



HAL
open science

Gouvernance et fonctionnement des gares européennes : divergences et similitudes

Jean-Pierre Wolff

► **To cite this version:**

Jean-Pierre Wolff. Gouvernance et fonctionnement des gares européennes : divergences et similitudes. 2024. hal-04619595

HAL Id: hal-04619595

<https://hal.science/hal-04619595v1>

Preprint submitted on 20 Jun 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.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

Gouvernance et fonctionnement des gares européennes : divergences et similitudes

Governance and operation of European railway stations: differences and similarities

Jean-Pierre WOLFF, Professeur émérite, Université Toulouse Jean Jaurès, Liss
wolffjp@orange.fr

Résumé

A un moment, où les enjeux climatiques et énergétiques favorisent l'usage du train, nous pouvons nous demander si les problématiques liées au couple gare/ville, se posent de partout de la même façon. Pour cela, il serait intéressant de voir à travers quelques exemples, les similitudes et les divergences qui apparaissent entre des gares et des agglomérations différentes. Cette comparaison renvoie à des questions de gouvernance des politiques publiques portées par de nombreux acteurs que nous traiterons à travers l'analyse de quelques fonctions : transports, urbanisme et symbolique de ces gares.

Nous avons retenu des villes différentes mais en même temps comparables quant à la position et au rôle de leur gare. En effet, l'activité de la gare centrale d'une ville moins importante que d'autres, peut égaler et même dépasser celle enregistrée dans des métropoles dans lesquelles le train avait reculé. Nous choisissons les gares de Lausanne, Stuttgart, Saragosse et Toulouse. Dans ce panel, le nombre d'usagers enregistrés à Lausanne et à Stuttgart est bien supérieur à celui des gares de Saragosse et de Toulouse. Dans trois de ces villes, d'importants chantiers ont commencé, avec la fin de la construction d'une nouvelle gare traversante à Stuttgart, le début de l'agrandissement de celle de Toulouse et le projet de refonte de la gare de Lausanne. Ces travaux visent à améliorer la fonctionnalité ferroviaire et en même temps à ouvrir la gare sur la ville et sur les activités commerciales.

Mots-clefs

Gare, transports, acteurs, fonctions, renouvellement urbain

Abstract

At a time when climate, energy and socio-economic issues are driving a revival in train use, which has been overshadowed for half a century by the hegemony of the car and air travel, we will be wondering whether the challenges associated with the interfaces between stations and cities are the same everywhere. To this end, it would be relevant to look at a few examples to illustrate the similarities and differences between different stations and conurbations. Comparing and analyzing these pairs (station-city) raises questions of governance, interrogating the strategies of the various players who, over the course of the history of these facilities, have guided and projected what stations become and will become as they evolve. This comparison raises questions about the public policies pursued by numerous players, which we will address through an analysis of a number of functions: transport, urban planning and the symbolism of these stations.

We have deliberately chosen cities that are different, but at the same time comparable in terms of the position and purpose of their main stations. Indeed, the activity of the main station in a city that is less important than others, can equal and even exceed that experienced in metropolises where rail transportation does not meet today's challenges. We have chosen the following stations: Lausanne, Stuttgart, Zaragoza and Toulouse. In this panel, the Lausanne and Stuttgart stations are far more active in terms of ridership and commercial activities than those of Zaragoza and Toulouse stations. All these stations have undergone or are about to undergo major works: Zaragoza-Delicias, inaugurated in 2003; fof, with the construction of a new underground through-station scheduled for completion in 2025; Toulouse-Matabiau, with the start of its extension; and the Lausanne station redesign project. The aim of these projects is to improve rail functionality while opening the station to the city and commercial activities.

These stations are positioned on networks with different logics, ranging from the pre-eminence of high-speed rail, as in Zaragoza, to its expectation in Toulouse, to its absence in Lausanne, and to a soon reinforced complementarity between high-speed rail and other lines in Stuttgart. RER-type services play a very important role in both Lausanne and Stuttgart, while they are still in their infancy at the other two stations. Two new stations in both Zaragoza and Stuttgart involve the reclamation of valuable urban land and the redevelopment of parts of the city, but in a clearly different railway and urban positioning.

While Zaragoza's main access is through the high-speed rail network, Stuttgart's is at the heart of a highly diversified network, and their urban footprints are equally different. The capital of Aragon is isolated and on the outskirts of the city center, while the capital of Baden-Württemberg is closely and even more closely linked to the city center, with new cultural and economic facilities being built on former railway sites.

Keywords

Stations, transport, stakeholders, functions, urban renewal

I. Présentation rapide des gares dans leur environnement

Avant d'analyser les problématiques relatives à ces quatre gares, il est important en quelques mots de rappeler, par ordre alphabétique, quelques éléments contextuels d'ordre géographique et historique, ayant des incidences sur leur gouvernance, leur fonctionnement et leur projet de modernisation et/ou d'agrandissement.

1. Lausanne

La gare CFF (Chemins de fer fédéraux) de la capitale vaudoise (Photo 1) est de loin, celle qui est inscrite dans un site fortement contraignant. C'est une gare traversante (Grünig et Koch, 200), ouverte en 1855 et qui a connu plusieurs phases de travaux pour faire face à son développement. Depuis la création du Réseau Express Vaudois (REV) en 2004¹, la forte augmentation de la fréquentation de la gare commande le prochain chantier d'envergure « Pôle Gare » qui devrait débuter en 2024 pour se terminer en 2037 (Frey, Gubler et Mondada, 1997). La durée assez longue de ces travaux s'explique, en partie, par la topographie de la zone, la gare se trouve sur un site pentu nord-sud, fortement astreignant. Lausanne est caractérisée par une succession de petits cours d'eau qui entaillent les rebords du Plateau suisse en formant des buttes isolées les unes des autres. La réalisation de travaux de terrassement importants ont permis de constituer une plate-forme orientée ouest-est. Cette gare localisée à flanc de coteau dominant le lac Léman et le port d'Ouchy, a vite été reliée au débarcadère lacustre au sud et à une zone manufacturière et industrielle au nord, coincée en contre-bas des buttes de Saint-François et de la Cité. La construction d'un tunnel sud-nord, depuis la gare a permis ce rapprochement vers le centre-ville. Un funiculaire (la Ficelle) inauguré en 1877 et remplacé en 1958 par un chemin de fer à crémaillère montant depuis le port d'Ouchy, permettait d'acheminer des marchandises vers un site artificiel recouvrant un petit cours d'eau, le Flon. Localisées en contre-bas du cœur historique de la ville, ces activités artisanales puis manufacturières profitant de ce cours d'eau se sont fortement renforcées dans la seconde moitié du XIX^e siècle pour s'essouffler et s'arrêter à partir des années 1960, développant une friche reconquise par les activités

¹ En 2010, il devient le Réseau Express Régional Vaudois

festives et la création de la gare du Flon à la fin du XX^e siècle. La gare CFF, depuis cette époque, a connu des changements. La Ficelle a laissé la place à un métro automatique (M2) en 2008 qui relie le lac (373 m) aux Croisettes (711 m) au nord de la ville, en desservant le second pôle intermodal de l'agglomération, la gare du Flon d'où part une ligne de train à voie métrique, le LEB (Lausanne-Echallens-Bercher) assurant une fonction de RER et le M1, tramway sur voie ferrée normale (UIC) vers la gare de Renens en passant par l'Université et l'Ecole Polytechnique fédérale de Lausanne². La gare CFF se trouve à 500 m du centre-ville.



