analysés a fait l'objet d'un diagnostic territorial complet, afin d'identifier en fonction des caractéristiques de l'organisation spatiale aux différents niveaux d'échelle les contraintes et enjeux liés à l'arrivée de la grande vitesse. Puis, l'analyse des rapports produits dans le cadre des projets de LGV, le dépouillement d'articles de presse et la réalisation d'entretiens auprès de représentants de la SNCF et des collectivités territoriales impliquées dans les choix de localisation des gares, ont permis de reconstituer le processus décisionnel afin de le confronter aux enjeux et contraintes préalablement identifiés. L'analyse des jeux d'acteurs selon les différents sites de gares envisagés nous éclaire sur la

⁴ La territorialisation désigne l'articulation des aménagements, mesures et stratégies mis en œuvre par les acteurs pour que la gare réponde à leurs projets en adéquation avec les configurations territoriales de l'espace qu'elle dessert.

hiérarchisation des enjeux au cours du processus. Elle est révélatrice des consensus, blocages et conflits générés par le projet et de leur influence sur le choix de localisation effectif. Enfin, ce dernier a fait l'objet d'une analyse détaillée afin de préciser comment il répond aux enjeux identifiés et comment il a influencé en retour les caractéristiques de l'organisation de l'espace. Pour ce dernier point, nous nous sommes appuyés sur un certain nombre de travaux antérieurs (Facchinetti-Mannone, 2005, 2012, 2013 et 2016) réactualisés pour l'occasion, afin d'évaluer l'incidence de ces choix sur l'intégration territoriale des gares, en questionnant leur nodalité, leur capacité à articuler les réseaux de transport de tous niveaux qui les desservent et les résultats des stratégies de valorisation mises en œuvre.

Fondée sur des itérations successives entre études de cas empiriques et réflexions théoriques, l'analyse repose sur l'élaboration de graphes sagittaux (Fig. 3 et 4), conçus comme de véritables outils d'aide à la réflexion, intégrant les éléments intervenant dans les processus qui participent à la territorialisation des nouvelles gares périphériques, la nature des relations qui les lient et la façon dont ces relations se hiérarchisent en fonction des caractéristiques des espaces étudiés. Ces représentations graphiques facilitent la compréhension des interactions entre structures et dynamiques spatiales, logiques d'acteurs et choix de localisation en fonction des différents niveaux scalaires que la gare met en relation. Leur élaboration nous a permis de préciser comment les différents enjeux liés à l'arrivée de la grande vitesse se sont hiérarchisés en fonction des caractéristiques de l'organisation de l'espace ; d'identifier les relations entre logiques d'acteurs intervenant dans des domaines et à des échelons différents et de comprendre l'influence de ces jeux d'acteurs sur l'intégration territoriale des nouvelles gares. Si elle stimule le passage du cas particulier à la généralisation, leur construction se heurte à un double défi : celui de rendre compte de la complexité du fonctionnement territorial sans trop l'altérer tout en préservant la lisibilité de représentations graphiques « *qui s'obscurcissent en se densifiant* » (Brunet, 1996). Afin de faciliter la lecture de graphes destinés à montrer comment la prévalence d'une logique de réseau s'est répercutée sur l'intégration territoriale des

gares, nous avons choisi de numéroter les principales étapes du processus. Néanmoins, l'intérêt de ce type de représentation réside dans leur aptitude à être appréhendée à partir de n'importe quel élément du système, en échappant à la séquentialité qu'impose le discours.

En prenant en compte le fonctionnement multi-niveaux du système territorial, la démarche permet d'analyser l'influence des caractéristiques de l'organisation de l'espace sur le choix de localisation, de hiérarchiser les enjeux propres à chaque contexte territorial face aux logiques d'implantation des gares de la grande vitesse, puis de comprendre les répercussions de ces arbitrages sur l'intégration des gares. Nous appliquons en premier lieu cette démarche à la lecture de la diversité des situations relatives aux gares TGV aménagées en périphérie des petites villes françaises.

b. La difficile valorisation des gares TGV aménagées en périphérie des petites villes

Réalisé à partir de l'analyse comparée de gares TGV aménagées en périphérie d'agglomérations de moins de 100 000 habitants, le premier graphe synthétise la situation des petites villes, qui présentent, au-delà de la diversité des contextes territoriaux, beaucoup de points communs⁵. Les relations transcalaires entre les caractéristiques de l'organisation de l'espace et la façon dont les enjeux qui en découlent ont abouti à la création de gares périphériques (Fig.3) soulignent les multiples contradictions de ces choix de localisation. Situées à l'écart des grands axes nationaux ou en marge des aires métropolitaines, ces petites villes polarisent des espaces de faible densité qui n'offraient pas, aux yeux des opérateurs ferroviaires, le potentiel de clientèle suffisant à la création d'un arrêt intermédiaire. Leur desserte risquant de remettre en cause les gains de trafic attendus de la réduction des temps de parcours à l'échelon national, le projet initial de LGV excluait d'ailleurs la création d'une gare (1). Cette mise à l'écart suscita une forte mobilisation des acteurs locaux (2) qui refusaient de voir leur territoire traversé sans bénéficier des opportunités de désenclavement qu'offrait la grande vitesse. Pour ne pas courir le risque d'une remise en cause du projet de LGV, les gestionnaires d'infrastructure ont cédé à ces

⁵ La démarche comparative a reposé sur une analyse détaillée des gares du Creusot TGV, Mâcon-Loché TGV, Vendôme TGV, Calais-Frethun, Meuse TGV et Haute-Picardie TGV.

pressions par l'aménagement d'une gare nouvelle sur LGV en situation périurbaine ou bi-urbaine en fonction des caractéristiques de l'armature urbaine locale (3). Ainsi, La gare TGV du Creusot, qui ne devait être au départ qu'une simple halte technique, n'aurait probablement jamais vu le jour sans les pressions exercées par les acteurs politiques locaux et régionaux, relayés à l'échelle nationale par la DATAR, pour qui l'aménagement d'une gare constituait une solution à la crise économique qui touchait alors le bassin sidérurgique, et compensait la mise à l'écart de Dijon, capitale régionale, par la LGV Paris – Sud-Est.

Ces nouvelles gares, conditions d'acceptabilité du projet de LGV, ont répondu aux enjeux de positionnement des villes sans pour autant remettre en cause la logique d'efficacité propre au système à grande vitesse. En effet, si l'on confronte les caractéristiques de l'organisation spatiale avec la localisation des gares, on constate que les enjeux

commerciaux de l'opérateur ferroviaire se sont largement imposés. Leur implantation en périphérie urbaine permet d'élargir l'aire de chalandise régionale de la gare sans pénaliser les gains de temps à l'échelon national (4), puisque, comme l'ont souligné L. Chapelon et R. Leclerc (2007), leur desserte ne nécessite que 7 à 8 mn d'arrêt, contre 15 à 20 mn pour les gares centrales. En position barycentrale par rapport aux pôles urbains du nord de la Saône et Loire, la gare TGV du Creusot, implantée à 7 km au sud-est de la ville, dessert ainsi les zones de forte densité de l'arc urbain Autun – Le Creusot – Montceau-les-Mines à l'ouest, et le pôle chalonnais à l'est. Ces nouvelles gares, bi-urbaines ou périurbaines, sont généralement implantées en retrait des principaux axes locaux, sur des sites présentant peu de contraintes topographiques et une occupation du sol à dominante agricole ou naturelle, favorable à une réduction des contraintes techniques, spatiales et

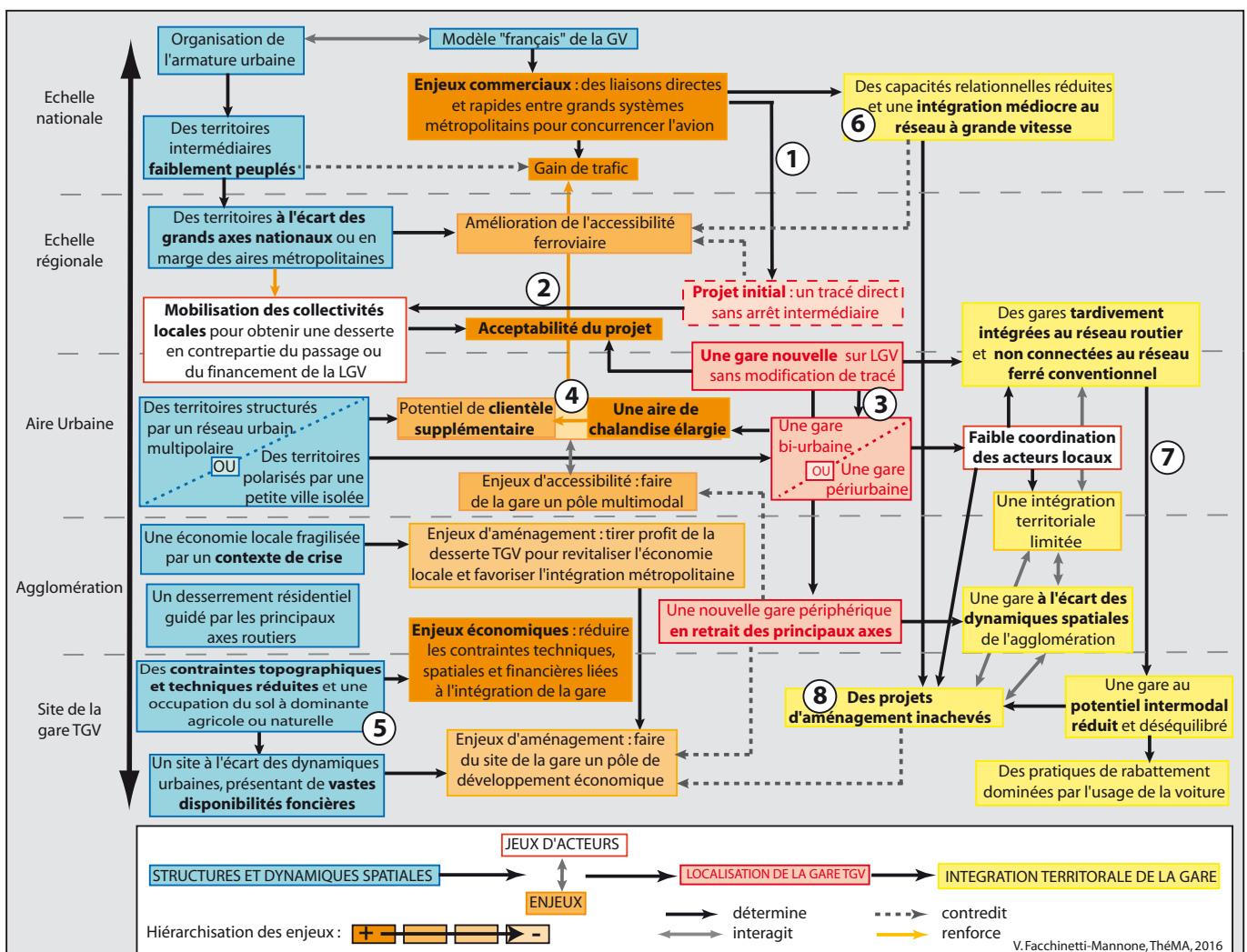


Fig.3 – Les gares TGV aménagées en périphérie des petites villes : la difficile conciliation de logiques contradictoires

financières liées à l'insertion de l'infrastructure (5). Dictées essentiellement par des enjeux économiques d'échelon national, ces localisations périphériques ont peu tenu compte des dynamiques spatiales préexistantes, pénalisant de ce fait leur intégration réticulaire et territoriale. Ainsi à Vendôme, la gare TGV, isolée de la ville par le coteau du Loir et la forêt de Vendôme, a été construite à l'écart des dynamiques spatiales récentes de l'agglomération.

L'obtention d'une gare ne préjugant en rien des choix de desserte des opérateurs de transport (Moyano & Dobrużckes, 2017), ces gares présentent des capacités relationnelles réduites, reflet du faible intérêt porté par les opérateurs ferroviaires à la desserte de ces petites villes. A l'échelle nationale, leur accessibilité est pénalisée par des fréquences de desserte peu étoffées et un choix de destinations limité (6). Meuse-TGV ne bénéficie ainsi que de quatre allers et retours avec Paris ; et pendant très longtemps, la gare TGV de Mâcon n'a été desservie que par les TGV reliant Paris à la Savoie et à la Suisse, pour ne pas pénaliser les temps de parcours entre Paris et Lyon. De même, afin de limiter le développement des flux pendulaires, les fréquences de desserte de la gare TGV de Vendôme sont limitées sur la relation entre Paris et la gare terminus de Tours, afin de ne pas peser sur les gains de temps à destination de Bordeaux. Les plus anciennes d'entre elles ont d'ailleurs peu profité de l'extension du réseau à grande vitesse. La suppression de l'arrêt dont bénéficiait le Creusot sur la relation interrégionale Marseille-Nantes a ainsi réduit de moitié le nombre de nœuds accessibles sans correspondance depuis cette gare. De même, depuis la réouverture en 2011 de la ligne du Haut-Bugey entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde, les TGV Lyria Paris-Genève ont sacrifié l'arrêt intermédiaire en gare de Mâcon-Loché TGV afin d'optimiser les temps de parcours de bout en bout, désormais proche du seuil temporel des 3h00.

Déterminée en premier lieu par le tracé des LGV, leur implantation périphérique a rendu difficile leur intégration aux réseaux de transport locaux et régionaux, retardant la constitution de pôles d'échanges multimodaux (7). A Mâcon, la gare TGV, aménagée à l'écart du faisceau d'axes méridiens qui a structuré la croissance de l'agglomération, a longtemps souffert d'une accessibilité routière malcommode. Jusqu'à la réalisation de la RCEA⁶,

transversale européenne reliant la façade atlantique à la Suisse, la gare n'est desservie que par des routes départementales de viabilité médiocre. A l'exception de Calais-Frethun, aménagée sur le site de l'ancienne gare TER de Frethun, au croisement de la LGV Nord et de la ligne conventionnelle Calais-Boulogne, électrifiée à l'occasion de l'arrivée de la grande vitesse, les possibilités de connexion de ces gares ex-urbanisées au réseau classique ont été très largement négligées, même lorsqu'elles étaient techniquement réalisables. La gare du Creusot a été aménagée à quelques centaines de mètres de la petite gare de Montchanin, à laquelle elle est reliée par une voie non électrifiée utilisée pour la maintenance de la LGV. A Vendôme, la nouvelle gare se trouve à 5 km au nord du croisement entre la LGV-Atlantique et la ligne classique à voie unique non électrifiée qui relie Vendôme à Troo. Ainsi, la mise en place d'une offre de rabattement performante, favorable à la diffusion des gains de temps et à l'intégration territoriale des gares, s'est heurtée à de multiples contraintes. Plusieurs années ont été nécessaires pour mettre à niveau les infrastructures routières d'accès à la gare, retardant d'autant les investissements consacrés à la restructuration des réseaux de transports collectifs desservant des aires de chalandises étendues et faiblement peuplées.

Médiocre intégration réticulaire et prise en compte limitée des dynamiques territoriales préexistantes à l'implantation de la gare ont ainsi fragilisé les stratégies de valorisation adoptées pour articuler grande vitesse et développement local (8). Les projets mis en œuvre n'ont eu que des retombées mineures par rapport à ce qu'en attendaient les collectivités locales (Facchinetti-Mannone, 2013) ; d'autant qu'il s'est révélé difficile de fédérer les acteurs locaux autour de projets sur des sites périphériques non intégrés dans les périmètres sur lesquels s'exerce leur compétence d'aménagement. Ces projets, souvent considérés comme concurrents d'autres zones d'activités, n'ont pas bénéficié d'un réel soutien des collectivités locales. Le développement de l'intercommunalité a permis d'atténuer ces concurrences sans faire disparaître les obstacles rencontrés par le développement de ces zones et sans mettre complètement fin aux réticences que manifestent les communes-centres à l'égard de ces zones d'activités périphériques, dont le développement, longtemps mis

⁶ Route Centre Europe Atlantique

en attente, tend aujourd'hui à se banaliser. A l'échelle des agglomérations concernées, le manque de cohérence entre politiques sectorielles a été à l'origine de fréquents décalages entre les projets d'aménagement et la réalisation des infrastructures permettant une bonne intégration des nouvelles gares au territoire. A l'échelle des aires urbaines, les stratégies de valorisation mises en œuvre ont souffert d'un manque de concertation avec les territoires voisins qui ont pu développer des projets concurrents tout en bénéficiant des avantages de l'accès à la grande vitesse. En définitive, le manque de cohérence entre les stratégies de planification et de gestion locales, la faible coordination entre enjeux locaux et stratégies régionales ou nationales affaiblissent le potentiel de transformation territoriale des stratégies mises en œuvre.

Les retombées modestes des stratégies de valorisation de ces gares périphériques mettent en lumière les difficultés rencontrées par ces petites villes pour articuler grande vitesse et développement économique local (Facchinetti-Mannone & al., 2013). L'analyse du processus décisionnel ayant abouti à ces localisations périphériques atteste en effet qu'elles n'ont pas été en mesure de négocier les conditions favorables à l'intégration de ces nouveaux équipements de transport. Comme le souligne le graphe synthétisant les relations entre caractéristiques de l'organisation spatiale, localisation et intégration territoriale des gares TGV, ces petites villes n'ont eu qu'une influence modeste sur les choix de localisation et de desserte des gares qui, conformément à la logique d'efficacité des opérateurs ferroviaires, restent dictés par des contraintes techniques et par l'optimisation des liaisons de niveau supérieur. Ces nouvelles gares périphériques, dont l'implantation a peu tenu compte des dynamiques locales, apparaissent ainsi surimposées au territoire, et les facteurs qui ont conditionné leur localisation ont incontestablement fragilisé les stratégies de valorisation mises en œuvre, comme le souligne l'inadaptation réciproque entre les aménagements projetés et les conditions d'intégration aux réseaux de tous niveaux qui les desservent.

Si les petites villes n'ont pas été en capacité, face aux logiques commerciales nationales, de négocier

les conditions favorables à l'intégration de ces gares TGV périphériques, pour les territoires intermédiaires plus densément peuplés que l'opérateur ferroviaire envisageait de desservir selon un schéma similaire, la mobilisation des acteurs locaux a permis une meilleure prise en compte des enjeux d'accessibilité et d'aménagement locaux. Cela n'a certes pas toujours suffi à faire disparaître les obstacles rencontrés dans les stratégies de valorisation adoptées, mais cette mobilisation a favorisé la concertation au service d'une meilleure intégration des gares au territoire, comme le montre l'exemple de Valence TGV.

c. Décryptage d'une « success story » : Valence TGV

Comme pour les petites villes vues précédemment, l'implantation de la gare TGV Valence Rhône Alpes-Sud a d'abord été dictée par des considérations nationales ; l'enjeu principal de la LGV Méditerranée étant de rapprocher le littoral méditerranéen de la capitale et de la métropole lyonnaise. La desserte du bassin valentinois, déjà bien relié à Paris par TGV, offrait certes un potentiel supplémentaire de clientèle, mais pour ne pas remettre en cause la réduction des temps de parcours vers le Midi, le choix de la SNCF se porta sur une nouvelle gare périurbaine (1), implantée sur la LGV à l'est de Valence au cœur d'un territoire multipolaire en forte croissance structuré par la RN 532 ; situation qui permet à la gare de s'appuyer sur une bonne accessibilité routière pour élargir son aire de chalandise.

Cette première hypothèse de desserte suscita une forte mobilisation des élus locaux (2) (Fig.4) qui, dès les premières réflexions sur le tracé de la LGV Méditerranée – LGV qui, rappelons-le, a cristallisé de vives oppositions tout au long de son tracé - se sont constitués en association⁷ pour que la nouvelle gare soit implantée au croisement de la LGV et de la ligne classique du Sillon alpin, sur un site au nom prédestiné de « la Correspondance » (3). Ce choix est conforté par les logiques d'extension récente de l'agglomération et répond aux enjeux d'accessibilité locaux et régionaux. Il permet notamment à la ville de Valence, dont la gare centrale n'offrait pas les capacités suffisantes pour absorber la croissance de

⁷ Dès 1989, les élus des villes de Romans, Valence et Tain l'Hermitage et d'une vingtaine de petites communes drômoises et ardéchoises créent l'association *Rovaltain* afin de constituer une force de pression face aux décisions de la SNCF et une force de proposition pour accompagner le développement de leur territoire.

trafic liée à la mise en service du TGV, de bénéficier d'une bonne connexion à la LGV.

Cette proposition sera retenue par la SNCF car, en dépit de contraintes techniques supplémentaires, elle garantit l'acceptabilité locale du projet de LGV et intervient suffisamment en amont de ce dernier pour être intégrée à sa réalisation. Ce choix de localisation offre également des opportunités de valorisation foncière dont les acteurs locaux vont se saisir très vite pour mettre sur pied un projet de développement économique qui permet de donner de la cohérence à un espace bien desservi, mais qui jusque-là s'était développé de façon anarchique, tout en diversifiant l'économie d'un bassin d'emploi fragilisé par la crise (4).

Le site de la gare TGV a fait l'objet, dès le stade du projet, de stratégies de valorisation précoces en

termes de maîtrise foncière et de coopération intercommunale. Confiée dès 1994 (soit deux ans avant la déclaration d'utilité publique de la gare) à un Syndicat Mixte d'aménagement émanant de l'association Rovaltain (5), l'élaboration du projet d'aménagement du site témoigne d'une volonté d'intégration de la grande vitesse au tissu économique local. Après le rejet d'un premier projet de parc de loisirs hors sol⁸, les stratégies de valorisation s'orientèrent vers un projet de zone d'activités dédiée à l'alimentation, au goût et à l'environnement, contesté par la ville de Valence qui craignait une remise en cause de l'implantation du pôle traçabilité sur son propre territoire, puis vers la création d'un parc technologique et scientifique vitrine du développement durable, afin de la doter d'une identité spécifique conforme aux perspectives de

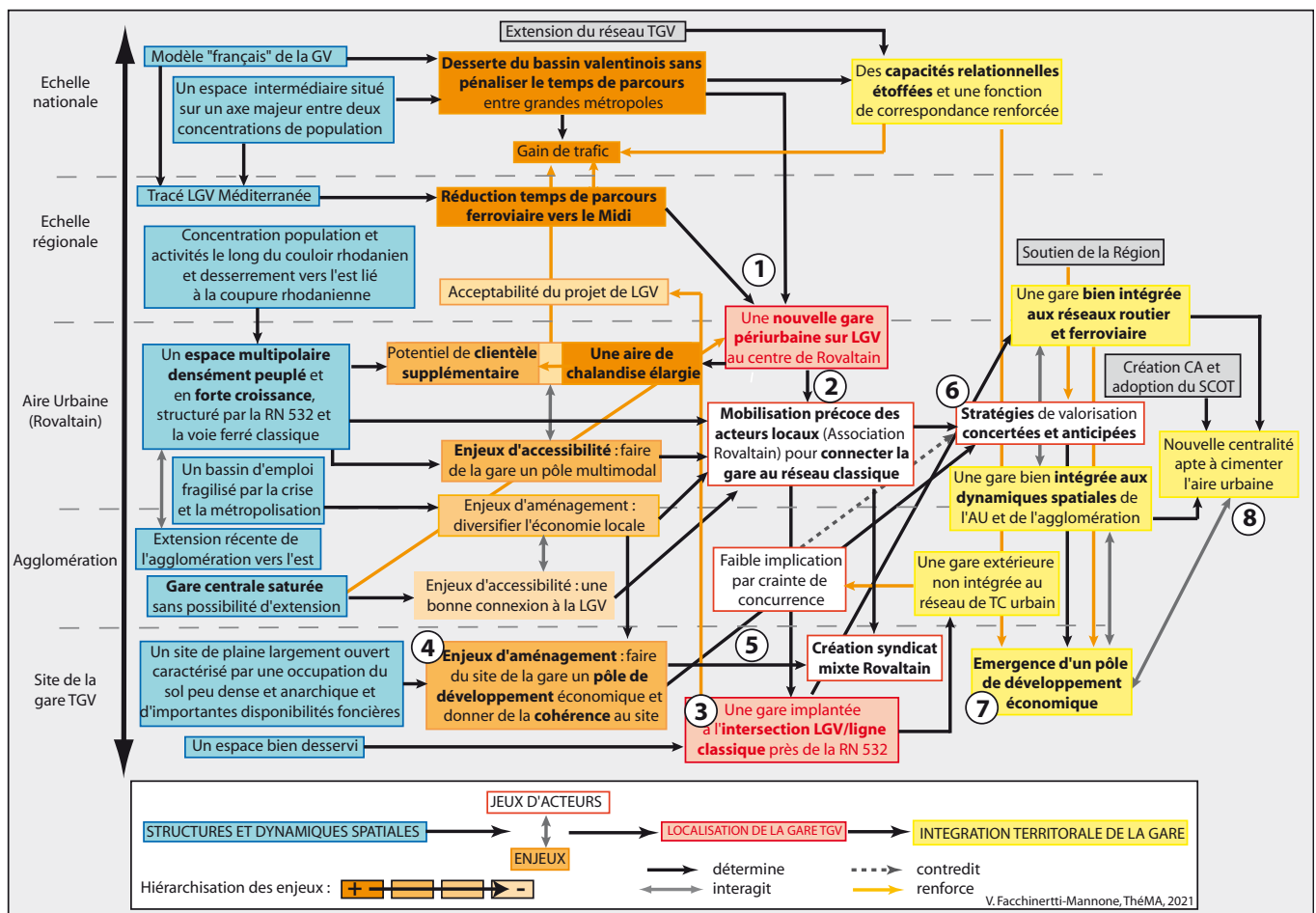


Fig.4 – Valence TGV : une mobilisation précoce et concertée au service des enjeux d'aménagement

⁸ Parc de loisirs axé sur la thématique de l'espionnage ; le bassin valentinois héritant ainsi d'un projet qu'écologistes et agriculteurs de la région d'Aix-en-Provence venaient de rejeter. Le choix des promoteurs de cet équipement de loisirs se porta sur le site de la nouvelle gare de Valence, parce qu'il offrait une bonne accessibilité ferroviaire et routière dans une région caractérisée par un transit touristique important. Ce projet de parc à thème privé, qui devait occuper une soixantaine d'hectares à l'est de la gare, fut rapidement abandonné, sa rentabilité financière n'étant pas assurée.

développement local. Largement soutenue par la Région⁹, cette réorientation a permis de fédérer l'ensemble des acteurs économiques et politiques autour d'un projet de territoire commun (6).

Cette coordination a été favorable à l'émergence d'un nouveau pôle économique (7) dont le développement, appuyé par un nombre croissant de services à destination des entreprises et des salariés, se poursuit à un rythme régulier. La zone d'activités a répondu aux enjeux d'aménagement portés par les acteurs locaux et participe pleinement aux dynamiques spatiales de l'aire urbaine. Son attractivité a été renforcée par une accessibilité routière et ferroviaire régionale performante, et par la consolidation de la fonction de correspondance de la gare TGV, qui, sous l'effet de l'extension du réseau, a bénéficié d'un choix de destination élargi et de fréquences renforcées. Enfin, si la légitimité du projet a pu être contestée par la ville de Valence par crainte d'une nouvelle concurrence locale, la création de la communauté d'agglomération et l'adoption du SCOT du Grand Rovaltain en 2016 ont renforcé l'intégration du site dans un projet de développement territorial global. La position centrale de la gare TGV et de l'Écoparc au sein du « Grand Rovaltain » a favorisé la mise en œuvre d'un projet destiné à renforcer la cohérence, la complémentarité et l'identité d'un territoire fragmenté longtemps marqué par de profondes rivalités, et le site est devenu le ferment d'une nouvelle centralité apte à cimenter l'aire urbaine (8) (Syndicat Mixte du SCOT du Grand Rovaltain-Ardèche-Drôme, 2014).

CONCLUSION

Synapses entre réseaux et territoires, les gares constituent des lieux d'échanges complexes dont le fonctionnement et l'organisation répondent à des logiques spatiales distinctes qui renvoient à des enjeux multiples qui peuvent se conforter ou se contredire selon l'échelle considérée. L'aménagement de nouvelles gares TGV en périphérie urbaine est ainsi apparu comme un compromis permettant d'accorder la logique d'efficacité portée par les opérateurs ferroviaires nationaux et les enjeux de positionnement et de développement revendiqués par les villes petites et moyennes des territoires intermédiaires. Les

stratégies de valorisation déployées par les acteurs locaux pour favoriser l'insertion territoriale de ces nouvelles gares périphériques se sont pourtant heurtées à un certain nombre de difficultés qu'une lecture systémique permet d'appréhender. Si elle facilite la compréhension de l'influence de l'organisation de l'espace sur la localisation de la gare, la construction de graphes sagittaux permet d'identifier les relations entre les différents éléments qui sont intervenus au cours du processus décisionnel, de mieux comprendre comment les enjeux multiscales liés à l'arrivée de la grande vitesse se sont hiérarchisés en fonction des contextes territoriaux et de préciser les jeux d'acteurs qui ont eu une influence sur l'intégration territoriale des nouvelles gares.

Tout d'abord, même si le choix de sites périurbains constitue un moyen de concilier les logiques technico-économiques des opérateurs de réseau et les enjeux d'accessibilité et d'aménagement locaux, il s'est dans les faits révélé très difficile d'articuler ces enjeux de nature et d'échelle différentes. Les choix de localisation et de desserte de ces gares périphériques montrent que les logiques réticulaires nationales l'ont très largement emporté. Les stratégies de valorisation mises en œuvre restent soumises aux stratégies commerciales des opérateurs de transport sur lesquelles les acteurs locaux ont peu d'influence ; l'obtention d'une gare ne préjugeant en rien des choix de desserte. Il s'est de plus révélé difficile d'articuler localement des politiques de transport conçues pour diffuser largement les gains d'accessibilité apportés par la grande vitesse et des stratégies de développement économique privilégiant la concentration d'activités spécifiques à proximité de ces nouvelles gares. Les enquêtes que nous avons réalisées il y a quelques années auprès des entreprises des territoires desservis soulignaient que la performance de la desserte régionale et locale de ces gares renforçait certes l'attractivité des sites sur lesquels elles sont implantées, mais qu'elle réduisait aussi l'influence du rôle joué par la proximité de la gare dans les choix d'implantation des entreprises (Facchinetti-Mannone, 2013). Enfin, les stratégies mises en œuvre ont, dans certains cas, pu attiser les rivalités territoriales et être soit contrariées par

⁹ Le site de Rovaltain, reconnu dès 1992 comme « espace à enjeux » dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, a reçu en 2005 le label « Grand Projet Rhône-Alpes », labellisation accordée par le Conseil Régional aux projets qui favorisent un développement durable et un rayonnement international des territoires.

l'adoption de stratégies concurrentes portées par d'autres communes de l'aire urbaine, soit retardées par les réticences des communes-centres des agglomérations en périphérie desquelles les nouvelles gares ont été implantées, comme ce fut le cas à Valence dans les premières années de fonctionnement de la gare.

L'analyse des retombées très disparates des projets d'aménagement à proximité des gares TGV aménagées en périphérie urbaine confirme ainsi que la façon dont ont été anticipés le renouvellement de l'accessibilité, la cohérence des projets et la cohésion des acteurs sont essentiels à l'intégration territoriale de ces gares. Or, ces éléments restent étroitement dépendants du degré d'implication des acteurs territoriaux lors du processus de localisation des gares. La capacité des acteurs locaux à coordonner leurs stratégies autour de projets de territoires conformes aux dynamiques territoriales et économiques préexistantes est d'autant plus élevée qu'ils ont joué un rôle actif au cours du processus décisionnel. La mobilisation engagée pour obtenir une localisation conforme à leur projet, comme ce fut le cas dans la Drôme, les a en effet conduits à anticiper plus largement l'arrivée de la grande vitesse par une politique d'acquisition foncière précoce et à mettre en œuvre un projet de territoire commun favorable à la concrétisation des enjeux d'accessibilité et d'attractivité. A l'inverse, en l'absence de coalition des acteurs territoriaux, qu'elle résulte de la faiblesse du pouvoir politique, de l'indifférence des acteurs locaux voire de rivalités affichées, la logique des opérateurs ferroviaires s'est imposée, rendant plus difficile l'intégration territoriale des nouvelles gares.

Bibliographie

Beckerich C. & Delaplace M., 2010, Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise, *Belgeo*, n°1-2, pp. 66-77.

Bellet C., Alonso MP & Gutierrez A., 2012, The high-speed rail in Spanish cities: urban integration and local strategies for socioeconomic development. In Urena J-M. (ed). *Territorial implications of High-Speed Rail: a Spanish perspective*, Ashgate: Farnham, 287 p. (pp. 163-196).

Bellet C., 2016, Peripheral High-Speed Rail Stations in Spain, *The open transportation journal*, n°10, pp. 45-56.

Bertalanffy von L., 1968, *Théorie générale des systèmes*, Paris, Dunod, réed 2012., 308 p.

Bertolini L., 1996, Des gares en transformation. Nœuds de

réseaux et lieux dans la ville, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, pp 86-91.

Bertolini L. & Spit L., 1998, *Cities on Rails. The Redevelopment of Railway Stations and their Surroundings*, Londres, Routledge, 256 p.

Blanquart C. & Koning M., 2017, The local economic impacts of high-speed railways: theories and facts, *European Transportation Research Review* (12), pp.1-14.

Brunet R., Ferras R. & Thery H. (dir.), 1993, *Les Mots de la Géographie*. Dictionnaire critique, Montpellier-Paris, Reclus/La Documentation Française, 520 p.

Brunet R., 1996, Les sentiers de la géographie : un peu d'air au coin du bois, *L'Espace Géographique* 25 (1), pp. 23-32.

Chapelon L. & Chen R., 2007, *Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020*, Paris, Reclus, la Documentation Française, 171 p.

Conticelli C-L. & Vickerman R., 2017, Can transport infrastructure change regions' economic fortunes? Some evidence from Europe and China, *Regional Studies* n°51, pp. 144-160.

Chen C-L., Loukaitou-Sideris A., Urena J-M. & Vickerman R., 2019, Spatial short and long term implications and planning challenges of high-speed rail: a literature review framework for the special issue, *European Planning Studies*, 27 (3), pp. 415-433.

Clozier R., 1940, *La gare du Nord*, Paris, Ed. JB Baillière et Fils, 294 p.

Conticelli, E., 2011, Assessing the potential of railway station development in urban regeneration policies: an Italian case study. *Procedia Engineering* 21, pp. 1096-1103.

Delage A., 2013, *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Étienne Châteaucreux (France) et Liège Guillemins (Belgique)*, Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme, Université Lyon 2, 542 p.

Delaplace, M., 2017, Assessing ex ante the wider effects of high-speed rail services in cities. The lessons drawn from a service innovation-based analysis, *European review of Service Economics and Management* n°3. pp.105-131.

De Rosnay J., 1975, *Le Macroscopie. Vers une vision globale*, Paris, Ed. du Seuil, 346 p.

Desjardins X. & Leroux B., 2007, Les schémas de cohérence territoriale : des recettes du développement durable au bricolage territorial, *Flux* n° 69, pp.6-20.

Facchinetti-Mannone V., 2005, La nodalité des gares TGV périphériques, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°48, pp.45-58.

Facchinetti-Mannone V. & Bavoux J-J., 2010, L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales, *Belgeo*, n° 1-2, pp.9-22.

- Facchinetti-Mannone V. & Richer C., 2011, L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique, *Recherche Transports Sécurité*, 27 (3), pp.200-214.
- Facchinetti-Mannone V., 2012, Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ?, *Urbia* n°13 Interfaces et Métropoles, pp.27-47.
- Facchinetti-Mannone V., 2013, Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ?, *Géotransports*, n°1-2, pp. 51-66.
- Facchinetti-Mannone V., Bellet C., Ribalaygue C. & Richer C., 2013, Les petites agglomérations françaises et espagnoles face à la grande vitesse ferroviaire : comment convertir l'accessibilité en attractivité ?, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 63, pp. 3-31.
- Facchinetti-Mannone V., 2016, Potentiel intermodal et pratiques de rabattement des voyageurs des gares TGV ex-urbanisées, in Chapelon L. (dir.), *Transports et intermodalité*, 325 p. (pp.237-259).
- Feliu J., 2012, High-speed Rail in european medium-sized cities: stakeholders and urban development, *Journal of urban planning and development*, n°138, pp. 293-302.
- Frémont, A., 1996, Le port du Havre, un triangle magique ?, In Brocard M. & Leveque L. (dir.), *Atlas de l'estuaire de la Seine*, Mont-Saint-Aignan: Publications des universités de Rouen et du Havre, pp. 84-87.
- Frémont, A., 2019, Grande vitesse ferroviaire, concurrence et territoires, *L'Espace géographique*, 48(4), pp. 350-358.
- Gallez C. & Kaufmann V., 2010, *Mythes et pratiques de la coordination urbanisme-transport. Regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises*, Arcueil, Coll. Rapports de recherche de l'INRETS, n°281, 226 p.
- Givoni M., 2006, Development and impact of the modern high-speed train. A review, *Transport Review* 26 (5), pp.593-611.
- Lavadinho S., 2012, Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ?, *Urbia* n°13, pp.93-120.
- Le Moigne J-L., 1999, *La modélisation des systèmes complexes*, Paris, Dunod, 2^e ed., 178 p.
- Lévy J. & Lussault M. (dir.), 2003, *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1034p.
- Loukaitou-Sideris A., Cuff D., Higgins T. & Linovsky O., 2012, Impact of high-speed rail stations on local development: a Delphy Survey, *Built Environment* vol. 38 (1), pp .51-70.
- Loukaitou-Sideris A. & Peters D., 2020, What is good station-area planning? Lessons from experts and case studies, *Built Environment* vol. 46 (3). pp .422-439.
- Maulat J., 2014, *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Etude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes*, Thèse de géographie, Université Paris 1, 564 p.
- Maulat J., 2015, Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ? Regards croisés sur quatre expériences de contrats d'axes ferroviaires, *Flux* n°101-102, pp. 82-98.
- Menerault Ph., 1996, *Le TGV Nord : appropriation locale d'un grand projet*, INRETS, 96 p.
- Menerault Ph., 1997, *Processus de territorialisation de la grande vitesse ferroviaire : le TGV et les régions. Le cas du Nord-Pas de Calais*, INRETS, 102 p.
- Menerault Ph., 2000, *Appropriation régionale de la grande vitesse ferroviaire et rôle des régions dans la dynamique des réseaux : le cas du TGV en Wallonie et en Bretagne*, Rapport INRETS-TRACES, 49 p.
- Moyano A. & Dobruszkes F., 2017, Mind the services ! High-speed rail cities bypassed by high-speed trains, *Case studies on transport policy* n°5, pp. 537-548.
- Ollivro J., 1996, L'ambiguïté des gares, clé du développement contemporain, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, pp. 34-43.
- Péguy C-P., 2001, *Espace, temps, Complexité. Vers une métagéographie*, Paris, Reclus, Belin, 283 p.
- Ribalaygua Batalla C., 2003, *Evolucion de las estrategias de incorporacion de la alta velocidad ferroviaria y sus efectos urbanisticos en ciudades medias francesas. Aplicación a los casos espanoles*, Tesis Doctoral, Universidad politecnica de Madrid, escuela tecnica superior de arquitectura, 558 p.
- Ribalaygua, C., 2006, *Nuevas estaciones perifericas de alta velocidadferroviaria : estrategias para su incorporacion a las ciudades espanolas*, Ciudad Real : Universidad de Castilla-La Mancha, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 96 p.
- Ribeill G., 1996, Les métamorphoses de la grande gare française, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 71, pp 54-65.
- Urena J.M., Menerault P. & Garmendia M., 2009, The high-speed rail challenge for big intermediate cities: a national, regional and local perspective, *Cities* n° 26, pp.266-279.
- Vickerman R., 2015, High-speed rail and regional development: the case of intermediate stations, *Journal of Transport Geography* Vol. 42. 157-165.
- Syndicat Mixte du SCOT du Grand Rovaltain-Ardèche-Drôme, 2014, *Schéma de Cohérence territoriale du Grand Rovaltain. Projet d'Aménagement et de Développement Durable*, 76 p.

Inégalités et opportunités de valorisation des gares : les cas des « petites gares » et des gares TGV périphériques

Opportunités et contraintes des doublets de gares TGV en France : le cas de la desserte ferroviaire de l'agglomération nîmoise

Opportunities and constraints of the doublets of high-speed rail stations in France: the case of rail services of Nîmes

Laurent CHAPELON

Professeur, Laboratoire de Géographie et d'Aménagement de Montpellier (LAGAM), Université Paul-Valéry Montpellier 3 *
Route de Mende 34199 Montpellier cedex 5

Résumé

Cet article traite des doublets de gares dans la desserte TGV des agglomérations françaises. A partir de l'analyse du cas nîmois, il s'attache à mettre en évidence les opportunités et les contraintes d'une configuration, largement répandue en France, associant, dans un même système, gare centrale historique et gare nouvelle exurbanisée. Les opportunités puisent leurs racines dans les enjeux du déploiement de la grande vitesse ferroviaire combinant exigences de vitesse et de desserte. L'article montre que cette configuration est cependant, pour les usagers, à l'origine de contraintes supplémentaires liées au redéploiement des services entre les gares, aux temps de rabattement vers/ depuis le centre-ville et à la multiplication des correspondances. Ces contraintes appellent des mesures correctrices souvent *a posteriori* faute d'anticipation suffisante par les pouvoirs publics et les opérateurs de transport.

Mots-clés

Transport, train à grande vitesse, accessibilité, gare, réseau de transport, action publique locale, Nîmes.

Abstract

This article deals with doublets of stations in the TGV service of French agglomerations. Based on the analysis of the case of Nîmes, it endeavors to highlight the opportunities and constraints of a configuration, widespread in France, associating, in the same system, a historic central station and a new exurbanized station. The opportunities have their roots in the challenges of deploying high-speed rail combining

speed and service requirements. We will show that this configuration is however, for users, the source of additional constraints related to the redeployment of services between stations, feeder times to/from the city center and the multiplication of connections. These constraints call for corrective measures, often *a posteriori*, for lack of sufficient anticipation by the public authorities and transport operators.

Keywords

Transportation, high-speed train, accessibility, train station, transport networks, local public action, Nîmes.

INTRODUCTION

En France, quarante ans après la mise en service, le 27 septembre 1981, du premier tronçon de ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) entre Saint-Florentin dans l'Yonne et Sathonay dans le Rhône, la question de la localisation des gares TGV se pose toujours avec la même acuité. En témoignent les choix opérés sur les lignes à grande vitesse récemment construites. Alors qu'en 2017 aucune gare nouvelle n'a été inaugurée sur les LGV Sud Europe Atlantique et Bretagne-Pays de la Loire, deux gares nouvelles (Montpellier Sud de France et Nîmes Pont-du-Gard), séparées de 54,5 kilomètres (un record de proximité en France pour deux gares situées sur le même axe), ont été mises en service sur le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier (CNM) en 2018 et 2019, renouant ainsi avec la tendance majoritaire d'exurbanisation des gares nouvelles.

Au travers de l'analyse du cas nîmois, cet article interroge les opportunités et contraintes des doublets

* laurent.chapelon@univ-montp3.fr

de gares en France. Un doublet de gare est constitué d'une gare TGV nouvelle fonctionnant, de manière plus ou moins efficace, en complément de la gare historique. Les doublets de gares contribuent à dépasser la difficulté d'optimiser de manière simultanée la vitesse et la desserte, deux notions antinomiques dans la mesure où la première appelle un nombre limité d'arrêts très performants alors que la qualité de la seconde dépend du nombre de points d'accès au réseau. En d'autres termes, *« l'optimisation de la desserte vise la prolifération à l'infini des points d'arrêt, afin que le plus grand nombre possible d'usagers dispose d'un accès proche et aisé au réseau ; celle de la vitesse implique à l'inverse leur élimination totale, afin de ne pas accroître la durée globale du déplacement »* (Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010a).

Dans ce contexte, la prise de décision est indissociable des enjeux qui sous-tendent le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse et son insertion locale. Pour Valérie Facchinetti-Mannone et Jean-Jacques Bavoux (2010b), les choix d'implantation des gares dépendent de trois types de contraintes et de trois types d'enjeux. Les contraintes sont liées aux « caractéristiques des LGV et aux modalités d'exploitation de la gare », à « l'insertion spatiale des lignes et des gares » et à « la maîtrise des coûts d'infrastructures ». Elles sont ainsi d'ordre technique, physique, réglementaire, environnemental, paysager et financier. Ces contraintes sont confrontées à des enjeux de rentabilité, d'accessibilité et d'aménagement du territoire qui, comme nous allons le voir, sont spécifiques aux différentes échelles géographiques et conduisent souvent à des positions divergentes des acteurs décisionnaires ou influents : Etat, gestionnaire d'infrastructure, exploitant ferroviaire, gestionnaire de gare, acteurs économiques, collectivités territoriales, associations d'usagers.

Analyser les opportunités inhérentes à l'implantation d'un doublet de gares à Nîmes implique donc de confronter cette configuration aux enjeux du déploiement de la grande vitesse ferroviaire aux différentes échelles spatiales (I). Nous montrerons que les doublets de gares constituent le modèle dominant déployé ces dernières années en France, en lien avec la construction de gares TGV nouvelles exurbanisées (II). L'efficacité de ce modèle sera discutée à l'aune de l'expérience nîmoise. En effet, le projet, controversé, de construction d'une gare nouvelle à Nîmes et la mise

en service du doublet de gares (Nîmes Centre/Nîmes Pont-du-Gard) qui s'en est suivie, a généré des contraintes supplémentaires de déplacement pour les usagers dues essentiellement à la fragmentation des fréquences TGV entre les deux gares, aux conditions de rabattement vers/depuis la gare nouvelle et à la multiplication des correspondances, obligeant les élus à réagir (III).

Pour ce faire, nous avons opéré un suivi détaillé de l'évolution du projet depuis les études préparatoires au débat public de 2009, auxquelles nous avons contribué pour le compte de Réseau Ferré de France (Chapelon & Jouanard, 2008). Nous avons minutieusement et systématiquement collecté les articles publiés dans la presse régionale (Midi Libre, Objectif Gard) en lien avec le projet de contournement ferroviaire à grande vitesse de Nîmes et de Montpellier et avec la construction des gares nouvelles dans ces deux villes. Ces articles de presse constituent le matériau principal de la recherche. Ils ont été complétés par des relevés de terrain avant, pendant et après la réalisation des travaux de la gare de Nîmes Pont-du-Gard.

I. LES OPPORTUNITES DU DOUBLET DE GARES NIMOIS AU PRISME DES ENJEUX DU DEPLOIEMENT DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Afin de comprendre les opportunités offertes par les doublets de gares, nous proposons, dans un premier temps, d'étudier le cas nîmois au prisme des enjeux du déploiement de la grande vitesse ferroviaire. Nous verrons que, selon les échelles spatiales et temporelles considérées, ces enjeux peuvent s'avérer contradictoires (Menerault, 2007).

En France, la construction de lignes à grande vitesse s'inscrit dans une stratégie de déploiement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), vaste programme de développement d'infrastructures initié au milieu des années 1980. L'un des objectifs du RTE-T est de promouvoir un réseau ferroviaire à grande vitesse interopérable susceptible d'accroître la performance des liaisons entre grandes métropoles européennes et dont la configuration trouve son origine au sommet d'Essen de 1994. Il s'agit de répondre à une nouvelle demande de déplacements internationaux en l'orientant vers le train plutôt que vers l'avion ou la voiture. L'Union Européenne trouve ainsi dans le renouveau du rail un moyen de proposer une alternative efficace aux transports aériens et

routiers dont les conséquences environnementales sont de moins en moins bien acceptées, et un levier d'action efficace pour réduire d'ici à 2050 ses émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95% par rapport aux niveaux de 1990 (Commission européenne, 2011). L'efficacité environnementale des transports de passagers sur des distances nationales est de 3,2 grammes de CO₂ par passager-kilomètre pour le TGV ; 10,8 grammes pour les trains grandes lignes ; 58,5 grammes pour les autocars ; 85,5 grammes pour les voitures particulières et 144,6 grammes pour les navettes aériennes (ADEME, 2018).

Si le constat, tiré par Jean-François Troin dès 2008, d'un maillage de lignes à grande vitesse européennes incomplet et éloigné des ambitions initiales reste toujours d'actualité (Troin, 2008), chaque nouveau tronçon du réseau contribue indéniablement à améliorer la cohérence d'ensemble. C'est le cas du contournement ferroviaire à grande vitesse de Nîmes et de Montpellier, maillon essentiel d'un axe reliant l'Espagne au Nord et à l'Est de l'Europe. Le CNM¹, première ligne mixte voyageurs/fret à grande vitesse en France, a été ouvert le 10 décembre 2017 au trafic fret et le 7 juillet 2018 au trafic voyageur. D'une longueur de 61 km (80

km en incluant les raccordements), il prolonge à Manduel (Gard) la LGV Méditerranée mise en service en 2001 (Fig.1).

Si l'on excepte l'extrémité gardoise de la LGV Méditerranée, le CNM est, en 2022, la seule LGV en service en Occitanie, cinquième région française en nombre d'habitants. En 2022, près des trois quarts des 2 600 km de lignes à grande vitesse en service en France sont localisés au nord d'une ligne Brest-Lyon (source SNCF réseau 2020). Le rééquilibrage territorial des LGV à l'échelle nationale est pourtant un enjeu majeur d'aménagement du territoire (Chapelon & Leclerc, 2007). Cela concerne non seulement les relations radiales avec Paris et l'Île-de-France, mais également les relations transversales entre les grandes agglomérations françaises.

Le CNM s'inscrit clairement dans cette perspective. Il dessert deux agglomérations majeures, celle de Montpellier Méditerranée Métropole (481 000 habitants) et la Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole (258 000 habitants). Mais ce nécessaire rééquilibrage se heurte à des contraintes financières qui ont récemment abouti à un report des investissements vers le réseau ferré classique dont

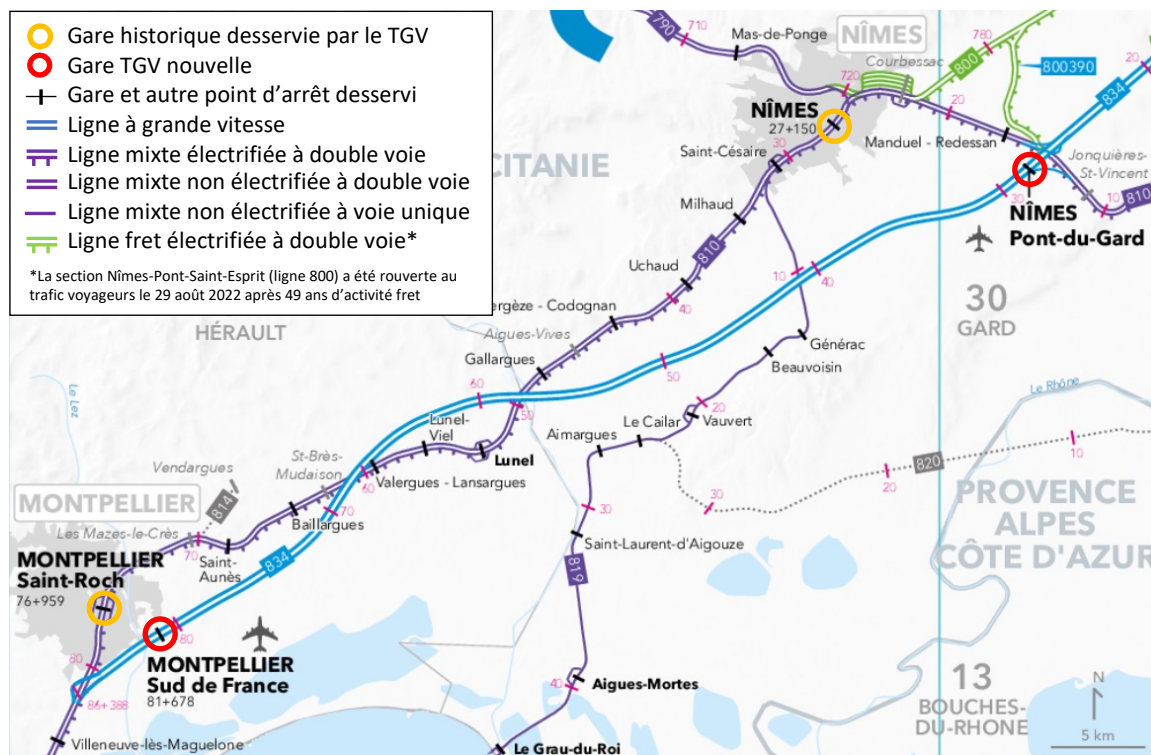


Fig.1 – Infrastructures ferroviaires entre Nîmes et Montpellier et localisation des gares TGV (Fond cartographique SNCF Réseau, 2020)

¹ Contournement Nord de Montpellier

l'état devenait préoccupant (Duron & al., 2018) et dont la ligne historique entre Nîmes et Montpellier a bénéficié.

La gare exurbanisée de Nîmes Pont-du-Gard (Photo1) est une des deux gares nouvelles du CNM avec celle de Montpellier Sud de France. Elle a été ouverte au public le 15 décembre 2019 et desservie pour la première fois par un TGV le 20 décembre 2019, soit deux ans après l'ouverture du CNM. Sa localisation exurbanisée s'inscrit dans une volonté clairement affichée de minimisation des temps de desserte des agglomérations et répond en cela aux enjeux internationaux d'optimisation des vitesses entre les grandes métropoles européennes.

En effet, l'intérêt principal d'une gare périphérique comme Nîmes Pont-du-Gard réside dans le gain de temps procuré lors des arrêts des TGV. Pour une gare nouvelle, il faut compter entre 7 et 8 minutes entre le moment où le TGV commence à ralentir et le moment où il a retrouvé sa pleine vitesse une fois l'arrêt effectué. Ce chiffre peut doubler, voire tripler, pour une desserte de centre-ville compte tenu des contraintes d'accès et des vitesses permises sur le réseau classique. En optimisant les arrêts, une gare périphérique permet donc d'améliorer les temps de parcours entre les extrémités des axes ferroviaires. Elle répond en cela aux exigences de la grande vitesse ferroviaire qui imposent de limiter le nombre d'arrêts et d'en réduire au maximum la durée. Cette configuration tend donc à privilégier les liaisons longue distance.

Etienne Auphan a très tôt mis en évidence les conséquences négatives du déploiement de la grande vitesse ferroviaire (Auphan, 1992). En effet, la mise en service d'une ligne à grande vitesse s'est accompagnée, dans de nombreux cas (LGV Est, LGV Rhin-Rhône), de la suppression de tout ou partie des liaisons grandes lignes traditionnelles préexistantes. Certaines villes moyennes ont été subitement privées de leurs liaisons nationales, les services ferroviaires



Photo.1 – Gare Nîmes Pont-du-Gard, entrée principale (niveau n) et quai TGV (niveau n+1) (Cliché L.Chapelon, 24 septembre 2021, 13h44)

régionaux de voyageurs (TER) étant chargés de compenser ces pertes autant que faire se peut.

En Occitanie, la mise en service du CNM n'a pas eu de conséquences notables sur les services Intercités entre Bordeaux et Marseille lesquels continuent d'emprunter le réseau classique. En revanche, en captant une partie du trafic fret et TGV, le CNM contribue à répondre à un enjeu régional majeur, la libération de sillons ferroviaires sur la ligne historique proche de la saturation aux heures de pointe. En permettant la desserte TGV de l'agglomération nîmoise sur le CNM, l'implantation exurbanisée de la gare nouvelle Nîmes Pont-du-Gard a contribué à accroître le nombre de sillons libérés comparativement à une situation sans gare nouvelle dans laquelle seuls les trains de fret circuleraient sur le CNM. Les TER bénéficient donc de nouvelles capacités sur le réseau classique. Le gain de sillons peut ainsi être réinvesti dans des services régionaux plus nombreux, plus performants et mieux positionnés dans le temps, notamment en périodes de pointe. Il s'agit d'un argument majeur avancé par les partisans d'une gare nouvelle exurbanisée lors du débat public de 2009 sur la localisation de la gare Nîmes Pont-du-Gard. Les habitants des pôles urbains émettant deux fois moins de CO₂ que la moyenne nationale pour leurs déplacements domicile-travail ou domicile-études en raison d'une fréquence accrue d'utilisation des transports collectifs et de la marche (Levy & Le Jeannic, 2011), cela justifie une amélioration des conditions de desserte TER, notamment des communes périurbaines, pour favoriser le report modal. La construction des gares nouvelles Montpellier Sud de France et Nîmes Pont-du-Gard,

sur le CNM, répond ainsi pleinement à cet objectif de libération de sillons au profit des TER. Elle sécurise également la desserte TGV de Nîmes et de Montpellier lorsque le trafic sur la ligne classique est durablement interrompu comme cela fut le cas lors des inondations de septembre 2021 (Midi Libre, 2021).

Un autre enjeu associé à la grande vitesse ferroviaire est de diffuser au plus grand nombre les gains de temps offerts par le TGV, et donc de favoriser l'accès aux gares du réseau grande vitesse. Le rôle du TER dans les pré- et post-acheminements des trafics TGV est, là encore, essentiel afin de concurrencer le plus efficacement possible la voiture sur ce type de déplacements. Cela exclut, en théorie, toute construction de gare nouvelle déconnectée du réseau ferré classique. Le choix d'implanter la gare Nîmes Pont-du-Gard sur les communes de Manduel et Redessan à l'intersection du CNM et de la ligne TER Nîmes-Tarascon répond à cet objectif. Il en est différemment de la nouvelle répartition des dessertes TGV entre les deux gares qui a vu la gare centrale de Nîmes perdre 40% de ses services TGV (SNCF, 2021) alors qu'elle est un pôle majeur des services régionaux (TER et autocars), notamment vers Montpellier, Alès et Pont-Saint-Esprit. En effet, les régions sont particulièrement soucieuses de promouvoir l'intermodalité dans le cadre des dessertes régionales. Par les gains d'efficacité qu'elle procure, l'intermodalité contribue à une exploitation plus rationnelle des réseaux existants et à remettre en cause les politiques de désenclavement par des investissements routiers massifs. Dans ce contexte, les gares sont des lieux privilégiés d'articulation des services interurbains de transports collectifs (TGV, Intercités, TER et autocars).

Le développement de l'intermodalité intéresse également l'échelon local. L'enjeu est de limiter l'usage de la voiture en bout de chaîne. Cela implique d'anticiper la desserte des gares TGV par les transports collectifs urbains. Le développement des transports en commun en site propre (TCSP) offre de nouvelles opportunités de desserte qu'il convient de privilégier. C'est ce qu'a bien compris l'agglomération nîmoise qui s'est dotée de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), en 2012 et en 2022, dont une dessert la gare centrale. L'arrivée du TGV permet également aux villes desservies d'accroître leur attractivité, en particulier dans les secteurs centraux. Elle s'accompagne souvent d'un projet

d'aménagement du quartier de la gare historique afin de tirer parti de l'effet d'image véhiculé par le TGV. La ZAC « Triangle de la gare » à Nîmes participe de cette tendance.

Pour les gares nouvelles, il s'agit de favoriser le développement urbain autour de la gare lorsque cela est possible. Cet objectif sera d'autant plus facile à réaliser que le tracé sera proche des zones déjà urbanisées. Mais, dans la plupart des cas, le tracé de la ligne nouvelle est trop éloigné du centre de l'agglomération pour permettre un développement urbain continu. C'est le cas du CNM à hauteur de la gare Nîmes Pont-du-Gard. Pour cette raison, cette dernière ne bénéficie que d'une intégration partielle au réseau de transport collectif de l'agglomération via une unique ligne de bus en rabattement sur la gare centrale.

La desserte ferroviaire de la gare de Nîmes Pont-du-Gard a été pensée en doublet avec celle de Nîmes Centre. Si le maintien de dessertes TGV en gare centrale contribue à accroître l'attractivité des secteurs denses et centraux de l'agglomération, la perte de 40% des services TGV au profit de la gare nouvelle pénalise lourdement les usagers. Contrairement à la desserte des gares exurbanisées, l'accès des TGV directement en centre-ville limite les ruptures de charge pour les usagers des transports en commun et supprime les rabattements chronophages. Son intérêt est indéniable.

Un autre intérêt réside dans la qualité de la desserte de la gare centrale par les transports collectifs urbains et régionaux. Cette rente de situation lui confère un avantage certain sur les gares nouvelles périphériques qui n'offrent pas la même densité de service. En effet, la quasi-totalité des grandes agglomérations françaises se sont dotées d'un pôle d'échange multimodal sur le site de la gare centrale. Il s'agit d'un atout majeur à valoriser afin de rendre plus attractif les pré- et post-acheminements TER, autocar et autobus des trafics TGV. A Nîmes, dotée d'une gare routière interurbaine accolée à la gare centrale, cela passe notamment par le renforcement des complémentarités horaires des différents services proposés (Chapelon & al., 2006).

L'intermodalité en gare centrale est également de nature à réduire les déplacements automobiles et, par là même, les nuisances qui les accompagnent notamment environnementales. Le solde global net d'émissions de gaz à effet de serre est favorable à une

localisation centrale. Reste que la capacité de stationnement aux abords des gares centrales pose souvent problème sauf à utiliser l'inadéquation entre l'offre et la demande comme un instrument de report modal, ce qui peut se concevoir dans le cadre d'une politique ambitieuse de mobilité durable, les automobilistes étant fortement incités à changer de mode de rabattement par les contraintes de circulation et de stationnement.

II. LES DOUBLETS DE GARE : UN MODELE DOMINANT EN FRANCE

Contrairement à d'autres pays européens, comme l'Espagne ou l'Italie, la France a adopté un modèle privilégiant largement l'implantation de gares nouvelles périphériques que l'on peut classer en trois catégories (Fig.2).

On distingue tout d'abord les gares exurbanisées, fonctionnant de manière plus ou moins efficace en doublet avec la gare centrale, et localisées à moins de 25 km du centre-ville, soit de 20 à 30 minutes en

voiture ou en transports en commun. C'est le cas au Creusot, à Aix-en-Provence, Avignon, Valence, Mâcon, Besançon, Belfort-Montbéliard, Vendôme, Reims, Calais, Montpellier et Nîmes. On trouve ensuite les gares isolées comme Haute-Picardie, Lorraine et Meuse pour lesquelles le rabattement vers le pôle urbain le plus proche dépasse les 25 km. Enfin, certaines gares périphériques ont été construites pour desservir de grands équipements comme les aéroports Charles-de-Gaulle à Paris et Saint-Exupéry à Lyon ou le complexe touristique Disneyland à Marne-la-Vallée.

Les villes méditerranéennes n'échappent pas à ce modèle dominant d'implantation périphérique des nouvelles gares accolées à de vastes parkings automobiles. La gare Aix-en-Provence TGV, mise en service en 2001, est localisée sur le plateau de l'Arbois à 16 km du centre d'Aix-en-Provence. Le projet de liaison TER reliant Aix, la gare TGV et l'aéroport Marseille Provence, n'ayant pas été réalisé, la gare nouvelle n'est accessible que par la route. La



Fig.2 – Modalités d'implantation des gares nouvelles et du rabattement central

fréquentation annuelle de la gare en 2009 (2,44 millions de voyageurs) a nécessité, cette année-là, la création de 1100 places de stationnement supplémentaires pour faire face à une demande sans cesse croissante. La liaison en transports collectifs avec la gare centrale d'Aix-en-Provence est assurée par une navette bus soumise à la congestion du trafic sur la D9 menant au centre-ville.

La gare TGV d'Avignon, également mise en service en 2001, se situe à 5 km du centre-ville. Dotée de près de 2 000 places de stationnement, elle génère des flux routiers importants. Afin de limiter les pré- et le post-acheminements automobiles, l'agglomération s'est dotée, en décembre 2013, d'une connexion ferroviaire nouvelle avec la gare centrale, désormais accessible en 5 minutes en train.

La gare de Nîmes Pont-du-Gard, connectée en TER et autobus à la gare centrale de Nîmes, contribue, quant à elle, à pérenniser ce modèle. Située à 12 km à vol d'oiseau du centre de Nîmes, elle bénéficie d'une desserte ferroviaire *via* la ligne classique Nîmes-Tarascon (Fig.1) et d'une desserte routière *via* la D999, la D3 et une nouvelle avenue (Photo 2) de 1,5 km conduisant aux parkings courte et longue durée de respectivement 250 et 800 places (Photo 3).

réseaux nationaux et régionaux. Si la gare TGV est proche du centre-ville de Massy, le temps de rabattement vers/depuis le centre de Paris est compris entre 30 et 45 minutes.

Si la localisation centrale des gares nouvelles n'est pas privilégiée en France, cela ne signifie pas l'absence totale de desserte de la gare historique depuis la LGV située à proximité. Dans une logique de qualité de services couplant vitesse et desserte, il est même largement souhaitable que la gare centrale puisse bénéficier de dessertes TGV performantes.



Photo.2 – Nîmes Pont-du-Gard, avenue de la gare (Cliché L.Chapelon, 24 septembre 2021, 13h50)



Photo.3 – Nîmes Pont-du-Gard, parking longue durée (Cliché L.Chapelon, 24 septembre 2021, 13h37)

Finalement, seules deux gares, Lille Europe et Massy TGV, sont implantées au cœur même des agglomérations, à proximité immédiate de la gare historique (Fig.2). Elles ne sont cependant pas à mettre sur le même plan. Lille Europe se situe à une station de métro ou 5 minutes à pied de la gare de Lille Flandres et offre aux usagers un temps de rabattement réduit vers/depuis le centre-ville. Massy TGV est, quant à elle, reliée par une passerelle piétonne à la gare RER dont la capacité de connexion n'est en rien comparable avec celle des grandes gares, comme Lille Flandres, bien connectées aux

Ainsi, plusieurs villes bénéficient d'un raccordement complet qui intègre un double barreau ferroviaire avant et après la gare centrale. Très répandu en Italie, ce type de configuration offre la possibilité d'amener la grande vitesse ferroviaire au cœur des agglomérations sans pénaliser trop fortement les temps de parcours entre les extrémités de la ligne. En France, les principales agglomérations traversées depuis 2017 par les LGV Bretagne Pays-de-Loire et Sud-Europe-Atlantique (Le Mans, Laval, Poitiers, Angoulême) entrent toutes dans cette catégorie et n'ont pas construit de gare nouvelle, ce

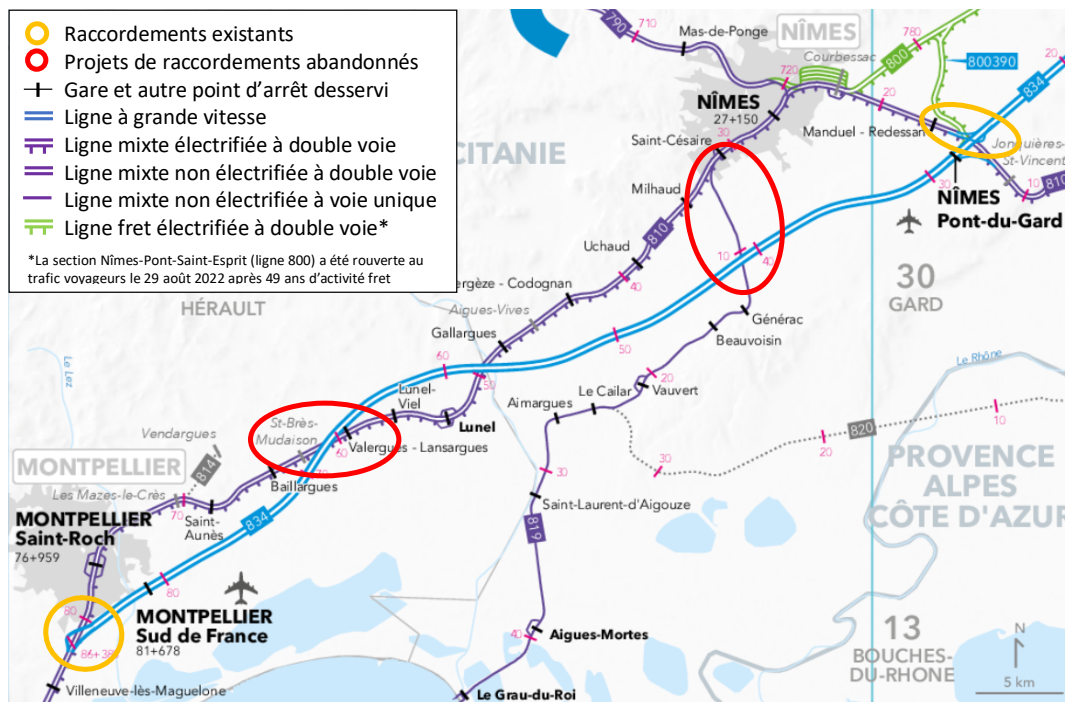


Fig.3 – Raccordements entre la LGV et le réseau historique entre Nîmes et Montpellier (Fond cartographique SNCF Réseau, 2020)

qui témoigne d'un « effritement » relatif du modèle de localisation périphérique évoqué précédemment.

D'autres villes ne bénéficient que d'un raccordement incomplet à un seul barreau entre la LGV et la ligne classique rendant de ce fait impossible un retour sur la LGV après l'avoir quittée. C'est le cas à Nîmes (Fig.1). Les TGV en provenance du Nord desservant Nîmes Centre quittent la LGV Méditerranée en empruntant le barreau de raccordement de Manduel (Fig.3 & Fig.4).

Ils n'ont pas la possibilité de rejoindre ensuite le CNM et sont donc contraints de desservir Montpellier Saint-Roch *via* la ligne historique. Il en est de même en provenance du sud puisque les TGV desservant la gare centrale de Nîmes n'empruntent pas le CNM et ne profitent donc pas des gains de temps offerts par celui-ci (Fig.3 & Fig.4).

Cette configuration limite à deux les combinaisons de desserte de Montpellier et de Nîmes :

- Nîmes Pont-du-Gard et Montpellier Sud de France sur le CNM d'un côté (environ 40% des TGV),
- Nîmes Centre et Montpellier Saint-Roch sur la ligne historique de l'autre (environ 60% des TGV).

La réalisation d'un raccordement (estimé entre 60 et 80 millions d'euros) entre le CNM et le réseau historique à hauteur de Saint-Brès-Mudaison au nord-

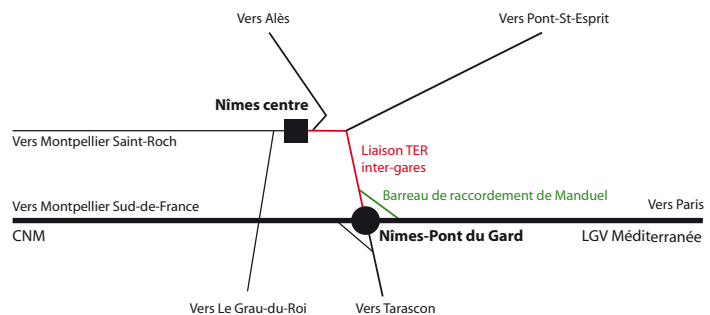


Fig.4 – Nœud ferroviaire nîmois

est de Montpellier (Fig.3) aurait permis de doubler les combinaisons, mais cette idée a été abandonnée en raison de la faiblesse des gains de temps escomptés sur les dessertes combinées Nîmes Pont-du-Gard – Montpellier Saint-Roch et Nîmes Centre – Montpellier Sud de France, comparativement aux trajets réalisés entièrement sur la ligne classique entre Nîmes Centre et Montpellier Saint-Roch. Le seul intérêt du raccordement de Saint-Brès résidait, à l'époque, dans l'économie de construction de la gare de Nîmes Pont-du-Gard, mais au prix d'une utilisation partielle du CNM lors de la desserte de Nîmes Centre (Fig.2).

De même, l'utilisation de la ligne Nîmes – Le Grau-du-Roi comme barreau de raccordement au sud de Nîmes (Fig.3 & Fig.4) n'a pas abouti. La configuration de la ligne, à voie unique, et les contraintes d'insertion des TGV sur la ligne classique Montpellier-Nîmes à hauteur de Saint-Césaire ont eu raison de cette option.

III. LE DOUBLET DE GARES NIMOIS : UN PROJET CONTROVERSE AU PRISME DES CONTRAINTES DE DEPLACEMENT DES USAGERS

La capacité des gares historiques de Nîmes et Montpellier à absorber la croissance du trafic ferroviaire a été au centre du débat public et des controverses sur les gares nouvelles. La question des gares nouvelles de Nîmes et de Montpellier a été abordée en 2009 lors du débat public sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Dans son compte rendu final, la commission particulière du débat public conclut que « *Montpellier est le seul site où il est impératif de construire une gare nouvelle, parce que les voies aboutissant à la gare centrale de Saint-Roch seront saturées à échéance du projet* » (CPDP LNMP, 2009). Cela fragilise les arguments relatifs à la capacité insuffisante de la gare de Nîmes centre à absorber la croissance du trafic ferroviaire.

Un clivage va ainsi s'opérer entre les élus de la majorité métropolitaine de droite, favorables à la gare nouvelle exurbanisée de Nîmes, et les élus des majorités départementale et régionale de gauche, qui y sont opposés.

Jean-Paul Fournier, président de l'agglomération nîmoise de 2002 à 2014, estime que « *sans cette gare, Nîmes aurait été condamnée à regarder passer les TGV européens* » (Midi Libre, 2012). L'idée de l'inutilité du CNM sans la construction d'une gare nouvelle à Nîmes est reprise par William Portal, élu communautaire délégué aux transports, pour qui « *cette gare, c'est 4 à 5 millions d'usagers à terme, et sans les gares il n'y a pas de projet de ligne à grande vitesse* » (Midi Libre 2012). Dans la droite ligne de son président d'agglomération, Marie-Louise Sabatier, maire de Manduel de 2001 à 2014, qualifie la construction de la gare nouvelle de « *tournant* » dans l'Histoire de sa commune (Midi Libre, 2014).

Parmi les principaux détracteurs du projet nîmois on trouve Jean Denat, président PS du département du Gard en 2014-2015, qui estime que le projet est basé sur « *des mensonges* » (Midi Libre, 2016), Vincent Bouget, président du PCF 30, pour qui « *ce sera encore une « gare betteraves » qui se fera en dépit du bon sens pour les usagers, les finances publiques et l'environnement* » (La Tribune, 2016), et Jean-Luc Gibelin, vice-président PCF transport du conseil régional d'Occitanie, pour lequel « *l'utilité économique de la construction d'une gare à Manduel*

n'est pas démontrée » (Club de la Presse et de la Communication du Gard, 2016), la Région militant à l'époque pour la réalisation du raccordement de Saint-Brès afin de faire l'économie d'une gare nouvelle à Nîmes.

Les critiques portent principalement sur la localisation même de la gare, à 12 km du centre de Nîmes (8 minutes en TER hors attente, 20 minutes en voiture hors congestion, 27 minutes en bus hors attente et congestion), et sur la fragmentation des dessertes TGV entre la gare centrale et la gare nouvelle contraignant de nombreux usagers nîmois et gardois à des déplacements plus longs pour bénéficier de la même qualité de fréquence.

Ces critiques n'ont en rien entamé la détermination des élus nîmois confortés par la décision, fin 2009, de Réseau Ferré de France de créer une gare nouvelle à Manduel (Le Moniteur 2012). Le 16 décembre 2016, Yvan Lachaud, président de la communauté d'agglomération Nîmes métropole, affirmait : « *la gare doit se faire le plus rapidement possible. Avec l'Etat et la SNCF, nous sommes prêts [...] le Gard ne peut se résoudre à regarder passer les trains* » (Club de la Presse et de la Communication du Gard, 2016).

Cette crainte des Nîmois de « *voir passer les TGV* » découle directement du choix opéré très tôt par la métropole montpelliéraine d'implanter une gare nouvelle sur le CNM. En effet, le projet de gare nouvelle à Montpellier a été porté par George Frêche dès la fin des années 1990 et entériné sous le mandat de François Hollande. La gare Montpellier Sud de France a été mise en service le 7 juillet 2018, soit un an et demi avant celle de Nîmes Pont-du-Gard. Le choix montpelliérain et l'abandon du raccordement de Saint-Brès ont ainsi précipité la construction d'une gare nouvelle nîmoise sur le CNM (Fig.1 & 3). Le choix de Manduel comme lieu d'implantation a été très tôt justifié par le fait qu'il offrait la possibilité de construire un nœud ferroviaire à 4 branches au croisement du CNM et de la ligne Tarascon-Nîmes.

Le chantier de la gare Nîmes Pont-du-Gard (95 M€ sur 26 ha) s'est déroulé de décembre 2017 à décembre 2019 ; une durée exceptionnellement courte pour un ouvrage de ce type (SNCF, 2019). Ce qui a fait dire à Philippe Holstein, directeur du projet, « *d'habitude, on construit une gare en trois ans. Là, le défi est considérable puisque nous devons la réaliser en deux ans !* » (Objectif Gard, 2019). La raison de cette construction à marche forcée tenait au fait que l'utilité même de la gare Montpellier Sud de France

dépendait de l'ouverture d'une gare nouvelle à Nîmes. La desserte de Nîmes représentant environ 30% du remplissage des TGV vers Paris (capital, 2019), la SNCF était contrainte économiquement de desservir Nîmes Centre depuis Montpellier Saint-Roch au détriment de Montpellier Sud de France, et ce tant que Nîmes ne disposait pas de gare nouvelle sur le CNM.

Les travaux de la gare Nîmes Pont-du-Gard, estimés par SNCF Réseau à 95 M€, ont été financés à 33,4% par l'Etat (31,7 M€), 33,4% par SNCF Réseau (31,7 M€), 23,8% par la Région Occitanie (22,6 M€) dont la position a évolué à la suite de l'abandon du projet de raccordement de Saint-Brès et des éclaircissements apportés « *sur la fréquentation de la nouvelle gare, le projet urbain multimodal porté par Nîmes Métropole [et] le financement des accès routiers* » (Région Occitanie, 2016), 8,4% par Nîmes Métropole (8,03 M€) et 1% par Montpellier Méditerranée Métropole (1 M€).

La proximité géographique des gares de Nîmes Pont-du-Gard et Montpellier Sud de France ne permet pas une montée en vitesse à 350 km/h comme les infrastructures le permettraient. La section du CNM qui les sépare « *n'admet actuellement que des vitesses maximales de 220 km/h, la tension de la caténaire étant réglée sur ce palier* » (Raildusud, 2020). Cette particularité nîmoise reflète l'évolution du modèle de desserte TGV qui autorise aujourd'hui de faibles distances inter-gares et une sous-exploitation des potentialités de la grande vitesse ferroviaire, configuration impensable il y a encore quelques années. Le cas nîmois montre, en effet, une plus grande attention apportée à la desserte comparativement à la vitesse et s'inscrit en décalage avec les principes de construction des premières gares TGV. Ce constat est conforté par une autre spécificité de la gare de Nîmes Pont-du-Gard, comparativement aux autres gares nouvelles, à savoir la désactivation, pour des raisons budgétaires, des deux voies centrales passantes obligeant les TGV à emprunter les deux voies latérales possédant chacune un quai. Cela a pour conséquences de réduire les vitesses, pour des raisons évidentes de sécurité et, ainsi, de favoriser l'arrêt des trains.

En octobre 2021, tous les TGV empruntant le CNM desservent Nîmes Pont-du-Gard, soit 16 TGV INOUI et 4 OUIGO par jour en semaine (SNCF, 2021). Les 16 TGV INOUI se répartissent de la manière suivante : 9 vers ou depuis Paris et 7 vers ou depuis les villes de Province (SNCF, 2021). Comparativement, la gare de

Nîmes Centre est desservie quotidiennement en semaine par 24 TGV INOUI et 4 OUIGO.

Vers Paris, le différentiel de temps de parcours entre Nîmes Centre et Nîmes Pont-du-Gard est de l'ordre de 4 minutes en faveur de cette dernière (2h51 contre 2h55). Il avoisine les 6 minutes vers Perpignan (2h03 pour Nîmes Pont-du-Gard contre 2h09 pour Nîmes Centre). Cela signifie que, pour l'utilisateur, le temps de parcours en TGV n'est clairement pas un facteur discriminant dans le choix de telle ou telle gare. Son choix est guidé par un arbitrage complexe entre le positionnement horaire du service TGV permettant de répondre à ses besoins et la pénibilité des rabattements vers et depuis la gare (distance, temps, coût, stress, fatigue, achat supplémentaire de titres de transport, gestion des correspondances, sécurité...).

En 2020, avec 405 086 voyageurs, la gare de Nîmes Pont-du-Gard a capté 14,6% du trafic ferroviaire total nîmois (national et régional) et Montpellier Sud de France (1 013 031 voyageurs) 19,4% du trafic total montpelliérain (SNCF, Open data, 2020).

Comme évoqué précédemment, la faible attractivité de Nîmes Pont-du-Gard tient avant tout à sa localisation géographique dans un secteur faiblement urbanisé. Les acteurs locaux de l'aménagement reconnaissent d'ailleurs la difficulté d'initier du développement économique et urbain aux abords de la gare. Il s'agit d'un exercice difficile tant les déterminants sont multiples (Facchinetti-Mannone, 2006, 2019). Pourtant, « *les infrastructures de transport apparaissent [...] comme une opportunité de mettre en place de nouvelles stratégies économiques reposant sur les avantages nouveaux procurés par l'infrastructure, en termes d'accessibilité ou de coût de transport* » (Plassard, 2003). En 2012, Jean Denat affirmait : « *la gare nouvelle doit être l'aboutissement d'un projet urbain, comme elle l'est à Montpellier [...]. Pas son préalable.* » (Le Moniteur, 2012). Constat partagé en 2021 par Franck Proust : « *Comment voulez-vous faire décoller une zone avec une gare complètement isolée de la ville centre ?* » (Objectif Gard, 2021). Ce constat rappelle que la proximité du tracé de la LGV avec le tissu urbain existant est un déterminant essentiel de l'intégration des gares nouvelles dans les dynamiques spatiales métropolitaines. Le quartier Cambacerès en construction autour de la gare Montpellier Sud de France en est un bon exemple.

La défaillance des correspondances TGV/TER en gare nouvelle est un autre élément d'explication de la faible attractivité de la gare nouvelle. Au regard des trafics observés à Nîmes Pont-du-Gard, Franck Proust, président Les Républicains de Nîmes Métropole, évoque un « échec cuisant » dû, selon lui, à l'absence de desserte TER spécifiquement dédiée à la grande vitesse ferroviaire en gare nouvelle (Objectif Gard, 2021). Sur cette question, la région Occitanie s'est pourtant montrée pragmatique. En 2020, Jean-Luc Gibelin affirmait : « *Nous maintenons nos critiques sur cette gare TGV, mais nous sommes réalistes : cette gare existe, des usagers l'utilisent, certains sont même contraints de le faire car aujourd'hui il y a des horaires TGV qui ne passent que par cette gare. Donc [...] dans le souci de répondre aux besoins des usagers, nous avons mis 44 TER sur cette ligne* » (France 3 Occitanie, 2020). Le problème vient du fait que contrairement à des gares comme Avignon TGV ou Besançon Franche-Comté TGV, la gare Nîmes Pont-du-Gard ne dispose pas de quais dédiés pour le stationnement de navettes ferroviaires. La desserte de la gare est opérée par les TER circulant entre Nîmes et Tarascon pour lesquels le stationnement à quai ne peut être que de courte durée (Photo 4). Or, comme les horaires des TER répondent à d'autres logiques organisationnelles que le seul rabattement des usagers de la grande vitesse, de nombreuses correspondances TGV/TER ne sont pas synchronisées, ce qui entraîne des temps d'attente à Nîmes Pont-du-Gard de l'ordre de 30 à 40 minutes, voire plus.

En mars 2021 Franck Proust affirmait : « *Aujourd'hui, il y a des difficultés sur les correspondances malgré les efforts réalisés par la Région pour les faciliter. Pour la moitié des TGV, aucun TER ne peut assurer la correspondance dans des délais satisfaisants* » (Objectif Gard, 2021). Ces délais peuvent, dans certains cas, dépasser les 45 minutes. Dans le même esprit, Christophe Rivenq, président du pôle métropolitain Nîmes-Alès, regrettait que « *nous sommes, avec le nord du Gard et le bassin d'Alès, la seule région française qui s'est éloignée ces dix dernières années de Paris à cause de cette gare. Aujourd'hui, tout le monde veut se rapprocher de Paris et nous, en TGV, nous avons perdu plus d'une 1/2 heure, c'est inacceptable !* » (France 3 Occitanie, 2021).

Ces propos sont la conséquence de la ventilation des services TGV entre la gare centrale et la gare

nouvelle qui oblige, à certaines heures, les usagers à se rendre à Nîmes Pont-du-Gard au prix d'importantes pertes de temps. Il n'est pas rare également que des TGV prévus à Nîmes Centre soient repositionnés à Nîmes Pont-du-Gard et réciproquement, et ce, au grand désarroi des usagers. Ces repositionnements, qui offrent de la flexibilité à l'opérateur ferroviaire, sont source de stress et de fatigue pour les usagers et contribuent à



Photo.4 – Dessertes TER liO (niveau n) et TGV inOui (niveau n+1) en gare Nîmes Pont-du-Gard (Cliché L. Chapelon, 24 septembre 2021, 13h30)



Photo.5 – Emprise réservée pour la troisième voie (niveau n) en gare Nîmes Pont-du-Gard (Cliché L. Chapelon, 24 septembre 2021, 13h37)

dégrader fortement l'image de la gare nouvelle.

Cette situation a très vite conduit les élus locaux à réclamer la construction d'une « 3^e voie » en gare (niveau n) dédiée au stationnement des navettes en correspondance. Jean-Paul Fournier, maire de Nîmes, allant même jusqu'à avancer que « *sans 3^e voie, cette gare n'a pas lieu d'être* » (Objectif Gard, 2021). En effet, cette troisième voie offre l'assurance de permettre aux usagers de continuer à prendre le train à Nîmes Centre quelle que soit la gare de desserte du TGV, selon un modèle proche de celui existant à

Tours/Saint-Pierre-des-Corps. Elle contribue également à connecter davantage la gare nouvelle à son bassin de chalandise (Facchinetti-Mannone & al., 2016). En outre, « pour les collectivités, la problématique de l'accès à la gare TGV est décisive car elle conditionne l'intégration territoriale de la gare et donc sa capacité à interagir avec la dynamique urbaine » (Facchinetti-Mannone & Richer, 2011).

La troisième voie, non réalisée en 2021, a été prévue dès l'origine du projet, ce qui explique que son emprise et celle des quais attenants est d'ores et déjà réservée au droit de la gare nouvelle (Photo 5).