Photo. 1 – Le bâtiment historique de la gare de Lausanne en 2022 (Cliché : J-P. Wolff)

La gare de Lausanne dispose de 9 voies dont une en impasse et la largeur des quais pour éviter tous dangers est de 7/8 m, permettant la présence d'un ascenseur, de volées d'escaliers et d'une longue rampe par quai. Le premier débarcadère construit par la Compagnie de l'Ouest-Suisse, à la croisée des principales lignes Genève-Berne-Zurich, Paris-Dijon-Vallorbe-Milan et Lausanne-Bienne-Bâle, est à l'origine de l'urbanisation progressive d'un vaste secteur depuis l'enceinte en surplomb de Saint-François jusqu'au lac à Ouchy. Cette gare n'est pas dans l'hypercentre, elle est au contact du centre-ville, malgré le très fort dénivelé depuis Saint-François. Elle attire par son rôle de redistribution des flux d'usagers et

² Suite à la réalisation de la première ligne de métro, le tram a été intégré dans l'appellation métro (M) et comme il était antérieur au « vrai » métro « M2 », il s'intitule « M1 ».

renforce des activités polarisantes avec dernièrement la création en 2022 de l'espace muséal lausannois *Plateforme 10*, rassemblant 3 musées et 2 fondations, qui jusqu'alors, étaient dispersés dans la ville. D'anciens ateliers ferroviaires, au lieu d'être reconvertis en parking ou en centre commercial, accueillent des expressions culturelles à proximité du quai 1, rendant très facile l'accès à *Plateforme 10* depuis les autres villes suisses. Les emprises ferroviaires marquent encore une frontière très nette en matière d'urbanisation et d'activités entre les quartiers sous-gare et la colline de Saint-François. Lausanne est dotée d'une étoile ferroviaire de 6 branches développée dans une région fortement peuplée.

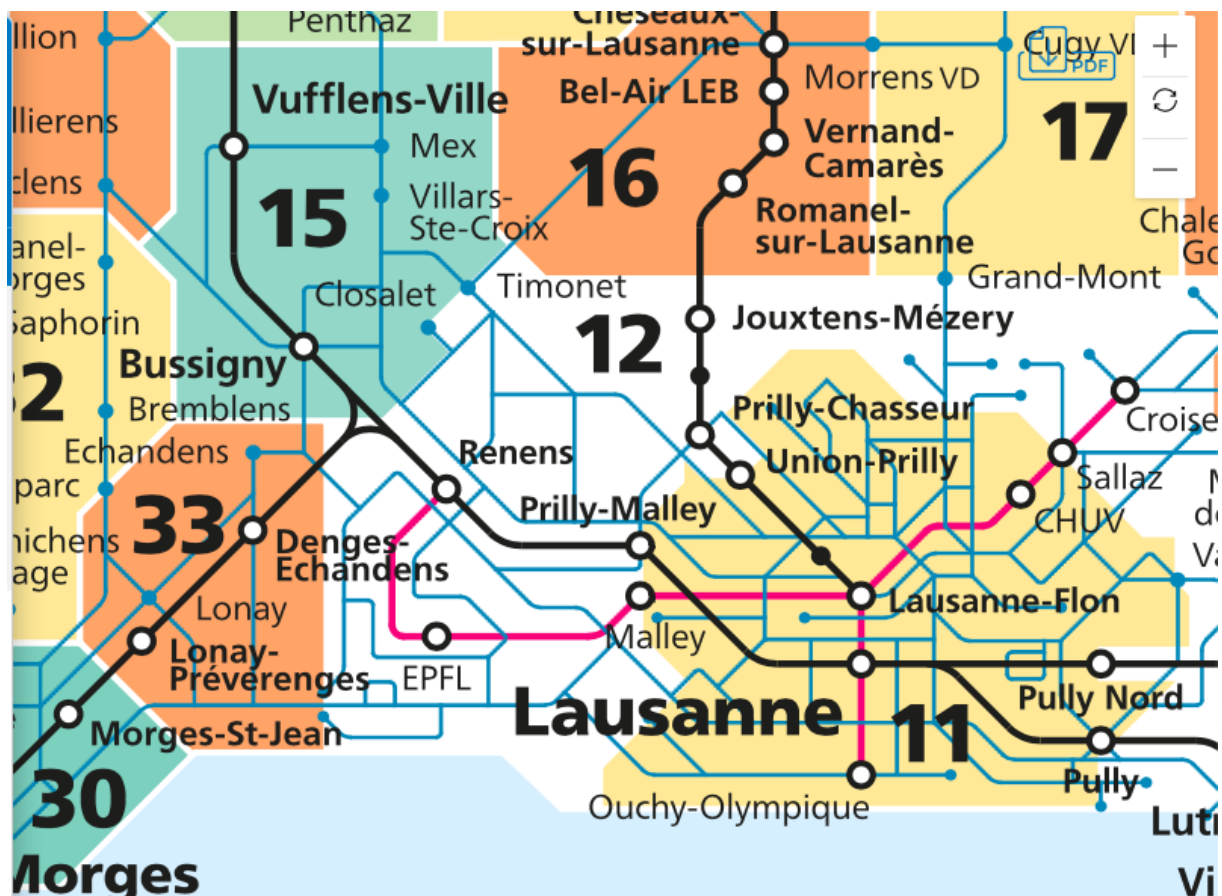


Fig. 1. Le réseau ferroviaire (noir) et les lignes de TC lourds (rouge), source : Mobilis

Avant la pandémie de coronavirus en 2019 et en prenant en compte le doublement des usagers entre Genève et Lausanne, la gare CFF aurait dû en accueillir 200 000 en 2030. Même si en 2023, la reprise du trafic comme ailleurs, après son fort recul, aura sans doute du mal à atteindre ce chiffre en 2030. En 2022, elle n'était fréquentée quotidiennement que par 93 700 voyageurs contre 152 000 en 2019 ([Trafimage cartes web – Carte de réseau trafic voyageurs | CFF](#)).

En 2023, la commune de Lausanne compte 149 000 habitants (h.) et l'agglomération au sens statistique, 435 000. Il s'agit de la plus petite commune et agglomération de notre panel, néanmoins, elle est au cœur d'un bassin de vie beaucoup plus peuplé, l'Arc lémanique, fort de 1 650 000 h. (Racine, 1994). L'économie de cette agglomération est construite avant tout sur les services (formation, santé, tourisme, banque, CIO) qui utilisent et favorisent les mobilités multimodales et pluriscalaires.

2. Stuttgart

La gare de Stuttgart (*Stuttgart Hauptbahnhof* ou Stuttgart HB) en cul de sac (Photo 2), ouverte en 1845 par la compagnie du *Zentralbahn*, a connu plusieurs phases importantes avec une succession d'agrandissements puis une reconstruction de 1922 à 1928 après son déplacement de 500 m sur son site actuel (Le Bot, 2019). Enfin, les bombardements à la fin de la Seconde Guerre mondiale (1944) l'ont quasiment détruite, alimentant le projet de la sortir du centre pour la rebâtir à quelques km, à Cannstatt sur le Neckar. Mais en 1947, devant les coûts élevés, ce projet est abandonné et la gare est reconstruite sur place. En 1978, s'ouvre une gare souterraine pour les services de *S-Bahn*³ (Réseau Express Régional). Le site actuel de la gare n'est pas très contraignant, par contre celui de la ville en retrait de la rivière Neckar, au fond d'une cuvette et entouré de collines, présente des limites et a orienté l'urbanisation de la capitale du Bade-Wurtemberg. Cette topographie a impliqué le percement de tunnels ferroviaires pour que la nouvelle gare traversante soit construite et reliée directement aux sections de LGV encadrantes. Les difficultés d'ordre politique, au projet *Rahmenplan Stuttgart 21* de 1994 et adopté en 1997 (Diener et Munzenmaier, 1997) et qui devait aboutir en 2008, a presque 20 ans de retard. La fronde des écologistes a bloqué pendant plusieurs années le chantier et la nouvelle gare traversante ne sera inaugurée que fin 2025. L'opposition à ce projet a entraîné un changement politique important, les Verts et le SPD en 2011 ont pris le pouvoir dans le Land et en 2014 au niveau de la capitale.

Avec bientôt l'abandon de la gare historique, Stuttgart HB aux 16 voies en cul de sac, remplacée par une nouvelle gare traversante de 8 voies au même endroit mais avec une rotation de 90° de l'axe des voies par rapport à la situation actuelle, c'est une page importante de l'histoire non seulement de la gare qui se joue, mais aussi pour le cœur de la métropole. La nouvelle gare sera reliée au réseau ferroviaire classique et à grande

³ *S-Bahn* ou *Stadtschnellbahn* (train urbain rapide) ou *Schnellbahn* (train rapide)

vitesse par des tunnels s'affranchissant des collines en surplomb immédiat. Sous les emprises de la gare, celles du *S-Bahn* (S-B) complètent le nœud ferroviaire. Un réseau de métro/tram centré lui aussi sur la *Hauptbahnhof* démultiplie les possibilités de dessertes du cœur de la métropole. Dans notre panel, c'est la seule gare qui jouxte un hyper-centre. Elle est desservie par la LGV Mannheim-Ulm, les lignes classiques Karlsruhe-Stuttgart, Frankfort-Munich et par de nombreuses lignes régionales vers Tübingen, Heilbronn,... Cette étoile ferroviaire ouverte largement vers le nord et le Neckar compte 17 branches, en intégrant le S-Bahn. Elle irrigue des territoires de forte densité.