Les élus locaux sont d'autant plus mobilisés qu'ils estiment que l'argent nécessaire à sa construction a déjà été dégagé comme le rappelle Franck Proust : « 12M€ d'économie ont été réalisés par des choix techniques. Cet argent a été provisionné par la SNCF alors que la gare avait été financée par un très large pot commun. Le coût de la 3^e voie est estimé à 14 M€. Nous demandons donc la réaffectation de ces 12 M€. » (Objectif Gard 2021). Dès l'origine du projet, le choix de construire une gare nouvelle à Manduel était conditionné par la mise en service de liaisons ferroviaires optimisées avec Nîmes Centre, ce qui n'est pas encore le cas. Dans l'attente d'un engagement financier de l'Etat et de la SNCF, un consensus semble donc se dessiner entre les acteurs politiques locaux, métropole en tête, départementaux et régionaux sur l'utilité d'une amélioration des liaisons entre le doublet de gares nîmoises. Fin 2022, le montage financier reste le principal point de blocage du projet de troisième voie. Pour Jean-Luc Gibelin, il faudra compter « entre 2 à 3 M€ par an pour le fonctionnement de la ligne (conducteur et entretien) ; 18 M€ d'investissement pour l'achat de quatre véhicules roulants ; 30 M€ pour la création de la troisième voie reliant les deux gares [loin des 14M€ avancés par l'agglomération] » (Objectif Gard, 2022).

La réalisation de la troisième voie en gare nouvelle et la mise en service de navettes dédiées aux correspondances TGV ne résoudront cependant que partiellement la question de la desserte d'Alès, laquelle nécessite une correspondance supplémentaire pénalisante en gare de Nîmes Centre. En effet, les TER en provenance ou à destination d'Alès, deuxième agglomération du département (130 000 habitants), desservent tous la gare centrale, imposant une correspondance aux passagers se rendant à – ou revenant de – la gare nouvelle. Il en est de même en provenance et à destination du Grau-du-

Roi et de Pont-Saint-Esprit.

Mais, dans un contexte d'accroissement des préoccupations environnementales, l'amélioration de la performance du rabattement ferroviaire vers/ depuis les gares nouvelles constitue un levier d'action majeur pour les collectivités (Laterrasse, 2019). La part modale de la voiture à Nîmes Pont-du-Gard est estimée à 72%, contre 22% pour les transports collectifs (TER, bus, autocars) et 6% pour les modes actifs (Nîmes métropole, 2017). Cela représente près de 2 500 voitures par jour qui vont s'ajouter au trafic routier de l'agglomération nîmoise déjà passablement saturé en heures de pointe. On comprend ainsi mieux l'intérêt de proposer des navettes ferroviaires synchronisées sur les départs et arrivées des TGV en gare nouvelle.

CONCLUSION

Cet article a permis de mettre en évidence les opportunités et contraintes du doublet de gares dans la desserte TGV de l'agglomération nîmoise. Ce modèle, largement répandu en France, répond aux différents enjeux liés au déploiement de la grande vitesse ferroviaire. En privilégiant la construction de gares périphériques, plus ou moins bien connectées au centre-ville par les transports en commun, il présente un certain nombre de contraintes que le cas nîmois a permis de mettre en évidence. Très tôt le souci de connecter les réseaux classiques et à grande vitesse s'est imposé aux défenseurs de la gare nouvelle nîmoise. Dans la continuité de ce que l'on a pu observer à Avignon, Reims ou Besançon, on perçoit là une certaine volonté des pouvoirs publics de faire évoluer le modèle initial vers un modèle accordant une plus large part aux rabattements en transports collectifs vers la gare centrale et donc vers un modèle plus vertueux sur le plan environnemental.

Mais force est de constater que cette configuration à deux gares pose de nombreux problèmes aux usagers comme la réduction des fréquences TGV en gare centrale par redéploiement d'une partie des services en gare nouvelle, l'accroissement des temps de rabattement vers/ depuis la gare nouvelle souvent éloignée du centre-ville et la multiplication des correspondances. Ces problèmes appellent des mesures correctrices qui, faute d'être réalisées à temps, pénalisent l'attractivité des gares nouvelles. C'est le cas du prolongement de la ligne 1 de tramway à Montpellier Sud de France et de la troisième voie à Nîmes Pont-du-Gard. Le cas nîmois montre une

nouvelle fois la nécessité d'anticiper l'optimisation des modalités de rabattement plutôt que d'envisager des mesures correctrices *a posteriori*.

Cet article montre également que le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier à grande vitesse ne profite en définitive qu'aux usagers proches des deux gares nouvelles. Ces deux gares sont trop rapprochées pour permettre à la grande vitesse de donner sa pleine mesure et restent insuffisamment connectées au centre des agglomérations qu'elles prétendent desservir. Le CNM, par le trafic fret et TGV qu'il capte, offre cependant l'intérêt de libérer des sillons sur la ligne classique entre Nîmes et Montpellier, au bénéfice des services TER. En revanche, les potentialités offertes par la capacité du CNM à recevoir des trains classiques de voyageurs ne sont aujourd'hui pas exploitées. La tentative d'y basculer certains trains Intercités Marseille-Bordeaux s'est soldée par un échec commercial en 2019. Au final, la volonté politique de ménager vitesse et desserte ne semble pas pleinement satisfaisante au regard de la qualité de service apportée aux usagers.

Bibliographie

- Auphan E., 1992, Les gares T.G.V. régionales : un exemple de contre-aménagement du territoire, *Hommes et terres du Nord*, n°1, pp.14-20.
- Chapelon L. & Leclerc R., 2007, *L'accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020*, Paris, La Documentation Française.
- Chapelon L., Jouvaud B. & Ramora S., 2006, Pour un système intégré de pré- et post-acheminement des trafics ferroviaires grandes lignes, *Mappemonde*, n°81, 16 p. : <http://mappemonde.mgm.fr>
- Chapelon L. & Jouanard C.(dir.), 2008, *Analyse comparative des sites potentiels pour la future gare Nîmes TGV*, Montpellier : GESTER, RFF, Direction des grands projets Sud-Est, 51 p.
- Commission européenne, 2011, Livre blanc. *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*, Bruxelles, COM (2011) 144 final, http://www.eurosfair.pr.d.fr/7pc/doc/1301986810_com_2_011_144_fr_white_paper.pdf (consulté le 01/04/2020)
- CPDP LNMP, 2009, *Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan : compte rendu du débat public 3 mars-3 juillet 2009*, 60 p.
- Duron Ph. & al., 2018, *Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir*, Rapport du conseil d'orientation des infrastructures, Ministère de la transition écologique et solidaire, 207 p.
- Facchinetti-Mannone V. & Richer C., 2011, L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique, *Recherche Transports Sécurité*, n°3, pp. 200-214.
- Facchinetti-Mannone, V., 2019, A methodological approach to analyze the territorial appropriation of high-speed rail from interactions between actions and representations of local actors. *European Planning Studies*, vol. 27, pp.461-482.
- Facchinetti-Mannone V., Carrouet G. & Bérion P., 2016, Potentiel intermodal et pratiques de rabattement des voyageurs des gares TGV ex-urbanisées, in L. Chapelon (dir.) *Transports et intermodalité*, Londres, ISTE, pp. 237-259.
- Facchinetti-Mannone V. & Bavoux J.J., 2010a, Le problème de l'optimisation simultanée de la vitesse et de la desserte : le choix de localisation des gares TGV, in *Géopoint 2008*, Avignon, Groupe Dupont – UMR ESPACE, pp. 65-70.
- Facchinetti-Mannone V. & Bavoux J.J., 2010b, L'implantation des gares TGV en France : tensions interscales, jeux d'acteurs et recompositions spatiales, *Belgeo*, n°1-2, pp. 9-22.
- Facchinetti-Mannone V., 2006, Gares exurbanisées et développement urbain : le cas des gares TGV bourguignonnes, *Revue Géographique de l'Est*, Vol.46, n°1-2.
- Laterrasse J., 2019, *Transport et urbanisme : la ville en quête de développement soutenable*, Londres, ISTE, 320 p.
- Levy D. & Le Jeannic T., 2011, *Un habitant des pôles urbains émet deux fois moins de CO₂ que la moyenne pour se rendre à son lieu de travail ou d'études*, Paris, INSEE PREMIERE, n°1357.
- Menerault Ph., 2007, Réseaux de transports publics et aménagement, aux croisements des échelles spatiales et temporelles, in *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux : un défi pour l'aménagement*, Paris, Harmattan, 2007. pp. 91-120.
- Plassard F., 2003, *Transport et territoire*, Paris La Documentation Française.
- Troin J.F., 2008, Le réseau européen des Lignes à Grande Vitesse : espoir ou impasse ?, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, 85-4, pp.475-486.

Sitographie

- ADEME, 2018, *Chiffres clés*, Consulté le 01/04/2020, <https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/chiffres-cles-observations/chiffres-cles>
- Capital, 8 août 2019, *Gares TGV de Nîmes et Montpellier*, <https://www.capital.fr/entreprises-marches/gares-tgv-de-nimes-et-montpellier-les-derniers-delires-de-la-sncf-1347002> (consulté le 25/11/2021)
- Club de la Presse et de la Communication du Gard, 16 décembre 2016, *Région Occitanie et Nîmes Métropole s'opposent sur la gare TGV de Manduel*, <https://www.clubdelapresse30.fr/region-occitanie-et-nimes-metropole-s-opposent-sur-la-gare-tgv-de-manduel/> (consulté le 10/11/2021)
- France 3 Occitanie, 26 mars 2021, *Gare TGV de Nîmes-Pont-du-Gard : les élus demandent une liaison ferroviaire directe avec la gare de Nîmes-centre*, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/gard/nimes/gare-tgv-de-nimes-pont-du-gard-les-elus-demandent-une-liaison-ferroviaire-directe-avec-la-gare-de-nimes-centre-2018596.html> (consulté le 10/11/2021)
- France 3 Occitanie, 12 février 2020, *Nouvelle gare de Nîmes/Manduel : bras de fer entre la Région Occitanie et la*

SNCF autour du coût de la desserte TER, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/gard/nimes/nouvelle-gare-nimesmanduel-bras-fer-entre-region-occitanie-sncf-autour-du-cout-desserte-ter-1786451.html> (consulté le 24/11/2021)

La Tribune, 26 avril 2016, *La gare de Manduel électrifie les États généraux du rail à Nîmes*, <https://objectif-languedoc-roussillon.latribune.fr/economie/infrastructures/2016-04-26/la-gare-de-manduel-electrifie-les-etats-generaux-du-rail-a-nimes.html> (consulté le 10/11/2021)

Le Moniteur, 4 mai 2012, *La gare de Manduel, vitrine du territoire*, <https://www.lemoniteur.fr/article/la-gare-de-manduel-vitrine-du-territoire.1313979> (consulté le 24/11/2021)

Midi Libre, 18 septembre 2021, *Toujours pas de trains entre Lunel et Nîmes après les inondations : vers une reprise estimée au 28 septembre*, <https://www.midilibre.fr/2021/09/18/toujours-pas-de-trains-entre-lunel-et-nimes-apres-les-inondations-vers-une-reprise-estimee-au-28-septembre-9798165.php> (consulté le 28/09/2022)

Midi Libre, 11 novembre 2016, *Derniers vœux en tant que maire de Manduel pour Marie-Louise Sabatier*, <https://www.midilibre.fr/2014/01/12/derniers-voeux-en-tant-que-maire-de-manduel-pour-marie-louise-sabatier.807203.php> (consulté le 28/09/2022)

Midi Libre, 12 janvier 2014, *Gard : faut-il abandonner le projet de gare TGV à Manduel ?*, <https://www.midilibre.fr/2016/11/02/qui-paie-quoi.1418555.php> (consulté le 10/11/2021)

Midi Libre, 14 mars 2012, *Ligne à grande vitesse : "Un moment historique"*, <https://www.midilibre.fr/2012/03/14/un-moment-historique.470796.php> (consulté le 28/09/2022)

Nîmes métropole, 2017, *Avenue de la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan et accès modes doux depuis la RD3 : dossier d'enquête publique préalable*, https://aggloforum.nimes-metropole.fr/fileadmin/mediatheque/Agglo_forum/pdf/PUM_Magna_Porta/03_Piece_B_Notice_explicative_du_projet_-_14-000344_PUM_Nimes_D01.pdf (consulté le 25/11/2021)

Objectif Gard, 12 janvier 2022, *NÎMES Troisième voie : la présidente de la Région Carole Delga veut « négocier »*, <https://www.objectifgard.com/2022/01/12/nimes-troisieme-voie-la-presidente-de-la-region-carole-delga-veut-negocier/> (consulté le 28/09/2022)

Objectif Gard, 26 mars 2021, *Gare Nîmes-Pont-du-Gard. Les élus mobilisés pour la 3^e voie et le grand enjeu du désenclavement*,

<https://www.objectifgard.com/2021/03/26/gare-nimes-pont-du-gard-les-elus-mobilises-pour-la-3e-voie-et-le-grand-enjeu-du-desenclavement/> (consulté le 24/11/2021)

Objectif Gard, 13 mars 2019, *Gare Nîmes-Pont du Gard : un chantier à grande vitesse*,

<https://www.objectifgard.com/2019/03/13/fait-du-jour-gare-nimes-pont-du-gard-un-chantier-a-grande-vitesse/#:~:text=Implant%C3%A9%20sur%20un%20site%20d,%E2%82%AC%20pour%20Montpellier%20M%C3%A9diterran%C3%A9%20m%C3%A9tropole.> (consulté le 10/11/2021)

Région Occitanie, avril-juillet 2016, *Les États généraux du rail et de l'intermodalité de A à Z*,

<https://www.laregion.fr/Les-Etats-generaux-du-rail-et-de-l-intermodalite-de-A-a-Z> (consulté le 28/09/2022)

Raildusud, 27 novembre 2020, *Deux millionième train-kilomètre sur le Contournement de Nîmes et Montpellier : projet réussi, gares nouvelles inadaptées*, <http://raildusud.canalblog.com/archives/2020/11/27/38646083.html>, (consulté le 25/11/2021)

SNCF, 14 octobre 2021, *Nîmes Pont du Gard : les avantages d'une nouvelle gare*,

<https://www.sncf.com/fr/offres-voyageurs/nimes-pont-du-gard-avantages-nouvelle-gare> (consulté le 25/11/2021)

SNCF Réseau, 2020, *Atlas du réseau ferré français 2020*, https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/atlas_reseau_ferre_2020_web_914

SNCF, Open data, 2020, *Fréquentation en gare*, https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal&q=nimes (consulté le 24/11/2021)

SNCF, 23 décembre 2019, *Votre gare : Nîmes Pont-du-Gard*,

<https://www.garesetconnexions.sncf.fr/gare/frxzp/nimes-pont-du-gard/histoire-de-la-gare> (consulté le 10/11/2021)

Inégalités et opportunités de valorisation des gares : les cas des « petites gares » et des gares TGV périphériques

L'arrivée de Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy : de la gestion de nouveaux flux à la réaffirmation du pôle d'échanges

Arrival of Ouigo at Marne-la-Vallée Chessy station: from new flow management to the reassertion of the interchange station

Julie PERRIN

Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Gustave Eiffel, Ecole des Ponts, Marne-la-Vallée

Résumé

En 2013, la SNCF met en service une offre ferroviaire low cost sous le nom de Ouigo. La gare de Marne-la-Vallée Chessy, premier terminus francilien de Ouigo, a un rôle central dans l'organisation de l'offre durant les premières années d'expérimentation et d'expansion. Cette gare TGV nouvelle est située dans l'Est francilien, au sein du complexe touristique Disneyland Paris et de l'opération d'aménagement du secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Ouigo bouleverse la desserte et la fréquentation de cette gare, qui augmentent très rapidement. L'offre impulse alors un changement de fonction de la gare dans son rôle de « porte d'entrée du territoire », c'est-à-dire son rôle d'interface de différents systèmes spatiaux et son expression dans les fonctions de polarisation et de (re)distribution des flux. De nouveaux profils de voyageurs transitent massivement par cette gare. Ce changement a posé de nouvelles problématiques de gestion de la fluidité à l'échelle tant de la gare TGV que du pôle d'échanges. Cet article revient sur ces nouveaux flux en gare et dans ses accès et sur la façon dont ils ont été appréhendés par les différents acteurs interagissant sur le site. L'arrivée de Ouigo a contribué à relancer une dynamique de projets sur l'accessibilité et l'intermodalité du pôle d'échanges.

Mots-clés

Low cost ferroviaire, gare TGV, pôle d'échanges, flux, acheminement, système d'acteurs.

Abstract

In 2013, SNCF (french company) launched a low-cost rail service branded Ouigo. Marne-la-Vallée Chessy station is the first Ile-de-France terminus of the service. It had a key role in Ouigo's organisation during its first years of experimentation and expansion. This HST station is located in the eastern part of the Île-de-France region, within the Disneyland Paris resort. This zone is also a planning project for the new town of Marne-la-Vallée. Ouigo disrupt the link organisation of this HSR station. Its traffic has increased very quickly and the profile of travellers transiting through the station has changed. The development of Ouigo has given a new role to the Marne-la-Vallée Chessy HSR station as a gateway to the metropolitan area. The station's polarisation and distribution functions have been modified. This change has raised new issues of fluidity management at both the HSR station and the interchange station scales.

This article studies the repercussions of these new flows in the HSR station and in its accesses. It examines the way in which the various stakeholders interacting in the hub have dealt with these flow following the arrival of Ouigo. The Ouigo flows have accentuated the peak traffic situations in the HSR station, leading to the saturation of spaces in the SNCF station, within the other spaces of the interchange and in its accesses. Ouigo has led to significant work on the pathways in the HSR station as well as on the hub's intermodality. The potential of the HSR and RER station interconnection was identified by various research studies: but the existing organisation had not been able to absorb the new flows and had to be reworked. While various work projects were being planned or discussed since years concerning the interchange and its accesses, Ouigo gave a boost to the project dynamics.

Keywords

Low cost railway, HST station, interchange station, flow, pre- and post-transport, stakeholder system.

* julie.perrin@univ-eiffel.fr

INTRODUCTION

En 2013, la SNCF met en service une offre ferroviaire low cost nommée Ouigo reliant l'Île-de-France et le sud-est de la France. Dans une première phase, l'offre repose en priorité sur la desserte de gares « excentrées ». Ce choix est présenté comme l'une des expressions du modèle low cost : un levier permettant de faire baisser le coût d'exploitation. Les représentants de la SNCF communiquent également sur le fait que le choix de ces gares renforce l'offre pour ceux qui résident à leurs proximités, à l'exemple d'une partie des Franciliens de grande couronne. En effet, en Île-de-France, la gare de Marne-la-Vallée Chessy (MLV Chessy), située dans l'Est francilien et implantée au sein du complexe touristique Disneyland Paris, est choisie comme gare terminus de cette offre. L'analyse des systèmes spatiaux dont la gare est l'interface (Facchinetti-Mannone, 2012) jusqu'à l'arrivée de cette nouvelle offre souligne deux marqueurs forts : le type de service ferroviaire qu'elle accueille (TGV inter-secteurs¹ principalement) et sa fonction de gare « d'équipement » de Disneyland Paris. L'arrivée de Ouigo se traduit par de rapides et profonds changements dans sa fréquentation, marqués par une forte croissance et avec des profils de voyageurs différenciés de ceux transitant auparavant par cette gare. Le rôle de « porte d'entrée du territoire »² de la gare évolue notamment par un élargissement de son aire d'influence en Île-de-France (Perrin, 2020). Cette situation a des répercussions concernant les flux dans la gare TGV, ainsi que dans d'autres espaces du pôle d'échanges (station RER, esplanade) ou encore certaines zones d'accès, tels que les axes routiers. Cet article présente la façon dont cette offre low cost, durant ses premières années d'expérimentation et d'expansion, a conduit à des situations de pics de fréquentation et de saturation des espaces de circulation au sein de la gare TGV et

dans ses accès. Il propose une analyse de la gestion des flux, par l'organisation des cheminements dans le bâtiment voyageur, mais aussi dans certains espaces de pré- et post-acheminement à la gare TGV. L'article revient sur la façon dont différents acteurs se sont impliqués dans la gestion de ces flux et sur ce qu'ils ont mis en lumière quant à l'organisation et à la pratique de l'intermodalité sur ce site.

Différents matériaux sont mobilisés afin de présenter MLV Chessy et de pouvoir documenter l'évolution de sa desserte, de sa fréquentation ainsi que la gestion et l'aménagement du pôle d'échanges. Ont été étudiées les documentations d'aménagement relatives au pôle d'échanges et à l'opération d'aménagement de Marne-la-Vallée et de l'implantation de Disneyland Paris. Des observations de terrain et des entretiens semi-directifs réalisés auprès de différents acteurs impliqués dans sa gestion³ ont également été menés. Les résultats d'une enquête *ad hoc* réalisée en 2017⁴ auprès de touristes venus en train à grande vitesse en Île-de-France et en particulier avec Ouigo *via* MLV Chessy permettent de compléter l'analyse.

Après avoir rappelé le rôle de MLV Chessy dans le déploiement de l'offre Ouigo et ses répercussions sur les fonctions de la gare (I), l'article présente l'augmentation du trafic en gare et au sein du pôle d'échanges (II). En accentuant les situations de pic de fréquentation, Ouigo a nécessité des adaptations rapides à l'image de la réorganisation des cheminements en gare (III). Les différents acteurs interagissant sur le pôle d'échanges ont été amenés à négocier des solutions à court et à moyen termes, Ouigo ayant servi de révélateur et d'accélérateur quant à différents projets concernant l'accès et l'intermodalité du pôle d'échanges (IV).

¹ TGV n'ayant une gare centrale parisienne ni comme origine ni comme destination.

² Différents travaux analysent la fonction de « porte » exercée par les nœuds de transport. Le terme de *gateway* a en particulier été utilisé dans le cas des ports maritimes et des aéroports quant à leur fonction de portes des métropoles, c'est-à-dire leur rôle d'interface entre des fonctions de polarisation et de (re)distribution des flux à l'échelle plus locale (Frémont, 2015). Nadine Cattani et J.-B. Frégnigny (2011) mobilise la notion de « porte d'entrée du territoire » afin d'appréhender – dans leur multiplicité et hétérogénéité – les nœuds de réseaux à la fois dans leur fonction propre et dans leurs fonctions de mise en relation des systèmes territoriaux. Dans le cas de MLV Chessy, l'étude du rôle de « porte d'entrée du territoire » de la gare a permis de souligner la complexification des dynamiques territoriales dont elle est l'interface suite à l'arrivée de Ouigo (Perrin, 2020).

³ Les entretiens ont été réalisés avant et après la mise en service de Ouigo (fin 2010-2012, 2014 et 2017-2019) et 15 sont mobilisés dans l'analyse. Ont été rencontrés des acteurs institutionnels (collectivités, organismes en charge du tourisme), des acteurs du transport (SNCF Voyages/Mobilités, Gares & Connexions, Transilien, RATP) ainsi que privés (Disneyland Paris). Afin de garantir l'anonymat des personnes rencontrées, est uniquement précisé l'organisme employeur.

⁴ En deux volets : un questionnaire (avril) auprès de 538 touristes venus en Île-de-France en train à grande vitesse (*via* MLV Chessy et Paris Gare de Lyon) et 15 entretiens (juin-sept.) menés auprès de voyageurs Ouigo venus *via* MLV Chessy.

I. MARNE-LA-VALLEE CHESSY, UNE GARE TGV FRANCILIENNE AU ROLE PIVOT LORS DES PREMIERS DEPLOIEMENTS DE L'OFFRE OUIGO

A la fin des années 1980, le choix d'implanter une gare TGV nouvelle à Chessy est lié au rôle de la gare à la fois dans l'organisation TGV pour la SNCF (support des TGV inter-secteurs) et pour Disneyland Paris (accessibilité nationale et européenne du complexe touristique). Au printemps 2013, la SNCF met en service Ouigo entre le sud-est de la France et l'Île-de-France, avec MLV Chessy comme terminus francilien. Ce choix modifie en partie les fonctions de la gare.

a. Marne-la-Vallée Chessy, une gare TGV associée au complexe touristique Disneyland Paris

MLV Chessy est l'une des trois gares TGV franciliennes construites en grande couronne et interconnectées au RER (réseau express régional), située sur la ligne à grande vitesse (LGV) d'Interconnexion Est (Fig.1).

Mise en service entre 1994 et 1996, l'Interconnexion Est contourne Paris par l'Est et met en relation différentes lignes radiales centrées sur Paris. Elle permet le développement des liaisons interrégionales à grande vitesse (Scherrer, 1986 ; Zembri, 2008 et 2015). Différents travaux se sont intéressés au système ferroviaire à grande vitesse francilien concernant son rôle dans l'organisation nationale et son fonctionnement (Caron, 2001 ; Auphan, 2008 ; Varlet, 2008 ; Facchinetti-Mannone & Richer, 2011 ; Perrin, 2020) ainsi qu'à la spécificité des gares TGV franciliennes en particulier dans le cas d'approche typologique (Auphan, 1992 ; Zembri, 1993 ; Troin, 1997 ; Facchinetti-Mannone, 1999). Qualifiées de gares d'interconnexion ou de gares d'équipement pour Aéroport CDG-TGV (plateforme aéroportuaire) et MLV Chessy (Disneyland Paris), les gares TGV franciliennes ont également un rôle de support du modèle de desserte des TGV inter-secteurs. En effet, en étant des gares de passage de la plupart des TGV inter-secteurs, leur desserte assure un remplissage minimal des trains (Lebœuf, 2013). Ces gares disposent ainsi d'une desserte

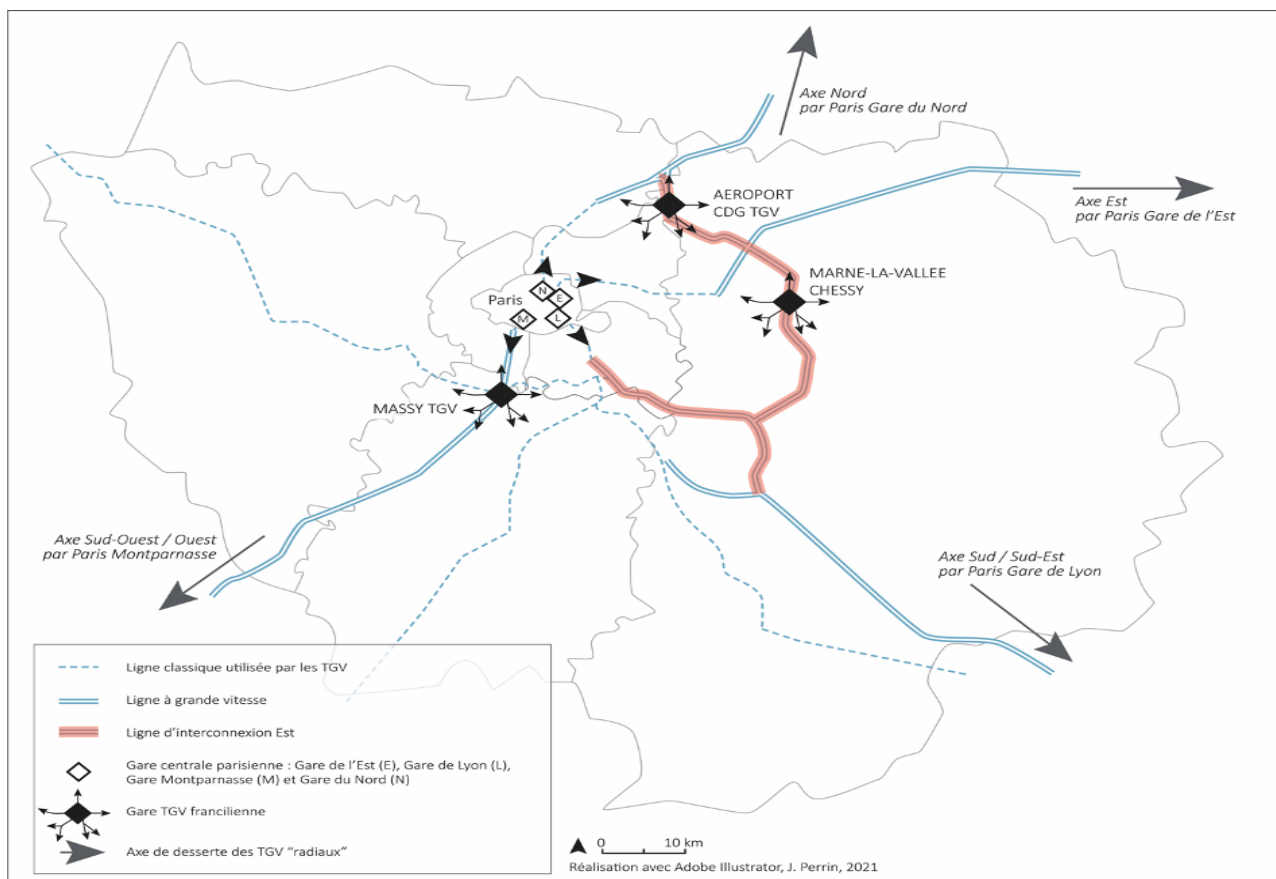


Fig.1 - Le système TGV francilien en 2012

« multidirectionnelle » (*i.e.* reliées à des gares des différents axes de dessertes français contrairement aux gares centrales parisiennes). Bien qu'en situation périphérique (de Paris), ces gares sont des « nœuds majeurs d'envergure nationale » (Facchinetti-Mannone, 2005). Dans le système francilien à grande vitesse, le partage des fonctions ferroviaires entre gares centrales parisiennes et gares TGV franciliennes diffère des répartitions entre desserte centrale et périphérique observées dans d'autres territoires : il n'y a pas de couplage, « les dessertes des deux types de gares n'étant pas interdépendantes, mais dédoublées » (Facchinetti-Mannone & Richer, 2011). Jusqu'en 2013, MLV Chessy est donc principalement desservie par des TGV inter-secteurs. Elle est également le terminus de quelques liaisons européennes⁵ (Eurostar et Thalys respectivement depuis 1996 et 1997).

La gare TGV et le pôle d'échanges sont situés au sein du complexe touristique Disneyland Paris. Ces

équipements s'inscrivent dans une opération d'aménagement, celle du secteur IV (Val d'Europe) de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. La décision d'implanter une gare TGV nouvelle dans ce cadre est liée à la convergence de différents projets sur un même territoire à la fin des années 1980 (Perrin, 2020) : projet d'aménagement du territoire relevant de la politique des villes nouvelles françaises, projet de développement d'un complexe touristique international, différents projets de transports régionaux et nationaux (Pellerin, 1995 ; Benaissa & Cayez, 2001 ; Roffat, 2007 ; Orillard & Picon, 2012 ; Lebœuf, 2013). Le projet d'implantation de Disneyland en Europe rencontre le projet de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, acté par la signature de la *Convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France* en 1987 par des représentants de l'État, de la Région Île-de-France, du Conseil général de Seine-et-Marne, de l'Établissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée (EPA Marne)⁶, de



Fig.2 - Implantation de Marne-la-Vallée Chessy et complexe touristique en 2012

⁵ Ajustées à plusieurs reprises en raison d'un manque de rentabilité, les représentants de Disney militent pour le maintien de ces liaisons européennes directes (Entretiens, Disney, février et mars 2011).

⁶ La ville nouvelle est déclarée opération d'intérêt national (OIN) et sa stratégie d'aménagement organisée en quatre secteurs d'est en ouest le long de la Marne. L'Établissement public d'aménagement (EPA) Marne (créé en 1972) est en charge de l'urbanisation du secteur. En 1987, l'EPA France est créé afin de conduire en partenariat avec Disney l'aménagement du secteur du Val d'Europe (secteur IV). Initialement opérateur d'État, le rôle des EPA a évolué et le périmètre d'intervention s'est étendu depuis 2016.

la RATP d'une part et de The Walt Disney Compagny d'autre part (Roffat, 2007). La présence (ou les projets) d'infrastructures a pesé dans le choix de Disney pour ce secteur. Si la SNCF n'est pas signataire de la convention, une emprise est réservée pour une future gare TGV à côté de la gare RER. Durant cette même période, le projet de LGV d'Interconnexion Est – et de gares TGV nouvelles – se concrétise. Lors de l'enquête publique de l'Interconnexion Est, différents tracés sont à l'étude : le projet ferroviaire n'est pas encore associé à celui de développement du complexe touristique (RFF, 2005). La localisation d'une gare à Chessy n'est entérinée qu'en 1989 et l'incertitude de la desserte du futur complexe touristique a fait l'objet de vives tensions du côté des représentants de Disney (Roffat, 2007). La gare RER est inaugurée en 1992, en même temps que le premier parc Disneyland. La gare TGV est mise en service deux ans après. Elles se situent à l'entrée des deux parcs⁷, au cœur du complexe touristique Disneyland Paris (Fig.2).

Si le terme de pôle d'échanges se retrouve dans certains documents dès les années 1990, les différentes infrastructures sont surtout orientées sur la desserte des parcs et équipements touristiques : l'intermodalité comme l'accessibilité locale aux réseaux de transport ne sont pas des plus efficaces. Le pôle d'échanges est particulièrement révélateur d'une dissymétrie dans les rapports de force entre acteurs sur ce territoire (Pellerin, 1995 ; Benaïssa & Cayez, 2001 ; Gasnier, 2006 ; Grison 2012) : entre les représentants de Disney et les acteurs locaux, et également entre les représentants de l'opération d'aménagement (EPA) et les acteurs locaux⁸. L'accès au pôle d'échanges, y compris pour des voyageurs résidant à proximité, est une problématique identifiée dès les années 1990. L'aménagement du complexe touristique, les différents équipements (dont les parcs qui constituent des espaces clos) et les infrastructures de transport se traduisent par des effets de coupure et des discontinuités dans le développement urbain, déplorés par certains maires⁹ (Benaïssa & Cayez,

2001). La problématique d'accès à la gare est également mise en avant par les voyageurs (Entretien, SNCF - Voyages, mars 2011).

Aussi, concernant la gare et plus largement le pôle, l'imbrication des projets d'aménagement – ville nouvelle, complexe touristique international, grande vitesse ferroviaire – et leurs spécificités complexifient le système d'acteurs en présence et leurs interactions.

b. Le choix de Marne-la-Vallée Chessy comme premier terminus francilien de Ouigo

Ouigo est la première expérience d'offre low cost ferroviaire à grande vitesse¹⁰. Reprenant les principes du modèle économique low cost (*i.e.* baisse des coûts et simplification du produit) (Combe, 2011 ; Zilberberg, 2012), l'offre lancée par la SNCF en 2013 est une adaptation entre les stratégies développées dans le low cost aérien et le modèle ferroviaire à grande vitesse classique. Elle s'inspire de certaines composantes du modèle développé dans l'aérien (Mosnier, 2004 ; Dobruszkes, 2006) avec des services simplifiés et optionnels, la cible loisir, la vente en ligne sur un site dédié et le e-billet, le contrôle à l'embarquement à l'avance (30 min), la desserte de gares périphériques, la gestion du matériel roulant et l'évolution en partie de la gestion du personnel (Ville, Rail & Transports, 2012, 2013). Elle s'en écarte cependant pour des raisons d'ordre structurel (moindre flexibilité du réseau ferroviaire), concurrentiel (cadre réglementaire différent) et stratégique (risque de cannibalisation) (Chiambaretto & Fernandez, 2014 ; Delaplace & Dobruszkes, 2015). La SNCF fait certains choix de gares (situations périphériques) et d'horaires (sillons moins demandés) à la fois dans une recherche de réduction des coûts de péage et comme un moyen de préserver son offre classique et ses autres « petits prix ».

Le choix de MLV Chessy comme premier terminus francilien de Ouigo a été retenu après l'étude d'autres options. La gare de Massy TGV était particulièrement envisagée : située au sud de Paris dans une zone plus dense, elle offrait davantage de possibilités pour

⁷ Le parc Disneyland (sous le nom Eurodisney) ouvre en 1992, puis le parc Walt Disney Studios en 2002.

⁸ En juillet 1987, les communes du secteur IV (Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le Hongre, Serris) se regroupent au sein du syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) du Val d'Europe, afin de renforcer leur poids face à l'EPA France et à Disney (Benaïssa & Cayez, 2001).

⁹ Le bourg de Chessy n'est pas accessible à pied depuis la gare : la mairie de Chessy est à 1,6 km à vol d'oiseau de la gare, mais le parc Disneyland se situant entre les deux, l'itinéraire piéton le plus court est de 5,1 km *via* le boulevard de l'Europe (estimation Google map, 2022).

¹⁰ Depuis le lancement de Ouigo, d'autres offres ont été testées (lzy, 2016-2022) ou étudiées (liaison transmanche) (Les Echos, 2018).

amener de nouveaux voyageurs à utiliser le train (Entretien, SNCF-Gares & Connexion, 2017). MLV Chessy a finalement été choisie en raison de la configuration des voies (possibilité de retournement) et de l'aménagement interne à la gare (dispositif de contrôle à l'embarquement des Eurostar). Aussi, le choix du premier terminus francilien de Ouigo relève surtout d'une logique d'exploitation, et moins des conditions d'accessibilité de la gare, du potentiel de sa zone de chalandise ou de l'attractivité touristique de Disneyland Paris.

Depuis son lancement, l'offre Ouigo a évolué très rapidement. En presque une décennie d'existence, différentes grandes phases ont pu être mises en évidence (Perrin, 2020) : le temps de l'expérimentation (2013-2015), le temps de l'expansion (2016-07/2017), le temps de l'intégration (07/2017-2020) et depuis deux ans, le temps de la (re)conquête¹¹ (Fig.3).

En 2013, lorsque Ouigo est expérimentée sur l'axe ferroviaire sud-est, MLV Chessy occupe un rôle pivot dans l'organisation de la desserte : elle est origine ou destination de 90 % des trains et 94 % des voyageurs Ouigo transitent par cette gare (Données Ouigo). Durant la phase d'expansion qui suit (à partir de décembre 2015), cette gare conserve un rôle important dans l'organisation de Ouigo : elle reste une gare terminus pour une partie des trains reliant le Sud de la France, et devient une gare de passage pour les nouvelles liaisons entre le Nord et l'Ouest (Tourcoing-Nantes ou Rennes) et entre le Nord et le Sud-Est (Tourcoing-Lyon). Au cours de l'année 2017, la stratégie ferroviaire à grande vitesse française est réorganisée. La SNCF cherche à clarifier ses offres, et celles-ci sont déclinées en gamme avec inOui (premium) et Ouigo (à bas coût) ; les inter-secteurs sont réorganisés (Paix, 2018). Ouigo est

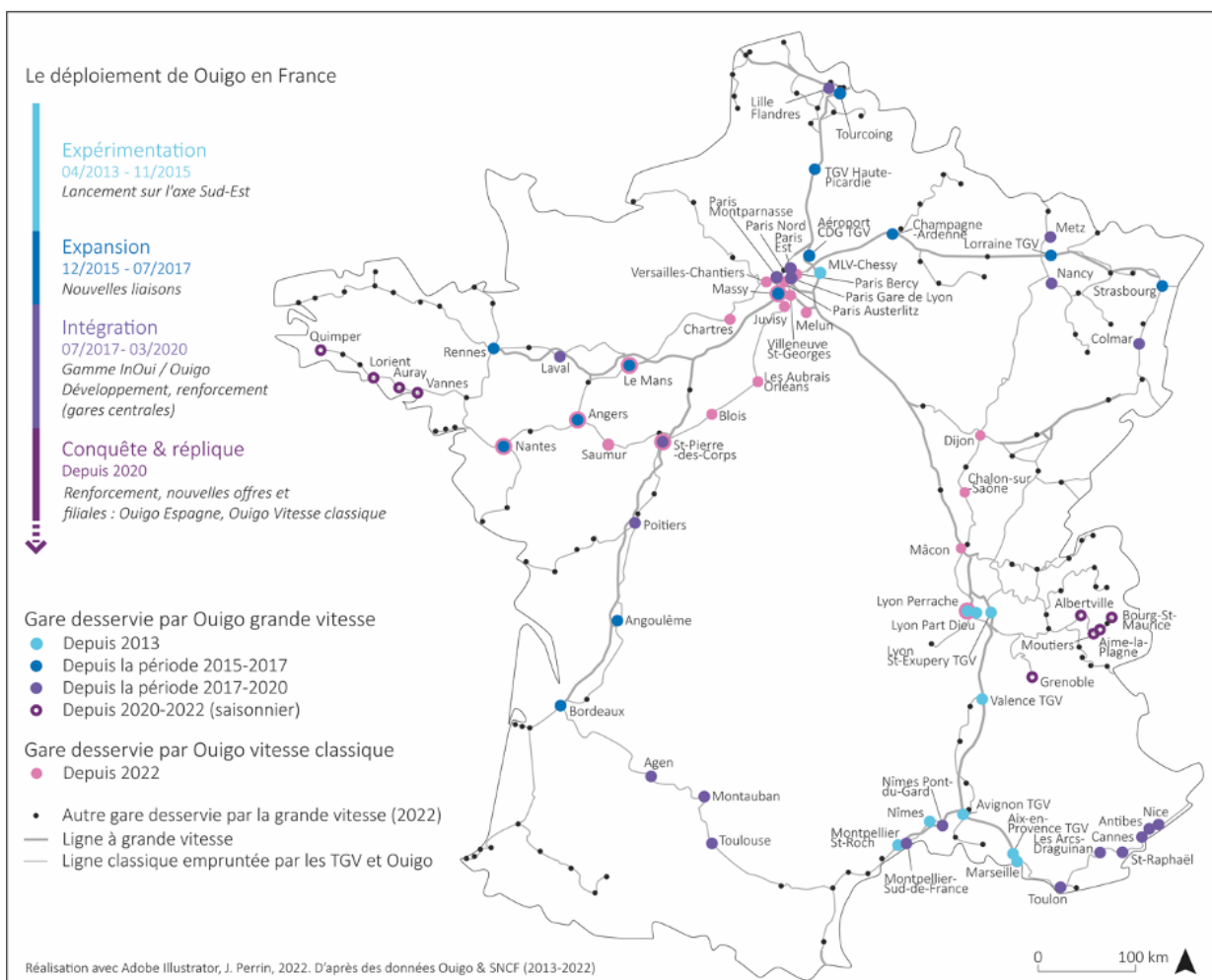


Fig.3 - Les gares desservies par Ouigo au cours des grandes phases de son évolution

¹¹ Cette période a été marquée par la pandémie de Covid 19. Cependant, Ouigo a continué son déploiement notamment par la (re)conquête de marché et la réplique du modèle dans d'autres pays (Ouigo Espagne en 2021) ou sur d'autres services ferroviaires (Ouigo vitesse classique en 2022).

progressivement étendue partout où elle peut être rentable, davantage *via* les gares centrales de grandes métropoles. Montparnasse est la première gare centrale parisienne desservie (décembre 2017), suivie de Paris Gare de l'Est (juillet 2018) et Paris Gare de Lyon (décembre 2018). Avec le déploiement de ces nouvelles liaisons et la desserte de gares centrales parisiennes, MLV Chessy est de moins en moins utilisée comme gare de départ ou d'origine des TGV Ouigo.

Les deux premiers temps d'expérimentation et d'expansion de Ouigo sont donc particulièrement intéressants à analyser. En effet, par son rôle dans l'organisation des liaisons Ouigo et par le bouleversement de sa desserte, MLV Chessy occupe une nouvelle fonction de *porte* d'entrée du territoire pour l'Île-de-France. Auparavant, point d'accès secondaire pour une population locale et au trafic fortement lié à la fréquentation du complexe Disneyland Paris (Delaplace & Perrin, 2015), l'arrivée de l'offre ferroviaire à grande vitesse *low cost* étend son aire d'influence à l'échelle francilienne (Perrin, 2020). Ceci s'est traduit par une fréquentation accrue et de nouveaux profils de voyageurs de la gare, avec des répercussions dans la gestion des flux au sein de la gare comme du pôle d'échanges et dans ses accès.

II. UNE AUGMENTATION DE LA FREQUENTATION DE MARNE-LA-VALLÉE CHESSY LIÉE À OUIGO ET AU NOUVEAU RÔLE DE PORTE D'ENTRÉE DU TERRITOIRE À L'ÉCHELLE FRANCILIENNE

L'arrivée de Ouigo se traduit par une rapide et forte augmentation de la fréquentation de MLV Chessy, avec de nouveaux profils de voyageurs en gare TGV comme en gare RER.

a. Une croissance rapide de la fréquentation de Marne-la-Vallée Chessy

En Île-de-France, les gares TGV franciliennes ont un poids secondaire dans l'organisation de l'offre comme dans le trafic TGV, rassemblant moins de

10% des voyageurs¹². Pour autant, le dynamisme du trafic est souligné par certains représentants de la SNCF à partir des années 2000 : il croît dans ces trois gares de façon continue et plus soutenue que dans les gares centrales (SNCF, 2011 ; Leboeuf, 2013). A MLV Chessy, il est passé de 1,5 million de voyageurs en 2000 à 3 millions en 2012 (Données SNCF). Ouigo bouleverse la fréquentation de cette gare avec une croissance très importante et rapide (Fig.4)¹³ : elle a doublé en 2017 par rapport à celle de 2012, avec plus de 6 millions de voyageurs recensés.

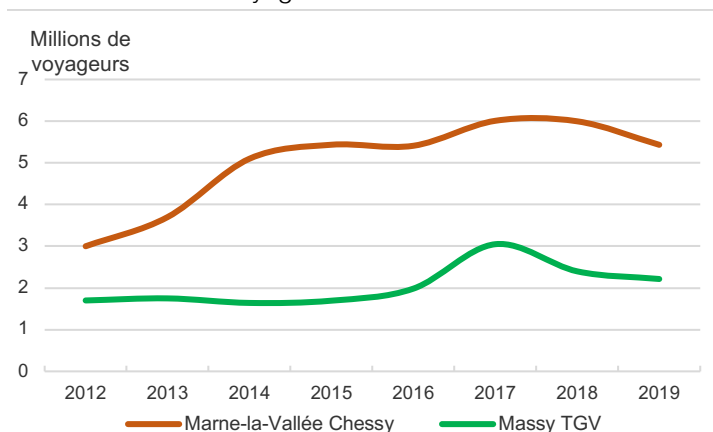


Fig.4 – Evolution de la fréquentation de Marne-la-Vallée Chessy et Massy (2012-2019) (Données SNCF Voyages, SNCF Open Data)¹⁴

Cette croissance est liée à l'organisation des liaisons Ouigo jusqu'en 2017 (Fig.3), c'est-à-dire au fait qu'elle soit la première (et dans un premier temps unique) gare d'Île-de-France desservie par Ouigo, avec un nouveau partage fonctionnel entre gares TGV franciliennes et gares centrales parisiennes. En trois ans, Ouigo devient le premier opérateur de MLV Chessy. À partir de 2017-2018, la gare atteint ses limites de capacité (Entretien, SNCF-Gares & Connexions, 2017), une période qui correspond par ailleurs à la réorganisation générale de l'offre ferroviaire à grande vitesse.

La situation observée à Massy-TGV confirme l'importance du type de desserte (terminus) dans l'évolution du trafic. Desservie par Ouigo dès décembre 2015, la fréquentation de cette gare marque un bond en 2017-2018 (Fig.4) lorsque des liaisons Massy – Sud-Ouest sont exploitées. Le nombre d'allers-retours quotidiens concernant cette

¹² Les gares TGV franciliennes représentent 8,5 % du trafic et 10 % de l'offre TGV en Île-de-France (SNCF, 2011). En 2012, les quatre gares centrales parisiennes totalisent 90 millions de voyageurs pour 8,7 millions de voyageurs dans les trois gares TGV franciliennes de Aéroport CDG TGV (4 millions), MLV Chessy (3 millions) et Massy TGV (1,7 million) (Leboeuf, 2013).

¹³ En 2020, le trafic chute brutalement en raison de la pandémie de Covid 19 (2,5 millions de voyageurs à MLV Chessy et 1,4 million à Massy TGV).

¹⁴ En 2020, le trafic est fortement impacté par la pandémie de Covid 19, passant à 2,2 millions de voyageurs entrants à Chessy.

gare passe de 2 à 5 et, en devenant terminus de certains trains, la gare gagne 1 million de voyageurs en 2017.

b. Une diversification des profils de voyageurs

Avant l'arrivée de Ouigo, Disneyland Paris joue un rôle prépondérant dans la fréquentation de MLV Chessy (Delaplace & Perrin, 2015). Selon la première grande enquête voyageurs menée dans cette gare par la SNCF, 57 % des voyageurs (montants) viennent du complexe touristique (48 % des parcs) (SNCF, 2008). L'aire d'influence de la gare est peu étendue : près de 2/3 des voyageurs viennent de Seine-et-Marne dans un rayon de 15 km autour de la gare (hors voyageurs liés au complexe touristique).

Avec Ouigo, la zone de chalandise de la gare s'élargit en Île-de-France. Lors de la première année d'exploitation, parmi les voyageurs franciliens, 43 % vivent dans l'Est francilien (Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne), 25 % à Paris ou encore 11 % dans les Hauts-de-Seine (Données Ouigo).

Déjà prépondérant parmi les voyageurs transitant par cette gare, les enquêtes de Gares & Connexions et de Ouigo soulignent le renforcement des motifs « loisir/occasionnels ». L'enquête *ad hoc* menée auprès des voyageurs en 2017¹⁵ révèle que les profils des touristes - et les espaces qu'ils fréquentent - varient fortement selon qu'ils viennent avec une offre classique ou avec Ouigo. Ceux empruntant une offre TGV classique ont des pratiques spatiales polarisées à 79 % par Disneyland Paris, contre 39 % pour ceux venus avec Ouigo. Parmi les voyageurs Ouigo, 9 % fréquentent exclusivement Paris, et surtout 39 % ont des pratiques diffuses au sein de la région (qu'ils visitent plusieurs polarités ou d'autres espaces franciliens).

c. Des répercussions sur la fréquentation et le fonctionnement du pôle d'échanges : le cas du RER A

Ouigo a également pesé sur le trafic du RER A, dont Chessy est le terminus de la branche Marne-la-Vallée. Particulièrement dynamiques au cours de la décennie 2000, les quatre dernières gares de cette branche ont alors été fréquentées par 6 millions de voyageurs supplémentaires : le nombre de voyageurs

à Chessy passant de 3,5 à 4,4 millions (Schéma directeur du RER A, 2012). Entre 2013 et 2018, le trafic gagne près d'1,5 million de voyageurs (entrants) (Fig.5).

Les voyageurs Ouigo ont largement contribué à l'augmentation du trafic dans cette gare. Avant 2013, deux profils d'usagers du RER sont majoritaires à Chessy : des visiteurs des équipements du complexe touristique et des pendulaires (le complexe touristique étant un pôle d'emplois particulièrement important) (Entretien, RATP-Exp. voyageurs, 2017). L'arrivée de Ouigo se traduit par un troisième type de flux dans la gare RER, celui de pré- et post-acheminement à la gare TGV. En effet, le RER A (qui relie directement MLV Chessy à Paris ou au nord des Hauts-de-Seine) joue un rôle très important dans le rabattement des voyageurs Ouigo (Gares & Connexions, 2014). En 2015, il correspond ainsi à 54 % du rabattement (Données Ouigo). Aussi, cela se traduit par le développement de nouveaux flux entre les deux gares RER et TGV.

La fréquentation de la gare, comme celle du pôle d'échanges, augmente rapidement et se diversifie avec Ouigo, une situation qui génère des problèmes de fluidité à différentes échelles.

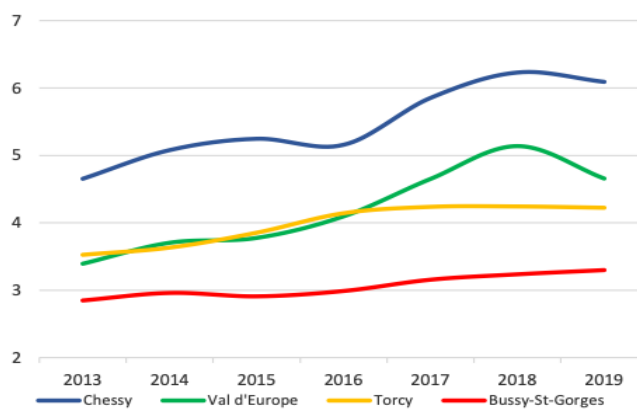


Fig. 5 - Trafic des quatre dernières gares de la branche Marne-la-Vallée du RER A (2013-2019)¹⁶ (Données RATP Open Data)

III. FACE A L'EXPERIMENTATION OUIGO, DES PROBLEMATIQUES DE FLUIDITE DIFFICILES A ANTICIPER : LA GESTION DE L'URGENCE

Lorsque Ouigo est lancé, il n'existe pas de retour d'expérience quant à l'accueil du low cost ferroviaire à grande vitesse. Les différents acteurs du site ont été

¹⁵ Parmi les 538 touristes interrogés (hors résidents franciliens, hors excursionnistes, venus en train à grande vitesse), 302 sont arrivés à MLV Chessy dont 41 % avec Ouigo.

¹⁶ En 2020, le trafic est fortement impacté par la pandémie de Covid 19, passant à 2,2 millions de voyageurs entrants à Chessy.

surpris, et ont dû tester très rapidement différentes stratégies de gestion des flux afin de dé-saturer les espaces.

a. Accentuation des phénomènes de pic de fréquentation dans la gare TGV et saturation des espaces du pôle d'échanges

La gare TGV est organisée sur trois étages avec les quais (niveau -1), le hall voyageur (niveau 0) par lequel se fait l'accès à la gare TGV, la reliant aux gares RER (au sud) et routière (à l'est), et un niveau supérieur en mezzanine (niveau +1), permettant d'accéder notamment au terminal d'embarquement Eurostar (Fig.6).

Avant la mise en service de Ouigo, les périodes tant de creux que de pics de fréquentation sont particulièrement marquées au sein de cette gare TGV, pesant sur la viabilité des commerces et l'ambiance en gare (Entretien, SNCF - Voyages, mars 2011). Dès 2013, les situations de pic de fréquentation sont accentuées. Leur gestion est plus difficile en raison du fait que les trains Ouigo soient au départ ou à l'arrivée de la gare, du volume de voyageurs¹⁷, de leur moindre familiarité avec le train et de règles de voyage Ouigo nouvelles pour le train (contrôle à l'embarquement, taille des bagages). La gestion des flux ne s'apparente ni à celle des trains de passage ni à celle des Eurostar.

L'ensemble des acteurs de l'offre et du site ont été

surpris par la rapidité et l'importance des flux. L'un des directeurs de la gare évoque un « raz-de-marée » face auquel il a fallu « réagir et savoir modifier notre système très rapidement » et « s'adapter très rapidement » (Entretien, SNCF – Gares & Connexions, 2017). Les partenaires du site (Disneyland Paris, RATP) décrivent des situations de « débordement », de « paralysie » ou encore de « saturation » des espaces : un responsable RATP résume ainsi la situation des premiers mois en parlant d'une paralysie par Ouigo de la gare RATP, de la gare routière, du parvis et également d'une saturation de l'accès aux parcs et aux hôtels (Entretien, RATP - Exp. voyageurs, 2017). La densité de la foule a perturbé l'accès aux différents services présents dans la gare TGV et ses abords. Par exemple, Disney occupe une partie de l'espace en mezzanine au sein de la gare TGV avec les comptoirs « Disney Express » (Fig.6). Les visiteurs des parcs et hôtels peuvent y déposer ou récupérer leurs bagages, se pré-enregistrer à l'hôtel et

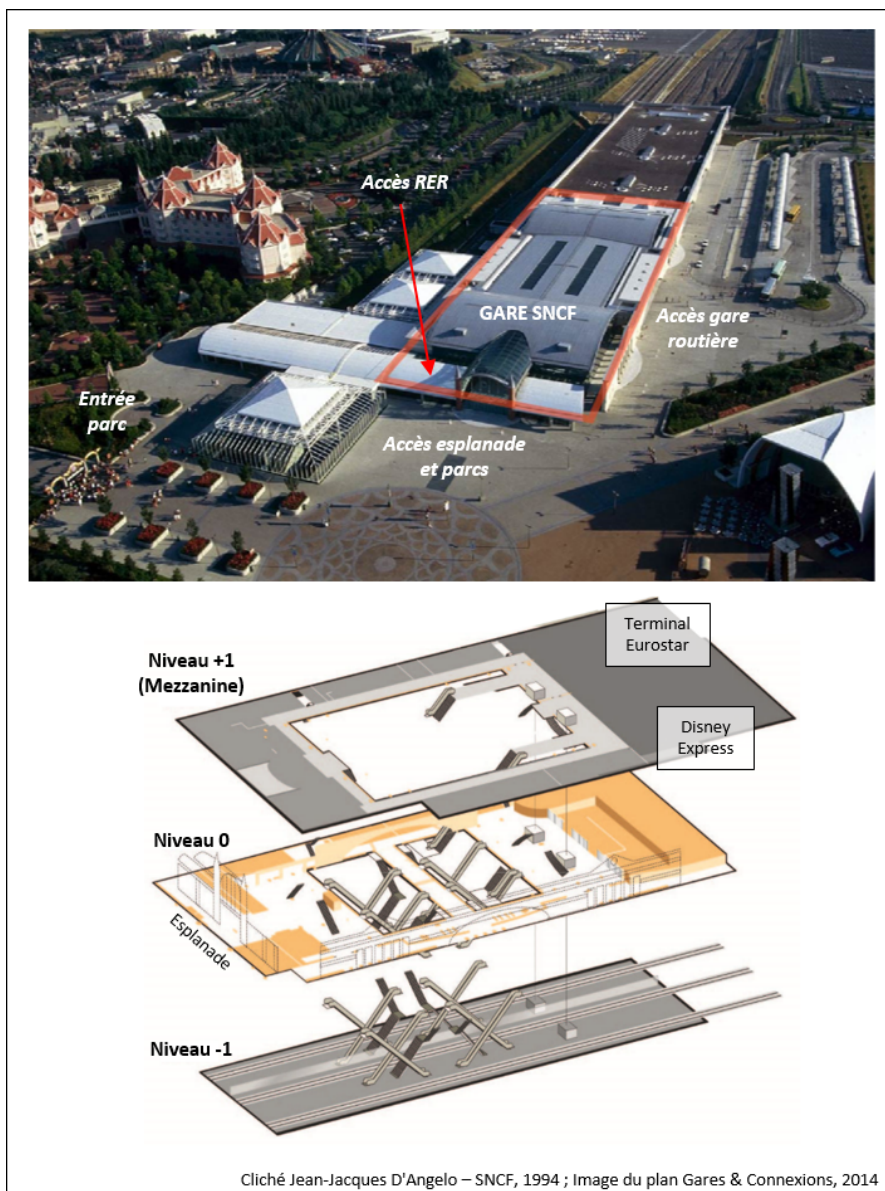


Fig.6 - Marne-la-Vallée Chessy, accès et niveaux de la gare TGV

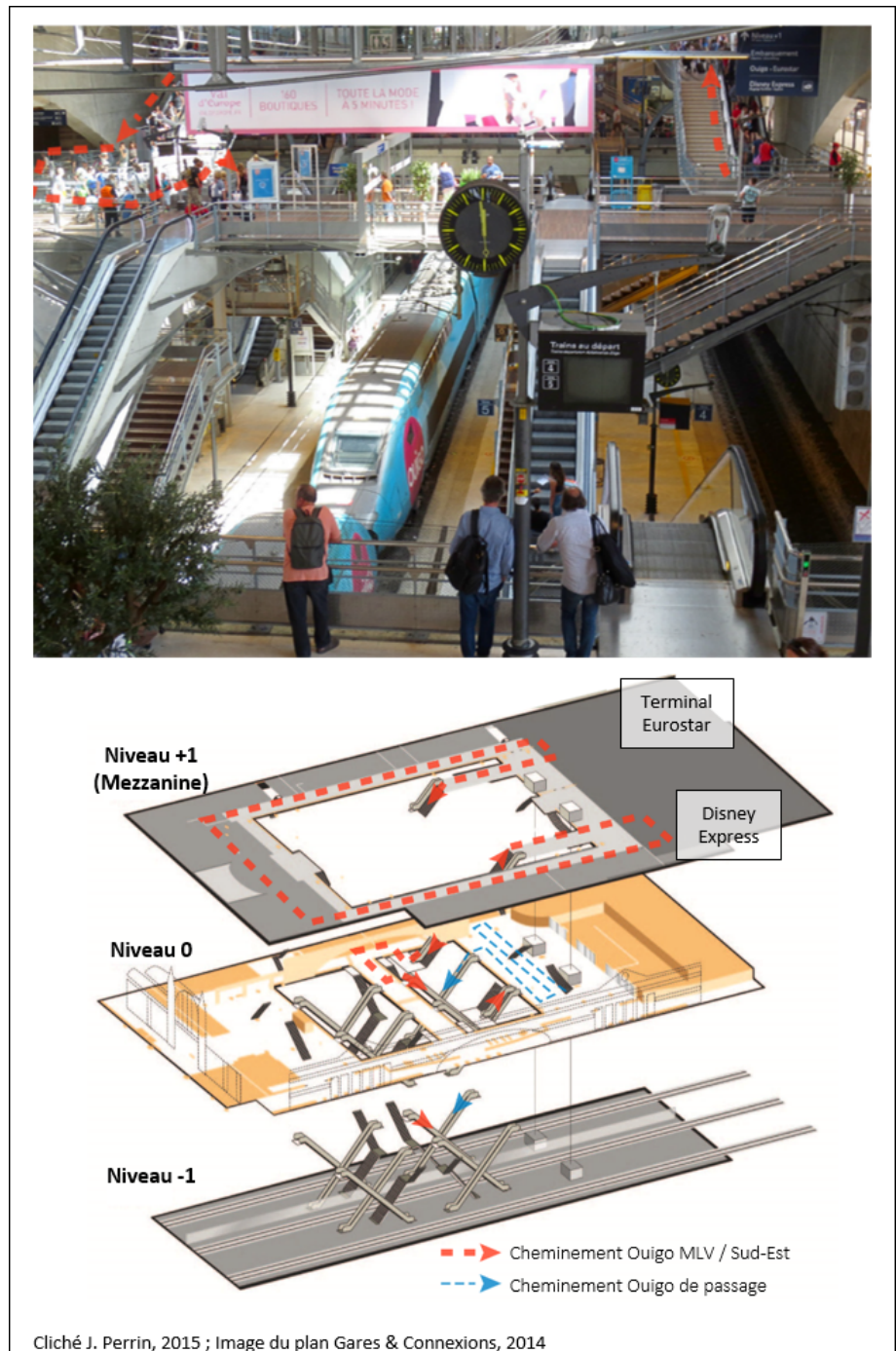
¹⁷ La capacité des Ouigo est élevée, les rames étant celles de TGV duplex réaménagées (25 % de places en plus) et doublées, soit une capacité de 1268 passagers (Ciry, 2014).

recupérer les billets d'accès aux parcs. Or, dans les premiers mois, la présence d'une foule importante de voyageurs Ouigo a perturbé l'accès aux comptoirs (visibilité, confusion entre les files d'attente Disney et Ouigo) avec des répercussions sur l'accès aux hôtels et aux parcs. Pour ses représentants, cette situation ne correspond pas du tout à l'expérience promise par Disney (Entretien, Disney, mars 2014). Les représentants de la RATP rapportent des situations proches : confusion entre les files d'attente, saturation de la gare RATP en raison de l'arrivée massive de voyageurs Ouigo utilisant le RER comme solution de post-acheminement, temps d'attente pouvant attendre une heure pour acheter un ticket de RER, etc. (Entretiens, RATP - Exp. voyageurs, 2014, 2017).

b. Organiser des cheminements sur les trois niveaux de la gare pour gérer les flux

Les premières années d'exploitation de Ouigo ont été marquées par des essais et adaptations continus dans la gestion de flux de personnes, tout d'abord centrés sur les flux au sein de la gare TGV. Gestionnaire et personnels en gare ont priorisé et dialogué avec différents partenaires du site en organisant progressivement l'occupation des espaces sur les trois niveaux de la gare.

Au cours de la première année, le gestionnaire doit revoir ses dispositifs de gestion des flux. En effet, ce qui avait été prévu (transposer le système des Eurostar avec un contrôle en niveau +1 côté nord) ne répond pas à l'importance des flux. Ceci explique que le comptoir Disney Express (à l'angle nord-est de ce niveau) soit particulièrement impacté. Le gestionnaire décide d'utiliser le côté sud de la mezzanine, alors peu



Cliché J. Perrin, 2015 ; Image du plan Gares & Connexions, 2014

Fig. 7 - Cheminement des voyageurs Ouigo en gare de Marne-la-Vallée Chessy

occupé, et d'organiser un cheminement pour étaler les flux. Dans le cas d'un train Ouigo au départ de MLV Chessy, le voyageur doit dès lors monter au niveau +1, faire le tour de ce niveau par le sud, redescendre au niveau 0 pour finalement accéder aux quais en niveau -1 (Fig.7).

Ce système permet lorsqu'un train arrive de placer et organiser la file des voyageurs au départ au niveau +1, le temps que les voyageurs à l'arrivée passent du niveau -1 à 0 et quittent la gare TGV, sans que les flux ne se croisent. Ceci est d'autant plus important que

les voyageurs Ouigo (devant se présenter au plus tard 30 minutes avant l'embarquement) passent du temps en gare (IRC MLV Chessy, 2018). Lors des premiers mois, la recherche de fluidité l'emporte sur les différents usages de la gare et sur la praticité pour les voyageurs : une signalétique temporaire et modulable ainsi que du personnel sont déployés afin de les accompagner dans ces espaces habituellement peu investis.

Une fois ce système de cheminement stabilisé, les espaces ont été retravaillés pour rendre plus agréable le temps passé en gare et améliorer l'expérience client » du voyageur (Entretien, SNCF-Gares & Connexions, 2017). A partir de 2014, l'espace sud de la mezzanine est aménagé avec des distributeurs de boissons puis avec la mise en service d'un kiosque « Relay » proposant de la restauration rapide. Les horaires correspondent à ceux des trains Ouigo. Progressivement, les espaces des niveaux 0 et +1 sont embellis et réaménagés et différents dispositifs sont installés (avec plus ou moins de succès) : réaménagement de la salle d'attente et déploiement du Wifi (halls, quais transversaux et espaces d'attente), installation d'un mur végétal (mezzanine sud), un piano et un baby-foot, ou encore de mobiliers équipés de prises électriques.

A partir de décembre 2015, une nouvelle organisation des flux est mise en place, par suite de l'expansion de Ouigo et la mise en place des liaisons entre le nord et l'ouest ainsi qu'entre le nord et le sud de la France (Fig.3). Pour ces trains Ouigo, MLV Chessy est l'un des arrêts franciliens : deux types de flux Ouigo (terminus et de passage) sont désormais organisés dans la gare (Fig.7). Gestionnaire de gare et

opérateur ont négocié avant l'arrivée de ces trains : pour ces Ouigo nord-ouest ou nord-sud, le nombre de places vendues au départ de MLV Chessy a été limité dans un premier temps pour permettre un ajustement progressif. En raison du court temps d'arrêt en gare de ces liaisons, la gestion des flux est adaptée : l'attente et le contrôle à l'embarquement s'effectuent au niveau 0 (Fig.7). Pour le gestionnaire et l'opérateur, l'arrivée de ces nouveaux trains s'est déroulée dans de bonnes conditions en comparaison des premiers mois d'exploitation de Ouigo. Le retour d'expérience des voyageurs est plus nuancé. Pour une partie d'entre eux, l'orientation dans la gare est complexe malgré les accompagnements mis en place : la distribution des flux et les différents cheminements en fonction des types de liaisons Ouigo (Fig.8) restent mal compris (enquête *ad hoc* menée auprès des voyageurs, 2017).

IV. OUIGO, UN REVELATEUR DES PROBLEMATIQUES D'ACCES ET D'ARTICULATION INTERMODALE AU SEIN DU POLE D'ECHANGES

A l'échelle du pôle d'échanges, les actions mises en place ont nécessité un dialogue et des négociations importantes entre les acteurs interagissant sur le site. L'arrivée de Ouigo souligne la spécificité de la gouvernance du site (Fig.9). Le pôle d'échanges est jusqu'alors moins organisé pour l'accès à la vitesse que pour la desserte du complexe touristique Disneyland Paris, faisant lui-même partie du projet d'aménagement du secteur IV de Marne-la-Vallée. Quatre groupes d'acteurs interagissent plus particulièrement dans l'aménagement et la gestion du

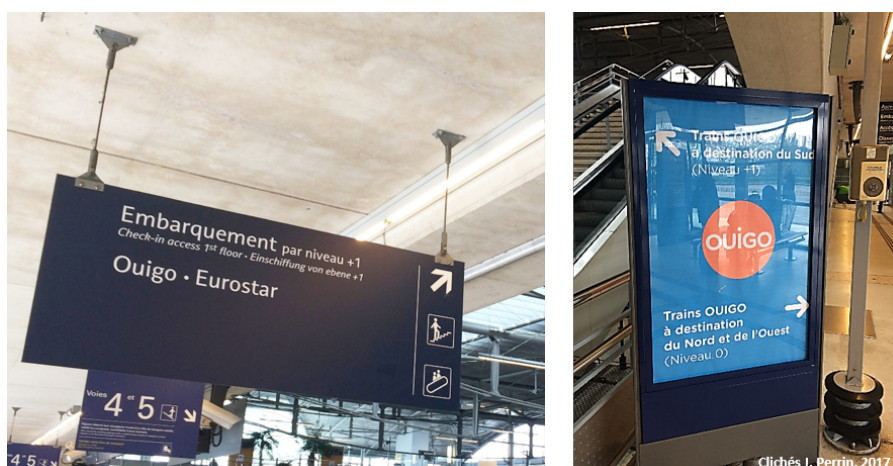


Fig.8 - Signalétiques concernant les secteurs d'embarquement Ouigo à Marne-la-Vallée Chessy

pôle d'échanges : les acteurs du transport, impliquant pour certaines entités différents départements, pôles ou filiales (SNCF, RATP), les grands porteurs de projets touristiques (Disney en particulier), les collectivités et organes d'État ainsi que les autorités organisatrices de mobilité.

Il était difficile d'anticiper les conséquences de l'arrivée de Ouigo quant aux besoins de mobilité et d'aménagement à MLV Chessy. Alors que le gestionnaire de la gare se concentrait sur la gestion des flux au sein de la gare TGV lors des premiers mois, les phénomènes de « débordement » (partie III) se sont répercutés sur les différents espaces du pôle : gare RER, espaces de stationnement, accès routiers, esplanade, etc., aboutissant dans un premier temps à la recherche de solutions temporaires, ainsi qu'à la relance et à l'accélération de projets d'aménagement du pôle d'échanges à moyen terme.

a. Négociations autour de solutions temporaires aux problèmes de pré- et post-acheminement

Les premiers mois, l'arrivée de Ouigo tend les relations entre la SNCF et certains partenaires sur le pôle. Des solutions temporaires sont progressivement mises en place.

Ceci est bien illustré par le cas des accès routiers à la gare, marqués par un engorgement de la voirie et un manque de solution de stationnement. Fin 2013, la préfecture alerte la SNCF et les partenaires du pôle sur des problèmes d'embouteillages récurrents, en particulier la saturation de l'avenue Gosciny qui distribue les flux entre le parking Disney et la gare routière (Fig.2). Pour Ouigo, l'apport de nouveaux clients à Disney ou encore à la RATP justifie des conciliations des partenaires. Pour les représentants de Disneyland Paris, si Ouigo peut constituer une amélioration de la desserte, l'offre est perçue comme

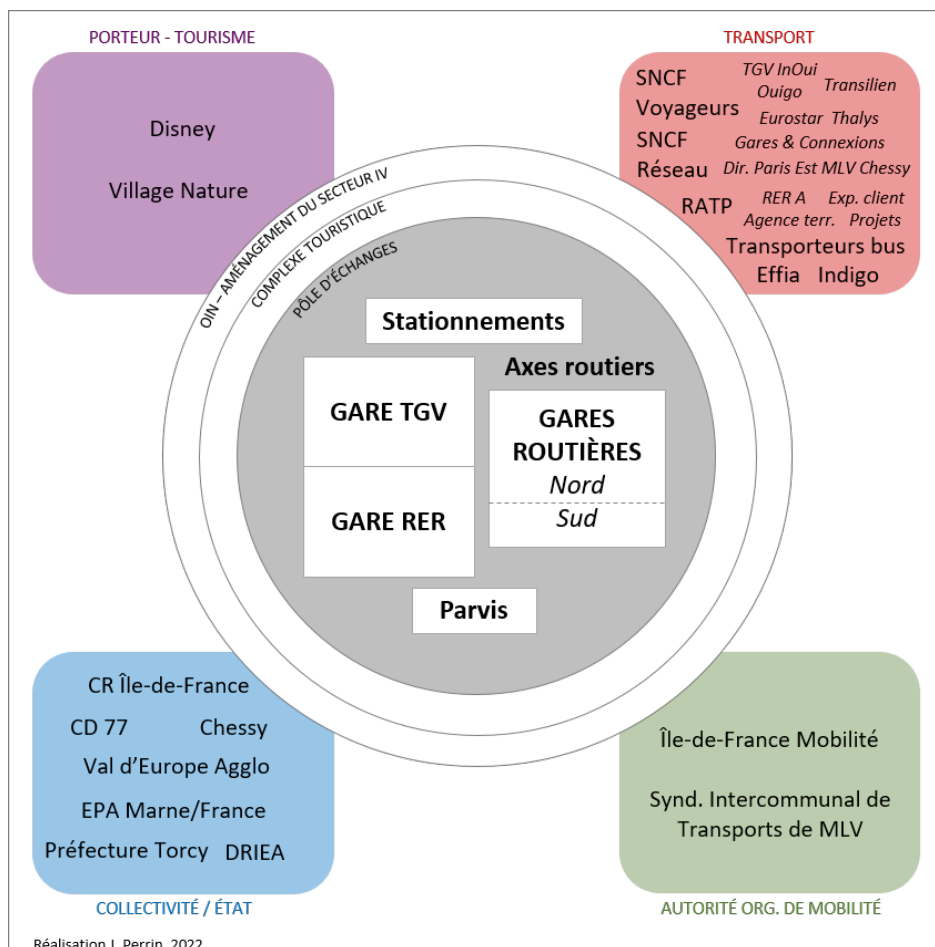


Fig.9 - Pôle d'échanges de Marne-la-Vallée Chessy et acteurs parties prenantes

Différents acteurs ont évolué ou se sont reconfigurés au cours de la période étudiée : conseil général (CG) devenu départemental (CD) et SAN devenu Val d'Europe Agglomération en 2015 ; STIF renommé Île-de-France Mobilité en 2017 ; SNCF réformée en 2015, devenue société anonyme en 2020 (démantèlement de SNCF Mobilités, rattachement de Gares & Connexions à SNCF Réseau et création de SNCF Voyageurs).

une détérioration de l'expérience des visiteurs (lors des pics de fréquentation). Une solution à court terme est mise en place : après une négociation entre les représentants de la SNCF (opérateurs et gestionnaire de gare), de la RATP, du STIF, des exploitants des parkings, des acteurs institutionnels locaux (EPA Marne/France, SAN Val d'Europe, CG 77) et de Disney, les responsables Disney acceptent de mettre à disposition un parking afin qu'il soit utilisé en « dépose-minute », ceci de façon temporaire et en soulignant qu'il s'agit d'une solution de court terme.

L'articulation intermodale entre flux Ouigo et RATP met en lumière le poids de la dimension commerciale de la nouvelle offre dans la gestion des flux. Côté SNCF, les premières actions ont particulièrement concerné les flux de voyageurs au départ de MLV Chessy. Pour la RATP, les trains à l'arrivée ont davantage posé des problèmes d'engorgement liés à la billettique. Les dispositifs en place (distributeurs, personnels présents) n'étaient pas suffisants pour assurer de façon fluide la vente de tickets de RER. Ceci s'explique par le volume de voyageurs, et aussi parce qu'une part importante d'entre eux ne connaît pas la gare et n'a l'habitude de voyager ni en train ni en transports en commun. Pour des représentants RATP en charge de l'expérience client, un facteur supplémentaire a pesé sur l'accompagnement des voyageurs pour acheter leur titre de transport (Entretien, RATP - Exp. voyageurs, 2017) : le prix de vente des tickets de RER (7,60 € jusqu'à Paris centre, 10,05 € jusqu'à La Défense) relativement aux prix des billets Ouigo, dont les prix d'appel étaient particulièrement attractifs (10 € pour les adultes, 5 € pour les enfants). Entre 2013 et 2017, le nombre d'automates de vente est doublé, et l'espace est réorganisé. En parallèle, des négociations sont menées avec Ouigo, notamment pour proposer des solutions de pré-vente à bord des trains. Celle-ci sera finalement expérimentée en 2016 (Le Parisien, 2016). Pour les représentants RATP, il a été difficile de trouver des interlocuteurs SNCF ou Ouigo : le manque de coordination initiale pourrait en partie être expliqué par le fait que l'opérateur avait un enjeu de positionnement marketing et commercial à marquer le passage d'un système de transport à l'autre.

L'arrivée de Ouigo a mis en lumière les difficiles conciliations entre les enjeux de gestion des flux et les

différentes stratégies commerciales de certains acteurs ainsi que des difficultés de coordination. Au départ, différentes visions se sont opposées quant aux répercussions de cette arrivée sur le site et aux responsabilités engagées. Bien que la gare soit alors en service depuis près de vingt ans, plusieurs acteurs ont relaté une difficulté à trouver le bon interlocuteur (Entretiens, RATP - Exp. voyageurs, SNCF-Gares & Connexions, 2017). Ces situations soulignent la complexité de la gestion du site face à la multiplicité des parties prenantes et pour certains, leur propre fonctionnement interne.

b. Le développement du pôle d'échanges multimodal : relance d'une dynamique de projets

Si des solutions temporaires ont été trouvées, des solutions pérennes ont été recherchées, en lien avec différents projets d'aménagement. Ces projets sont marqués par le cadre spécifique des accords de 1987 : le pôle d'échanges fait partie du projet d'intérêt général de développement touristique et d'aménagement urbain de Val d'Europe initié par la *convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France*, portant initialement pour une période de 30 ans. Organisés par phases, le cadre et le contenu du projet peuvent évoluer par la signature d'avenants. Celui signé en 2010 - qui prolonge la convention jusqu'en 2030¹⁸, fait évoluer le périmètre d'emprise de Disney et officialise le projet touristique Village Nature - a inscrit des projets d'amélioration des accès en transports en commun et routier au site, et notamment de nouvelles infrastructures (Avenant n°8 à la Convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France, 2010) : un accès sud à la gare de MLV Chessy, une gare routière Chessy Sud, un deuxième bâtiment voyageur, des projets de transport en commun interne au Val d'Europe et des liaisons métropolitaines. Comme les mentions de l'avenant l'illustrent, certains projets concernant le pôle d'échanges étaient à l'étude avant Ouigo, parfois depuis plusieurs années. Après l'arrivée de Ouigo, d'importants travaux sont réalisés en quelques années (Fig.10). Le parking est agrandi et le dépose-minute réorganisé (2015-2016). La gare routière existante (nord) est étendue et réaménagée, une gare routière sud est créée ainsi qu'une nouvelle sortie sud

¹⁸ Un avenant n°9 signé en 2020 prolonge la convention jusqu'en 2040 et la possibilité de réaliser un troisième parc à 2036.

au RER A¹⁹ (2017-2019). En 2018, des travaux de doublement des voies de l'avenue Robert Schuman sont réalisés afin de fluidifier l'accès à l'avenue Goscinny.

l'offre a été à la fois un révélateur et un accélérateur de ces différents projets.

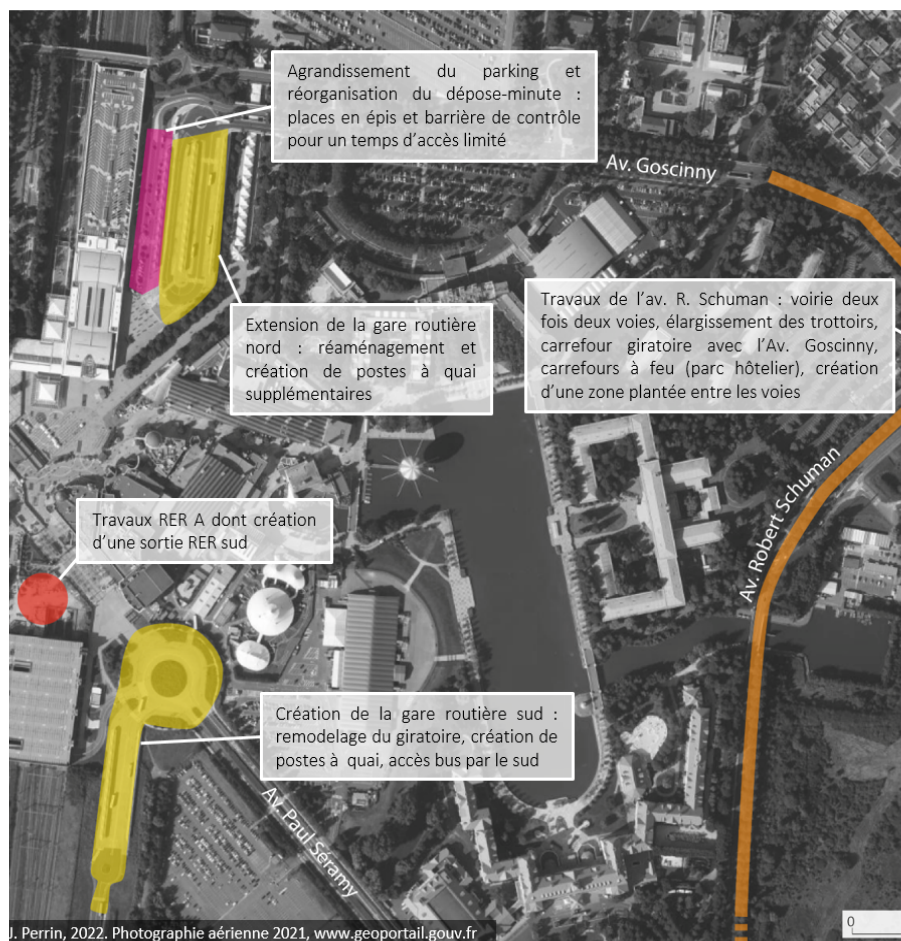


Fig. 10 - Travaux du pôle d'échanges et de ses accès réalisés depuis 2015

En 2020, des études préliminaires pour la réalisation d'un second accès à la gare TGV au sud du pôle d'échanges et les études de modification pour la dépose-minute au nord sont lancées. Leurs financements s'appuient sur le constat persistant de la saturation des accès routiers au pôle d'échanges, en dépit des améliorations apportées depuis 2016 (CD 77, 2020).

Ouigo, par les difficultés de circulation et d'accès engendrées, semble avoir dynamisé les projets sur le site en mettant en lumière « la nécessité de fluidifier le système » (La Marne, 2018) : « Ouigo a été la goutte d'eau qui a fait déborder le vase entre autres, en termes de circulation autour de la gare, et ça a déclenché les projets » (Entretien, SNCF – Gares & Connexions, 2017). La saturation engendrée par

CONCLUSION

Le quartier de la gare est spécifié par sa situation à l'entrée des parcs Disneyland Paris, au cœur du complexe touristique. L'arrivée de Ouigo à MLV Chessy, par l'augmentation du volume de voyageurs qu'elle a engendré et les nouveaux profils amenés à fréquenter la gare, a fait ressortir les problématiques d'accès au pôle d'échanges et d'articulation intermodale, en partie déjà identifiées, mais rendues concrètes alors que l'exploitation de la gare est poussée vers ses limites de capacité.

Si Ouigo constitue une évolution très importante du service en gare TGV, son arrivée à MLV Chessy n'a pas été anticipée avec l'ensemble des partenaires à l'échelle du pôle, et tout juste avec les gestionnaires de gare. Aucun groupe de travail n'a été mis en place

¹⁹ En 2016-2018, la RATP réalise de nouvelles infrastructures dont huit positions de garage en arrière-gare.

en amont de l'arrivée de Ouigo à MLV Chessy, ni avec les partenaires locaux : cette situation s'explique en partie par le caractère expérimental du déploiement de l'offre et la rapidité de son succès. Cependant, l'étude de l'arrivée de Ouigo dans d'autres gares, comme à Massy TGV révèlent des problématiques proches, notamment dans l'articulation des flux (Entretiens, SNCF – Transilien / Gares & Connexions, 2019). Aussi, alors que Ouigo a participé à l'évolution de la gestion des flux de voyageurs à grande vitesse en général, notamment à travers l'expérimentation de dispositifs dans leur organisation et leur acceptabilité pour les voyageurs, l'offre a paradoxalement peu été accompagnée en gare lors de son déploiement.

MLV Chessy, en raison de son interconnexion au RER A, se distingue de la plupart des gares périphériques des autres régions françaises et bénéficie à ce titre d'un potentiel intermodal élevé à l'échelle de l'aire urbaine (Facchinetti-Mannone & al., 2016). Pour autant, avant Ouigo, les interactions entre gares TGV et RER étaient secondaires et, en dépit du potentiel important de cette articulation, les équipements et organisations en place n'ont pas pu absorber les nouveaux flux de voyageurs Ouigo. L'étude de l'organisation progressive de la gestion de ces flux met en évidence à la fois la complexité de la gouvernance du site et la multiplicité des logiques d'acteurs en présence. Les représentations et les stratégies des différents acteurs sont confrontées entre elles et aux pratiques des voyageurs. Des travaux récents se sont penchés sur les problématiques de gestion des cheminements et de la fluidité en gare (Riot, 2015 ; Moroni, 2022). La gestion des flux s'inscrit dans un processus de régulation spatial et également temporel, marqué à la fois par la dé-synchronie des rythmes des acteurs en présence et par des actions et solutions relevant de différentes temporalités (Moroni, 2022). L'analyse de l'arrivée de Ouigo à MLV Chessy illustre bien cette dimension processuelle, la pluralité des rythmiques à l'œuvre et la recherche de compromis entre acteurs aux logiques distinctes. Le cadre spécifique de ce secteur met particulièrement en lumière l'articulation de systèmes spatiaux de différentes échelles, au regard des répercussions en cascade engendrées par le doublement de la fréquentation de la gare en quelques années, pour des voyageurs ayant de nouveaux besoins d'intermodalité.