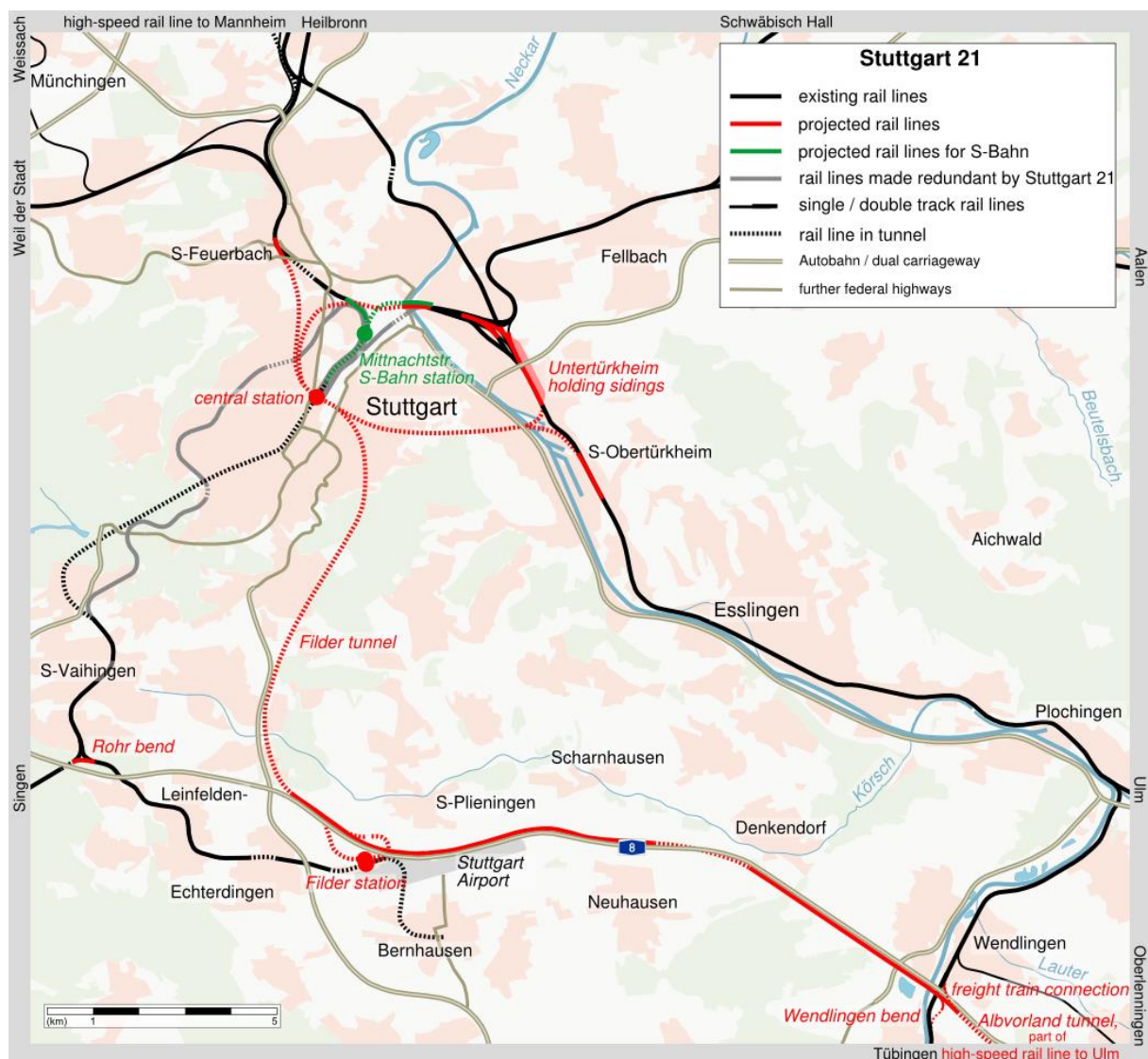


Fig. 2 Les mutations du réseau ferroviaire principal avec le projet Stuttgart 21, source :

Depuis quelques décennies la revente d'une partie des espaces ferroviaires dédiés aux ateliers, avait permis de dégager une centaine

d'hectares en centre-ville pour y construire des logements, des équipements et des parkings, comme le montre partiellement les

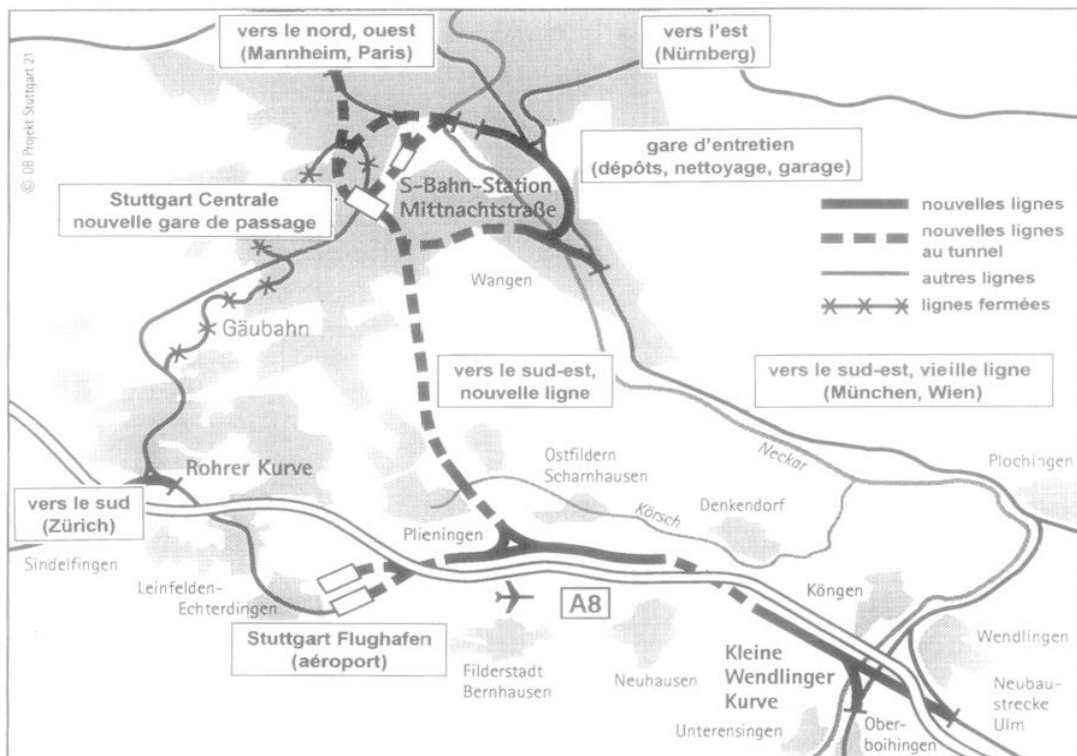


Fig ; 2 bis Stuttgart 21 et la desserte de l'aéroport par la LGV vers Ulm, (source : Diener K. et Munzenmaier W.

bâtiments au nord le long des voies (Photo 2). La disparition prochaine de la gare actuelle, autorise un nouveau développement de la ville.



Photo. 2 - Vue aérienne de la gare principale de Stuttgart avant le début de l'opération Stuttgart21 (Thèse de Nils Lebot - Alamy.com 2010)

Durant le premier semestre 2023, Stuttgart HB a reçu quotidiennement 1440 trains se répartissant en 500 trains classiques (ICE (TGV), longue distance et régionaux) et 940 S-Bahn et a accueilli 240 000 voyageurs avec des pointes pouvant atteindre 300 000, certains jours (Leiter Ausstellungenzentren / Besucherdienst / Pressestelle). On peut imaginer qu'après l'ouverture de la nouvelle gare traversante de Stuttgart, ce nombre de trains et d'usagers augmentera sans doute.