Bibliographie

- Auphan É., 1992, Les gares TGV régionales, un exemple de contre-aménagement du territoire, *Hommes et Terres du Nord*, vol.1, n°1, pp. 14-20.
- Auphan É., 2008, Un quart de siècle de grande vitesse ferroviaire en France, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol.85, n°4, pp. 431-442.
- Benaissa A. & Cayez C., 2001, *Analyse comparative de trois pôles d'échanges en Île-de-France : Massy, Roissy, Chessy*, Rapport PREDIT, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, 134 p.
- Caron F., 2001, Une ville capitale et le chemin de fer : le cas de Paris, Actes du colloque « Il Congreso de Historia Ferroviaria », 11 p.
- Cattan N. & Fréty J.-B., 2011, Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux - état des lieux et problématiques, *Territoires 2040*, revue en ligne de la DATAR, n°3, pp. 61-77.
- Chiambaretto P. & Fernandez A.-S., 2014, Transferring low-cost marketing practices from air to rail services: The Ouigo case, *Research in Transportation Business & Management*, vol.10, pp. 40-44.
- Ciry B., 2014, Ouigo : un concept pionnier de SNCF, *Revue générale des chemins de fer*, n°234, pp. 7-14.
- Combe E., 2011, *Le low cost*, Repères, La Découverte, 128p.
- Delaplace M. & Perrin J., 2015, Desserte TGV et développement du « tourisme de site » - Le cas de Disneyland Paris et du Futuroscope, in Fabry N., Picon-Lefebvre V. & Pradel B. (coord.) *Narrations touristiques et transformations urbaines*, Édition L'Œil d'Or, 232 p. (pp. 61-78).
- Delaplace M. & Dobruszkes F., 2015, From low-cost airlines to low-cost high-speed rail? The French case, *Transport Policy*, n°38, pp. 73-85.
- Dobruszkes F., 2006, An analysis of European low-cost airlines and their networks, *Journal of Transport Geography*, vol.14, n°4, pp. 249-264.
- Facchinetti-Mannone V., 1999, Principes d'implantation et effets urbains des gares TGV en France : bilan de 17 ans d'aménagement ferroviaire, *Annales des Ponts et Chaussées*, n°89, pp. 45-52.
- Facchinetti-Mannone V., 2005, La nodalité des gares TGV périphériques, *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°48, pp. 45-58.
- Facchinetti-Mannone V., 2012, Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ?, *URBIA. Les Cahiers du développement urbain durable*, vol.13, pp. 27-48.
- Facchinetti-Mannone V., Carrouet G. & Bérion P., 2016, Potentiel intermodal et pratiques de rabattement des voyageurs des gares TGV ex-urbanisées, in Chapelon L. (dir.), *Transports et intermodalité*, ISTE, Londres, 326 p. (pp. 237-260).
- Facchinetti-Mannone V. & Richer C., 2011, L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique, *Recherche Transports Sécurité*, vol.27, n°3, pp. 200-214.
- Frémont A., 2015, Les portes internationales des métropoles. Ports maritimes et aéroports, in Dablanc L. & Frémont A. (dir.), *La métropole logistique*, Armand Colin, 320 p. (pp. 45-78).

- Gasnier A., 2006, Le Val d'Europe à Marne-La-Vallée : Mickey fait-il du développement durable urbain?, Prépublication disponible sur HAL, archive ouverte pluridisciplinaire.
- Grison J.-B., 2012, Le Val d'Europe, bientôt une commune nouvelle autour de Disneyland ?, Colloque 20 ans de Transformations Economiques et Sociales au Val d'Europe, Val d'Europe, 19-20 décembre.
- Leboeuf M., 2013, *Grande vitesse ferroviaire*, Cherche midi, 853 p.
- Moroni T., 2022, *Produire et maintenir la fluidité. La construction de la régulation des flux de piétons dans les gares ferroviaires franciliennes*, Thèse de l'Université Paris-Est, 394 p.
- Mosnier J., 2004, Le phénomène Low Cost : contre un certain nombre d'idées reçues, *Problèmes économiques*, n°2843, pp. 15-22.
- Orillard C. & Picon A., 2012, *De la ville nouvelle à la ville durable : Marne-la-Vallée*, Editions Parenthèses, 228 p.
- Paix J.-F., 2018, Utilité et service rendu par les TGV Intersecteurs, *Revue générale des chemins de fer*, n°282, pp. 34-48.
- Pellerin J.-C., 1995, Le développement d'une ville nouvelle et de sa périphérie : conjoncture ou planification ?, *Annales de Géographie*, n°583, pp. 280-303.
- Perrin J., 2020, *La territorialisation des gares franciliennes de la grande vitesse ferroviaire face aux mutations du modèle TGV. Une analyse par la desserte du cas de Marne-la-Vallée Chessy*, Thèse de l'Université Paris-Est, 464 p.
- Richer C., 2008, L'émergence de la notion de « pôle d'échanges » : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires, *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°54, pp. 101-123.
- Riot É., 2015, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen : analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St-Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*, Thèse de l'Université Paris-Est, 616 p.
- Roffat S., 2007, *Disney et la France: Les vingt ans d'Euro Disneyland*, L'Harmattan, Questions contemporaines, 384 p.
- Scherrer F., 1986, Interconnexion des réseaux de transport interurbain. L'interconnexion T.G.V., *Cahier/Groupe Réseaux*, vol.2, n°4, pp. 89-102.
- Troin J.-F., 1997, Les gares T.G.V. et le territoire : débat et enjeux, *Annales de Géographie*, vol.106, n°593-594, pp.34-50.
- Varlet J., 2008, Trois révolutions géographiques de la grande vitesse ferroviaire en France, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol.85, n°4, pp. 461-474.
- Zembri P., 1993, T.G.V. - Réseau ferré classique: des rendez-vous manqués ? *Annales de Géographie*, vol.102, n°571, pp. 282-295.
- Zembri P., 2008, La contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France, *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol.85, n°4, pp. 443-460.
- Zembri P., 2015, Les gares TGV périphériques franciliennes: un ressort méconnu de l'expansion de la grande vitesse, *Géotransports*, n°5-6, pp. 163-167.
- Zilberberg E., 2012, Ceci n'est pas (seulement) du «low cost», *L'Expansion Management Review*, vol.145, n°2, pp. 102-113.

Documents techniques

Avenant n°8 à la Convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France, 2010, 151 p.

Conseil départemental de Seine-et-Marne (CD 77), 2020, *Pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée / Chessy, Convention relative au financement des études de Faisabilité pour la création d'un deuxième accès à la gare TGV au Sud et pour la modification de la dépose-minute au Nord sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions*, 20 p.

Convention pour la création et l'exploitation d'Euro Disneyland en France, 1987, 411 p.

Gares & Connexions, 2014, *Monographie par gare : Marne-la-Vallée Chessy TGV, Enquêtes dans les gares parisiennes et d'interconnexion dans le cadre de la convention « étude relative à la décongestion des gares parisiennes »*, Rapport d'étude, 30 p.

IRC (Instance Régionale de Concertation) MLV Chessy, 2018 (14 novembre), support et compte-rendu, 93 p. et 7 p.

OMNIL, 2015, *La fréquentation des grandes gares franciliennes, Grandes enquêtes, Synthèse*, 16 p.

RFF, 2005, *Bilan LOTI de la LGV Interconnexion Île-de-France*, Rapport, 85 p.

Schéma Directeur du RER A, 2012, STIF, 156 p.

SNCF, 2008, *Enquêtes voyageurs. Massy TGV et Marne-la-Vallée Chessy, Synthèse*, 24 p.

SNCF, 2011, *Contribution de la SNCF- Révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France*, 66 p.

Presses

La Marne, 2018 (8 janvier), Chessy. La gare RER sud livrée en novembre [en ligne].

Le Parisien, 2016 (2 octobre), Les tickets RER en vente dans les trains Ouigo [en ligne].

Les Echos, 2018 (1er juillet), Un train « low cost » Paris-Londres est à l'étude [en ligne].

Ville, Rail & Transports, 2012 (12 juin), *TGV low cost. Pourquoi ça va vraiment coûter moins cher*, n° 540, pp. 38-41.

Ville, Rail & Transports, 2013 (26 février), *TGV low cost. Le nouveau modèle économique de Ouigo*, n° 548, pp. 34-37.

« POSITION DE THESE / PhD position »

15 – Pauline DETAVERNIER¹

« Le marcheur de la gare. Généalogie des spatialités, conception des parcours, expression des cheminements piétons (1837-2030) »²

Depuis ses premiers édifices au XIX^e siècle, les évolutions spatiales de la gare ferroviaire influent sur la pratique de la marche de ses usagers. Que ces derniers soient perçus au fil de l'Histoire comme des voyageurs potentiellement dangereux, des navetteurs habitués, des particules de flux à évacuer ou comme de potentiels clients à retenir, il est question pour les concepteurs de matérialiser un parcours qui soit à même de cadrer leur expérience spatio-temporelle du bâtiment-voyageurs. Inversement, les marcheurs de la gare impactent en retour de leur pratique la spatialité de la gare ; leur cheminement fait avec le parcours qui leur est destiné, ruse, s'adapte, se métamorphose... demandant un ajustement constant de la part des experts. Cette thèse proposait d'explorer ce jeu d'interdépendances entre l'espace de la marche en gare tel qu'il est conçu par ses acteurs décisionnaires, et ses pratiques telles qu'elles sont exprimées par les piétons.

La problématique abordée par cette thèse visait alors à comprendre comment la pratique de la marche est prise en compte par les concepteurs de ces architectures bâties. Parallèlement, il s'est agi de définir les caractéristiques du marcheur de la gare et la manière dont celles-ci peuvent enrichir les savoirs des concepteurs face à la complexité croissante de la gare de demain.

Cette thèse a ainsi élaboré une méthodologie au croisement de trois terrains ferroviaires européens : les gares de Paris Saint-Lazare (France), Utrecht Centraal (Pays-Bas) et Lausanne CFF (Suisse). Elle

s'est également construite à la croisée de diverses sources : archives, entretiens, documents graphiques et cartographies comportementales. Cette variété méthodologique a permis d'aborder le sujet de la marche en gare selon trois angles d'approche : sa généalogie, la conception de ses espaces dédiés et l'expression de sa pratique. Elle est inhérente à la multiplicité des champs disciplinaires auxquels il est apparu nécessaire de faire appel pour aborder la thématique de la marche en gare de manière complète. Elle se veut enfin à l'image des différents acteurs de tels projets complexes et de leurs approches respectives de la mobilité piétonne.

Sur le plan scientifique, cette thèse en architecture a cherché à ajouter, à son échelle, une dimension matérielle aux travaux existants. Elle se voulait ainsi compléter et actualiser les travaux sociologiques ou ethnographiques des pratiques d'être et de se mouvoir en gare développés depuis les années 1990. Cet apport cherchait en outre à proposer un complément de compréhension à la formalisation mathématique des flux. Sur un plan plus opérationnel, l'enjeu a été d'éclairer les concepteurs des gares cherchant à assurer la lisibilité et la fonctionnalité des grandes gares européennes de demain, embrassant la complexité croissante des enjeux tout en prenant en compte le palimpseste spatial que constituent ces bâtiments historiques.

L'analyse menée au cours des trois parties constitutives de cette recherche a permis d'en valider les hypothèses majeures, mettant en évidence

¹ Chargée de recherche à AREP ; Doctorante en architecture au LIAT (Laboratoire Infrastructure, Architecture, Territoire), ENSA Paris-Malaquais 16 avenue d'Ivry 75013 Paris pauline.detavernier@gmail.com

² Thèse préparée sous la direction de Dominique Rouillard (février 2018-janvier 2022) et en CIFRE à AREP, soutenue le 10 janvier 2022 à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Malaquais, Laboratoire Infrastructure Architecture Territoire, Ecole Doctorale VTT (Université Paris-Est)

l'interdépendance existant entre les aménagements spatio-temporels de la gare et les pratiques de mobilité individuelle qui ont cours à cette échelle.

La gare, espace de sédimentation des enjeux liés à l'individu en mouvement : acteurs et dispositifs d'une architecture de gestion

La première hypothèse supposait que la complexité actuelle du sujet de la marche en gare provient d'une sédimentation historique des enjeux de sa conception. Il s'est alors agi de dresser la généalogie de ces enjeux, des acteurs qui en sont porteurs, et des spatialités de parcours qui en ont résulté.

Les six figures du marcheur émanant de cette généalogie (individu-voyageur, usager, habitué, particule, client, et enfin individu-psychologique) se sont révélées être cumulatives, et avec elles les enjeux présidant à l'aménagement des espaces de leurs déplacements. La thèse observe ainsi l'émergence d'un « modèle français », initialement finement cloisonné, s'ouvrir progressivement sous l'influence européenne puis se libéraliser totalement, mis sous tension en heures de pointe par les masses pendulaires.

Un premier marqueur a donc été le degré de contrôle des corps en mouvement et les aménagements le mettant en œuvre. Les salles d'attentes, par exemple, se sont progressivement ouvertes pour céder leur place structurante à la Salle des Pas Perdus. Les contrôles de billets se sont effectués à divers emplacements de la gare, formant des seuils plus ou moins avancés au sein des parcours, disparaissant parfois au profit d'un contrôle à bord des trains.

Cette analyse historique permet également de conclure que la conception des parcours piétonniers en gare devient progressivement un outil. Bien au-delà de la gestion quotidienne des flux de voyageurs, elle alimente le basculement de la gare d'une logique technico-industrielle à une acception socio-économique de ses enjeux. Le piéton devient à cet effet un objet marketing et, l'aménagement spatio-temporel lui étant destiné, un levier d'action.

Un second marqueur nous est donc apparu : celui de l'amplification de l'objectif commercial du bâtiment-voyageurs, et avec lui de ses parcours. Les parcours-voyageurs se doublent de parcours-clients

à visée différenciée, complexifiant les schémas fonctionnels.

Au-delà des dispositifs d'encadrement des corps et de l'évolution des parcours fonctionnels, un dernier marqueur traversant notre généalogie fut le mode de communication entre les acteurs de la gare – ses concepteurs et gestionnaires – et l'usager. L'émergence des dispositifs signalétiques, entre autres, fut observée dans un objectif d'éducation du voyageur à la gare. Ces derniers se sont vus amplifiés jusqu'à chercher une intelligence intrinsèque de l'espace : une lisibilité totale pour un choix de trajectoire conscient et sachant. Les récents travaux autour des dispositifs de nudge³ questionnent à nouveau le rôle de cette communication : la signalétique peut également avoir un impact subjectif sur les comportements et influencer les trajectoires en biaisant les décisions.

Cette généalogie des spatialités de la marche en gare nous a progressivement amenés à l'époque contemporaine, permettant d'introduire à notre réflexion les observations menées dans le cadre d'une CIFRE au sein de l'agence d'architecture AREP.

Projeter la gare de 2030 : Paris-Saint-Lazare, Utrecht Centraal, Lausanne CFF. Quelle prise en compte de la marche, quels outils, quels modèles ?

Une deuxième hypothèse avançait alors que, afin de répondre à la complexité actuelle de la gare, les acteurs de la conception des espaces de cheminement utilisent des outils mathématiques visant à schématiser les flux de personnes d'une part, et s'appuient d'autre part sur un certain nombre de modèles exogènes de parcours : le centre commercial, l'aéroport, la rue. De ces outils et de ces modèles, il s'est agi d'analyser la mise en œuvre européenne, d'en comprendre la portée, mais aussi les limites.

L'observation croisée des trois projets de gare, refondant les parcours piétonniers en leur sein, fut l'occasion de questionner les outils employés par les experts de la conception. D'une part, elle a validé l'hypothèse d'une mathématisation schématisante des flux, annihilant tout cheminement individuel en le standardisant, et ne pouvant alors constituer l'unique outil d'aide à la conception ni l'unique support de décision. D'autre part, elle a fait émerger les origines

³ « coup de coude » ou « coup de pouce »

oubliées de certains standards dont n'est aujourd'hui retenu que l'aspect quantitatif : les niveaux de services (LoS) (Fig.1). Les utilisations de ce standard de conception aux Pays-Bas et ses récentes évolutions en Suisse ont corroboré notre analyse critique, tout en fournissant des pistes quant à la prise en compte nécessaire et complémentaire de la corporéité du marcheur.

À travers l'analyse des trois projets architecturaux qui refondent les trois gares d'étude européennes, nous avons pu retrouver les marqueurs observés dans la généalogie : la commercialisation accrue des espaces de la gare, et le retour d'un asservissement des accès à certaines zones de la gare au contrôle. Corolaire de ces enjeux, les projets observés posent également la question de la gare en tant que lieu à part entière de la ville, voire d'hyper-lieu urbain. À travers la problématique de la marche en gare se redéfinit alors le statut des espaces traversés.

L'étude démontre que chacune de ces trois thématiques fait aujourd'hui l'objet d'une conception dédiée. Les discours des acteurs abondent en référence à certains archétypes fonctionnels, chacun répondant à un segment du sujet de la marche en gare. S'agit-il de développer un parcours-clients rentabilisé à travers les surfaces commerciales de la gare ? Le bâtiment-voyageurs est alors comparé à un centre commercial. S'agit-il de maintenir un parcours-voyageurs marchable à travers une segmentation spatio-temporelle croissante ? C'est l'archétype fonctionnel aéroportuaire qui est amené en exemple. S'agit-il enfin de développer un hyper-lieu urbain qui n'est pas uniquement un lieu de passage, mais également de séjour et de flânerie ? Les expériences de ludification et de patrimonialisation de l'espace public urbain sont évoquées.

La thèse s'est attachée à disséquer ces archétypes fonctionnels et leurs logiques internes afin d'en saisir la portée réelle sur les projets de parcours en gare. Il apparaît alors que chacun amène son lot de réponses fonctionnelles efficaces et d'extériorités négatives, bien que parfois les discours peinent à s'incarner durablement dans les réalisations. Notre seconde hypothèse s'est alors vue nuancée : la conception des parcours en gare, du fait des objectifs divers et parfois contradictoires qu'elle poursuit, se définit davantage comme un patchwork d'archétypes que comme étant issue d'une vision holistique. La thèse définit alors l'espace actuel de la marche en

gare comme une architecture hétérotopique au sens foucauldien du terme.

La figure de l'individu-marcheur de la gare : concevoir pour et par la marche

Enfin, la troisième hypothèse formulée suggérait l'existence de caractéristiques propres à la marche en gare, faisant de cet objet d'étude une pratique à part entière dont la définition pourrait enrichir la boîte à outils du concepteur de la gare de demain.

Au regard de nos précédentes conclusions, il s'est agi de dépasser le constat archétypal. La thèse avance que c'est précisément la pratique de la marche qui vient coudre ensemble des espaces conçus séparément, que c'est elle qui tient ensemble l'hétérotopie. Sous cet angle, l'enjeu pour les concepteurs de la gare de demain apparaît alors clairement. Nous avons nommé « conception hodologique » le mode de conception architecturale qui se centre sur les cheminements de ses marcheurs, et non plus sur la définition d'un certain nombre de parcours fonctionnels.

La thèse s'attache alors à décentrer le regard de l'espace-gare pour le poser sur le marcheur, son corps et ses pratiques, dans leur rapport à l'environnement bâti. Par la mise en œuvre d'une méthodologie de suivis, des cartographies comportementales ont été dressées sur un certain nombre de critères, dessinant les contours de la pratique de la marche en gare.

Le marcheur de la gare se définit par la variation constante de ses rythmes de marche. Il se caractérise également par l'importance de ses accessoires, notamment du smartphone qui ouvre le parcours digital comme nouveau cheminement à prendre en compte. Enfin, et peut-être surtout, il adopte une variété de postures qu'il chorégraphie vis-à-vis de l'environnement que rencontrent ses pas : tantôt stratège, tacticien, automate ou promeneur.

Conclusion

La thèse conclut alors que concevoir un espace-gare valorisant la marche – adopter une conception hodologique donc – c'est porter une attention particulière aux zones comportementales du cheminement. Plus spécifiquement, c'est dans la conception de leurs lisières, garantes de facilitation de la pratique, que la thèse propose des pistes de conception opérationnelles. Cette posture du concepteur diffère ainsi de la conception actuelle, qui

s'attache davantage aux zones fonctionnelles de la gare, aux seuils qui les segmentent puis seulement aux parcours qui les relie.

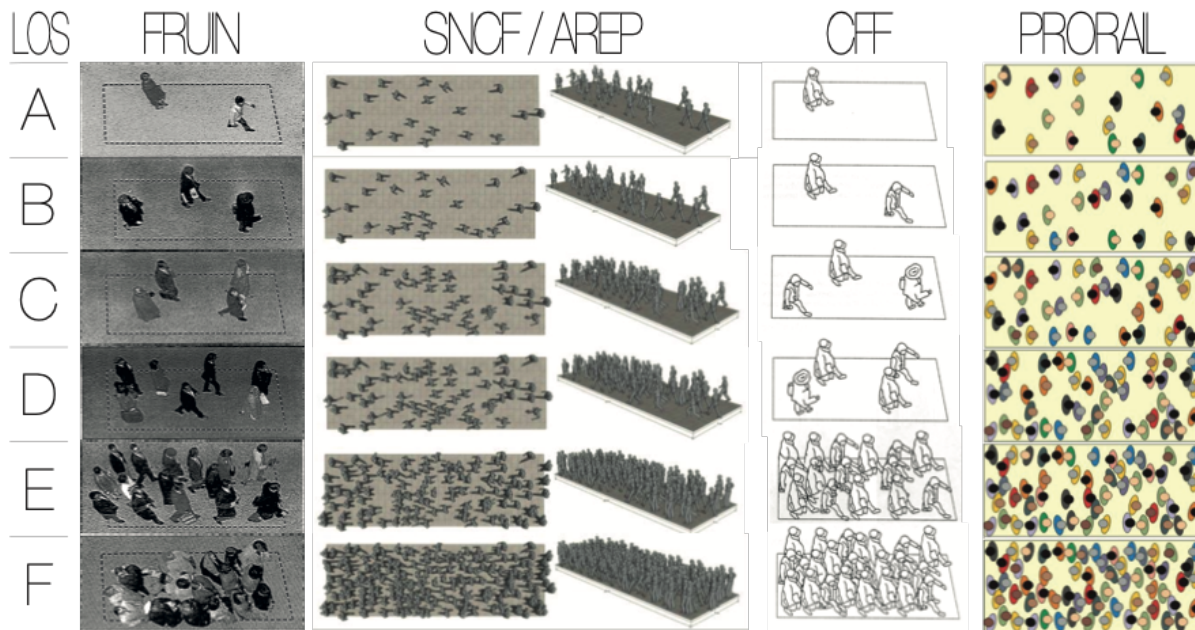


Fig.1 - Comparaison de la représentation du confort des individus en mouvement selon les 6 Level of Service, dans l'étude initiale de Fruin, et son usage par les Maîtrises d'Ouvrage ferroviaire : SNCF/AREP (France), CFF (Suisse) et Prorail (Pays-Bas) (Source : P.Detavernier).

Comparison of the representation of the comfort of individuals in motion according to the 6 Levels of Service, in Fruin's initial study, and its use by the railway project owners: SNCF/AREP (France), CFF (Switzerland) and Prorail (Netherlands) (Source: Pauline Detavernier).

« POSITION DE THESE / PhD position »

14- Pauline DETAVERNIER

“The train station walker. Genealogy of spatialities, design of routes, expression of pedestrian pathways (1837-2030)”

Since its first buildings in the 19th century, the spatial evolution of the railway station has influenced the way its users walk. Whether they are perceived throughout history as potentially dangerous travelers, habitual commuters, particles of flow to be evacuated or potential customers to be retained, it is a question of designers materialising a route that is capable of framing their spatio-temporal experience of the passengers building. Conversely, the station's walkers impact the station's spatiality in return; their pathway

plays with the route intended for them, cunning, adapting, metamorphosing... requiring constant adjustment on the part of the experts. This thesis proposed to explore this set of interdependencies between the space of walking in the station as conceived by its decision-makers, and its practices as expressed by the pedestrians.

The problematic approached by this thesis aimed at understanding how the practice of walking is considered by the designers of these built

architectures. At the same time, the aim was to define the characteristics of the station walker and how these can enrich the knowledge of designers in the face of the growing complexity of tomorrow's station.

This thesis thus developed a methodology at the crossroads of three European railway sites: the stations of Paris Saint-Lazare (France), Utrecht Centraal (Netherlands) and Lausanne CFF (Switzerland). It was also built at the intersection of various sources: archives, interviews, graphic documents, and behavioural maps. This methodological variety made it possible to approach the subject of walking in stations from three angles: its genealogy, the design of its dedicated spaces and the expression of its practice. It is inherent to the multiplicity of disciplinary fields which it appeared necessary to call upon to approach the subject of walking in stations in a complete manner. Finally, it is intended to reflect the different actors involved in such complex projects and their respective approaches to pedestrian mobility.

From a scientific point of view, this architecture thesis sought to add, on its own scale, a material dimension to existing work. It was thus intended to complete and update the sociological or ethnographic work on the practices of being and moving in stations developed since the 1990s. This contribution also sought to offer a complementary understanding to the mathematical formalisation of flows. On a more operational level, the challenge was to enlighten station designers seeking to ensure the legibility and functionality of the major European stations of tomorrow, embracing the growing complexity of the issues at stake while considering the spatial palimpsest that these historic buildings constitute.

The analysis carried out in the three parts of this research has validated the major hypotheses, highlighting the interdependence between the spatio-temporal arrangements of the station and the individual mobility practices that take place at this scale.

The railway station, a space of sedimentation of the stakes linked to the individual in movement: actors and devices of a management architecture

The first hypothesis assumed that the current complexity of the subject of walking in stations stems from a historical sedimentation of the issues at stake in its conception. It was then a question of drawing up

the genealogy of these issues, of the actors who carry them, and of the spatialities of the paths that have resulted from them.

The six figures of the walker emanating from this genealogy (traveler, user, regular, particle, customer, and finally psychological) have been shown to be cumulative, and with them the issues presiding over the design of the spaces of their movements. The thesis thus observes the emergence of a 'French model', a disciplinary device that was initially finely compartmentalised, gradually opening up under European influence and then becoming totally liberalised, put under tension at peak times by the commuting masses.

A first marker was therefore the degree of control of bodies in movement and the facilities that implemented it. The waiting rooms, for example, were gradually opened up to give way to the Salle des Pas Perdus as a structural element. Ticket controls were carried out at various locations in the station, forming more or less advanced thresholds within the routes, sometimes disappearing in favour of a control on board the trains.

This historical analysis also leads to the conclusion that the design of pedestrian routes in stations is gradually becoming a tool. Well beyond the day-to-day management of passenger flows, it feeds the shift of the station from a technical-industrial logic to a socio-economic understanding of its issues. In this context, the pedestrian becomes a marketing object and the spatio-temporal development intended for him a lever for action.

A second marker therefore appeared to us: that of the amplification of the commercial objective of the passenger building, and with it of its routes. The passenger pathways are coupled with customer pathways with different aims, making the functional diagrams more complex.

In addition to the devices for managing bodies and the evolution of functional routes, a final marker running through our genealogy was the mode of communication between the actors of the station - its designers and managers - and the user. The emergence of signage, among other things, was observed with the aim of educating the passenger about the station. The latter have been amplified to the point of seeking an intrinsic intelligence of the space: total legibility for a conscious and informed choice of trajectory. Recent

work on nudge devices again questions the role of this communication: signage can also have a subjective impact on behaviour and influence trajectories by biasing decisions.

This genealogy of the spatialities of walking in stations has gradually brought us to the contemporary time, allowing us to introduce to our reflection the observations made in the framework of our CIFRE within the architecture agency AREP.

Planning the station of 2030: Paris-Saint-Lazare, Utrecht Centraal, Lausanne CFF. What tools and models are used to take walking into account?

A second hypothesis was that, to respond to the current complexity of the station, those involved in the design of walkways use mathematical tools aimed at schematising the flow of people on the one hand, and on the other hand rely on a certain number of exogenous walkway models: the shopping centre, the airport, the street. The aim was to analyse the European implementation of these tools and models, to understand their scope and their limits.

The comparative observation of the three station projects, redesigning the pedestrian routes within them, was an opportunity to question the tools used by the design experts. It validated the hypothesis of a mathematical schematization of flows, annihilating all individual paths by standardizing them, and thus not being possible to constitute the only design aid tool or the only decision support. On the other hand, it has brought to light the forgotten origins of certain standards of which only the quantitative aspect is retained today: the levels of service (LoS) (Fig.1). The uses of this design standard in the Netherlands and its recent evolution in Switzerland have corroborated our critical analysis, while providing leads as to the necessary and complementary consideration of the walker's corporeity.

Through the analysis of the three architectural projects that recast our three European study stations, we were able to find the markers observed in the genealogy: the increased commercialisation of station spaces, and the return of a subjection of access to certain areas of the station to control. As a corollary to these issues, the projects observed also raise the question of the station as a place in its own right in the city, or even as an urban hyper-place. Through the issue of walking in stations, the status of the spaces

crossed is redefined.

The study shows that each of these three themes is now the subject of a dedicated design. Stakeholder discourse abounds in reference to certain functional archetypes, each responding to a segment of the subject of walking in stations. Is it a question of developing a cost-effective customer journey through the station's commercial areas? The passenger building is then compared to a shopping centre. Is it a matter of maintaining a walkable passenger path through increasing spatio-temporal segmentation? The functional archetype of an airport is used as an example. Finally, is it a question of developing an urban hyper-place that is not only a place of passage, but also a place to stay and stroll? Experiences in the playfulness and heritage of urban public space are discussed.

The thesis has attempted to dissect these functional archetypes and their internal logic in order to understand their real impact on train station projects. It appears that each one brings its own efficient functional answers and negative externalities, although sometimes the discourses struggle to be embodied in the realisations. Our second hypothesis was then nuanced: the design of station journeys, because of the diverse and sometimes contradictory objectives it pursues, is defined more as a patchwork of archetypes than as the result of a holistic vision. The thesis then defines the current space of the station walk as a heterotopic architecture in the Foucauldian sense of the term.

The figure of the individual walker in the station: designing for and through walking

Finally, the third hypothesis suggested the existence of characteristics specific to walking in stations, making this object of study a practice in its own right, the definition of which could enrich the toolbox of the designer of the station of tomorrow.

Regarding our previous conclusions, we had to go beyond the archetypal observation. The thesis argues that it is precisely the practice of walking that sews together spaces conceived separately, that it is this practice that holds the heterotopia together. From this perspective, the challenge for the designers of tomorrow's railway station becomes clear. We have called "hodological design" the mode of architectural design that focuses on the paths of its walkers, and no

longer on the definition of a certain number of functional paths.

The thesis then focuses on decentering the gaze from the station-space to the walker, his body, and his practices, in their relationship to the built environment. By implementing a monitoring methodology, behavioural maps were drawn up based on a certain number of criteria, outlining the practice of walking in stations.

The station walker is defined by the constant variation in his or her walking pace. They are also characterised by the importance of their accessories, particularly the smartphone, which opens up the digital itinerary as a new path to take into account. Finally, and perhaps most importantly, he adopts a variety of postures that he choreographs in relation to the environment that his steps encounter: sometimes strategist, tactician, automaton, or wanderer.

Conclusion

The thesis concludes that designing a station-space that values walking – adopting a hodological conception, therefore – means paying particular attention to the behavioural zones of the path. More specifically, it is in the design of their edges, which guarantee the facilitation of the practice, that the thesis proposes operational design possibilities. This posture of the designer thus differs from the current approach, which focuses more on the functional zones of the station, on the thresholds that segment them and then only on the routes that connect them.

« POSITION DE THESE / PhD position »**16- Nils LE BOT¹****« Quel avenir pour les gares métropolitaines françaises et allemandes ? Analyse prospective de la dialectique « système gare » / ville, face au devenir des politiques publiques en matière de transport »²**

Vivre au rythme des métropoles, c'est observer le spectacle des infrastructures — et au premier rang desquels, les points d'interconnexions — sollicitées à l'extrême. Saturées aux heures de pointe, la majorité des grandes gares européennes font, ou vont faire, l'objet de transformations, dans le cadre de gigantesques projets architecturaux et urbains. À mesure qu'elles s'agrandissent et se complexifient, pour recevoir toujours plus de voyageurs, la question du devenir de leur intégration urbaine est continuellement reposée ; et d'autant plus, face aux ambitions de transition mobilitaire (Knafou, 2000) que s'est fixée l'Europe à horizon 2030. Clef de voute de l'intermodalité des réseaux métropolitains, la résilience capacitaire des gares centrales, déjà mise à rude épreuve, pourrait avoir du mal à absorber cette perspective ; tiraillée entre besoins d'expansion, particulièrement contraints, et injonctions à une intégration dans un tissu urbain toujours plus fragmenté. Si cette relation urbaine conflictuelle a fait l'objet de nombreux travaux (Bertolini & al., 1998 ; Menerault & Barré, 1999 ; Joseph, 1999 ; Varlet, 1992 & 2000 ; Conticelli & al., 2011), sa lecture dialectisée (au sens d'une reconnaissance du caractère inséparable de dynamiques contradictoires) semble avoir été quelque peu écartée au profit d'une résolution par le lieu et la ville, unificatrice, mais spectaculaire (Debord, 1967). Cette thèse entend reposer ce débat en termes dialectiques, et interroge

de manière prospective les conditions de son évolution, au regard des devenirs possibles des mobilités à l'horizon 2050. La gare et son environnement urbain y sont étudiés simultanément, avec pour hypothèse qu'ils forment ensemble un seul et même système urbain, doté d'une dynamique propre.

METHODOLOGIE

Cette thèse porte sur quatre objets d'étude principaux : Paris Montparnasse, Lyon Part-Dieu, Köln Hauptbahnhof (HBF) et Stuttgart HBF. Pour établir une lecture systémique, elle s'appuie dans un premier temps sur un corpus de plans, de photographies et d'articles de revues spécialisées rassemblés sur toute l'histoire des gares étudiées (de 1850 à nos jours). Une analyse typo-morphologique comparative permet d'étudier avec précision et sur le temps long, la manière dont elles se transforment. Ces évolutions ont ensuite été rassemblées de manière synoptique dans une série de tableaux qui amène à des analyses comparatives plus transverses, permettant de repérer des invariants. Se tournant vers l'avenir, la suite de l'analyse repose sur l'interrogation socio-discursive d'une soixantaine de rapports prospectifs (produits par les opérateurs, États, Länder, Régions, métropoles, villes et projets de gares) ; l'objectif étant de dresser un bilan des politiques publiques en matière de mobilité et de transport à l'œuvre en

¹ Architecte, Docteur en urbanisme, Maître de conférences associé, École d'Architecture de Paris Val-de-Seine / Laboratoire LISST-Cieu, UMR 5193, Toulouse II Jean Jaurès nils.le-bot@univ-tlse2.fr

² Thèse préparée sous la direction de Jean-Pierre Wolff et de Manfred Rolfes (septembre 2015 - septembre 2019) et soutenue le 26 septembre 2019 à l'Université Toulouse Jean-Jaurès, Laboratoire Interdisciplinaire Solidarités, Sociétés, Territoires (LISST), UMR 5193 CNRS et en cotutelle avec Institut für Umweltwissenschaften und Geographie, Universität Potsdam.

France et en Allemagne, au regard de leur influence sur l'avenir formel, programmatique et enfin conceptuel des grandes gares à horizon 2050. Ce travail débouche sur une mise en perspective théorique des matériaux accumulés, avec pour objectif de décrire un effet de système structurant, et d'émanciper la gare d'une partie des contractions urbaines.

RESULTATS

Des stratégies d'adaptation qui reconduisent la dialectique système-gare/ville

En décomposant et en classant chaque évolution morphologique des gares étudiées, ce travail met en lumière une série de stratégies spatiales qui convoquent elles-mêmes un ensemble précis, et graduellement convoqué, de dispositifs architecturaux et urbains qualifiés.

La multiplication des quais, des franchissements transversaux (tunnels, passerelles, bâtiment-ponts...), et leurs circulations verticales associées (escaliers, ascenseurs...) participe ainsi directement à la montée en puissance capacitaire des gares. Ces évolutions s'accompagnent presque invariablement d'un dédoublement du bâtiment voyageurs, d'une complexification de l'intermodalité, elle-même en lien avec une démultiplication des points d'entrée. Plus radical, le déménagement de la gare (sur des emprises de triage à proximité) ou l'évolution de la morphologie d'exploitation (de terminus vers traversante) s'imposent également comme des solutions récurrentes.

Ces stratégies (Tab.1 & Fig.1), constitutives d'un inéluctable gigantisme, cherchent tout autant à jouer un rôle fonctionnel, en permettant à davantage de voyageurs d'accéder et de quitter simultanément les infrastructures, qu'un rôle de « couture urbaine », en améliorant la possibilité pour les badauds de franchir le faisceau de voies. Ce phénomène étant observé et comparable dans toutes les gares principales européennes (même si les choix stratégiques ne sont pas toujours effectués dans le même ordre), nous pouvons dès lors parler d'un véritable effet de système urbain (la thèse introduit donc le concept de « système-gare »), dont le déploiement crée un processus de négociation dialectique avec son environnement urbain.

Mobilités en devenir : la résilience capacitaire des gares sous tension

L'analyse du corpus prospectif permet d'établir un lien entre l'évolution à venir des politiques publiques en matière de mobilités (en France comme en Allemagne) et les modalités de reconduction et d'amplification de cette situation dialectique pour l'ensemble des gares étudiées.

Avec le passage de la notion de transport à celle de mobilités, l'action publique ne repose plus sur une desserte uniforme des territoires, mais vise davantage l'ouverture de nouveaux marchés pour diversifier l'offre et/ou l'adapter aux spécificités de la demande. Parvenir à pleine imbrication de tous les maillons de la chaîne intermodale, exprimée dans le concept de « Mobilité comme service » (MaaS), semble faire consensus à tous les niveaux de décision. Dynamisée par les solutions numériques (notamment l'automatisation), la MaaS est présentée comme devant servir à la réduction de l'empreinte carbone, la libéralisation des transports publics, et l'augmentation du confort, dans une optique « servicielle » et de « captation de valeur ». Cette thèse débouche sur une analyse critique des principales innovations en vogue dans les transports (Véhicules autonomes, drones, Hyperloop...) et montre qu'à défaut de résoudre les phénomènes d'hypermobilité et de congestion en gare, ces derniers pourraient bien les amplifier.

La gare, lieu de ville ou place marchande?

Si la gare reste un hub des mobilités, cette fonction passe clairement au second plan, pour laisser place au concept de « lieu de vie/ville ». Ce dernier, issu du marketing, mélange, de manière presque systématique, les notions de dynamisme urbain et de dynamisme économique. Il cantonne la gare à un lieu de consommation (de biens, de mobilité, de services...), dont les mouvements et les événements seraient facilités par téléguidage des usagers-clients. Une pensée qui trouve ses fondements dans le concept de Smart City et qui se traduirait en gare par l'installation de dispositifs numériques : capteurs-automates, robots, signalisation dynamique... Outre que ce téléguidage est en contradiction avec la liberté de choix individuel portée par la MaaS, le risque est de créer des comportements moutonniers ou asynchrones, cause de dysfonctionnements spatiaux décuplés, en cas de piratage ou de « black-out » notamment (Le Bot, 2017).

Vers de nouvelles typologies de système-gares

Passer par une gare métropolitaine, c'est augmenter son champ des possibles en termes d'intermodalité et d'accès au(x) territoire(s). Or pourquoi ce champ des possibles devrait-il nécessairement s'exprimer en un seul point ? La croissance spatiale des Grandes Gares ne pouvant être infinie, cette recherche propose le moyen d'émanciper la gare métropolitaine de ses contradictions en travaillant à une double lecture dépolarisée et déhiérarchisée de ces espaces.

La première, en partant de l'analyse des fonctionnements coopératifs des duos ou trios de gares³, fait ainsi émerger le concept d'orchestre de gares, qui propose de travailler au regroupement de gares voisines, agissant « de concert » et pouvant aller jusqu'à constituer ensemble un quartier-gare. La seconde, à l'échelle métropolitaine, repose sur la mise en réseaux de gares interconnectées, capables de se substituer les unes aux autres en offrant une redondance de l'offre intermodale aux usagers – sur le modèle de Berlin. En effet, presque l'ensemble des lignes ICE qui passent par la capitale allemande s'arrêtent dans au moins trois de ses cinq gares principales. Pour le voyageur qui arrive ou part de Berlin, chacune des trois gares faisant partie de son itinéraire peut servir à la suite de son voyage ou venir se substituer à celle qui ferait défaut en cas de perturbation ou de forte affluence de voyageurs. La généralisation de ce fonctionnement coopératif permettrait l'émergence de véritables métagares, dont l'intermodalité serait donc dépolarisée à l'échelle de la métropole.

La limite de ces deux nouvelles typologies de gares est principalement d'ordre organisationnel : selon l'agilité des usagers à reconfigurer leurs itinéraires urbains ; selon la capacité des gares concernées à fonctionner de manière coordonnée, pour éviter qu'une forme de concurrence s'installe entre elles (sur le confort, le niveau de service, la qualité des espaces) ; et selon la capacité des acteurs publics, des opérateurs, et du réseau, à organiser la redondance de l'offre, à informer l'utilisateur en temps réel – pour l'inciter à changer de gare en cas de perturbation – et à compenser les désagréments que pourrait lui causer ce type de fonctionnement.

DISCUSSION : LA GARE METROPOLITAINE, CET ESPACE AUTRE

Il semble exister une forme de consensus entre chercheurs et acteurs de la ville sur l'idée que la gare puisse être une destination en soi, un lieu ouvert « de » et/ou « sur » la ville, une portion d'espace permettant de jouir de certaines activités urbaines (commerce, loisir, services...). Devrait-on alors considérer comme soluble, voire dépassée, la dialectique entre système-gare et ville ? Certains semblent le penser. Pourtant, le système-gare crée des ruptures dans la métrique des villes (Lévy & Lussault, 2013), perturbant ainsi la manière qu'ont les citoyens de pratiquer les distances, aussi bien dans leur étendue que dans leurs qualités (vitesse, topographie, coût, plaisir à les parcourir, efficacité, confort, sentiments...). Traverser une gare, ce n'est justement pas traverser une rue, une place ou un jardin public. La gare est un espace certes ouvert au public, mais régi par des règles d'organisation, de sécurité, de temporalité (toute une chronotopie détaillée dans le chapitre 8) ou encore comportementales et d'accessibilité. Leur influence sur la métrique peut aller jusqu'à produire des conduites d'évitement et à exclure les gares de certains itinéraires urbains. Si la présence de commerces et de services attire les badauds, confère-t-elle pour autant à l'espace gare une véritable « urbanité » capable, sinon d'effacer, du moins de « pacifier » ces ruptures ? Non, car les deux ne sont pas liés. Dirions-nous d'un passage couvert parisien qu'il coupe la ville ? À certains égards peut-être, notamment lorsqu'il se retrouve fermé, mais qu'il manque d'urbanité ? Non.

Il en va de la gare comme des passages, des grands équipements, ou de certaines dalles déconnectées du sol des villes, elles sont les lieux d'une urbanité autre, plus introvertie, avec ses seuils, ses règles, et rites de passage. Ces derniers perturbent les métriques de la ville classique, mais ouvrent sur des imaginaires différents (Fig.2). La gare correspond assez fidèlement à ce que Michel Foucault nommait hétérotopie, « *un lieu autre ayant le pouvoir de juxtaposer en un seul lieu réel plusieurs espaces, plusieurs emplacements qui sont en eux-mêmes incompatibles, en rupture avec le temps, isolé et pourtant pénétrable, un autre espace, un autre espace réel, aussi parfait, aussi méticuleux, aussi bien*

³ En étudiant notamment les cas d'Eura-Flandres à Lille, du pôle London St Pancras/King's Cross ou du hub d'Amsterdam Sloterdijk...

arrangé que le nôtre est désordonné, mal agencé et brouillon » (Foucault, 1984). Notre société contemporaine ne semble toujours pas accepter la gare métropolitaine pour ce qu'elle est, à notre sens un objet de grande fonctionnalité, définitivement moderne, avec sa métrique et son imaginaire propres et son urbanité autre⁴. Une hétérotopie qui a pour fonction de nous faire contempler l'hypermobilité métropolitaine dans ce qu'elle a de fascinant.

Bibliographie

Bertolini L. & Tejo S., 1998, *Cities on rails: the redevelopment of railway station areas*. E & FN Spon, 236p.
 Debord G., 1967, *La société du spectacle*, Buchet-Chastel, 208 p.
 Foucault M., 1967, *Des espaces autres. Hétérotopies*. Conférence au Cercle d'études architecturales, Architecture, Mouvement, Continuité, n°5 (1984), pp.46-49.
 Menerault Ph. & Barré A, 1999, Gares et quartier de gares :

Signes et marges, Lille Rennes et expériences internationales (Italie, Japon, Pays-Bas), PUCA. 216 p.
 Joseph I. (éd.), 1999, *Villes en gares*, Ed. de l'Aube, 308 p.
 Conticelli E. & Simona T., 2011, Railway Station Role in Composing Urban Conflicts, *Journal of Land Use Mobility and Environment*, n°4: <https://doi.org/10.6092/1970-9870/530>, p.55
 Knafou R., 2000, Les mobilités touristiques et de loisirs et le système global des mobilités, 85-94 in *Les Territoires de la mobilité*, PUF. <https://www.cairn.info/les-territoires-de-la-mobilite--9782130506447-p-85.htm>
 Lévy J. & Lussault M., 2013, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin.
 Le Bot N., 2017, La gare intelligente, enjeux et limites de l'hyperconnexion, *Urbanisme*, n°407, pp.42-44.
 Varlet J., 2000, Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique, *Flux*, n° 41, pp. 5-16.

Variables architecturales & urbaines	Situation		
	primaire	avancée	optimale
Morphologie d'exploitation	En terminus	Mixte	Traversante
Situation et altimétrie des voies et des quais	De plain-pied	Décaissée ou aérienne	Souterraine
Modes d'agrandissement	Élargissement	Déménagement	Orchestre (quartier-gare)
Circulations transversales	Passage à niveau	Franchissement (Tunnels, passerelles)	Plateforme
Position des entrées	Frontale	Multiplés	Omnidirectionnelle
Intermodalité	Aux abords	Étagée	En réseau (Métagare)

Tab.1 - Stratégies et dispositifs architecturaux et urbains des systèmes de gare

Architectural and urban variables	Primary situation	Advanced situation	Optimal situation
	Terminus	Mixed	Through station
Situation and altimetry of tracks and platforms	At ground level	Excavated or elevated	Underground
Expansion models	Expansion	Moving	Orchestra (station-neighbourhood)
Transversal circulation	Ground crossing	Crossing (tunnels, footbridges)	Platform
Entrance points	Frontal	Multiple	Omnidirectional
Intermodality	Alongside	Tiered	Networked (Metastation)

Tab.2 - Station-system architectural and urban strategies and devices

⁴ Ce travail sur la gare comme hétérotopie fera l'objet d'un article approfondi à paraître en 2022

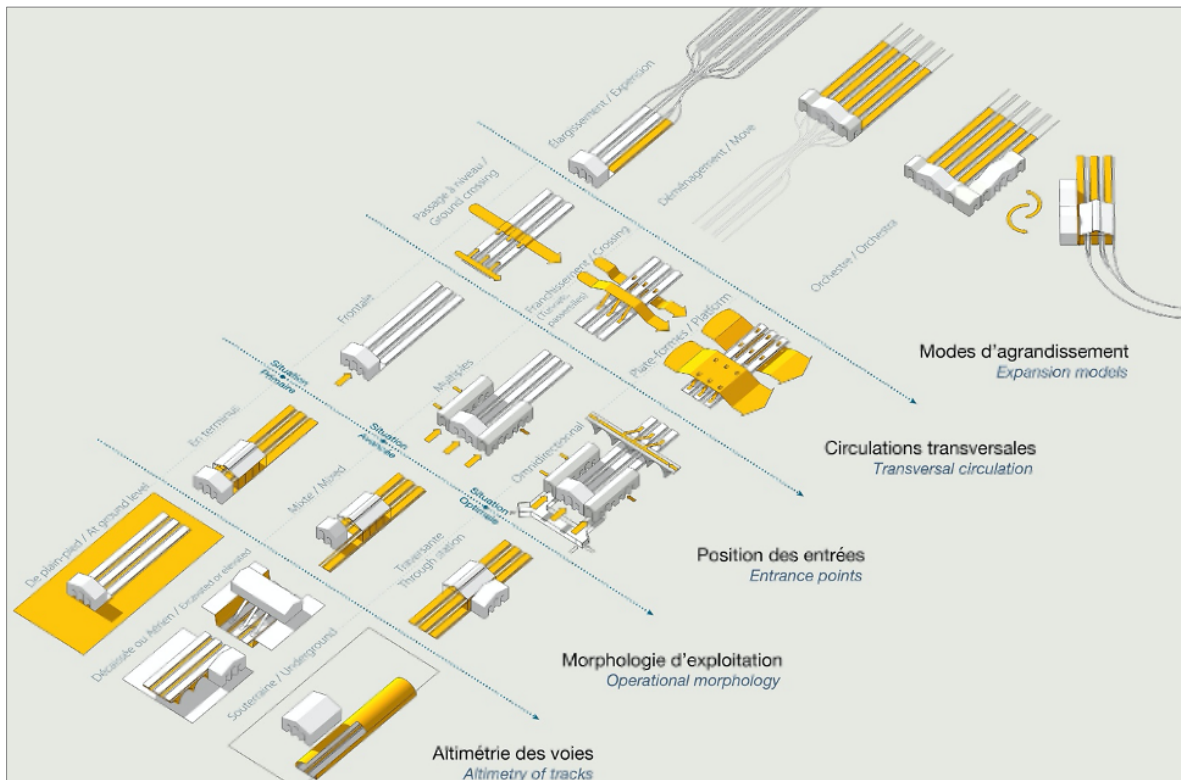


Fig. 1- Schéma de la stratégie architecturale et urbaine du système de la gare et des options du dispositif
 Diagram of station-system architectural and urban strategy and device options
 (N. Le Bot 2019)

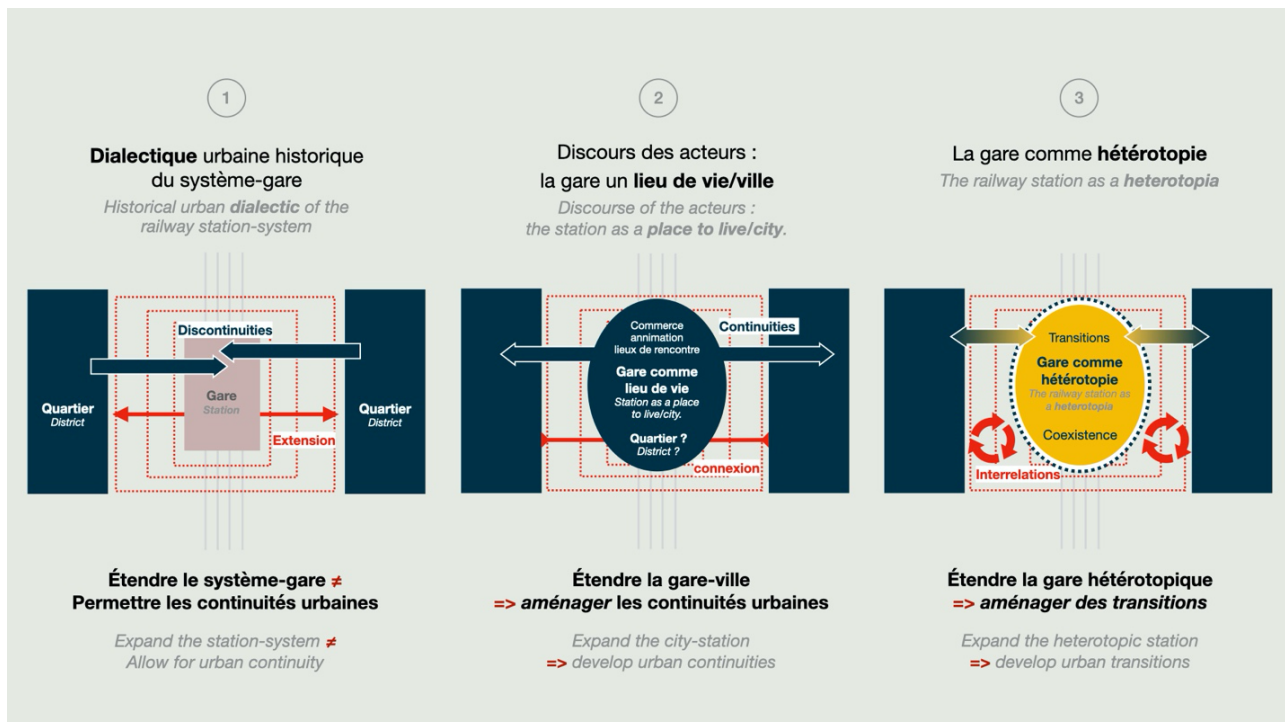


Fig. 1 – Schéma de l'évolution de la dialectique gare-système/ville
 Diagram of the evolution of the station-system/city dialectic
 (N. Le Bot 2019)

« POSITION DE THESE / PhD position »

16- Nils LE BOT

What future for French and German metropolitan stations? prospective analysis of the "station-system" / city dialectic, regarding the future of public transport policies ⁵

Living at the pace of metropolises is to witness infrastructure – and first and foremost of these, interconnexion points – pushed to the limit. Overcrowded at peak times, most major European stations are, or will be, undergoing transformations as part of huge urban and architectural projects. As they grow in size and complexity to host ever more passengers, the question of their urban integration is continuously being revisited; more so when considering the mobility transition ambitions (Knafo, 2000) that Europe has set itself for 2030. Keystone of metropolitan networks' intermodality, central stations' capacity resilience, already sorely tested, could struggle to absorb this scenario; torn between particularly constrained needs for expansion and demands that they integrate into an ever more fragmented urban fabric. Although this conflictual urban relationship has been repeatedly studied (Bertolini & al., 1998; Menerault & Barré, 1999; Joseph 1999; Varlet 1992 & 2000; Conticelli & al. 2011), its dialectical reading (in the sense of the recognition of the inseparable nature of contradictory dynamics) seems to have been put aside in favour of a resolution through place and city, uniting, but spectacular (Debord, 1967). This thesis intends to reframe this debate in dialectical terms, and questions in a prospective fashion the conditions of its evolution, with regards to the possible outcomes for mobility by 2050. The station, and its urban environment are studied simultaneously, with the hypothesis that they form together a single urban system, with its own dynamic.

METHODOLOGY

This thesis focuses on four main study objects: Paris Montparnasse, Lyon Part-Dieu, Köln Hauptbahnhof (HBF), and Stuttgart HBF. To provide a systemic reading, it first relies on a corpus of plans,

photos and articles from specialist publications gathered over the whole history of the studied stations (from 1850 to the present day). A comparative typomorphological analysis enables a precise and long-term study of how they have transformed. These evolutions were then collated synoptically in a series of tables leading to more transversal comparative studies, allowing invariants to be identified. Looking towards the future, the next part of the analysis rests on the socio-discursive questioning of sixty or so prospective reports (produces by operators, States, Länder, Régions, metropolises, cities and station project teams); the aim being to evaluate mobility and transport public policies at work in France and Germany, with regards to the formal, programmatic and finally conceptual future of large stations by 2050. This work leads to a theoretical perspective of the gathered materials, aiming to describe a structuring system effect, and to emancipate the station from a part of its urban contractions.

RESULTS

Adaptation strategies that renew the station-system/city dialectic

By breaking down and ordering each morphological evolution of the studied stations, this work highlighted a series of spatial strategies, which themselves summon a specific, and gradually summoned, set of qualified architectural and urban devices.

The multiplication of platforms, of transversal crossings (tunnels, footbridges, bridge-buildings...), and their associated vertical paths (stairways, elevators...), directly contribute to the capacity increase of stations. These evolutions almost invariably go hand in hand with a duplication of the passenger building, of the complexification of

⁵ The author would like to express his deepest gratitude to Hugh Colyer, the translator of this English version.

intermodality, itself linked to a multiplication of entrance points. More radically, the moving of the station (onto nearby marshalling yards) or the evolution of the operating morphology (from terminus to through-station) become recurring solutions.

These strategies (Tab.2 & Fig.1), which produce an unavoidable gigantism, are as much trying to play a functional role, allowing more passengers to access and leave the infrastructure simultaneously; as playing an “urban stitching” role, allowing passers-by to cross the track yard. This phenomenon is observed and comparable in all major European stations (even if strategic choices aren’t always made in the same order) we can talk about a real urban system effect (the thesis therefore introduces the concept of “station-system”), whose introduction creates a dialectic negotiation process with its urban environment.

The future of mobility: stations’ capacity resilience under pressure

The analysis of the prospective corpus has allowed a link to be established between the future evolution of public mobility policies (in France as in Germany) and the renewal and amplification modalities of this dialectical situation for all the studied stations.

With the shift from notions of “transport” to “mobility”, public action no longer rests on uniformly connecting territories, but rather aims to open new markets to diversify the offer and/or adapt it to the specificities of demand. Achieving full integration of all elements of the intermodal chain, expressed in the concept of “Mobility as a Service” (MaaS), seems to be a consensus at all decision levels. Driven by digital solutions (notably automation), MaaS is presented as a way to reduce carbon footprints, liberalise public transport and increase comfort, in a “service” and “value capture” perspective. This thesis leads onto a critical analysis of the principal fashionable innovations in transport (autonomous vehicles, drones, Hyperloop...) and shows that rather than resolve the phenomena of hypermobility and station congestion, they could in fact increase them.

The station: public space or marketplaces?

If stations remain mobility hubs, this function is clearly taking a back seat to make way for the concept

of “living/city spaces”. This concept, from Marketing, blends almost systematically the notions of urban dynamism and economic dynamism. It confines the station to being a place of consumption (of goods, mobility, services...) whose movements and events are facilitated by remote control of the user-customers. This thought’s founding principles are based in the concept of Smart Cities and in a station context means the installation of digital devices: automatic sensors, robots, dynamic displays... In addition to the fact that this remote controlling contradicts the freedom of choice promoted by MaaS, there is a risk of creating sheep-like or asynchronous behaviours, exponentially increasing spatial disfunctions, particularly in cases of hacking or blackouts (Le Bot, 2017).

Towards new station-system typologies

Passing through a metropolitan station is to increase ones realm of possibilities in terms of intermodality and access to territories. But why should this realm of possibilities only express itself in a single point? As the spatial growth of Major Stations cannot be infinite, this research offers the means to free the metropolitan station from its contradictions by working on a depolarised and de-hierarchised double reading of these spaces.

The first, based on the analysis of the cooperative functioning of sets of two or three stations⁶, gives rise to the concept of a station orchestra, which proposes working on grouping neighbouring stations, operating “in concert” and together being able to form a station-neighbourhood. The second, at a metropolitan scale, is based on the networking of interconnected stations, capable of substituting themselves for each other by offering a redundancy of intermodal offerings to users – based on the model in Berlin. Indeed, almost all ICE lines that pass through the German capital stop in at least three of its five major stations. For the passenger arriving in or departing Berlin, each of the three stations part of their itinerary can be the point to continue their journey, or replace the one that is not available in case of disruption or large passenger numbers. The generalisation of this cooperative functioning would allow the emergence of veritable meta-stations, whose intermodality would therefore be depolarised at the scale of the metropolis. The limitation of these two new types of stations is mainly

⁶ Notably by studying Eura-Flandres in Lille, King’s Cross/London St Pancras or the Amsterdam Sloterdijk hub...

organisational: dependant on the agility of users to reconfigure their urban itineraries; of the capacity of the concerned stations to operate in a coordinated way, to avoid a form of competition between them (on comfort, level of service, quality of spaces); and finally the capacity of public actors, operators, and the network, to organise the redundancy of the offer, to inform the user in real time – to incite them to change station in case of disruption – and to compensate them for the inconveniences that could be caused by this type of operation.

DISCUSSION: METROPOLITAIN STATIONS, THAT OTHER SPACE

There seems to be a form of consensus between researchers and city actors on the idea that the railway station can be a destination in itself, a place open "from" and/or "onto" the city, a portion of space that allows for the enjoyment of certain urban activities (commerce, leisure, services...). Should we then consider the dialectic between the station-system and the city to be solvable, or even overcome? Some people seem to think so. However, the station-system creates ruptures in the metric (Lévy & Lussault, 2013) of cities, thus disrupting the way in which inhabitants of the city practise distances, as much in terms of their scope as in terms of their qualities (speed, topography, cost, pleasure in walking them, efficiency, comfort, feelings...). Crossing a railway station is not the same as crossing a street, a square or a public garden. The station is certainly a space open to the public, but it is regulated by rules of organisation, safety, temporality

(a whole chronotopia detailed in chapter 8) or behaviour and accessibility. Their influence on the metric can go so far as to produce behavioural avoidance and to exclude stations from certain urban routes. If the presence of shops and services attracts passers-by, does this give the station space a real 'urbanity' capable of, if not erasing, at least 'pacifying' these breaks? No, because the two are not linked. Would we say that a Parisian covered passageway cuts across the city? In some aspects perhaps, particularly when it is closed, but that it lacks urbanity? No.

The same is true of stations as of passages, large facilities, or certain slab areas disconnected from the ground in cities; they are places of an other urbanity, more introverted, with its thresholds, rules, and rites of passage. They disrupt the metrics of the classical city, but open up different imaginaries (Fig.2). The railway station corresponds, quite faithfully, to what Michel Foucault called heterotopia, "*another place with the capacity to juxtapose in a single real place several spaces, several locations that are in themselves incompatible, at odds with time, isolated and yet penetrable, another space, another real space, as perfect, as meticulous, as well arranged as ours is disordered, badly arranged and messy*" (Foucault, 1984). Our contemporary society still does not seem to accept the metropolitan station for what it is, in our opinion an object of great functionality, definitely modern, with its own metric and its own imaginary and its other urbanity⁷. A heterotopia which makes us contemplate metropolitan hypermobility and all its fascinating aspects.

⁷ This work on the railway station as a heterotopia will be the subject of an in-depth article to be published in 2022

« LIEU DU TRANSPORT »

14 - Les gares périphériques de Tourcoing et de Roubaix, quelle(s) stratégie(s) d'aménagement face aux gares lilloises ?

The peripheral stations of Tourcoing and Roubaix: What development strategy(ies) for Lille stations?

Marie-Agnès LANNEAUX *

Maître de Conférences, Université de Lille (SHS) – IUT de Lille site de Tourcoing. Membre du Laboratoire MRTE – CY Cergy Paris Université

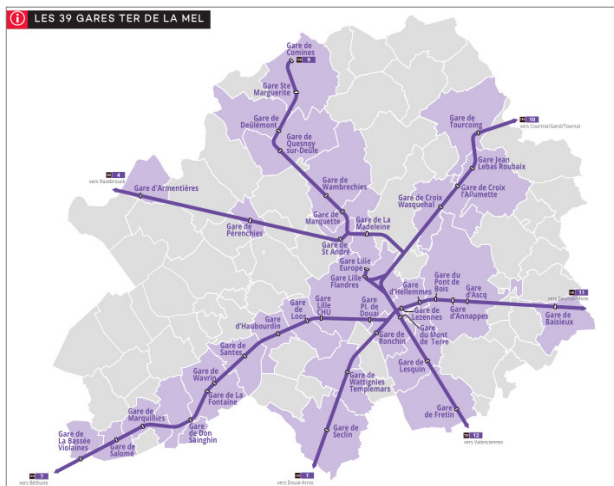


Fig.1- Les gares de la Métropole Européenne de Lille (source : Ilévia)

La Métropole européenne de Lille (MEL), constituée de 95 communes (1,174 million d'habitants en 2018), abrite, en son sein, de nombreuses gares (Fig.1). Les gares lilloises occupent une place métropolitaine centrale en accueillant tous les types de trains, elles sont au cœur d'aménagements urbains avec, par exemple, le programme *Euraflandres* pour la gare de Lille-Flandres qui doit permettre à cette dernière d'être une porte d'entrée majeure de la Métropole, capitale régionale des Hauts de France. Ce programme développe un espace public avec la mise en place d'un parvis piétonnier, où les transports urbains sont plus accessibles et mieux connectés, avec le réaménagement de la Place des Buisseries en pôle multimodal.

Nous pouvons nous interroger sur le positionnement et l'aménagement des gares périphériques présentes au sein de la MEL (Fig.2) : bénéficient-elles toutes du

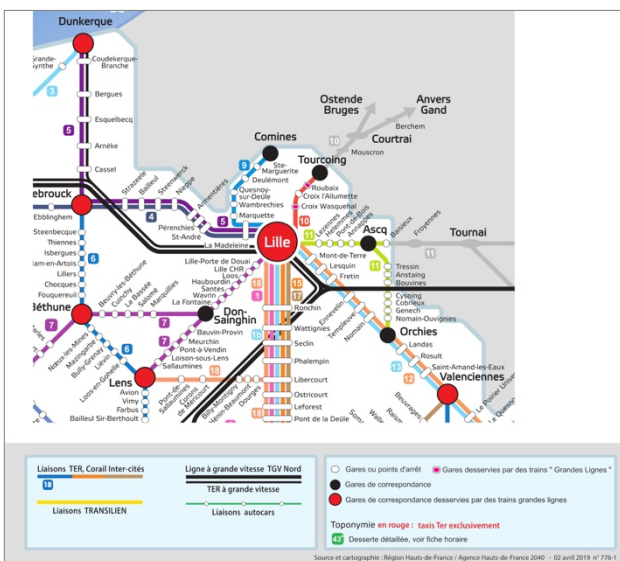


Fig.2- Le réseau ferroviaire des Hauts de France desservant la MEL (Source : Conseil Régional Hauts de France)

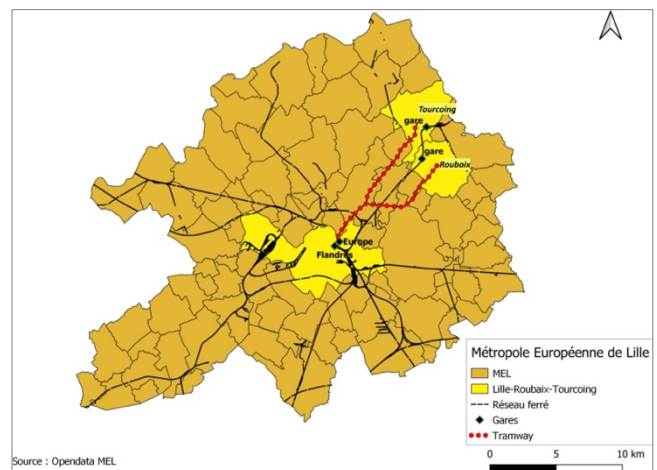


Fig.3- Les gares de Roubaix et de Tourcoing au sein de la MEL

* marie-agnes.lanneaux@univ-lille.fr

même intérêt de la part des acteurs publics et privés, et d'un aménagement spécifique ? Qu'en est-il des gares de Roubaix et de Tourcoing (Fig.3), deux gares majeures au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, représentatives du dynamisme économique de la métropole, de la région du Nord ? Sont-elles toujours un élément structurant et attractif de ces villes ?

Des gares témoignant d'un passé industriel florissant

Au début du XX^e siècle, l'ensemble Roubaix-Tourcoing est considéré comme la capitale française du textile avec plus de 110 000 salariés ; la construction des gares a un lien direct avec l'expansion de l'industrie textile, pour acheminer le charbon du bassin minier aux usines textiles, les matières premières et la main d'œuvre. Le train est alors présenté comme une alternative plus rapide au transport fluvial.

La gare de Tourcoing est, en 2019, la troisième gare de la MEL avec 610 714 voyageurs après la gare de Lille Flandres (21 809 569 voyageurs) et celle de Lille-Europe (7 871 976 voyageurs).

L'actuelle gare de Tourcoing (Photo 1) n'est pas à l'emplacement originel.

La première gare de Tourcoing (située rue Louis-Leloir) est mise en service le 14 novembre 1842 ; mais rapidement, elle doit faire face à un trafic important engendré par la cité textile spécialisée dans le peignage de la laine. Ce trafic est si important qu'une gare secondaire est construite dans le quartier des Francs (détruite en 1996).

L'actuelle gare est construite en 1905, place Sépard, grâce à la signature d'une convention entre la Compagnie des chemins de fer du Nord et la municipalité ; elle est inaugurée lors de l'exposition internationale des industries textiles d'avril à septembre 1906. L'architecte de la compagnie Sidney Dunnett s'inspire de la gare de Roubaix, ville limitrophe, mais ajoute une cour pavée. Le bâtiment central a deux corps annexes alignés de chaque côté qui accueillent un hôtel, un restaurant-buffet, un bureau de poste...

Le choix de localisation n'est pas neutre : à proximité

des usines textiles (Photo 2) et à quelques minutes du centre-ville, la gare accueille des voyageurs, la main d'œuvre de Belgique venant travailler dans les usines, ainsi que des marchandises dont les ballots de laine indispensables. Elle est également une gare frontière avec la présence d'une douane.



Photo 1 - la gare de Tourcoing (cliché M-A. Lanneaux, mai 2021)



Photo 2 - En face de la gare, une usine textile (inscription laines au fronton) réhabilitée en logements (cliché M-A. Lanneaux, mai 2021)

Quant à *la gare de Roubaix* qui a accueilli 221 272 voyageurs en 2019, elle fut mise en service en 1842. Elle est constituée d'un bâtiment principal avec des salles d'attente pour les voyageurs et des bureaux de douane (comme à Tourcoing) ; pour les marchandises, un bâtiment en bois est construit à proximité.

Le déclin industriel des villes de Roubaix et de Tourcoing et le transfert des marchandises sur la route vont avoir des effets sur le trafic des gares et sur leur insertion au sein de la ville : baisse de la fréquentation, détérioration des gares, délaissement du quartier par les habitants... On peut alors s'interroger sur le devenir de ces quartiers, des gares considérées



Photo 3 - La gare de Roubaix (cliché M-A. Lanneaux, mai 2021)

Face à l'augmentation du trafic, des agrandissements ont lieu dès 1850 ; après des tensions entre la municipalité et la compagnie des chemins de fer du Nord, une nouvelle gare est construite par Sidney Dunnett (Photo 3). Elle est composée d'un bâtiment central surmonté d'un campanile avec une horloge et, de chaque côté, deux pavillons. Elle ouvre en 1888. En 1977, la destruction de la gare est envisagée du fait de la dégradation de sa structure car, d'après la SNCF, « les pierres sont très altérées et l'ossature de métal est particulièrement oxydée » ; elle aurait dû être remplacée par une gare plus petite mais la municipalité s'oppose à cette décision car la gare est le symbole de l'histoire glorieuse de la ville et est perçue comme un patrimoine pour ses caractéristiques architecturales et sa qualité monumentale : on parle de « Gare cathédrale ». Considérée comme la porte d'entrée de la ville, la gare est restaurée et inaugurée le 20 octobre 1984 ; les infrastructures marchandises sont détruites pour permettre une restructuration du quartier.

comme des biens patrimoniaux qui bénéficient de dispositions particulières dans le PLU métropolitain (UCA 3) : dispositions particulières relatives aux tissus résidentiels de l'ère industrielle en raison de leur forte identité patrimoniale (Roubaix, Tourcoing).

Les gares de Tourcoing et de Roubaix, quelle(s) stratégie(s) d'aménagement ?

La gare de Tourcoing : redynamisation du quartier par la mise en œuvre du « Pôle Gare »

L'arrivée des OUIGO (TGV à bas coûts) est le point départ de la renaissance de la gare et de son quartier. En décembre 2015, trois aller-retours quotidiens par OUIGO sont mis en place : un en direction de Lyon, un vers Nantes et un vers Rennes. Des réaménagements de la gare pour un coût de 200 000 euros ont lieu pour l'embarquement des voyageurs. Entre décembre 2015 et juin 2017, un surplus d'un



Photo 4 - La gare de Tourcoing et la place Sémard en travaux (cliché M-A. Lanneaux, mai 2021)

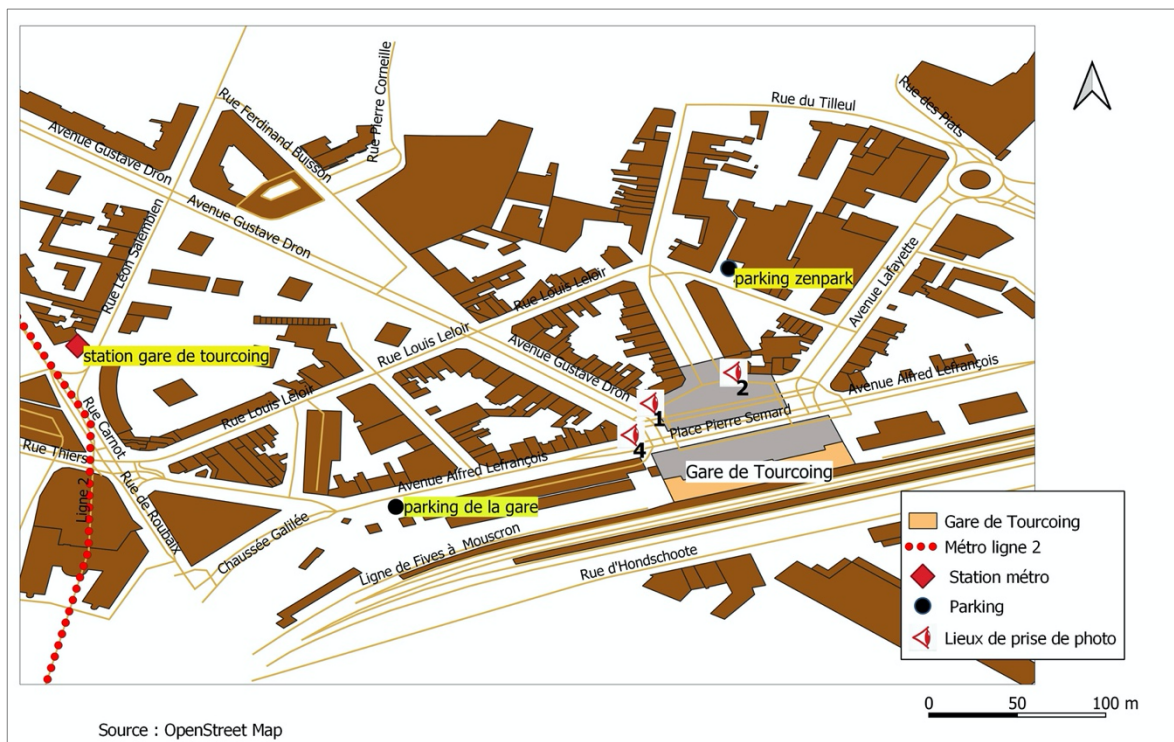


Fig.4- L'implantation de la gare de Tourcoing au sein du quartier

million de passagers est comptabilisé, Tourcoing devient la troisième gare de la métropole.

La gare est desservie par des TGV Inoui (depuis 1993) et OUIGO (en direction de Montpellier et de Bordeaux), par des TER de la SNCF (en jours ouvrés entre Tourcoing et Lille-Flandres) et de la SNCB (vers

Courtrai et Anvers via Mouscron). Le centre de maintenance TGV se situe à l'est de la gare de Tourcoing.

Chaque jour, plus de 2 000 voyageurs passent par la gare de Tourcoing ; repenser l'organisation interne de la gare et ses liaisons avec son environnement est



Photo 5 - Campus Gare – IUT C et logements étudiants, depuis la rue de l'Alma (clichés M-A. Lanneaux, depuis l'UFR LEA 3e étage, mai 2021)



Photo 6- Campus Gare de Roubaix, les résidences étudiantes avec accès direct à la gare

Campus initié par l'État, les conditions d'implantation d'un site universitaire sont définies (Fig.5). Ce dernier devient « un catalyseur et le fer de lance » du renouveau du quartier.

Cet aménagement mixte sur 14 hectares doit permettre à terme d'accueillir 4 000 étudiants, 800 salariés ainsi que 155 logements ainsi que de réorganiser et de requalifier les espaces publics. Différents acteurs (urbanistes, paysagistes, collectivités...) interviennent, dont la Métropole Européenne de Lille qui est un acteur majeur dans cette opération par l'achat du foncier, le maître d'ouvrage étant la SEM Ville renouvelée².

En septembre 2016, lors de la première rentrée, 2 400 étudiants ont été accueillis au sein de l'UFR de Langues Etrangères Appliquées (LEA) et de l'Institut du Marketing et du Management de la Distribution (IMMD). L'objectif est de créer un « effet cluster » c'est-à-dire d'attirer des entreprises du e-commerce via la formation « Management de la distribution ». Depuis septembre 2018, le campus Gare accueille l'IUT C (Photo 5) au sein d'un bâtiment à énergie positive (Bepos), qui était auparavant installé dans l'ancienne poste de Roubaix.

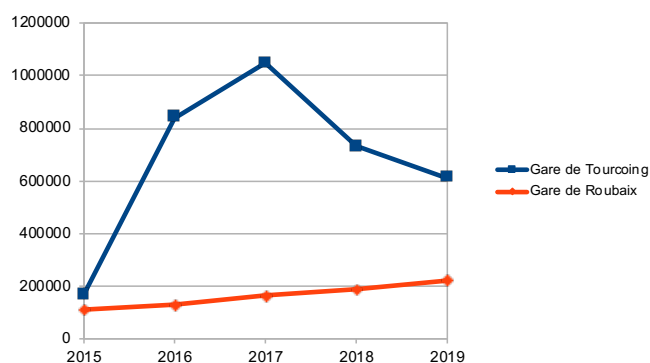
Dans le cadre de cette opération d'aménagement, une piétonisation du parvis de la gare et la réalisation d'un parking en silo de 390 places, en remplacement d'un stationnement plein air, ont été réalisés, afin de permettre le renforcement des liaisons douces et des connexions entre les différents équipements. Ces actions ont permis un meilleur accès au campus

depuis 2020 (Photo 6). Cet aménagement pour de meilleures accessibilité et connexion aux transports urbains, mis en œuvre par la MEL, se retrouve au sein d'autres gares de la métropole.

Quant à la gare en elle-même, contrairement à la gare de Tourcoing, son trafic constitué de TGV Inoui et de trains régionaux (TER SNCF, SNCB) n'a pas connu de hausse significative.

Du fait de son faible volume de ventes de billets, la SNCF a fermé les guichets le 31 décembre 2020 malgré une opposition des usagers, de la municipalité et de la MEL.

Voyageurs	2015	2016	2017	2018	2019
Gare de Tourcoing	169 429	840 616	1 048 189	731 606	610 714
Gare de Roubaix	110 953	129 704	162 587	186 867	221 272



Tab.1 et Graph.1- Les trafics comparés 2015-2019 des gares de Tourcoing et de Roubaix (Source : Open Data SNCF)

² SEM renouvelée : société d'économie mixte (59,96 % Public / 40,04 % Privé) qui intervient sur le versant nord-est de la Métropole européenne de Lille.

Une réflexion sur l'avenir du bâtiment avec la SNCF, c'est-à-dire sa réhabilitation, est en cours d'après le maire de Roubaix Guillaume Delbar ; la SNCF, en janvier 2021, indique « *il y a bien un projet en cours avec la ville pour revitaliser l'ensemble du bâtiment. C'est sur la table mais il encore tôt pour en parler* ».

Ces deux stratégies offrent donc des similitudes avec l'aménagement de l'espace public devant les gares afin de permettre une interconnexion entre les différents modes de transports, comme pour la gare de Lille-Flandres. En effet, l'instauration d'un pôle multimodal est un des enjeux de la MEL avec le développement du « porte à porte », en limitant les ruptures de charge et avec une offre de qualité, une amélioration de l'accessibilité (piétonisation du parvis de la gare Roubaix, place Séward devant la gare de Tourcoing) et une harmonisation des réseaux de transport collectif sur le territoire métropolitain (concertation entre les différentes AOT).

Cependant, si l'implication de la MEL ainsi que des municipalités est présente au sein des deux gares et travaillent ensemble, le choix de la SNCF de localiser des dessertes OUIGO au sein de la gare de Tourcoing a eu un effet amplificateur sur la fréquentation et le besoin d'adapter la gare et son environnement immédiat à ses nouvelles conditions, et de conduire à une rénovation de la gare.

Ces stratégies mises en place montrent la complexité des rapports parfois tendus, conflictuels, entre les différents acteurs en fonction de leurs compétences respectives, des enjeux multi-scalaires où les finalités et les objectifs à atteindre ne sont pas les mêmes comme le montre la fermeture des guichets par la SNCF en gare de Lomme et de Roubaix malgré l'opposition de la métropole, des mairies, des cheminots, des usagers. En effet, de par son intégration au sein de la ville, les quartiers des gares sont à l'interface de différentes activités et concernent de nombreux acteurs : les collectivités territoriales, la SNCF qui est propriétaire des bâtiments et des terrains ferroviaires, les cabinets d'urbanisme, de paysagisme, des sociétés d'économie mixte comme la SEM renouvelée, les usagers, la population...



Photo 7 – La gare de Roubaix (façade Nord-Est) en attente d'une réhabilitation (cliché M-A. Lanneaux, mai 2021)

Il est néanmoins encore trop tôt pour établir un bilan car les travaux d'aménagement ne sont pas terminés ou se terminent ; du retard a été pris avec la pandémie de la COVID-19, même si nous observons l'implantation de nouveaux commerces, une augmentation de la fréquentation de la gare de Roubaix par exemple.

Une co-fabrication du territoire est donc nécessaire pour une intégration urbaine réussie et une adoption par tous.

Pour aller plus loin

Facchinetti-Mannone V. & Richer C., 2011, L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique, *Recherche Transports Sécurité*, vol.27, n°3, pp. 200-2014

Terrin J-J. (dir), 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Editions Parenthèses, 224 p.

www.chl-tourcoing.fr, *L'ancienne gare (rue Louis Leloir)*, Centre d'histoire locale de Tourcoing (consulté en octobre 2021)

www.histoirederoubaix.com, *la gare*, Société d'émulation de Roubaix (consulté en octobre 2021)

« LIEU DU TRANSPORT »

**15- Autour de la gare 30th Street de Philadelphie :
le projet urbain, instrument de revitalisation ?**

Around the 30th Street Station in Philadelphia:
the urban project, an instrument for urban revitalization?

Matthieu SCHORUNG¹ & Paul MARCHER² *

Université Gustave Eiffel

Les Etats-Unis connaissent depuis près de deux décennies une période de renouveau ferroviaire marquée par une succession de projets de corridors publics et privés qui s'accompagnent de la rénovation ou de la construction de nouvelles gares centrales ou péricentrales (Schorung, 2019a, 2019b). Les gares représentent un enjeu multi-scalaire pour une grande variété d'acteurs institutionnels à différentes échelles. Les gares se voient attribuer des fonctions circulatoires, commerciales et urbaines avec un potentiel fort de structuration du tissu urbain et de catalyseur de projet de développement (Terrin, 2011). La gare en position centrale a pour fonction essentielle d'assurer la centralité métropolitaine tant d'un point de vue résidentiel, commercial que dans le cadre d'un centre d'affaires (Facchinetti-Mannone, Richer, 2011). Les projets d'envergure s'accompagnent de stratégies de développement urbain et immobilier parfois de grande ampleur répondant à de multiples objectifs (densification résidentielle, quartier d'affaires, projet iconique dans le cadre d'une politique de marketing urbain, etc.).

La ville de Philadelphie fait partie des villes les plus fréquemment citées pour évoquer la décroissance urbaine et les « shrinking cities » (« villes décroissantes ») aux Etats-Unis, avec certaines villes

de la Rustbelt dans la région des Grands Lacs. Après plus de cinquante ans de décroissance démographique, Philadelphie apparaît comme une ville en convalescence depuis 2010 avec une légère reprise démographique. La stratégie de la municipalité vise à redorer l'image de la ville et à engager des stratégies de revitalisation urbaine et économique. Dans cet objectif, la question des mobilités et de l'aménagement durable est au cœur des priorités de la municipalité et des agendas des politiques publiques. Ce texte a pour objectif³ d'apporter un éclairage sur la trajectoire de revitalisation de Philadelphie à partir du grand projet urbain lié au quartier autour de la gare centrale de Philadelphie, 30th Street Station (Marcher, 2020).

**La gare 30th Street et le quartier University City :
éléments de cadrage**

La gare 30th Street se localise dans le quartier University City, à l'ouest de la Schuylkill River, à proximité immédiate de l'hypercentre de Philadelphie (Fig. 1a et 1b). Le quartier University City est un quartier modestement peuplé, qui rassemble plus de 54 000 habitants, et est caractérisé par une population jeune surtout étudiante (36,6 % des habitants ont 18-19 ans), majoritairement blanche (plus de 50 %) et

¹ Docteur en géographie et aménagement (Université Paris-Est), Post-doctorant, Chaire Logistics City, Laboratoire SPLOTT, Université Gustave Eiffel, Bâtiment Bienvenue, 6-8 avenue Blaise Pascal, Champs-sur-Marne, 77 455 Marne-la-Vallée Cedex 2

² Diplômé Master Urbanisme et Aménagement (Parcours Transport et Mobilités), Ecole d'Urbanisme de Paris, Université Gustave Eiffel/Université Paris-Est Créteil

³ Cette recherche repose, d'une part sur une analyse du schéma d'aménagement du quartier University City, des documents de planification et d'aménagement de la municipalité de Philadelphie (notamment le Comprehensive Plan 2035), d'autre part sur des statistiques visant à établir le contexte démographique et économique.