Ce n'est pas la plus grande commune (630 000 h.) en 2023 de notre échantillon, mais c'est de loin la région métropolitaine (2,8 M h.) la plus peuplée. A côté des services rencontrés dans une ville de cette taille et d'une capitale administrative, le secteur secondaire et en particulier l'industrie automobile occupe une place incontournable dans l'économie du Land et de la métropole avec le siège de Mercedes-Benz, de Porsche et de Bosch occupant environ 70 000 salariés dans plusieurs usines. C'est une ville de l'automobile et au sommet de la tour-signal de 12 étages (56 m) du bâtiment de la gare, l'étoile de Mercedes-Benz rappelle cette donnée économique.

3. Toulouse

La gare traversante de Toulouse-Matabiau (Photo 3) a été inaugurée en 1856 par la *Compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral de la Garonne* (Bonnaïfous, 2023) dont le siège se trouvait dans la rivale de toujours, Bordeaux. Elle n'a pas bénéficié comme celle-ci des mêmes aménagements en matière de bâtiment, de plan de voies, ou de largeur des quais. Cependant la gare de Toulouse a joui d'un site topographiquement peu contraignant (Marconis, 1986). Elle est située à quelques mètres du Canal du Midi qui a été une limite à l'urbanisation pendant plusieurs siècles et la gare et le chemin de fer, dans un premier temps, ont renforcé cette situation. Par contre, le développement de l'urbanisation au XX^e siècle l'enserrant totalement, freine actuellement son développement. Si au départ, elle n'a pas eu trop de difficultés pour s'étendre, ce n'est plus le cas maintenant. Le projet actuel d'agrandissement se heurte à cette forte contrainte et c'est pour cela que les ateliers de maintenance ont été déplacés pour pouvoir récupérer du foncier. Actuellement, la gare est dotée de 14 voies dont 4 en impasse. Elle est à la croisée des lignes Bordeaux-Marseille et Paris-les Pyrénées. Elle dispose d'une étoile ferroviaire de 6 branches rayonnant autour de

Toulouse et desservant des territoires moyennement ou faiblement peuplés, contrairement aux régions urbaines de Lausanne et de Stuttgart.



Photo. 3 -Vue du bâtiment historique de la gare de Toulouse Matabiau en 2023 (Cliché J-P. Wolff)

A partir des années 1970, cette gare ainsi que le quartier limitrophe ont connu un déclin important, parallèlement à l'envol de l'aviation civile à Blagnac. La desserte de la gare par la première ligne de métro en 1993, n'a pas véritablement changé le processus de dévalorisation. Actuellement, un projet de modernisation de Toulouse Matabiau commence à sortir de terre. Il porte sur l'agrandissement et l'amélioration des flux dans la gare en prévision de l'arrivée de la LGV Bordeaux-Toulouse en 2032, de la 3^{ème} ligne de métro en 2029 et d'une remodelisation du quartier autour de la gare. Cette gare boudée par la grande vitesse, a peu changé si ce n'est le recul des services aux voyageurs remplacés par quelques commerces. En terme d'accessibilité, seules des volées étroites d'escaliers permettaient de relier le passage souterrain aux quais. En 2023, la situation s'améliore un peu, mais elle n'a toujours pas de rampe ou ne dispose que d'un seul ascenseur et d'un seul

escalator et non de deux au minimum pour monter et descendre entre le passage souterrain et le quai. Dans notre choix, c'est sans doute et de loin, la gare qui présente toujours le plus de retard dans son accessibilité interne. Elle se trouve proche de l'hypercentre à moins d'un kilomètre.

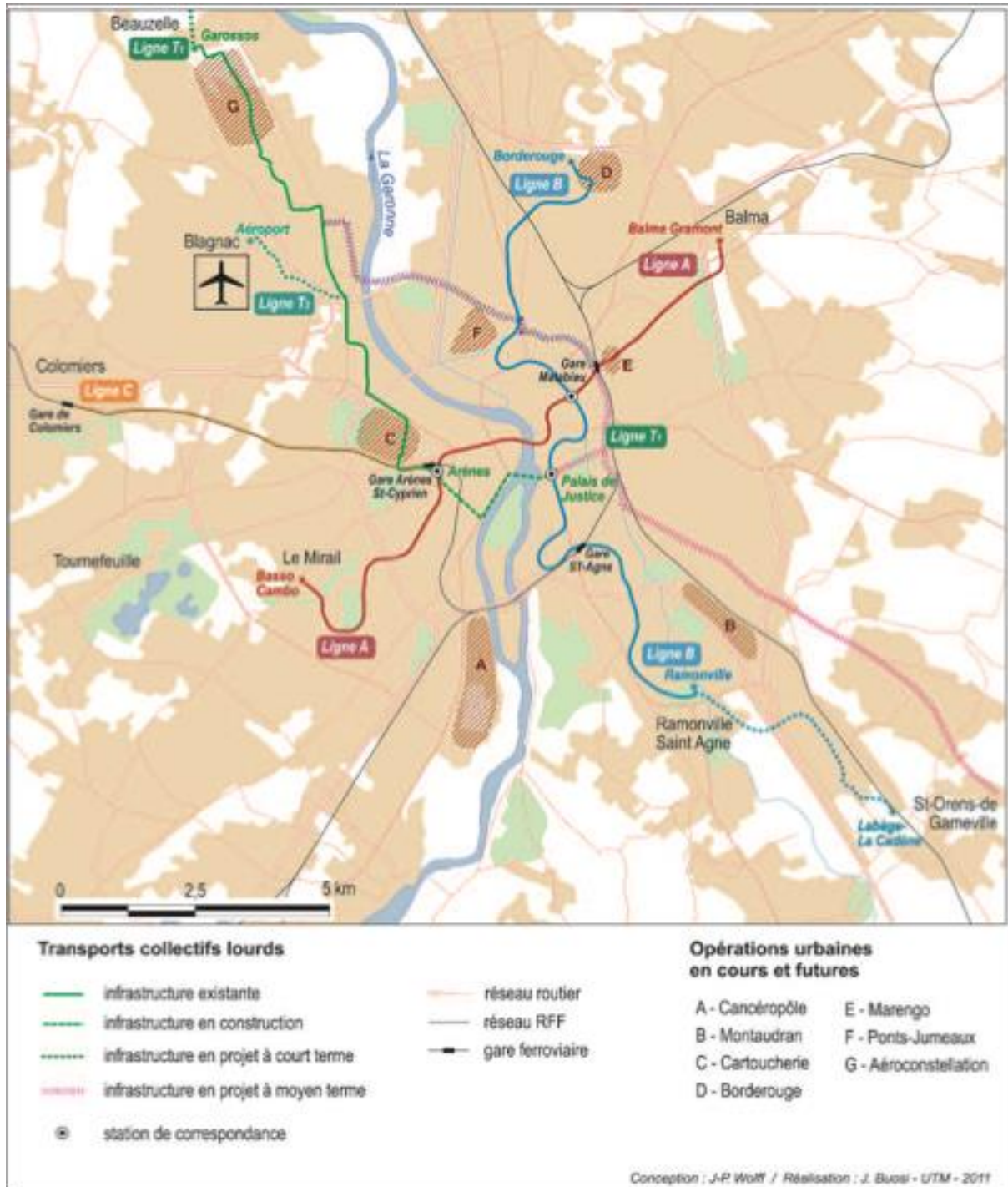


Fig. 3. Localisation de la gare de Toulouse Matabiau dans l'agglomération et par rapport aux grandes infrastructures de transport (source : Wolff J-P.).

En 2022, la gare de Toulouse Matabiau accueille 350 trains (tous types confondus) et 35 000 voyageurs par jour. Les prévisions avec l'arrivée de la LGV et la réalisation d'un RER, tablent sur environ 150 000 usagers dans une dizaine d'années. (https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/frequentation-gares/table/?disjunctive.nom_gare&disjunctive.code_postal&sort=nom_gare).

En 2021, la commune compte 504 000 h., l'agglomération (806 000 h.) et l'aire urbaine (1 433 000 h.). L'économie toulousaine est portée en grande partie par le développement de l'industrie aéronautique et aérospatiale avec le siège d'Airbus et la présence de nombreuses entreprises de ce secteur ou en soutien (informatique, automatisme, robotique). Ce secteur économique compte 70 000 emplois dans l'aire urbaine toulousaine expliquant en partie pendant plusieurs décennies, la fascination et le soutien des élus locaux à tout ce qui touchait de près ou de loin à l'aéronautique et leur désintérêt par rapport à tout projet de LGV ou de modernisation de la gare (Jalabert, 1995). Cette union sacrée entre ce moteur de l'économie locale et les édiles toulousains a freiné l'arrivée de la LGV au profit d'un développement important de l'aérien et de l'aérospatial qui colle à l'image de la ville (Jalabert et Zuliani, 2009).