* matthieu.schorung@enpc.fr et paulmarcher93470@gmail.com

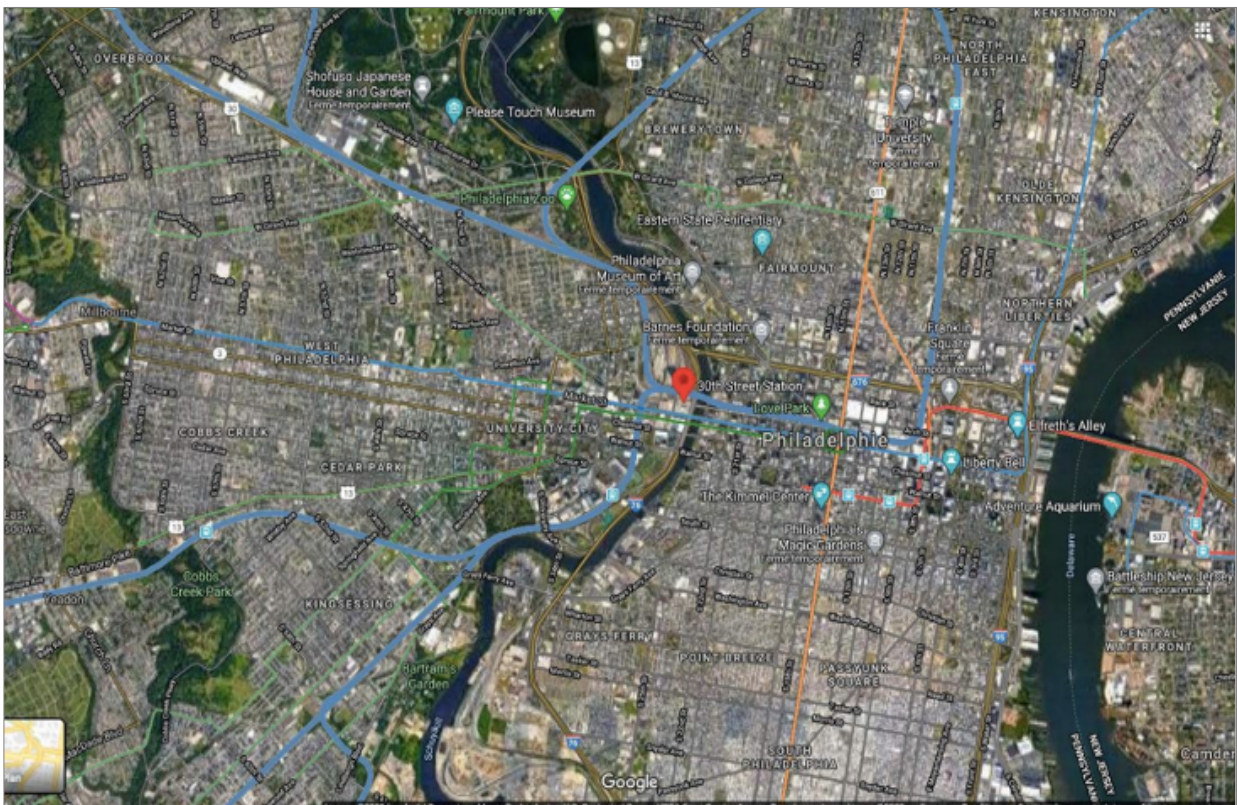
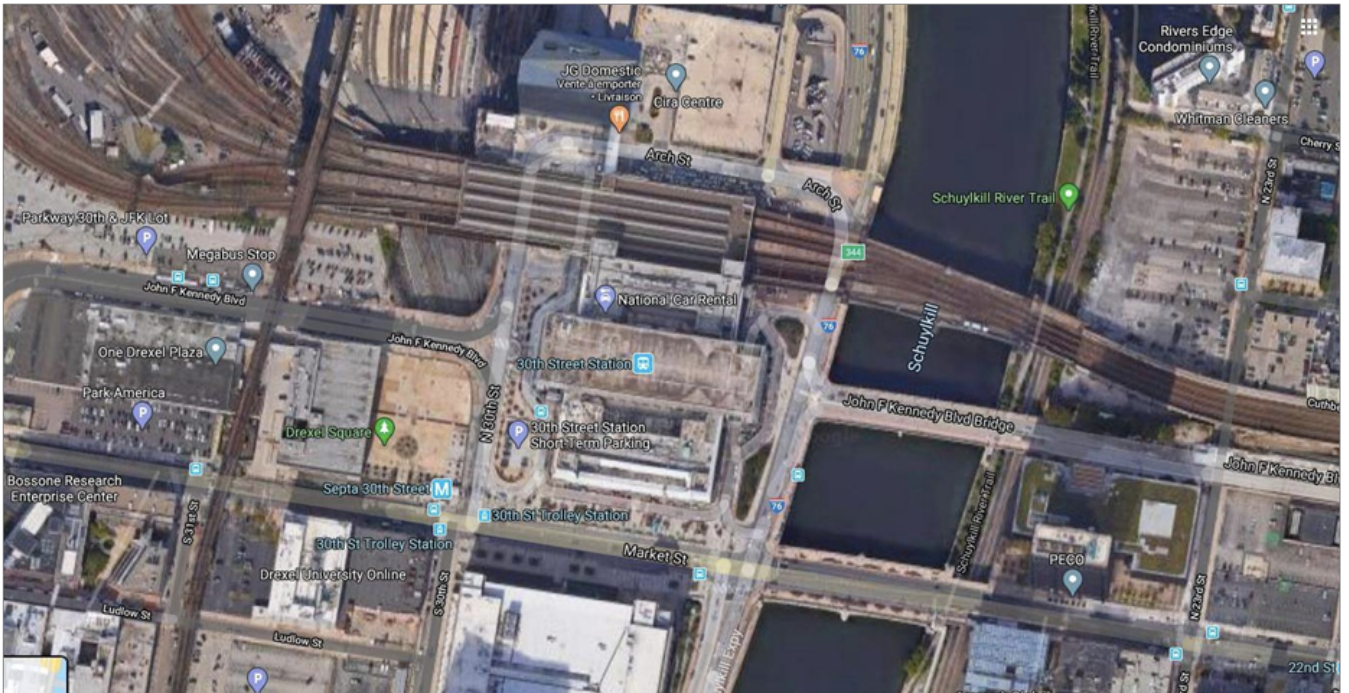


Fig. 1a et 1b- La localisation de la gare dans le centre de Philadelphie (source : captures d'écran prises sur Google Maps)

diplômée du supérieur (58,6 % de la population du quartier). Ce quartier est composé majoritairement de plusieurs emprises commerciales, d'immeubles de bureaux anciens ainsi que de la gare et des faisceaux ferroviaires. La gare est quadrillée par plusieurs grandes avenues (Schuylkill Avenue, Market Street, N

30th Street, Acht Street), qui compliquent les déplacements à pied vers et depuis la gare. De plus, la position assez particulière de la gare centrale, située sur l'autre rive du fleuve, ajoute une coupure supplémentaire avec le quartier d'affaires et l'hypercentre de Philadelphie.

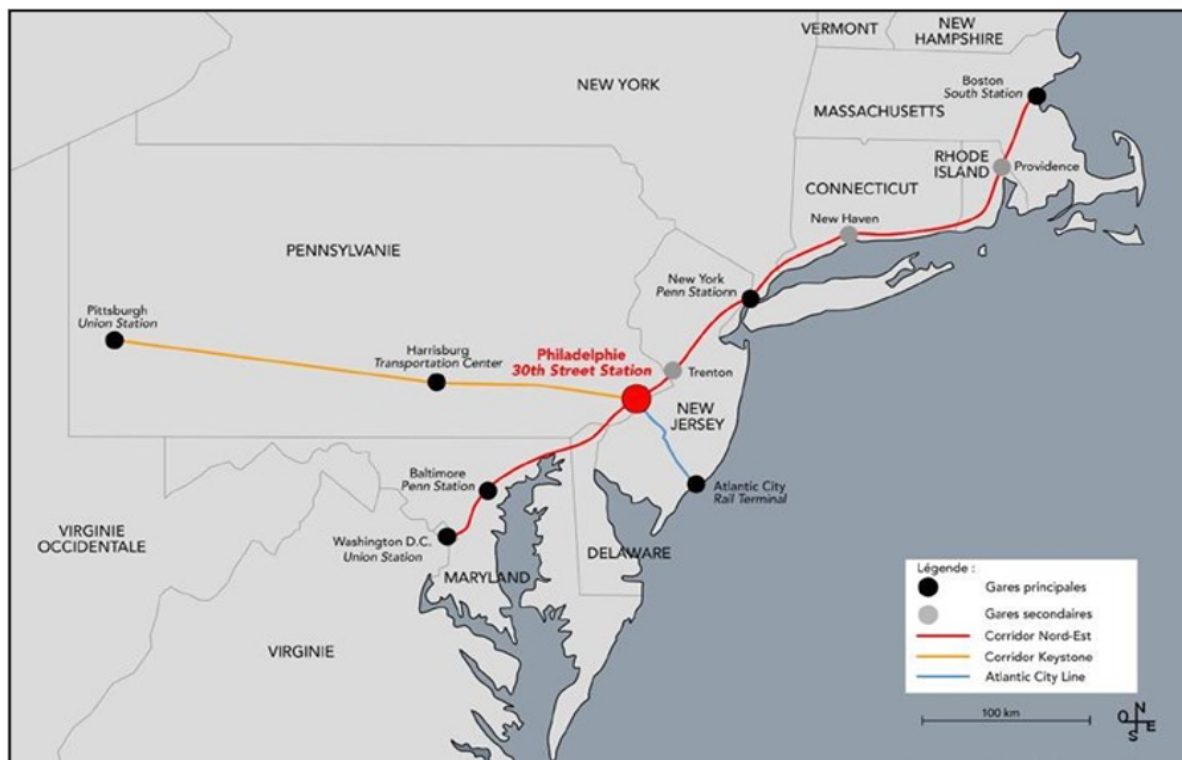


Fig. 2- La gare 30th Street dans son environnement régional et dans les réseaux ferroviaires régionaux (source : P. Marcher 2020)

La gare 30th Street et son environnement régional : un contexte de renouvellement des gares centrales du corridor Nord-Est

La gare 30th Street est une plateforme d'échanges multimodale desservie par un corridor ferroviaire régional SEPTA (Southern Pennsylvania Transportation Authority), une ligne de transport ferré lourde (Market-Frankford Line du réseau SEPTA), par le Subway Surface Lines (réseau de tramways desservant l'hypercentre et la couronne suburbaine) ainsi que par plusieurs lignes de bus. La gare de Philadelphie s'inscrit dans le corridor Nord-Est d'Amtrak (opérateur ferroviaire national), qui s'étend sur plus de 1 200 km, et est de loin le plus fréquenté d'Amérique du Nord (Fig.2). Ce corridor (735 km) relie Washington D.C. et Boston en passant par Philadelphie ainsi que des lignes secondaires desservant Harrisburg, Springfield, Albany et Richmond (Schorung, 2019).

Depuis le milieu des années 2000, Amtrak s'est engagée dans un vaste processus de réflexion et de planification pour accroître les capacités du corridor Nord-Est, pour le transformer à moyen terme en une véritable ligne à grande vitesse et pour valoriser les gares. En 2010, Amtrak publie un nouveau rapport fondateur, *A Vision for High-Speed Rail in the Northeast Corridor*, qui prévoit la construction d'une

nouvelle ligne à grande vitesse. Un programme a été développé, le Northeast Corridor Capital Investment Program, destiné à lancer une stratégie d'investissements à court et à moyen termes : les besoins totaux d'investissement s'élèvent à 151 milliards de dollars. En parallèle des grands travaux envisagés sur les infrastructures et sur les installations ferroviaires, une véritable réflexion sur les gares, généralement en position centrale dans le tissu urbain (Photo 1), est engagée. Trois grands projets de rénovation et d'extension sont à l'étude : Union Station à Washington D.C., Penn Station à New York, 30th Street Station à Philadelphie. Plusieurs projets d'extension d'envergure moindre sont envisagés (Boston, Providence, Baltimore, Newark) (Schorung, 2019).



Photo 1- La façade historique de la gare 30th Street de Philadelphie (© M Schorung, 2019)

Le schéma d'aménagement autour de la gare : le 30th Street Station District Plan

Le 30th Street Station District Plan est publié en 2016 après plus de deux ans de discussions et vise à moderniser la gare et à faire d'University City un quartier aménagé selon les principes du transit-oriented development (urbanisme orienté vers le rail), c'est-à-dire un quartier multifonctionnel, densifié, orienté autour d'un réseau de transports collectifs qui favorise les mobilités douces et l'accessibilité de l'équipement de transport (Fig.3). Ce schéma d'aménagement représente 10 milliards de dollars d'investissements dont plus de 6,5 milliards d'investissements privés. Ce schéma repose sur plusieurs actions :

- la rénovation de la gare ainsi que de son environnement immédiat (nouveau parvis, place publique réaménagée et agrandie, végétalisation et transformation des rues adjacentes) ;
- la restructuration des îlots ouest et sud (au niveau du JFK Boulevard, de Market Street et de 30th Street) qui s'inscrit dans le projet de développement « Schuylkill Yards » de l'Université de Drexel et du Brandiwyne Realty Trust dont l'objectif est de renforcer le pôle universitaire et de recherche ;
- l'amélioration de l'insertion urbaine du faisceau ferroviaire qui constitue actuellement une coupure nette dans le quartier, par l'extension au nord du faisceau du Drexel Park, par la couverture partielle des voies et par la création de deux nouvelles passerelles piétonnes au-dessus des voies ;
- le développement d'un nouveau quartier multifonctionnel au-dessus d'une partie de l'emprise ferroviaire (voies consacrées à la gare de triage) et au nord du faisceau ferroviaire pour un coût total de 4,5 milliards de dollars (930 000 m² surface de plancher de nouvelles constructions au-dessus de la gare de triage qui sera couverte et 745 000 m² surface de plancher pour les îlots au nord) (Skidmore, Owings & Merrill LLP, 2016).

Le schéma prévoit aussi la création d'un vaste réseau de pistes cyclables et d'équipements connexes (parcs de stationnement pour vélos par exemple) ainsi que le développement de nouvelles voies piétonnes (nouvelles passerelles piétonnes au niveau de Race Street et de Pearl Street). Le projet 30th Street Station District, présenté dans le 30th Street Station District Plan de 2016, a été récompensé en 2017 par un prix de l'American Institute of Architects (AIA) (Award for Regional and Urban Design), qui reconnaît en particulier l'importance de la collaboration entre les différents acteurs publics et privés.

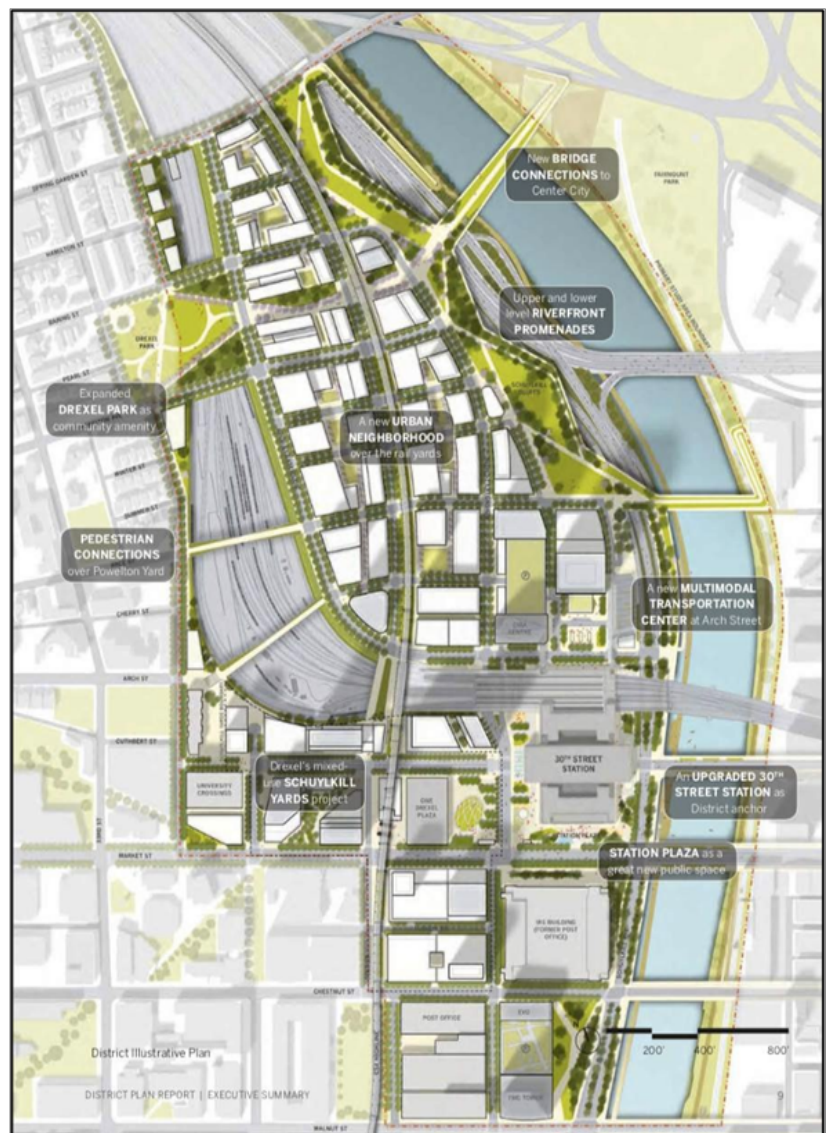


Fig. 3- Le schéma global d'aménagement dans le cadre du 30th Street Station District Plan (source : Skidmore, Owings & Merrill LPP, 2016)

Une coalition d'acteurs publics et privés pour la conduite du schéma d'aménagement

Le schéma d'aménagement est porté par plusieurs acteurs principaux (Amtrak, Brandywine Realty Trust, Université de Drexel, SEPTA, Pennsylvania Department of Transportation, municipalité de Philadelphie); et une équipe de consultants de Skidmore, Owings & Merrill LLP (SOM) a été chargée de la réalisation du Plan. Le processus de réflexion sur la planification de cette opération d'aménagement a été nourri par une participation active du public : cinq réunions publiques ont été organisées au sein de la gare et des groupes consultatifs civiques et des groupes d'intérêts locaux ont été mobilisés afin de recueillir les contributions de la population. Il est intéressant de relever la coexistence d'acteurs publics chargés de l'aménagement et de l'urbanisme et de la planification métropolitaine (la municipalité de Philadelphie par le biais de la Planning Commission et du Mayor's Office of Transportation & Utilities ; la Delaware Valley Regional Planning Commission (DVRPC) chargée de la planification et de l'aménagement dans la grande région de Philadelphie ; la Philadelphia Industrial Development Corporation (PIDC) destinée à soutenir l'implantation d'entreprises, notamment par des actions en matière de foncier et de financement), et d'acteurs privés qui se posent en acteurs de l'aménagement. Ceci passe soit par des partenariats publics-privés, soit par des investissements directs (le Brandywine Realty Trust qui est une entreprise immobilière spécialisée dans les placements financiers qui intervient sur la rive ouest du fleuve Schuylkill, notamment dans l'aménagement urbain et le développement résidentiel ; l'University City District qui est un partenariat entre des entreprises et des institutions locales pour promouvoir le développement du quartier) (Skidmore, Owings & Merrill LLP, 2016).

Ce vaste projet d'aménagement s'inscrit dans les orientations de la municipalité de Philadelphie à travers son schéma général d'urbanisme, le Comprehensive Plan 2035, qui donne le cadre général de la politique d'aménagement et d'urbanisme de la ville. Ce schéma général vise à revitaliser les quartiers en difficulté et à reconverter et densifier les anciennes zones industrielles péri-centrales (Philadelphia City Planning Commission, 2012a). Il prévoit également de renforcer l'accessibilité de Philadelphie à différentes échelles et de développer une stratégie multimodale.

Ce schéma d'aménagement s'inscrit dans le concept « One Way Complete Street » destiné à transformer la trame viaire pour réduire la place de la voiture individuelle et pour favoriser les mobilités douces ainsi que dans le plan directeur de la ville pour la marche et le vélo (The Pedestrian and Bicycle Plan, 2012b).

Le contexte dans lequel s'inscrit la gare centrale de Philadelphie : une ville décroissante

Ce projet d'aménagement d'envergure s'inscrit dans un contexte territorial qui mérite quelques précisions puisque Philadelphie traverse une crise grave depuis plusieurs décennies. Philadelphie est une aire métropolitaine (au sens de la Metropolitan Statistical Area (MSA) de Philadelphie-Camden-Wilmington) de 6,1 millions habitants en 2020 – 1,58 million pour la seule municipalité de Philadelphie. La ville de Philadelphie a connu un processus long de décroissance démographique, entre 1960 et 2010, passant de 2 millions d'habitants en 1960 à 1,52 million en 2010, soit une baisse de près de 24 % de sa population en quarante ans. Elle entame une phase de reprise démographique depuis 2010 (croissance de 3,6 % entre 2010 et 2019 : 1,52 million en 2010 à 1,58 en 2020) bien que les dernières tendances observées par l'U.S Census Bureau laissent envisager un nouveau tassement démographique. Philadelphie, qui est classée depuis longtemps dans le groupe des « severely declining cities in declining metropolitan areas » (« villes-centres sévèrement en déclin au sein d'aires métropolitaines en déclin ») (Bradbury, Downs, Small, 1982), peut être considérée comme une ville en convalescence à la fois démographique et économique. Cette histoire de décroissance prononcée a des conséquences urbaines tant en matière de pauvreté urbaine, de criminalité que de vacance résidentielle. Le tissu urbain et le marché immobilier se sont trouvés surdimensionnés par rapport à sa situation démographique, ce qui a eu pour conséquence directe l'augmentation de la vacance résidentielle (Nussbaum, 2015). Le géographe Richard Florida (2019) distingue « deux Philadelphie(s) » : la Philadelphie des opportunités économiques et des fonctions métropolitaines supérieures et la Philadelphie en crise avancée marquée par d'importantes pauvreté et une criminalité.

Le terme de « ville décroissante » ou « shrinking city » désigne les conséquences d'un phénomène de rétrécissement urbain qui touche les villes par une

perte de population et une progression de la vacance résidentielle, une perte d'activités, d'emplois et de fonctions supérieures et par une augmentation de la pauvreté, du chômage et de l'insécurité (Fol, Cunningham-Sabot, 2010 ; Martinez-Fernandez, Audirac, Fol, Cunningham-Sabot, 2012 ; Ganning, Tighe, 2018). Les villes en crise engagent des stratégies diverses pour inverser ou gérer cette décroissance (démolitions du bâti abandonné, rétrécissement volontaire et « smart decline » (« déclin intelligent »), etc.). Parmi celles-ci, certaines municipalités peuvent s'appuyer sur l'abondance de terrains vacants ou de coûts immobiliers ou fonciers relativement limités ou encore sur la présence de grands équipements spécifiques pour encourager ou porter des opérations de renouvellement urbain et de reconversion, par exemple dans le sens du développement durable (Hollander, Pallagst, Schwarz, Popper, 2009).

Un grand projet d'aménagement pour une ville en convalescence ?

La ville de Philadelphie est une ville décroissante en convalescence qui comprend des territoires délaissés en crise profonde et des territoires intermédiaires qui constituent des réserves foncières potentielles. Dans les villes en décroissance, la revitalisation des quartiers centraux, par l'extension du processus de gentrification, peut avoir des effets positifs pour les quartiers alentour. Néanmoins, un processus sélectif se déploie qui confirme le délaissement, voire l'abandon, par les acteurs traditionnels du développement économique et urbain de certains quartiers. Se côtoient alors des territoires très hétérogènes. Florence Nussbaum (2015) s'est intéressée en particulier aux mécanismes qui expliquent l'échec des stratégies de renouvellement urbain et le délaissement du quartier de Kensington. Le quartier d'University City est l'objet d'un projet de transformation et de revitalisation vaste. On peut proposer plusieurs pistes d'interprétation :

- la proximité immédiate du quartier University City avec l'hypercentre de Philadelphie et son quartier d'affaires ;
- la situation relativement favorable du quartier favorisée par l'existence de grands équipements et d'un vaste campus universitaire et de recherche ;
- une coalition d'acteurs de tous horizons qui sont parvenus à faire converger leurs intérêts et leurs points de vue pour engager ce vaste projet urbain ;

- la mobilisation de l'ensemble des propriétaires fonciers, publics comme privés ;
- la promotion de ce projet d'aménagement comme une « vitrine » du renouveau de Philadelphie dans une stratégie assumée de marketing urbain.

Plusieurs vidéos visent à promouvoir le projet en mettant en scène les principaux acteurs engagés et à le positionner comme cette vitrine de la renaissance de Philadelphie après plus de cinquante années de décroissance démographique. La première vidéo est intitulée 30th St Station District : the Next Great Neighborhood in Philadelphia et met en scène plusieurs professionnels du secteur des transports pour préciser la rénovation de la gare et de son environnement proche. La seconde vidéo, intitulée Growing Philly's Future, fait intervenir plus largement des représentants des promoteurs de ce projet – Jannie Blackwell (conseillère municipale), Jerry Sweeny (président du Brandywine Realty Trust), Jim Kenny (maire de Philadelphie), John Fry (président de l'université de Drexel), Stephen Gardner et Natalie Shieh (représentants d'Amtrak) – dont les interventions s'inscrivent dans une stratégie de promotion immobilière et de marketing urbain.

Ces projections, qui incluent de nombreux projets de tours non confirmés à ce jour, témoignent de l'ambition de la municipalité et des acteurs privés engagés dans ce grand projet d'aménagement. Ce schéma, qui a pour pivots la densification autour de la gare 30th Street et la valorisation immobilière de domanialités privées (nouveau quartier résidentiel dense par exemple), nourrit les espoirs de renforcer la visibilité de Philadelphie, notamment au sein de la Megalopolis, et de placer encore plus fortement la ville comme un pôle majeur de l'enseignement supérieur et de la recherche. Reste à appréhender et à mesurer dans les années à venir les effets potentiels de ce projet sur la situation globale de Philadelphie.

Par ailleurs, il convient de relever que les problématiques sociales sont relativement minorées dans le schéma d'aménagement alors que les quartiers à l'ouest du fleuve sont des quartiers pauvres et particulièrement ségrégués. Ce projet peut donc apparaître comme la volonté de renforcer un hypercentre riche et accessible, sous couvert d'éléments relatifs à l'aménagement durable (mobilités douces, végétalisation) au détriment des autres quartiers péri-centraux. Ce nouveau quartier de gare pourrait donc renforcer la « Philadelphie des



Photos 2 et 3- Le quartier de 30th Street Station : les prémices d'une densification et d'une verticalisation (© M. Schorung 2019)

avantages et des opportunités » et par là même renforcer la dichotomie des « deux Philadelphie(s) » identifiée par R. Florida (2019).

Bibliographie

Bradbury K.L., Downs A. & Small K.A., 1982, *Urban Decline and the Future of American Cities*, Washington D.C.: The Brookings Institution.

Facchinetti-Mannone V. & Richer C., 2011, L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique, *Recherche Transports Sécurité*, vol. 27, n°3, pp.200-214.

Florida R., 2019, *Philadelphia's Next Challenge: From Urban*

Revitalization to Inclusive Prosperity, Creative Class Group.

Fol S. & Cunningham-Sabot E., 2010, Déclin urbain et shrinking cities : une évaluation critique des approches de la décroissance urbaine, *Annales de géographie*, 2010/4, n°674, pp.359-383.

Ganning J.P. & Tighe J.R., 2018, Moving Toward a Shared Understanding of the U.S. Shrinking City, *Journal of Planning Education and Research* [En ligne], <https://doi.org/10.1177/0739456X18772074>

Hollander J.B., Pallagst K., Schwarz T. & Popper F.J., 2009, Planning Shrinking Cities, *Progress in Planning*, vol. 72, n°4, pp.223-232.

Marcher Paul., 2020, *La conduite d'un grand projet urbain*

dans le contexte d'une ville décroissante en convalescence : le cas du projet de gare 30th Street Station à Philadelphie, mémoire de master 2 Urbanisme et Aménagement, Ecole d'Urbanisme de Paris, Université Gustave Eiffel.

Martinez-Fernandez C., Audirac I., Fol S. & Cunningham-Sabot E., 2012, Shrinking Cities: Urban Challenges of Globalization, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 36, n° 2, pp.213-225.

Nussbaum F., 2015, Inaction publique et immobilisme privé : quand le renouvellement urbain échoue à Philadelphie, *Annales de géographie*, vol. 706, n° 6, pp. 603-626.

Philadelphia City Planning Commission, 2012a, *City Wide Vision: Philadelphia 2035*.

Philadelphia City Planning Commission, 2012b, The Pedestrian and Bicycle Plan.

Schorung M., 2019a, *Le transport ferroviaire de passagers aux États-Unis entre conflictualités institutionnelles,*

processus de métropolisation et ancrage métropolitain, Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Champs-sur-Marne, 689 p.

Schorung M., 2019b, New Stations and TOD in Three United States Rail Corridors dans Knowles R. & Ferbrache F. (eds), *Transit Oriented Development and Sustainable Cities: Economics, Community and Methods*, Northampton (Mass.), Edward Elgar Publishing Inc., Transport Mobilities and Spatial Change Book Series, 256p.

Skidmore, Owings & Merrill LLP, (in association with WSP, Parsons Brinckerhoff, OLIN, HR&A Advisors), 2016. 30th Street Station District Plan.

Terrin J-J. (dir.), 2011. *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Editions Parenthèses, 224 p.

www.census.gov

« LIEU DU TRANSPORT »

16 - Les quatre gares du TGV marocain « Al Boraq ». Regards d'un géographe français

The four stations of the Moroccan TGV "Al Boraq".
Insights from a French geographer

Jean-François TROIN *

Professeur honoraire, Université de Tours

Le TGV marocain, première réalisation de ce type sur le continent africain, porte le nom d'Al Boraq qui désigne selon la tradition islamique un cheval ailé, un coursier fantastique ayant transporté le prophète Mohammed notamment de La Mecque à Jérusalem, puis de Jérusalem au ciel. Il est généralement représenté dans l'iconographie avec une tête d'homme, un corps de cheval, des ailes, et une queue de paon, comme sur cette miniature mogole du XVII^e siècle (Photo 1).

Ce nom semble assez judicieux puisqu'il évoque tout à la fois rapidité, domaine du fantastique, alliance de tradition et de modernité. Il a été immédiatement popularisé. Reconnaissons qu'il est un peu plus porteur que nos Ouigo ou Inoui français.

Inauguré en novembre 2018, Al Boraq avait transporté à la fin de 2019 un total de 3 millions de passagers, assurant 14 liaisons AR quotidiennes entre Tanger et Casablanca. Circulant sur une LGV longue de 200 km de Tanger à Kénitra puis, au sud, sur la ligne traditionnelle portée à trois voies de Kénitra à Casablanca via Rabat (Fig.1), ce TGV dessert quatre gares nouvelles : Tanger Ville, Kénitra, Rabat Agdal et Casablanca Voyageurs. Ces quatre gares s'insèrent dans un territoire très urbanisé, celui de la conurbation atlantique (Troin, 2002), à partir de Kénitra (0,6 M hab.) et où se succèdent vers le sud l'aire métropolitaine de Rabat-Salé (2,1 M hab.), la ville de Témara (0,350 M hab.), la ville de Mohammedia (0,4 M hab.) et l'aire métropolitaine de Casablanca (4,3 M hab.). Elles s'ajoutent à des gares existantes qui gèrent un important trafic interurbain et de banlieue, mais où les rames TGV ne font aucun arrêt, les connexions se



Photo 1 - Al-Buraq. Miniature mogole XVII^e siècle (Wikipedia, 2020)

faisant aux terminus, ainsi qu'à Rabat Agdal et à Kénitra par des correspondances rapides.

Ces gares TGV présentent des caractéristiques assez innovantes dans un pays du Maghreb où le rail n'assure qu'une faible partie des déplacements de voyageurs. Nous les présentons rapidement ci-après.

Des gares aux architectures audacieuses, à l'esthétique soignée

Les quatre gares TGV sont monumentales, dotées de larges parvis et auvents, de vastes escaliers. Elles marient la pierre, le béton et le verre (Photos 2 et 3). Deux d'entre elles (Casablanca et Tanger) sont accolées au bâtiment des voyageurs antérieur, sans provoquer de rupture architecturale. Les surfaces vitrées sont importantes ; elles permettent transversalement de surplomber les voies et d'assurer un effet « belvédère », tout particulièrement depuis les

* Jf-troin@orange.fr

cafétérias situées en étage. Les halls comportent des plantations (notamment à Tanger), les quais sont largement végétalisés, comme pour faire pénétrer la nature au cœur de la gare.

L'alliance entre une architecture très moderne et une décoration largement inspirée de l'artisanat traditionnel semble particulièrement réussie.

Inutile de préciser que la comparaison avec les gares TGV françaises n'est pas en faveur de ces dernières, y compris les plus récentes, malgré le déploiement à profusion en France de vastes structures de métal et de verre (Montpellier-Sud de France).

Des gares conçues comme des aérogares, remarquables par leur ampleur

Les gares TGV reprennent la conception des espaces d'aérogares. Ayant pénétré dans la gare, on débouche sur de longs halls spacieux bordés de boutiques, cafés et restaurants, directement inspirés des espaces précédant la zone d'embarquement des aéroports (Photos 2 et 4). Ils se déploient sur deux niveaux reliés par des batteries d'ascenseurs et escalators. Les salles des bars et restaurants sont amples, agréablement et largement vitrées, ce qui semble faire entrer la « ville-paysage » dans la gare elle-même et inviter ainsi à un long temps de séjour. Y stationnent d'ailleurs non seulement des voyageurs en partance mais aussi des clients urbains venus peut-être rêver, autour d'un thé à la menthe, de voyages qu'ils ne feront pas.

Des sas d'embarquement dotés chacun de salles d'attente (modèle aérien) débouchent sur les divers quais par escalators et ascenseurs, remplaçant en quelque sorte les passerelles mobiles des aéroports. On y séjourne jusqu'à quelques minutes avant l'arrivée du train en attendant le contrôle des billets par des employés qui ouvrent alors le portillon d'accès aux quais. On note un abondant personnel sur les quais pour renseigner les voyageurs hésitants, accélérer et aider la montée à bord. Tout cela a un effet rassurant pour de nombreuses personnes encore peu habituées à utiliser le train. Cet effet est amplifié par la présence très visible d'une police ferroviaire.

Sur les quais, les bancs sont nombreux, la signalisation abondante, les annonces par hauts parleurs en arabe et en français ressemblent fortement à celles connues dans les gares SNCF.



Photo 2 – Cafétéria dans la gare de Rabat Agdal
(Cliché J.-Fr.Troin, Oct.2019)



Photo 3 – Gare de Rabat Agdal
(Cliché J.-Fr.Troin, Oct.2019)



Photo 4 – Attente dans le hall de Casa Voyageurs
(Cliché J.-Fr.Troin, Oct.2019).

Des gares destinées à « recoudre » les tissus urbains ?

La fonction des gares a été renouvelée et élargie : elles sont censées être des pivots dans les échanges inter-quartiers et sont conçues comme étant des ponts (Photo 5), participant à l'établissement de coutures dans le tissu urbain (Baron, 2017). C'est ce qu'expriment très clairement les architectes-urbanistes dans leur présentation des projets. Cette fonction de « soudure » est particulièrement volontariste à Rabat Agdal et Kénitra.

Les gares TGV sont ainsi appelées (du moins dans les discours) à venir au secours des fractures urbaines et à constituer des leviers pour la rénovation de quartiers

un peu délaissés. Ainsi les quartiers-gares, jadis marginalisés et peu attrayants, sont appelés à devenir des éléments moteurs dans la naissance de nouveaux pôles urbains. Ils sont et seront le point de départ de quartiers d'affaires intégrés à la gare (Rabat Agdal, Tanger Ville), voire même, dans le cas de ces deux villes, animateurs d'un centre bis destiné à soulager le centre ancien saturé. Mais en même temps, comme on le verra plus loin, les gares nouvelles TGV vont exacerber la spéculation immobilière et sans doute accentuer des disparités sociales que l'on souhaiterait réduire sinon effacer.

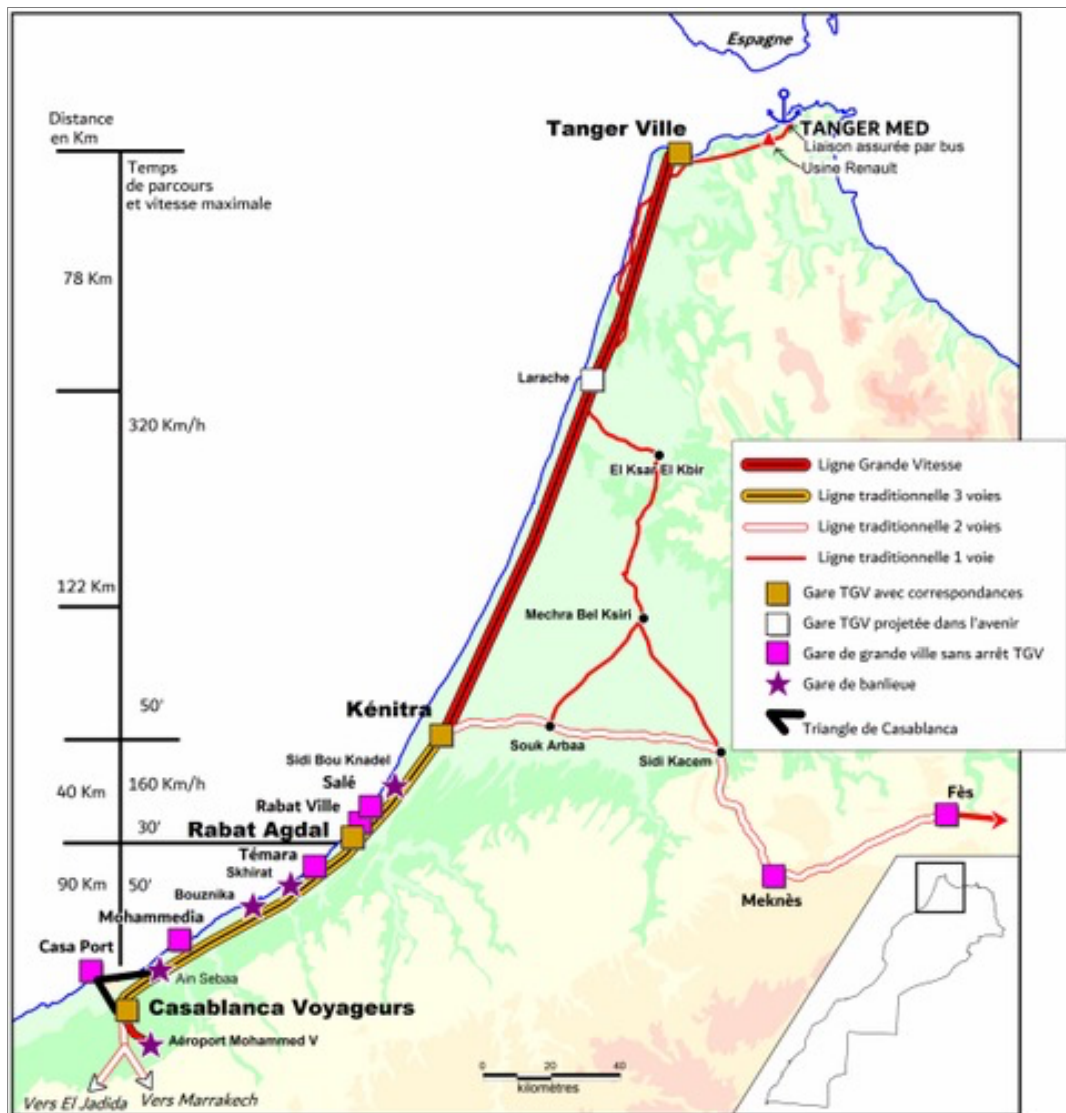


Fig.1- Ligne à grande vitesse, gares TGV et raccordements au réseau ferré classique au Maroc.

Carte extraite de *Nouvelle géographie du Maroc* (sous la direction du Professeur Mohamed Berriane), chapitre *Révolution dans les transports et dessertes intensifiées* de J.-F.Troin, en cours de publication (2022) par l'Académie du Royaume du Maroc, Rabat. Cartographie réalisée par A.Binane. Avec l'aimable autorisation de M. Berriane.



Photo 5 - Vue aérienne de la gare-pont de Kénitra (Document Google Earth)

Des gares « urbaines » et non « exurbanisées »

Les gares TGV marocaines sont localisées au cœur de l'espace urbain ou dans sa proximité. Ceci les différencie dans les choix d'implantation de la plupart des gares TGV françaises que l'on peut qualifier d'« exurbanisées » (Troin, 2008). Elles ne remplacent pas pour autant les gares anciennes hypercentrales comme Rabat Ville ou Casablanca Port qui, accueillant le trafic de banlieue et les trains Intercités, leur sont complémentaires. Les gares préexistantes datant du Protectorat français ont fait l'objet d'une

importante rénovation afin de ne pas paraître anachroniques ; elles assurent un rôle de desserte fine de la ville en même temps que celui de pôle de correspondances (Fig.1).

La gare de Casablanca Voyageurs, terminus actuel du TGV est fort bien desservie par le tramway, les bus urbains, les taxis et dispose d'un parc voitures conséquent. Elle donne correspondance pour les directions d'El Jadida, Marrakech, Khouribga et pour l'aéroport international Mohammed V. À Kénitra, la gare se situe dans un quartier en pleine évolution et donne correspondance en direction de Meknès, Fès



Photo 6 – Un centre bis à la sortie de la gare de Tanger Ville (Cliché J.-Fr.Troin, Oct.2019)

et Oujda. À Tanger Ville enfin, la gare terminus est proche du centre-ville et au cœur d'un quartier d'affaires en pleine expansion (Hôtels haut de gamme, Multiplex, Centre commercial avec mall) (Photo 6).

Mais ici il faut introduire une nuance : il n'y a pas de correspondances par rail avec le nouveau port de Tanger Med d'où partent les ferries vers l'Europe, alors qu'a été construite une ligne à voie unique vers ce port, seulement utilisée par les trains de fret transportant les conteneurs et surtout les voitures issues de l'usine Renault récemment installée. L'ancienne gare coloniale de Tanger, désaffectée et coupée du rail par l'aménagement d'une corniche balnéaire, était, quant à elle, située au pied des navires et permettait de traverser le Détroit de Gibraltar sans voiture en passant directement à pied du train au ferry. Cette intermodalité n'existe plus dans cette métropole d'un million d'habitants pour les connexions entre rail et bateaux. Tanger Med a été conçu pour le routier (camions et voitures) et non pour le piéton voyageur (Charlier & Marej, 2017).

À l'avenir, il est envisagé de prolonger la LGV vers Rabat et Casablanca pour désengorger le corridor ferroviaire atlantique et gagner du temps mais aussi pour amorcer une LGV vers Marrakech et Agadir qui est sérieusement envisagée (ONCF, 2010). Étant donné la forte urbanisation de ce secteur moyen atlantique, on peut craindre que ce prolongement passe au large des deux villes et que la tentation soit grande d'y implanter deux gares périphériques dans une « exurbanisation » à la française.

Des gares entraînant une forte spéculation immobilière et une gentrification

Dans les quartiers-gares, la spéculation immobilière s'exerce à plein et l'on constate que déjà des programmes de constructions d'habitations de haut niveau ont immédiatement surgi à Casablanca, Kénitra et Tanger avec des appels à commerces et services de standing. Le TGV participe ainsi à la gentrification de quartiers qui étaient auparavant, bien que proches des centres-villes, moyennement attractifs et à dominante d'habitat modeste. Ces opérations devraient aimer dans un proche avenir les classes aisées auxquelles s'adressent les publicités placardées sur les murs de la gare de Rabat Ville (Photo 7).

En effet, les nouveaux modes de vie des classes supérieures ou moyennes (jeunes cadres casablancais, foyers occidentalisés) les amènent à abandonner peu à peu l'implantation dans des quartiers de villas périphériques jadis très prisés et à préférer ces nouvelles localisations en résidences de standing, sécurisées, plus « urbaines », proches de toutes les aménités du centre-ville : cinémas, bars, restaurants, salles de sports, mall commerciaux. Une réduction notable de leurs mobilités quotidiennes en distances et en temps de trajets, une proximité de leurs lieux de travail, un sentiment de plus grande sécurité les guident et il s'ensuit une nouvelle façon de vivre et d'habiter la ville. Les gares nouvelles et les équipements qui les entourent ne sont pas étrangers à ces mouvements centripètes et à la transformation urbanistique et sociale de quartiers péricentraux.



Photo 7 – Publicité immobilière liée au TGV. Gare de Rabat Ville (Cliché J.-Fr.Troin, Oct.2019)

Les gares TGV marocaines offrent un exemple intéressant et qui pourrait être un modèle de gares attrayantes, bien insérées dans le territoire urbain et où il fait bon séjourner. Elles sont ainsi bien différentes des gares françaises de la grande vitesse, simples haltes pour voyageurs, espaces de circulation rationnels et fort dépourvus d'aménités. Conçues avant tout comme des lieux de passage rapide du train vers les autres modes de transport (voitures, voire bus et tramways dans le meilleur des cas), nos gares TGV « exurbanisées » n'offrent que rarement des connexions directes avec les autres services ferroviaires voyageurs TER ou Intercités (Reims et Valence TGV apparaissant comme des exceptions). En cela, les gares TGV marocaines peuvent nous interroger sur nos conceptions de gares nouvelles et nous apporter peut-être quelques précieux enseignements pour celles, encore nombreuses, qui restent à édifier.