4. Saragosse

La gare traversante de Zaragoza-Delicias (Photo 4) est la plus récente de notre panel. Elle a été inaugurée en 2003. Elle est construite à 2,5 km du centre-ville sur d'anciennes friches ferroviaires à côté de l'antique petite gare Delicias. Cette dernière fut inaugurée en 1932 par *El Ferrocarril central de Aragon*, opérant sur la ligne Zaragoza-Caminreal-Teruel-Valencia (Lopez Escolano et Quilez Aznar, 2023). Néanmoins, la Compañía Zaragoza-Barcelona desservait déjà Saragosse depuis 1861. Cet édifice architecturalement intéressant a été sauvé de la destruction et classé en 2002. Il se trouve accolé à la nouvelle gare et il abrite le poste de commandement de la LGV Barcelone-Saragosse-Madrid. L'activité ferroviaire dans les années 1970/1980 accusait une baisse importante, libérant cette zone à l'ouest de la ville et proche de l'Ebre. Avec les deux projets presque contemporains, le premier de faire passer la LGV Barcelona-Madrid par Saragosse et le second de relancer l'image et l'économie de cette ville par la tenue de l'Expo 2008 (Exposición Internacional de Zaragoza), sur l'eau et le développement durable, cet espace de part et d'autre de l'Ebre devient stratégique dans la métropole aragonaise, irrigué déjà par un nœud autoroutier de la plus grande importance. Au tout début du XXI^e siècle, cette gare monumentale et fonctionnelle à la fois (600 m de long/180 m de large/ 30 m de haut) de forme rhomboïdale, fait partie des grands gestes architecturaux que l'Espagne a porté comme symbole de sa modernisation à marche forcée avec le retour de la démocratie en 1977 et l'intégration dans l'UE en 1986. Cette gare évoque cette volonté d'affirmer la renaissance de l'Espagne comme d'autres équipements faisant appel à des grands noms de l'architecture (la fondation Guggenheim à Bilbao, la Cité des arts et des sciences à Valencia, la Cidade da Cultura en el Gaiás à Santiago de Compostelo,...).

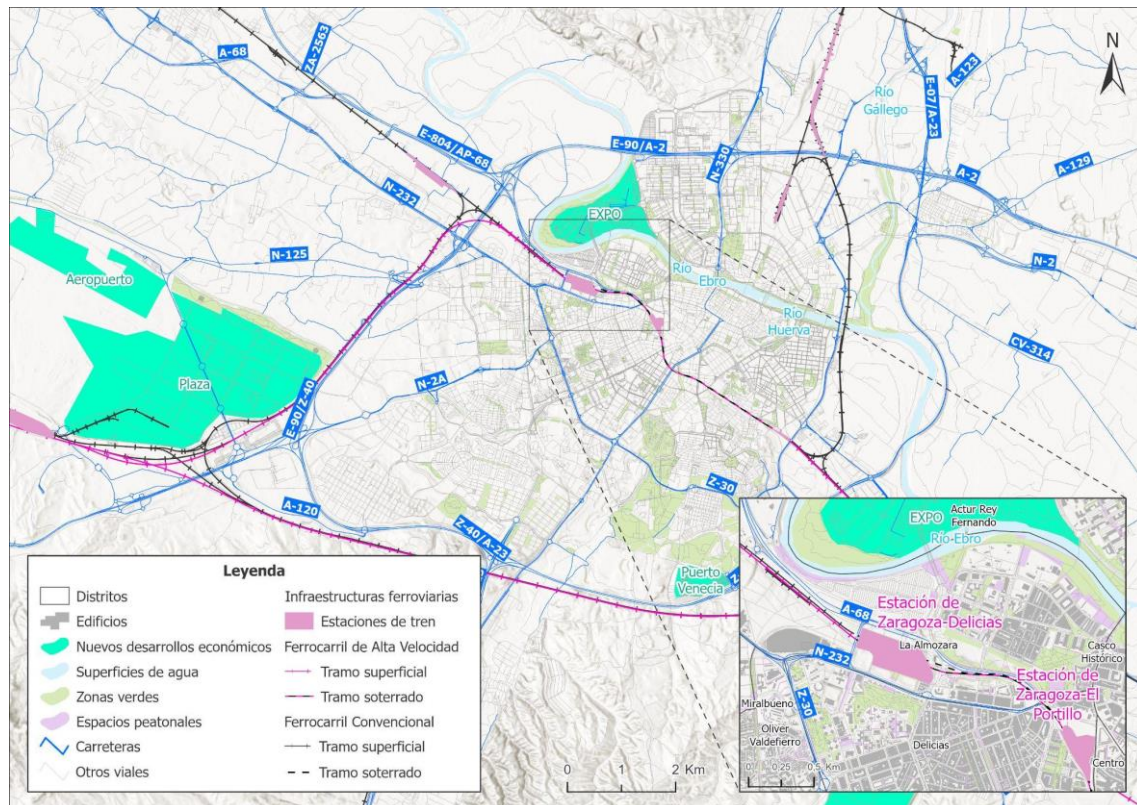


Fig. 4. Localisation de la gare de Zaragoza Delicias dans la ville et par rapport aux grandes infrastructures de transport (source : López Escolano C. et Quílez Aznar N.).

La localisation de la gare n'a pas rencontré de difficultés particulières, elle a profité d'un corridor ferroviaire recouvert traversant d'est en ouest la capitale de l'Aragon. Le tracé direct de la LGV passe quelques km au sud de la ville et un raccordement permet à la plupart TGV de s'arrêter à Delicias. Néanmoins, cette immense gare a renforcé la cicatrice urbaine au lieu de l'atténuer par le choix de l'accrocher au réseau autoroutier et par l'absence d'une relation forte par transports collectifs (TC) lourds vers le centre-ville, à l'exception de la ligne de *cercanías* qui ne joue, concrètement quasiment aucun rôle. Cette gare possède 10 voies dont 6 à écartement UIC et 4 à écartement ibérique (1,668 m). Elle est au cœur d'une étoile ferroviaire particulière de 8 branches. Les lignes classiques vers Barcelone, Madrid et Huesca sont doublées par une LGV. Il faut ajouter les autres lignes vers Sagunto et Valencia du côté méditerranéen et vers Logroño et le Pays Basque du côté atlantique.

En 2023, la commune de Saragosse (694 000 h.) est la plus peuplée de notre panel, mais elle concentre à elle-seule, quasiment toute la population de son aire métropolitaine qui ne s'élève qu'à 784 000 h. (Calvo Palacios, Pueyo Campos et Zúñiga Antón, 2011). Saragosse est

isolée dans sa région et ceci explique en partie l'inexistence d'un trafic métropolitain. Cette gare cathédrale, en 2019, n'a enregistré que 10 500 passagers/jour, guère plus que la gare routière (8000) intégrée dans la gare ferroviaire.

L'économie de cette ville repose, à côté des services d'une capitale régionale, sur les activités manufacturières dont les principales branches sont l'automobile (Opel), l'électroménager (Bosch), le ferroviaire (CAF), le papier et l'agro-alimentaires (sucre, chocolat, charcuterie). La logistique est fortement implantée avec le complexe Plaza connecté au réseau autoroutier, ferroviaire et aérien en faisant de cette ville un pôle structurant pour des entreprises comme Inditex (Zara).



Photo. 4 - La gare monumentale de Zaragoza Delicias (2003) surplombant l'ancienne gare (1932), (Cliché : N. Quilez Aznar)

5. Distorsion entre poids démographique et trafic voyageurs

La fréquentation de ces 4 gares ne correspond pas à l'importance démographique de la commune-centre ou de l'agglomération. Toulouse et Saragosse devraient dépasser Lausanne, ce qui est loin d'être le cas. Comme on pouvait s'y attendre, Stuttgart, la métropole la plus peuplée se trouve être celle qui connaît le trafic le plus important. Par contre,

Lausanne la ville la plus petite, voit sa gare largement fréquentée. Les deux dernières villes, bien plus peuplées, sont loin en termes de fréquentation et de types de dessertes. Saragosse est un cas limite avec 3M 775 000 de voyageurs en 2019 qui se répartissent à 84 % (TGV), 15 % (media distancia) et seulement 1 % (cercanias/RER). Nous allons essayer de comprendre cette distorsion entre population/attractivité économique et fréquentation de la gare principale de ces 4 villes, en interrogeant la fonction, l'organisation et les projets d'amélioration de ces gares.

II. Des gares au cœur de l'intermodalité

La gare même si elle est un équipement singulier dans le système ferroviaire, n'en est pas moins un élément important du système socio-économique et un outil du modèle urbain (Joseph, 1999). La gare, porte d'entrée dans le système ferroviaire, est aussi un rouage essentiel de l'intermodalité avec une large combinaison possible de modes, de la marche à l'aérien (Ageron, 2013). Ce ne fut pas toujours ainsi. Entre la gare ferroviaire et la gare routière, des distances difficiles à admettre pour des voyageurs âgés ou chargés de bagages, ne simplifiaient pas les correspondances. De véritables politiques intermodales ont été mises en place pour limiter ces ruptures avec plus ou moins d'efficacité. Les gares sont desservies par des axes routiers, des lignes de TC, des pistes cyclables et des cheminements piétonniers. Même si des marges d'amélioration sont toujours à rechercher en facilitant les parcours piétons et les stationnements sécurisés pour les vélos dans les gares, les progrès sont nets et c'est le cas pour nos 4 gares.

Par contre, l'intermodalité train/avion n'est présente que dans 2 agglomérations. Le poids des cultures nationales, lié aux politiques publiques, joue un rôle dans la diffusion ou non de cette forme d'intermodalité, partie prenante et indispensable d'une politique globale des transports. A l'heure de l'importance du transport aérien, des nœuds complets d'intermodalité (Varlet, 2000) ne se rencontrent qu'à Lausanne et Stuttgart. Néanmoins, avec une nuance importante entre ces 2 villes, non pas dans la logique du système, mais plutôt sur le plan spatial. En effet, Lausanne se trouve à 51 km en train de l'aéroport de *Genève Cointrin*, tandis que Stuttgart HB n'est qu'à 10 km de l'aéroport Manfred Rommel. Dans les deux autres métropoles, l'aéroport et la gare s'ignorent superbement. Pourtant, ces deux équipements majeurs ne sont pas si éloignés l'un de l'autre : Toulouse (7 km) et Saragosse (11 km). Mais à défaut de prendre un taxi, il ne reste que le bus pour les atteindre. A Toulouse, plusieurs études furent réalisées pour unir ces deux infrastructures par le train et dans le projet de LGV entre Bordeaux et

Toulouse, l'idée de desservir l'aéroport de Toulouse-Blagnac a vite été enterrée devant les coûts d'une ligne ferroviaire souterraine sous Toulouse. A Saragosse, il a été envisagé à un moment de faire sur le contournement grande vitesse, une gare à proximité de l'aéroport, mais là encore rien n'est acté.

Avant d'observer l'organisation de ces chaînes de déplacement dans et entre les agglomérations, interrogeons-nous sur la localisation de la gare centrale par rapport à certains pôles d'activités situés traditionnellement dans le centre-ville et depuis la seconde moitié du XX^e siècle, dans les périphéries. En fonction des processus d'urbanisation, les gares de l'étude se sont retrouvées en zone péri-centrale, dans le centre voire dans l'hypercentre. La gare peut à son tour devenir un puissant pôle de gravitation des fonctions urbaines et des activités socio-économiques et en son sein des fonctions de plus en plus éloignées du ferroviaire se développent, drainant de nouvelles populations à côté des voyageurs (Baron et Roseau, 2016). La complexité de l'urbanisation et du système socio-économique combine inévitablement les politiques d'urbanisme et de transports. Dans ce cadre, l'intermodalité joue e jouera un rôle crucial dans le fonctionnement non seulement de l'agglomération, de la métropole, mais aussi de territoires plus lointains (Aubertel, 1999, Richer, 2008)

Si les politiques de mobilité reposent sur une intermodalité de plus en plus efficace, il n'en demeure pas moins que des différences se lisent dans leur matérialité. A Lausanne, à côté de la gare CFF, principal pôle intermodal de l'agglomération, deux autres se sont constitués depuis quelques décennies. Celui du Flon en plein centre-ville (Wolff, 1992) combinait au départ de nombreuses lignes de trolley et de bus. La gare CFF et celle du Flon forment presque un système unique de correspondances. Le pôle du Flon c'est véritablement organisé avec tout d'abord la réalisation en 1991 de la ligne du tramway du sud-ouest lausannois (TSOL) vers l'université, l'EPFL et la gare de Renens, renommé M1, puis en 2000, avec le prolongement de la voie métrique du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) en tunnel enfin avec le remplacement de la Ficelle par la première ligne de métro automatique (M2) en 2008, sans oublier en 2025, la future ligne de tram vers Renens. Mais dans l'agglomération émerge et se renforce un 3^{ème} pôle intermodal important au niveau de la gare de Renens, 4 km à l'ouest de la gare de Lausanne, au carrefour des grandes lignes vers Genève, Neuchâtel-Bâle et Vallorbe-Paris. Cette gare modernisée pour accueillir un trafic en forte croissance d'intercity et de S/RER, est aussi le terminus de la ligne du M1 et bientôt de la nouvelle ligne de tram venant du Flon. C'est aussi un point stratégique pour la desserte en bus et en

trolley de l'ouest lausannois. En observant ces 3 pôles, 2 sont à dominante ferroviaire et seul celui du Flon est plus tourné vers les transports urbains guidés. Néanmoins, globalement, nous pouvons parler d'un système d'intermodalité reposant essentiellement sur la colonne vertébrale ferroviaire.

Stuttgart, dans cette phase de transformation radicale de sa gare (Rosenthal et Schmid, 2017) et d'une partie de sa desserte ferroviaire, bénéficie au niveau de la *Hauptbahnhof* d'une intermodalité réunissant une offre ferroviaire solide avec les ICE, intercity, interregio, trains régionaux et *S-Bahn*, à laquelle il faut rajouter les lignes de métro-tram et de bus urbain. Signalons qu'un ring relié par des pénétrantes au système autoroutier, ceinture complètement l'hypercentre piétonnier et dessert facilement la *Hauptbahnhof*. Complétant ce pôle central, d'autres structurent l'agglomération. La gare de Bad Cannstatt constitue pour le moment l'avant-gare de la *Hauptbahnhof*. A l'opposée de ces deux dernières et située sur le ring de l'autre côté de l'hypercentre, la station de *Stuttgart Schwabstrasse* (trains régionaux et *S-Bahn*) constitue son entrée sud. A ces deux pôles secondaires et intégrée, bientôt la gare de l'aéroport, desservie déjà par les *S-Bahn* et bientôt par les TGV vers Ulm, deviendra un nouveau pôle stratégique dans la métropole. En définitive 3 pôles secondaires, très différents les uns des autres, encadrent le cœur du système des mobilités de la capitale de l'automobile en Allemagne.

Contrairement aux deux précédentes villes, Toulouse ne dispose pas d'un RER qui étofferait un pôle multimodal développé et porté par le ferroviaire. Certes, cette gare est desservie par une ligne de métro depuis 1993 et ce n'est qu'en 2029, qu'une seconde ligne atteindra la gare. Par contre la desserte routière sans être excellente peut s'appuyer sur de nombreux parkings auto. Le projet de prolonger le tramway, le long du canal, jusqu'à la gare a été abandonné ainsi que celui de supprimer la circulation automobile devant la gare qui aurait permis d'agrandir le parvis en s'élargissant sur le Canal du Midi. Cette gare comme celle de Saragosse reste encore associée à la voiture même si celle-ci a beaucoup reculé. L'accessibilité vélos a été améliorée par la réalisation d'un parking sécurisé de 650 places par la région et par le traçage de bandes cyclables. Des marges d'amélioration existent pour sécuriser et développer la desserte cyclable de ce pôle stratégique. La première ligne de métro (A) a remis en question l'hégémonie de la desserte par voiture lors de son inauguration en 1993. La seconde ligne (B) qui croise la première à une station de la gare aurait dû passer également par celle-ci pour favoriser

encore plus son accès par métro, un autre choix a été fait. Pour compléter cette desserte en TC, des lignes de bus urbains s'y arrêtent et tout proche, se trouve la gare routière. Des projets de desserte ferroviaire de l'aéroport n'ont jamais trouvé un écho sur la scène politique locale. Un service de bus à tarification dérogatoire et tributaire des embouteillages continuera à pallier cette défaillance. L'actuel projet de RER, du fait du sous-investissement depuis des décennies de la SNCF et de la grande frilosité de la métropole toulousaine, est porté quasi uniquement par la région Occitanie. Mais par manque de moyen et de volontarisme, il s'appuie sur des gares amont de part et d'autre de Matabiau et en relation avec les lignes de métro car les installations ferroviaires actuelles ne permettent pas d'accueillir un véritable RER contrairement à Lausanne et à Stuttgart. Les possibilités de progression sont encore très importantes à Toulouse.