Quelques sources

- Baron N., 2017, Grande vitesse, gares et projets métropolitains à Rabat (Maroc). Du transport à la production urbaine, les ambiguïtés de la fluidité, Les Cahiers Scientifiques du Transport, n° 72, AFITL-ISH Lyon CNRS, pp. 97-119.
- Ben Amor K., expert ferroviaire, 2014, Les transports ferroviaires au Maghreb, IPEMED, (Institut de Prospective Économique du Monde Méditerranéen), 96 p.
- Charlier J. & Marei N., 2017, The dramatic growth of Tanger-Med and Morocco's new port geography, Royal Academy for Overseas Sciences (Brussels), montage video de 98 diapositives.
- ONCF, Rapport annuel 2018, Rabat, 184 p. www.oncf.ma
- Troin J.-Fr., 1998, Des gares TGV hors la ville : une aberration française, Urbanisme, Paris, n° 302, sept.-oct. 1998, pp. 37-38.
- Troin J.-Fr., 2002, Maroc. Régions, pays, territoires. Ouvrage collectif (J.Fr. Troin dir.), Maisonneuve et Larose, Paris et Tarik édit., Casablanca, 502 p.,
- Troin J.-Fr., 2008, Les gares nouvelles du TGV « exurbanisées ». Fonctionnement et relation au territoire. Rapport pour la DIACT au nom de la FNAUT, Paris, 66 p. En ligne sur le site de la FNAUT, Rubrique « Études et débats », 9 février 2009. Téléchargeable.
- Visites sur le terrain, octobre 2019 et février 2020.

« LA PHOTO QUI TRANSPORTE »

Photo n° 26 – A Orlando, une « gare centrale » à la marge et à l'ombre du centre ?

Matthieu SCHORUNG

Laboratoire SPLOTT, Université Gustave Eiffel



La gare d'Orlando, censée être la gare historique et centrale, à l'architecture d'inspiration hispanique, rappelle le passé colonial de la péninsule floridienne, et est en fine une gare de dimension modeste. Le corps principal (Photo 1) comprend : au centre et à droite, une enfilade d'arcades qui lui donne son identité, tout en offrant un espace d'attente et de déplacement extérieur couvert ; à gauche, la salle d'attente et le petit bâtiment des services ; devant, un petit parking de quelques dizaines de places. Du côté ferroviaire (Photo 2), la gare comporte quatre voies (deux de chaque côté du quai central) et des auvents qui les couvrent partiellement, tout en rappelant l'architecture du bâtiment principal.

Quais, auvents, ballast, signalétique... tout semble indiquer une gare ancienne, peu valorisée et ne correspondant pas aux standards internationaux contemporains. Une déambulation convainc qu'elle est faiblement empruntée (moins de 128 000 voyageurs en 2019). Cette gare est significative d'une métropole où l'automobile et l'autosolisme sont rois et où les déplacements quotidiens sont assurés à plus de 80 % par la voiture (contre 1,3 % par les transports collectifs).

Pourtant située à proximité immédiate du quartier d'affaires du centre-ville et à l'ombre des immeubles de grande hauteur, cette gare historique d'Orlando, ville

touristique mondiale dont l'aire métropolitaine contient 2,6 millions d'habitants (!), n'est ni une grande gare par la taille ou par la richesse de ses fonctions urbaines, ni une centralité majeure malgré sa position hyper-centrale. Elle est relativement éloignée de la vie sociale du centre-ville et le tissu urbain environnant semble lui tourner le dos ou l'ignorer. Dans le même temps, le nouveau service ferroviaire Brightline, qui va desservir l'aire métropolitaine, aura une connexion dans le nouveau terminal aéroportuaire de l'aéroport international d'Orlando (au sud) et évitera la gare historique...



Reçu le 7/01/22, accepté le 10/01/22. Géotransports © Octobre 2022

« LA PHOTO QUI TRANSPORTE »

Photo n° 26 – Dans une ville moyenne à fort enclavement ferroviaire, la promotion du train par la librairie centrale.

Jean-Pierre WOLFF

LISST-CIEU, Université Toulouse Jean Jaurès



Photo d'un genre inhabituel : la vitrine d'une librairie consacrée au chemin de fer (hiver 2021/2022). Il ne s'agit pas de celle de *La Vie du Rail*, bien connue des ferroviophiles, mais d'une librairie située dans la « Diagonale du vide » à 600 km au sud de Paris.

Les titres exposés renvoient aussi bien à des ouvrages scientifiques (*Géopolitique du rail*, *Patrimoine ferroviaire*), à des guides de voyage (*L'Italie en train*, *Circuits en train*, *Trains de nuit*, *En train...*) qu'à différentes facettes de la littérature (*La bête humaine*, *Compartment pour dames*, *La fille du train*, *Train d'enfer pour ange rouge...*).

Entre ces livres, des reproductions d'affiches publicitaires témoignent des matériels ferroviaires (L'Étendard) et de sites desservis par le train (La vallée de Joux dans le Jura suisse, La vallée du Lot, Roma...). Un train miniature semble rouler sur une voie qui serpente entre des livres, rappelant le monde de l'enfance et le rêve d'un passé ferroviaire enjôlé.



Clichés J-P. Wolff, 2022 – Assemblage de trois photos

La richesse et la diversité de cette vitrine renvoie aussi bien aux réalités et aux possibilités physiques et oniriques d'évasion contemporaines comme passées, qu'à un âge d'or du ferroviaire que l'année européenne du train en 2021 a tenté de remettre à l'honneur. Plusieurs de ces livres répondent aux demandes multiples des associations, des populations et des politiques qui plébiscitent ce retour du train pour relever les défis environnementaux, énergétiques, économiques et sociaux. Bien qu'il lui reste du chemin à parcourir pour retrouver la place qu'il n'aurait jamais dû perdre au cœur des mobilités, le train redevient un fait social incontournable dans un contexte de dégradation climatique et de renchérissement du coût des énergies. Il s'impose même comme un acte culturel de premier plan en ne se cantonnant plus uniquement dans les revues, les musées ou les associations patrimoniales ferroviaires mais aussi en forçant les vitrines d'une librairie.

La Maison du Livre se trouve dans le centre historique d'une ville moyenne dont la gare a accueilli au début de sa carrière à la SNCF en 1981, comme responsable de la gare, son PDG actuel, Jean-Pierre Farandou. Alors que l'étoile de Rodez a vu sa branche vers Séverac suspendue en 2017, un allongement des temps de parcours vers Toulouse et que sa relation nocturne avec la capitale est souvent des plus aléatoires, sa librairie principale, a voulu faire oublier à son public cette situation, en lui donnant même l'occasion de rêver à un monde meilleur autour du train.

C'est une initiative remarquable pour une librairie d'une préfecture aux problèmes criants d'accessibilité : un train de nuit paresseux de et vers Paris, une 2x2 voies vers Toulouse inachevée, 2 vols quotidiens vers Paris et 2 à 3 vols hebdomadaires saisonniers vers Bruxelles, Londres ou Dublin. En attendant mieux et pour un retour du train plus performant vers cette capitale du Rouergue, cette vitrine a connu des échos très positifs auprès de la population ruthénoise.

« LE DOCUMENT GRAPHIQUE » en transports et mobilité

N°2 – REPRESENTER LA DYNAMIQUE D'UN RESEAU DE TRANSPORTS. *Décomposer pour comprendre : la COLLECTION DE CARTES DIACHRONIQUE*

Jean VARLET

Professeur de Géographie, Université Savoie Mont Blanc, jean.varlet@univ-smb.fr

Dans les diverses composantes de l'analyse d'un réseau, sa dynamique historique participe de sa compréhension, depuis la construction de ses premiers segments jusqu'à sa longueur actuelle. Sa densité, sa morphologie, ses facteurs d'évolution, ses interactions avec les territoires traversés relèvent de champs de recherche scientifique anciens et régulièrement réactivés avec l'apparition d'un nouveau réseau. La représentation graphique de cette dynamique est souvent souhaitée mais pose fréquemment problème. Alors, comment procéder ?

Au rappel des conditions à réunir fait suite un examen de représentations peu efficaces, telle que la carte-inventaire, avant de développer une solution efficace, celle de la *collection de cartes diachronique*.

I. TROIS CONDITIONS A REMPLIR

Les données de base doivent comporter deux séries d'éléments différents.

a. Un thème centré sur l'évolution d'un réseau

Très fréquent est le thème de l'**extension d'un réseau-support** à la circulation, du développement d'une infrastructure (route, autoroute, voie ferrée, canal, etc.) qui, au terme d'un chantier souvent conséquent et long, équipe un territoire et s'inscrit dans le paysage pour une longue durée historique. Une date de mise en service, communiquée par le maître d'ouvrage, est enregistrée. En outre et parfois, dans le domaine ferroviaire notamment, la date de fermeture d'une ligne peut également être connue.

Il arrive aussi que les données concernent plutôt le **réseau fonctionnel**, c'est-à-dire tout ce qui touche

de près ou de loin à l'exploitation et aux circulations sur cette infrastructure, plus ou moins ponctuelles dans le temps et dans l'espace, en particulier :

- l'évolution des circulations de véhicules sur un axe, tel que le nombre de trains en circulation selon les horaires de la journée, selon les saisons ou les années ;
- l'évolution des trafics, en nombre de voyageurs ou en tonnage de fret selon les mois ou les années, sur un axe (segment) ou en un point (port, aéroport) ;
- l'évolution des politiques commerciales, tarifications, etc.

b. Deux dimensions dans les données

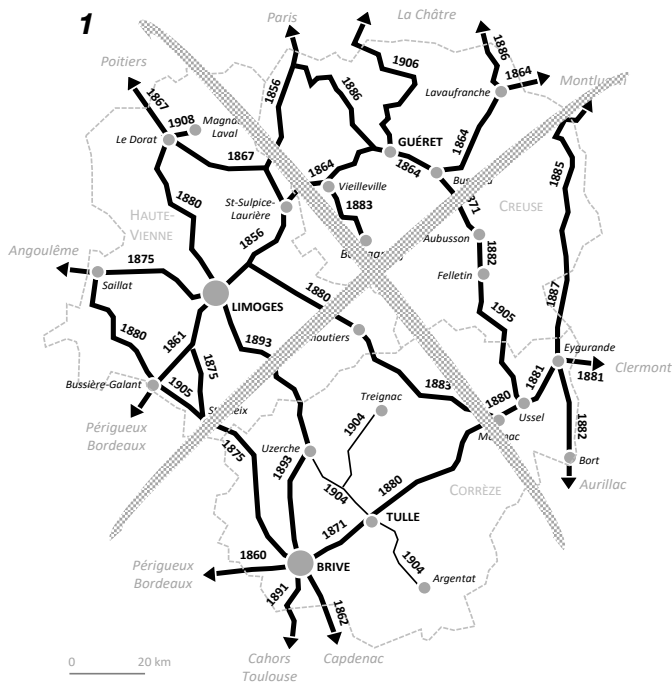
- Une dimension **spatiale**, avec un réseau de lignes composé d'un certain nombre de segments linéaires ou de points, à représenter sur un fond de carte ;
- Une dimension **temporelle** : à chaque segment est attribuée une date ou une période de mise en service par exemple.

Si ces trois éléments sont réunis, le processus d'une construction adaptée peut être enclenché. *Pour y accéder, se reporter directement au § III.*

II. EVITER LA CARTE-INVENTAIRE

Dresser une seule carte sur laquelle sont inscrites toutes les données va à l'encontre de ce qui est pourtant recherché : la bonne vision globale.

Dans l'exemple de la construction du réseau ferré en Limousin (1856-1908), l'inscription de toutes les dates (une par segment) sur un seul et même fond de



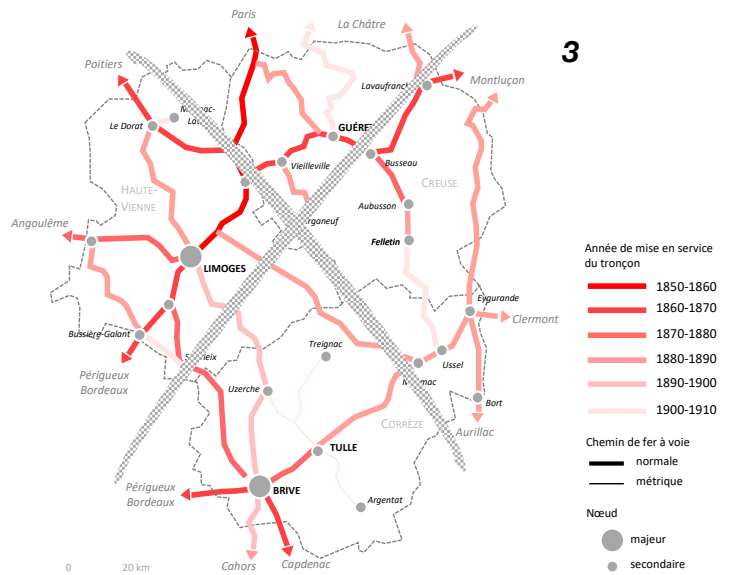
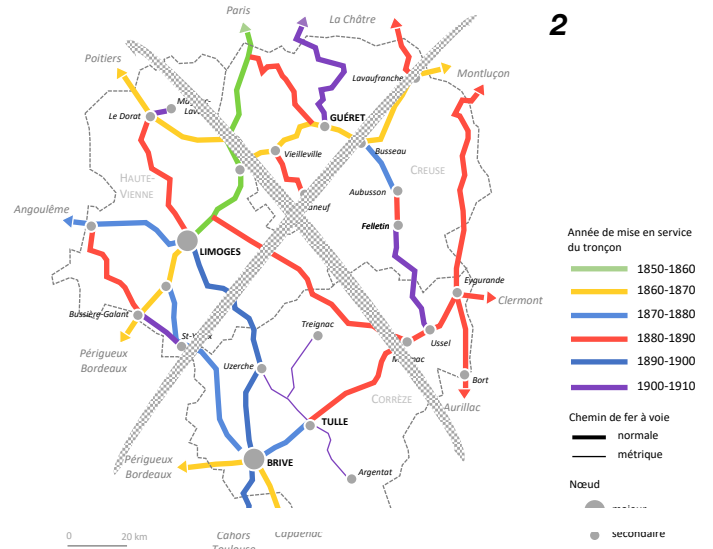
La construction du réseau ferré en Limousin (1856-1908).

Carte à LIRE mentionnant une date par segment mis en service

1883 Année de mise en service du tronçon

Chemin de fer à voie normale métrique

Nœud majeur secondaire



carte (1) produit une carte qui ne fournit des réponses qu'à des questions de détail, par exemple : « En quelle année a été mise en service la ligne Brive-Limoges via Uzerche ? ». Par la lecture de la carte, la réponse est rapidement donnée : 1893. L'opération peut être répétée autant de fois qu'il y a de sections de ligne.

Cette représentation graphique a certes son intérêt mais elle reste une carte à LIRE. Tout en apportant aussi la localisation des diverses voies ferrées, elle autorise un commentaire sur la densité du réseau et sur sa morphologie dans son extension maximale, soit des éléments qui ne ressortissent pas du titre affiché ; en sus, elle ne donne aucune vision globale quant à la dynamique spatio-temporelle de ce réseau : où sont apparues les premières lignes ? les suivantes ? Combien de phases d'extension peut-on identifier et lesquelles ?

Devant le côté fastidieux de la lecture de toutes les dates d'une part et celui d'associer mentalement dates, fond de carte et frise du temps d'autre part, le « lecteur » abandonne assez rapidement une telle opération. Ce document graphique ne remplit donc pas sa mission.

Une visualisation des périodes par attribution de paliers visuels colorés (2), option souvent utilisée, n'a pas davantage d'efficacité dans la vision globale du phénomène et n'en demeure pas moins toujours confinée à la seule vision du détail. De surcroît, la variation de couleur, qui utilise des couleurs différentes de même valeur, est inappropriée pour transcrire visuellement un ordre, chronologique ou historique ; la carte 2 est, elle aussi, une carte à LIRE.

Avec l'utilisation – difficile – de la variation de valeur dans une seule couleur (3), un début de vision globale apparaît mais reste très insuffisant : la différenciation entre les zones à traits rouge foncé et les zones à traits rouge clair autorise une périodisation sommaire en deux phases, mais ne permet pas de voir la dynamique spatio-temporelle de l'extension du réseau ferré par séquences successives.

Pour obtenir cette dernière, la confection d'une collection de « n » cartes à un caractère, ici diachronique, apporte une solution.

III. CONSTRUIRE UNE COLLECTION DE CARTES DIACHRONIQUE, UNE SOLUTION EFFICACE A PRIVILEGIER

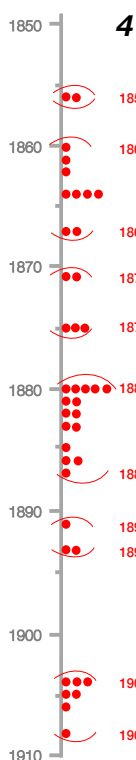
a. Principe

L'une des composantes des données étant le temps, ici des années, le principe consiste à **décomposer** le phénomène étudié en « n » cartes d'analyse, soit une carte par période identifiée, et à les accoler les unes aux autres selon un axe rectiligne.

b. Procédé de construction en 6 étapes

1- Discrétiser pour identifier des périodes pertinentes

Le tableau de données initial, tout comme la carte à lire 1, contiennent 41 dates. De façon à réduire ce nombre, une discrétisation résout le problème et procède ici à la constitution de 6 classes numériques qui correspondent à six périodes.



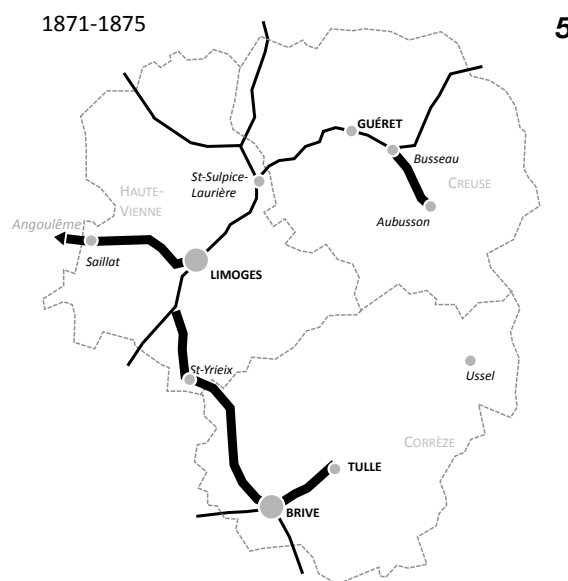
Parmi les méthodes de discrétisation, la méthode visuelle par seuils observés a sa pertinence et son efficacité : la distribution sur un axe du temps des 41 dates de mise en service, chacune sous forme d'un point, suggère la formation de six classes (4). Chacune est définie par des bornes aux années précises (par exemple : 1871-1875) et non pas aux valeurs rondes (1870-1880). Le hasard des données fait que, dans ce cas précis, une autre méthode, mathématique ou statistique, serait parvenue à un résultat similaire : par exemple des classes d'égale étendue de 10 en 10 : 1850-1860, 1860-1870....

A chaque classe correspond alors une carte du réseau dans cette période.

2- Construire une carte à un caractère par période

- Confectionner un fond de carte sobre (limites régionale et départementales, villes principales) et aux valeurs faibles.

- Sur chaque carte, représenter les sections de lignes concernées par des traits de même couleur (ou en noir) et de même valeur : en trait fin pour les lignes préexistantes, en trait épais pour les lignes mises en service pendant cette période (5).
- En raison de la place limitée qu'occupe chaque carte sur la feuille de papier ou sur la page d'écran, les inscriptions sont limitées au minimum.



3- Ranger les six cartes côte-à-côte sur un axe rectiligne

Placer les cartes les unes à côté des autres **sur un même axe rectiligne**, vertical ou horizontal au choix de l'auteur et en fonction de la place disponible (6).

La *collection de cartes* constitue donc une *frise chronologique* ou, dans un genre différent, un *film cartographique* au sein duquel chaque image est une carte qui fournit une information au temps t.

Un document à VOIR est ainsi proposé.

4- Positionner le commentaire de chaque carte

Le commentaire de chaque carte, à savoir l'indication de la période et sa caractéristique, est placé à droite de la carte dans une collection verticale et en-dessous de chaque carte dans une collection horizontale. Et non pas à gauche ou au-dessus, car c'est l'image qui produit le discours et c'est l'image qui doit être vue en premier.

Une expression concise résumant l'essentiel à retenir de la période peut suffire. Un commentaire plus complet est évidemment possible, toutefois dans le respect de l'organisation en une seule ligne de la collection de cartes et dans la limite de l'espace attribuable au texte.

c. En matière d'édition, une vigilance majeure

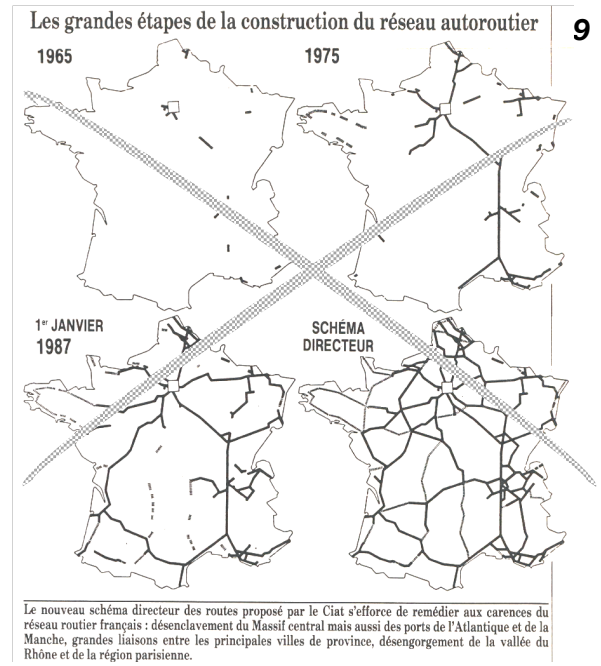
Afficher au mur une collection de cartes est simple et tout public peut observer aisément la totalité de la frise ainsi que chaque carte. Mais éditer celle-ci dans un livre invite à se soucier du problème de la mise en page.

La collection de cartes ayant pour principe fondamental de transcrire visuellement un ordre logique, chronologique ou historique, sur un même axe rectiligne, il est nécessaire, lors de l'édition dans un livre au format restreint, de **conserver cet ordre**.

La disposition verticale de la collection de cartes, en une seule colonne, est la solution qui s'impose le plus souvent au vu du format « Portrait » de la plupart des livres. Elle pose alors les problèmes du nombre de cartes, de leurs dimensions et, en conséquence, du volume de leurs contenus, plus ou moins sobres et qui doivent rester lisibles sur chacune des cartes.

Néanmoins, la positionner horizontalement en utilisant les deux pages en vis-à-vis d'un livre est également possible (8), en haut de page ou en bas de page, sous réserve de bien négocier l'opération avec l'éditeur, non habitué à disperser une même figure sur deux pages différentes. L'auteur sait gré aux Presses Polytechniques Universitaires Romandes d'en avoir finalement accepté l'idée, après une période de trouble, afin de permettre au lecteur de voir le passage d'un réseau non connexe à un réseau étoilé, puis à un réseau maillé.

En revanche, toute forme de destruction de l'ordre visuel logique est à proscrire, notamment en dispersant la collection de cartes au sein d'un carré ou d'un rectangle (9). En effet, au premier coup d'œil, le « lecteur » ne sait dire si le document est organisé en 2 lignes de deux cartes ou en 2 colonnes de deux cartes. Après lecture des dates, c'est mentalement que l'ordre des cartes est remis, et sans disposer de la vision globale d'une collection de cartes.



8

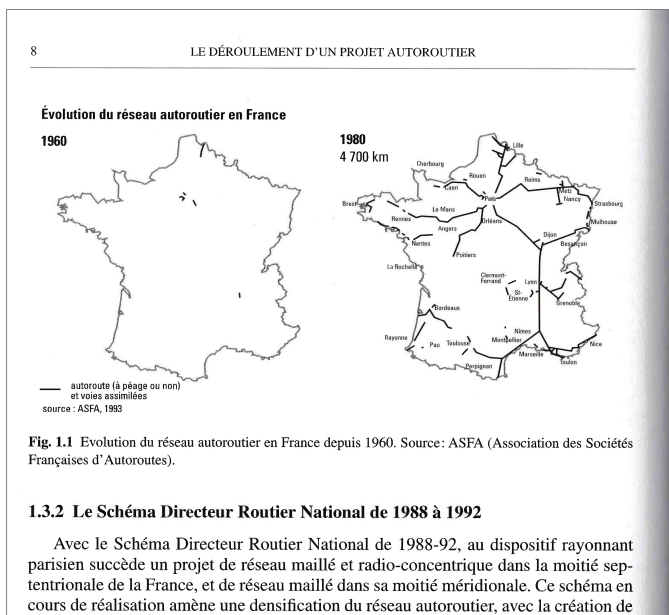


Fig. 1.1 Evolution du réseau autoroutier en France depuis 1960. Source: ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes).

1.3.2 Le Schéma Directeur Routier National de 1988 à 1992

Avec le Schéma Directeur Routier National de 1988-92, au dispositif rayonnant parisien succède un projet de réseau maillé et radio-concentrique dans la moitié septentrionale de la France, et de réseau maillé dans sa moitié méridionale. Ce schéma en cours de réalisation amène une densification du réseau autoroutier, avec la création de

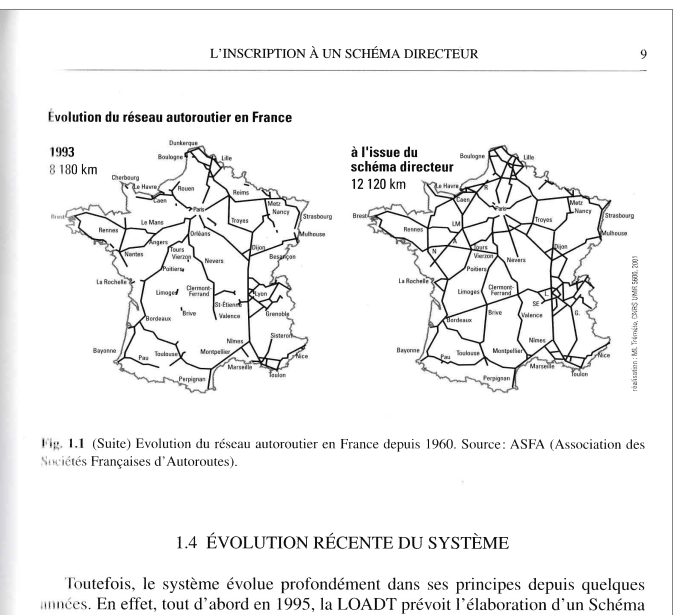


Fig. 1.1 (Suite) Evolution du réseau autoroutier en France depuis 1960. Source: ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes).

1.4 ÉVOLUTION RÉCENTE DU SYSTÈME

Toutefois, le système évolue profondément dans ses principes depuis quelques années. En effet, tout d'abord en 1995, la LOADT prévoit l'élaboration d'un Schéma

Disposition horizontale d'une collection de cartes sur deux pages en vis-à-vis. L'exemple de l'évolution du réseau autoroutier en France (Gasser M., Varlet J. & Bakalowicz M., 2004, Autoroutes et aménagements. Interactions avec l'environnement, PPUR, Lausanne, pp.8-9)

IV. A TITRE DE SUGGESTIONS

a. Parmi des exemples de réseau-support

La construction du réseau ferré en Limousin et l'évolution du réseau autoroutier en France sont des exemples qui relèvent de cette catégorie.

Tous les réseaux de transport et tous les territoires sont concernés : routes, autoroutes, chemins de fer, canaux, lignes aériennes, téléphonie mobile... Deux exemples sont ici ajoutés.

Les débuts du réseau de télégraphe

Pour qui sait peu de choses sur les débuts du télégraphe, la collection de trois cartes (10), produite dans la perspective du bicentenaire de la Révolution française par une équipe de l'EHESS (Arbellot G., Lepetit B. & Bertrand J., 1987), a le mérite d'apporter une périodisation des deux décennies étudiées en trois temps :

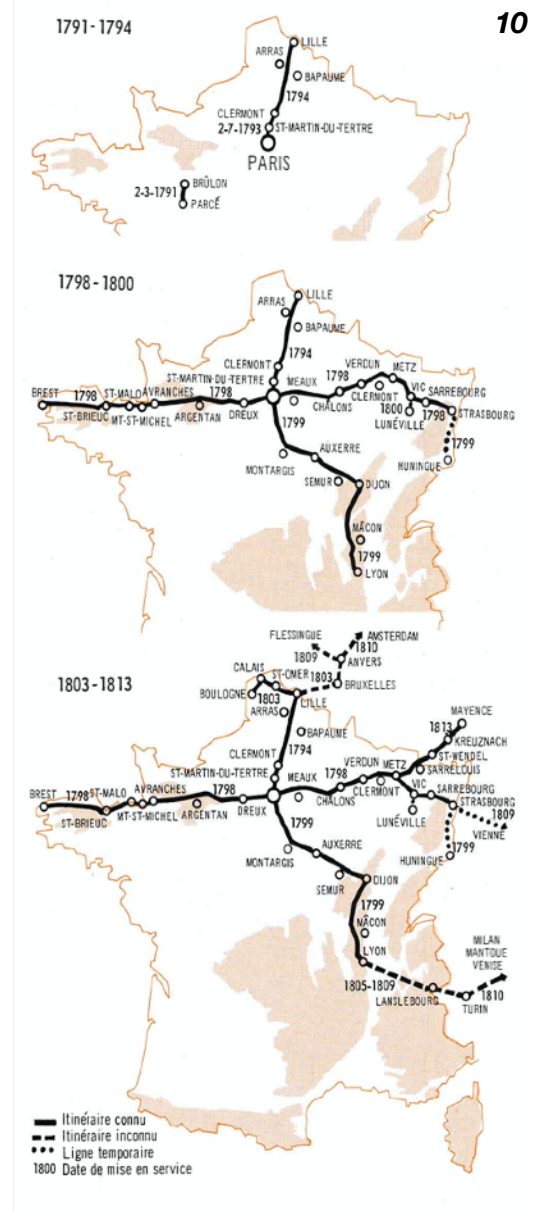
- le temps de l'expérimentation par Paris, en direction du Nord, qui a suivi l'invention dans la Sarthe (1791-1794) ;
- le temps d'un développement et d'une extension rapides dans la moitié nord de la France, sous forme d'un réseau étoilé à quatre branches et centré sur Paris (1798-1800) ;
- et le temps des prolongements de ces branches au-delà des frontières vers la Hollande, la Rhénanie, le Piémont et la Lombardie (1803-1813).

A cette vision globale des deux décennies, chaque carte fournit, pour chaque période, la localisation et son lot d'informations de détail quant aux itinéraires précis, aux localités-étapes et aux dates de mise en service.

L'extension du réseau ferré français

La célèbre *Géographie des chemins de fer en France* de H. Lartilleux contient des cartes présentant l'extension du réseau ferré français tous les dix ans de 1840 à 1951. Dispersées dans le livre, elles sont ici traitées en collection de cartes (11). Un coup d'œil de haut en bas met en évidence les grandes périodes de cette extension magistrale : les débuts miniers puis parisiens, une densification par étoilement progressif du réseau (Loi Legrand), un maillage de plus en plus dense jusqu'à l'apogée (Plan Freycinet), la contraction de l'Entre-Deux-Guerres puis post-Deuxième Guerre mondiale.

Bel exemple aussi de confrontation au problème de mise en page (réduction de la taille des cartes).



LE TÉLÉGRAPHE AÉRIEN

Le destin du télégraphe aérien de Claude CHAPPE fut tout autre. Après des essais officiels entre Brûlon et Parcé dans la Sarthe, le nouveau procédé fut présenté à l'Assemblée Législative et à la Convention au début de la guerre, expérimenté avec succès en 1793 de Ménilmontant à St-Martin-du-Tertre, puis prolongé en toute hâte jusqu'à Lille l'année suivante. On comptait 23 postes fixes de 2 hommes le long de cette ligne du nord, soit un poste tous les 10 km environ. Celui de Paris fut installé en haut du Pavillon de Flore du Palais du Louvre. D'autres lignes suivirent vers Strasbourg, Brest, Lyon et Boulogne puis sous l'Empire, vers l'Italie, l'Allemagne et la Hollande, doublant ainsi les plus grandes routes de poste. Pour les gouvernements révolutionnaires et impériaux, seuls utilisateurs de ce réseau, le télégraphe permettait, par rebonds successifs, la transmission ultra-rapide et secrète des messages les plus urgents. Il restera pourtant limitant par la nécessaire brièveté de ces derniers et les caprices de la météorologie.

55

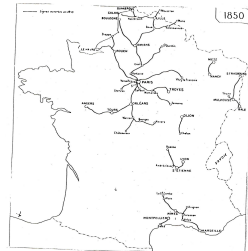
Source : Arbellot G., Lepetit B. & Bertrand J., 1987, *Atlas de la Révolution française. T.1- Routes et communications*, Ed. EHESS, Paris, p.55

11

L'extension du réseau ferré français



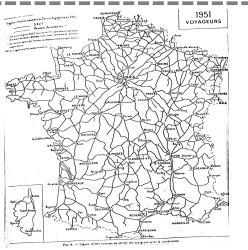
D'un réseau non connexe de lignes minières raccordées aux voies navigables à un réseau étoilé parisien comme moyen d'expansion



Densification du réseau : extension du réseau étoilé parisien, puis maillage du réseau, en lien avec l'extension du système capitaliste



Apogée du réseau



Contraction du réseau

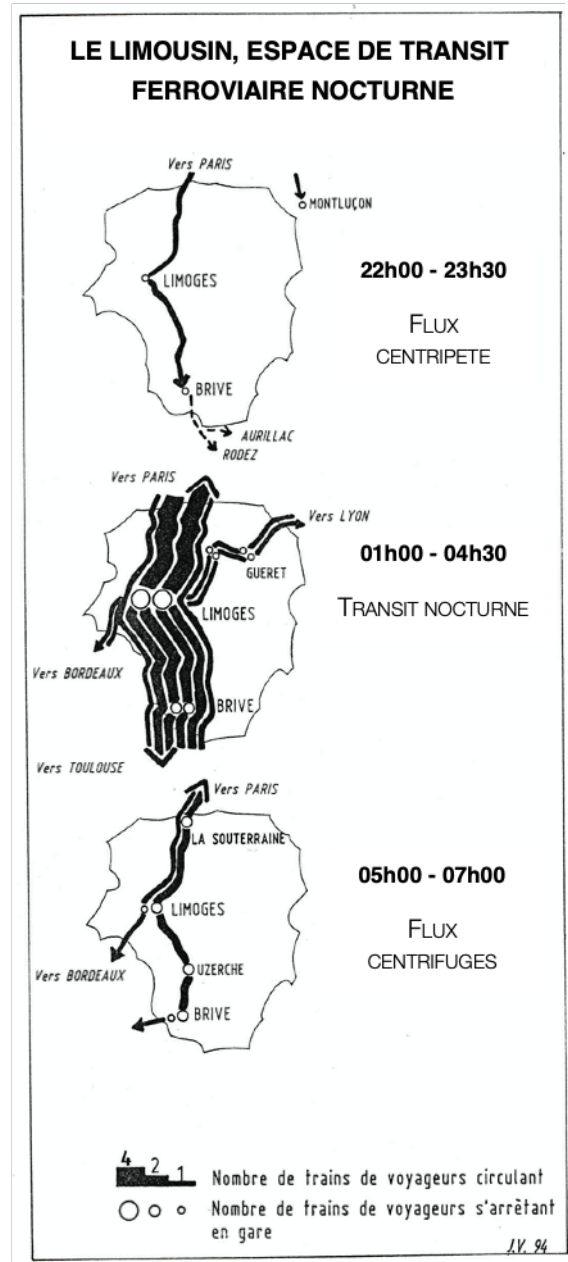
Cartes extraites de : Lartilleux H., 1950, Géographie des chemins de fer français, Chaix.

b. Parmi des exemples de réseau fonctionnel

Une région, espace de transit

La collection de trois cartes (12), appliquée à l'analyse des circulations ferroviaires de voyageurs de passage en Limousin entre la fin d'après-midi et le lendemain matin, au début des années 1990 et depuis des décennies, révèle comment cette région était bien un espace de transit nocturne (Varlet, 1994, 1995).

12



Entre les dernières arrivées de train de soirée depuis Paris (22h00-23h30) et les premiers départs de train du matin (5h00-7h00) vers Paris et Bordeaux, s'intercale au milieu de la nuit (1h00-4h30) une période d'intense circulation de trains de nuit. Ces derniers relient deux régions métropolitaines (Paris,

Toulouse et prolongements pyrénéens et catalans avec 4 trains par sens ; Lyon, Bordeaux avec un train par sens) et font du Limousin un espace de transit en le traversant en pleine nuit avec quelques arrêts à des horaires peu susceptibles de concerner une forte population régionale.

CONCLUSION

Pour comprendre un phénomène spatial s'étalant dans la durée, tel que la dynamique d'un réseau de transport, la décomposition du processus en une collection de cartes s'avère productive et enrichit le discours scientifique.

Le procédé de construction est somme toute aisé ; un peu plus long que la confection d'une seule carte, il doit aussi veiller au respect de quelques consignes, notamment en matière de mise en page et d'édition.

Bibliographie

Arbellot G., Lepetit B. & Bertrand J., 1987, *Atlas de la Révolution française*, Tome 1- Routes et communications, Ed. EHESS Paris, p. 55

Gasser G., Varlet J. & Bakalowicz M., 2004, *Autoroutes et aménagements. Interactions avec l'environnement*, PPUR, Lausanne, pp. 8-9

Lartilleux H., 1955, *Géographie des chemins de fer en France*

Varlet J., 2004, Représentations graphiques et construction des savoirs : les réseaux de transports, in *Les cartes de la connaissance*, Éd. Karthala, Paris, pp. 289-302.

Varlet J., 1995, De quelques espaces de transit dans le Massif Central français, Actes du colloque *Les espaces intermédiaires : un nouveau concept ?* Université de Bourgogne, Dijon, pp. 89-105.

Varlet J., 1994, Vers la fin de l'enclavement, *Atlas du Limousin*, PULIM, Limoges, pp. 82-85

Consignes aux auteurs

I. CONTENU DU DOSSIER A FOURNIR A LA REVUE

Chaque article est fourni en version électronique, au format Word (.docx), et contient obligatoirement :

a. Un premier fichier « Auteur(s) »

- un titre en français et un titre en langue anglaise,
- les nom et prénom de(s) l'auteur(s),
- son (leur) rattachement institutionnel (laboratoire, université, etc.),
- ses (leurs) coordonnées complètes : adresses postale et électronique.

b. Un deuxième fichier anonymé

- le titre, en français et en anglais,
- aucune indication de nom d'auteur(s), ni à proximité du titre ni en en-tête ou pied de page,
- deux résumés : l'un en français (1 000 à 1 500 signes) et l'autre en anglais, un peu plus long (3 000 signes) de façon à optimiser la diffusion du produit de la recherche dans le monde anglophone,
- des mots-clés : en français et en anglais.
- l'article intégral sous format Word, rédigé en langue française et contenant les figures : d'une longueur d'environ 40 000 à 45 000 signes (espaces inclus),
- la bibliographie.

c. Un fichier par document (figure, tableau, photographie) en format numérique.

- soit en noir et blanc soit en couleurs, au gré de l'auteur. Ils sont originaux et libres de droits.
- Formats demandés :
 - Graphiques : format Excel (fournir le tableau de données Excel).
 - Cartes et autres figures : format Illustrator (.ai)
 - Photographies : format .tiff (ou .jpeg de moins bonne qualité).
- Les scans de médiocre qualité (écriture floue, etc.) seront refusés.

II. FEUILLE DE STYLE

a. Titre et Auteur

Titre de l'article en français

(Arial, gras, corps 14, centré)

Titre de l'article en anglais

(Arial, non gras, corps 14, centré)

Prénom NOM de l'auteur

(Arial, gras, corps 10, centré)

Fonction, Laboratoire, établissement¹

(Arial, italique, corps 10, centré)

b. Résumé et Mots-clés /Abstract et Keywords

Arial, non gras, corps 10, en interligne simple, et justifié.

c. Texte

L'ensemble est en interligne simple, en Arial non gras, corps 11 et justifié.

Les mots en langue latine sont en italiques.

Hiérarchie des intertitres :

3 niveaux de préférence (4 au maximum) en Arial

Intertitre 1 : corps 12, Gras

Intertitre 2 : corps 11, Gras italique

Intertitre 3 : corps 10, non gras

Notes de bas de pages

Veiller à ne pas mettre un trop grand nombre.

Figures, tableaux et photographies

Appel dans le texte des figures (cartes, croquis, graphiques), tableaux, photographies, etc. de la manière suivante : (Fig.1), (Tab.1), (Photo 1).

Le titre de la figure, du tableau, de la photographie n'est pas inséré dans le document mais inscrit dans le corps de l'article.

¹ Adresse de l'établissement

Bien mentionner la ou les sources du document : auteur, organisme, date.

Légendes des figures, tableaux et photographies

La numérotation et le texte de légende des figures, tableaux et photos sont en Arial, italique, corps 9 :

Fig.1 - Exemple de légende

Tab.1 - Exemple de légende

Photo.1 - Exemple de légende (Cliché Martin J., année ou date précise)

Bibliographie

La liste des références bibliographiques se trouve en fin d'article.

Elle est rangée dans l'ordre alphabétique ; en cas de publications multiples pour un même auteur, elle est rangée chronologiquement, de la plus récente en premier à la plus ancienne en dernier.

- **Appel bibliographique dans le texte**

Auteur et année entre parenthèses. Ex. : (Troin, 1995), (Troin, 1995, p.23) ou (Lombard & Steck, 2004)

- **Liste bibliographique en fin d'article :**

- **Référence d'un ouvrage** en respectant l'ordre suivant : auteur(s), année, *titre de l'ouvrage* (en italique), éditeur, nombre de pages. Exemple :

Troin J.-F., 1995, *Rail et aménagement du territoire*, Edisud, 257 p.

- **Référence d'un article** en respectant l'ordre suivant : auteur(s), année, titre de l'article ou du chapitre d'ouvrage, *titre de la revue, des actes ou de l'ouvrage*, numéro de la revue, pages de début et de fin d'article. Exemples :

Bonnafous A., 1997, Le projet de liaison Rhin-Rhône à gabarit européen ou les mystères d'un pari, *Annales de Géographie*, n°593-594, pp.107-128.

Caron F., 2002, Les réseaux et les politiques d'aménagement du territoire : l'exemple du chemin de fer, in Caro P., Dard O. & Daumas J.-C. (dir.), *La politique d'aménagement du territoire, racines, logiques et résultats*, Presses Universitaires de Bretagne, Rennes, 360 p. (pp.17-29).

- **Publication d'un organisme** : placée **en fin de liste** bibliographique, en distinguant ouvrages, articles, données, etc. :

DATAR, 2002, *Les Schémas de services collectifs*, Paris, La Documentation française, Territoires en mouvements, 100 p.

- **Sitographie** : à placer après la bibliographie.