Zaragoza Delicias dispose avant tout d'une intermodalité associant grande vitesse ferroviaire et autoroutière. L'accessibilité routière de la gare Delicias, est sans aucun doute, la plus simple, la plus facile et la meilleure des 4 agglomérations étudiées. Elle est directement connectée à l'autoroute A 68 qui elle-même, rejoint l'autoroute A2. Des capacités importantes de stationnement (1800 places) de longue durée dans la gare, favorisent également l'usage du véhicule individuel au détriment des TC urbains, en partie absents. Par contre, ce n'est pas le cas des transports routiers interurbains. Une grande gare routière de 40 quais au niveau inférieur dans le bâtiment même de la gare, facilite le transport collectif routier national (23 opérateurs) et international (12 opérateurs) et se traduit par 400 autobus/jour et 3 M voyageurs/an. L'accès par la seule ligne de cercanias C1 au centre urbain via la gare de Goya où la ligne de tram permet de desservir l'axe nord-sud le plus important de la capitale aragonaise, est dissuasif par le nombre de trains insuffisants (39 par jour). Ajoutons que même si le parcours à pied depuis le centre-ville n'est pas très long, l'approche immédiate de la gare Delicias coupée par une voirie plus proche de l'autoroute que de l'avenue, éloigne psychologiquement la gare de la ville. Le projet de ligne 2 du tram est suspendu depuis presque 10 ans et cela ne facilite pas l'intégration de cette gare ultra moderne dans la ville de Saragosse. C'est tout le paradoxe d'être sur une LGV qui rapproche cette métropole aussi bien de Madrid (1 heure 20) que de Barcelone (1 heure 30) et d'être isolée de son centre-ville. Ce ne sont pas les 4 lignes de bus et celle de cercania qui peuvent compenser l'absence d'une relation forte de type métro ou tramway pour se rendre au cœur de la ville qui n'est pas si éloignée de la gare (2,5 km).

Les observations précédentes montrent clairement que les relations entre les réseaux de transports urbains et les gares de ces métropoles s'organisent différemment. Entre une absence d'une connexion forte entre la gare et la ville comme à Saragosse et l'osmose entre la gare et la métropole comme à Stuttgart ou à Lausanne, Toulouse se trouve dans une position médiane. Ces systèmes trains/TC questionnent les modèles de gouvernance en place, interrogeant aussi bien ceux du ferroviaire que de l'urbain comme ceux du politique à différentes échelles.

La gare, ce ne sont pas seulement les TGV, c'est aussi tous les autres trains : les intercités, les interregio, les régionaux et les métropolitains. Dans notre panel, deux gares se distinguent par la combinaison de l'ensemble de ces services ferroviaires, il s'agit de Stuttgart et de Lausanne, même si cette gare comme celle de Toulouse n'est pas atteinte par une LGV. La capitale vaudoise dispose d'un service de RER de 7 lignes empruntant aussi bien les grandes lignes que les régionales pour atteindre la plupart des petites villes du Canton. Stuttgart organise la desserte de la région métropolitaine par 7 lignes de *S-Bahn*, dont 2 (S2, S3) relient l'aéroport à la Stuttgart HB par des trajets différents. A l'opposée, Saragosse n'en compte qu'une assez courte et Toulouse n'en dispose pas encore. Dans la capitale de l'Occitanie, les TER jouent un peu ce rôle dans le périmètre de l'aire métropolitaine, puis au-delà, assurent une mission régionale. Le projet actuel de RER s'inscrit en faux par rapport aux autres métropoles car les lignes ne desserviront pas la gare Matabiau mais termineront et commenceront leur parcours dans des gares en amont, obligeant une correspondance avec le métro pour rejoindre la gare Toulouse-Matabiau.

L'intermodalité entre les trains et les transports urbains/métropolitains collectifs passe par une intégration plus ou moins poussée par les pôles d'échanges, les coordinations des horaires et les systèmes de tarification. La distinction se fait entre ceux de Lausanne et de Stuttgart, largement plus développés que ceux de Toulouse et de Saragosse. Mais entre ces deux dernières villes, des différences notoires existent avec pour Toulouse une déficience interne à la gare avec des difficultés pour atteindre les quais (absence de rampe, un seul escalator par quai et pas pour tous), ce n'est pas le cas des autres gares où la fluidité et la sécurité sont bien meilleures. Saragosse a mis en place des mesures de sécurité et de déplacement, dignes d'un aéroport. Néanmoins dans cette ville, l'absence d'un transport collectif lourd est un handicap certain pour l'accessibilité à cette gare. Dans ces deux dernières villes, le manque d'une autorité unique coiffant tous les transports publics est un frein à cette intermodalité tant physique que tarifaire. A Toulouse, sur un segment de

8 km entre la gare de Colomiers et celle de Saint-Cyprien/Arènes où la ligne A du métro et la ligne ferroviaire Toulouse-Auch se croisent, la tarification de Tisséo permet l'emprunt des TER. Mais ceci est impossible en direction de la gare Saint-Agne desservie par la ligne B et vers Toulouse Matabiau, faute d'accord entre Toulouse et la région Occitanie.

Par contre, l'intermodalité grâce à la réalisation d'une intégration horaire et tarifaire est largement plus poussée à Lausanne et à Stuttgart. Pour la capitale du Bade-Württemberg, le *Verband Regional Stuttgart* (la région métropolitaine de Stuttgart) créée en 1994, regroupe 179 communes autour des questions d'aménagement du territoire (Benz et Frenzel, 1999). Il délègue au *Verkehrs und Tarifverbund Stuttgart* (VVS), l'autorité organisatrice des transports, la responsabilité d'agrèger les politiques d'offres (tarifs et horaires) pour les 432 lignes de transports en commun de cet ensemble territorial, comprenant 15 lignes ferroviaires régionales, 7 lignes de *S-Bahn*, 19 lignes de *U-Bahn/Straßenbahn* (métro/tram), 53 lignes de bus de la commune-centre et 338 autres lignes de bus (Wulfhorst, 2007). A Lausanne, sous l'impulsion du Canton de Vaud est créée en 2004, la *Communauté tarifaire vaudoise* regroupant 13 entreprises de transports dont les CFF, les TL et Carpostal. Celle-ci propose le service Mobilis facilitant pour les usagers l'emprunt simple et facile de tous les transports publics en coordonnant les horaires et les tarifs par zones. Le squelette de cette offre repose sur les lignes ferroviaires qui ont constitué le RER vaudois.

Dans le détail, l'intermodalité fer/air est présente à Stuttgart avec deux lignes de *S-Bahn* (S2 et S3) en 25 minutes, U6 (métro/tram) en 31 minutes et bientôt en 8 minutes par ICE grâce à la nouvelle LGV Stuttgart-Ulm. Lausanne dispose de 4 relations directes et cadencées en intercity de 06.00 à 22.00 puis de 3 jusqu'à minuit et d'une toutes les heures entre 03.00 et 06.00, jusqu'à l'aéroport de Genève Cointrin, en 45/55 minutes avec l'enregistrement du vol et des bagages, effectué en gare de Lausanne. Pour les deux autres gares, rien de tel n'existe et rien de tel n'est envisagé. A Toulouse la future 3^{ème} ligne de métro si elle desservira la gare et en deux points les usines Airbus, négligera l'aéroport ! Il faut se contenter de bus ou de taxis entre les deux principaux équipements de TC rapides. L'organisation et le fonctionnement de Zaragoza Delicias tout en reproduisant en termes de fluidité et de sécurité celui des aéroports internationaux (enregistrement, cheminements, zones d'attente), n'envisage pas de relations ferroviaires vers son aéroport.

III. Des gares entre fonctionnalisme, reconquête urbanistique, enjeux économiques et symbolisme

1. Les nouvelles gares aux objectifs identiques et à la fréquentation inverse

Deux gares se distinguent, Stuttgart et Saragosse aussi bien par leur nombre de passagers, très élevé pour la première et très faible pour la seconde que par le geste architectural inversé et le fonctionnalisme différencié qu'elles affichent. Stuttgart enterre sa gare pour des questions de fonctionnalisme ferroviaire (Rosenthal et Schmid, 2017) et de requalification urbaine. Saragosse a édifié un temple des échanges des temps modernes pour les mêmes raisons (Photo. 5).

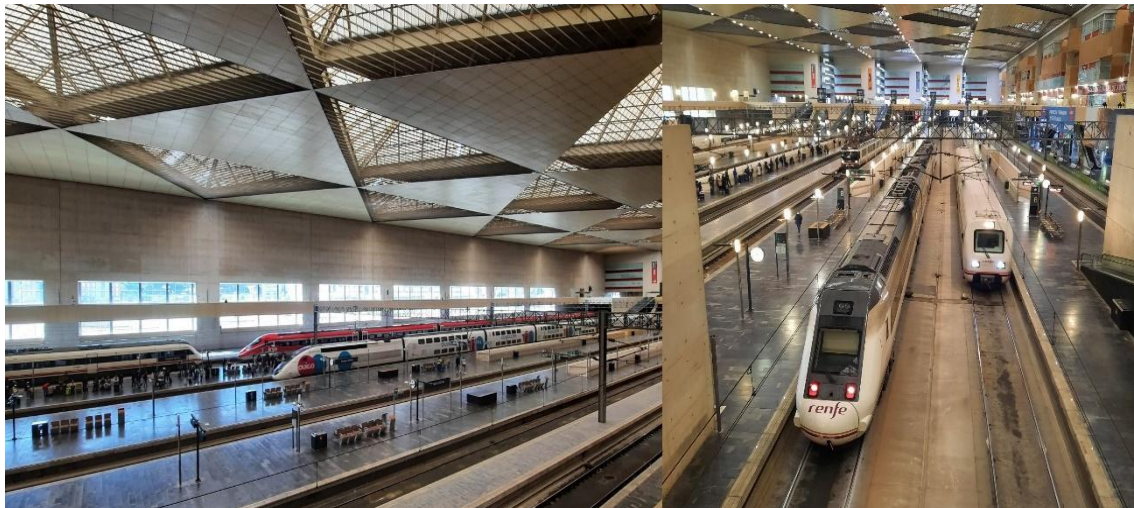


Photo. 5 – Intérieur de la gare de Zaragoza Delicias en 2022 (Cliché : C. López Escolano et N. Quílez Aznar)

D'un côté, enterrer la gare répond à des enjeux de révolution ferroviaire en passant d'une gare en cul de sac à une gare traversante et dégagant des ressources foncières et financières considérables. Celles-ci permettent de poursuivre une recomposition urbanistique de grande ampleur dans un espace stratégique qui avait déjà commencé un quart de siècle plutôt avec le lancement de l'*Europaviertel* (quartier de l'Europe). A Saragosse, la construction de ce rectangle massif très travaillé, est un geste architectural qui recycle des emprises ferroviaires abandonnées dans un site déprécié de la ville, pas si éloigné du centre et très proche de celui choisi pour l'Expo 2008 donc dans un site stratégique en devenir (Bellet Sanfeliu et Alonso Logroño, 2016). Mais à la différence de la gare de Stuttgart, autant la gare de Saragosse est ambitieuse par son volume et son fonctionnalisme, autant l'aménagement ferroviaire n'est pas abouti car la galerie de plusieurs km, construite pour enfouir la ligne ferroviaire à

double voie, n'a été élargie que pour une troisième voie lorsque la LGV a été créée. Des 3 voies, 2 sont converties à l'écartement UIC, une seule garde l'écartement large, ce qui à l'heure actuelle, interdit une croissance notable du nombre de trains empruntant le réseau ibérique, détail technique bloquant le développement de l'offre de cercanias. La cathédrale s'oppose aux catacombes mais les espérances de transformations urbaines sont portées par les acteurs ferroviaires et urbains, dans les 2 cas.

2. Une nouvelle gare s'enterre

Par rapport aux 3 autres gares, Stuttgart est la seule à être en pleine phase finale du chantier. Dans cette métropole, les travaux sont financés par la Deutsche Bahn AG, l'Europe, le Bund, le Land de Bade-Württemberg, la région métropolitaine de Stuttgart, la ville de Stuttgart et l'aéroport de Stuttgart (Volin, 2015). Dès que les travaux ont pu commencer en 2010, ceux-ci transformèrent rapidement le visage de la *Hauptbahnhof* qui a continué à fonctionner. Au bout de quelques années, les têtes des quais sont désolidarisées et éloignées du bâtiment historique qui n'est pas détruit, pour permettre l'excavation dans laquelle se construira la gare souterraine (Photo 6). On rejoint les quais en empruntant une longue passerelle couverte, à gauche de la grue sur cette photo.



Photo. 6 - Chantier de la gare de Stuttgart en 2019 avec le recul des quais et au premier plan les travaux d'excavation de la future gare souterraine (Cliché : J-P. Wolff).

Parallèlement au chantier de la gare, des tunnels (30 km) sont percés sous les collines pour la desserte ouest-est de la gare et se ramifient en 4 galeries qui seront dotées de 2 voies et de quais comme le montre la coupe de la future gare (photo 7). Par contre, du côté est les travaux de percement ne sont pas aussi avancés comme nous pouvons l'observer sur la photo 6.



Photo. 7 - Chantier et coupe de la gare de Stuttgart en 2019, indiquant les 4 grandes galeries qui seront toutes dotées de 2 voies traversantes (Cliché : J-P. Wolff).

En 2023, le gros œuvre de la gare souterraine s'achève avec la réalisation de sa couverture surmontée de grosses lentilles favorisant la pénétration de la lumière naturelle dans les galeries qui accueilleront les trains et les voyageurs (Photo. 8). On aperçoit le bâtiment historique avec sa tour, l'un des rares à ne pas avoir été totalement détruit dans le centre de la ville à la fin de la Seconde Guerre mondiale, et qui sera totalement réhabilité pour l'inauguration de la nouvelle gare fin 2025.

La complexité de Stuttgart 21 repose sur la juxtaposition et l'emboîtement de plusieurs projets : reconversion de la gare principale, construction d'une LGV, percement de plusieurs tunnels, création et agrandissement de plusieurs stations du *S-Bahn* et enfin reconquête urbaine à l'orée de l'hypercentre. A travers ce projet, il ne s'agit pas de faire une gare monumentale. Il importe avant tout d'offrir des capacités et des facilités bien supérieures aux voyageurs et aux pendulaires qui utiliseront une de ces gares dans l'avenir. Ce qui ne semble pas être le cas dans la gare de Saragosse qui continuera à accueillir toujours plus d'usagers de l'AVE

(TGV espagnol), corolairement à la multiplication des opérateurs ferroviaires.



Photo. 8 - Couverture de la gare traversante avec des puits de lumière au premier plan et maintien du bâtiment historique au second plan en 2023 (Cliché : J-P. Wolff)

Les deux autres gares de notre étude conservent leur bâtiment historique tout en s'agrandissant pour faire face à la croissance du trafic prévisible avec l'arrivée de la LGV Bordeaux-Toulouse en 2032 et le doublement du nombre d'utilisateurs entre Genève et Lausanne dans une décennie. Dans la cité rose, il a fallu attendre jusqu'en 2023 pour la livraison des premiers ascenseurs et escalators. A Lausanne, la modernisation de la gare doit permettre d'accueillir 200 000 passagers/jour. Les travaux sont retardés d'au moins une année car les CFF dans leur projet de faciliter la fluidité des flux en créant 3 autres passages sous voie, en élargissant et allongeant les quais et en en construisant un supplémentaire, n'ont pas pris en compte les nouvelles normes pour la largeur des quais (13,5 m). En effet, pour accueillir des trains de 400 m de long et aux capacités de freinage plus importantes, autorisant une entrée en gare à des vitesses élevées, la sécurité des personnes impose des quais plus larges que précédemment. L'Office fédéral des transports a demandé aux CFF de revoir leur copie car il existait un risque de "danger pour les voyageurs qui attendent de quitter le quai, d'être entraînés par le train qui démarre, ceci

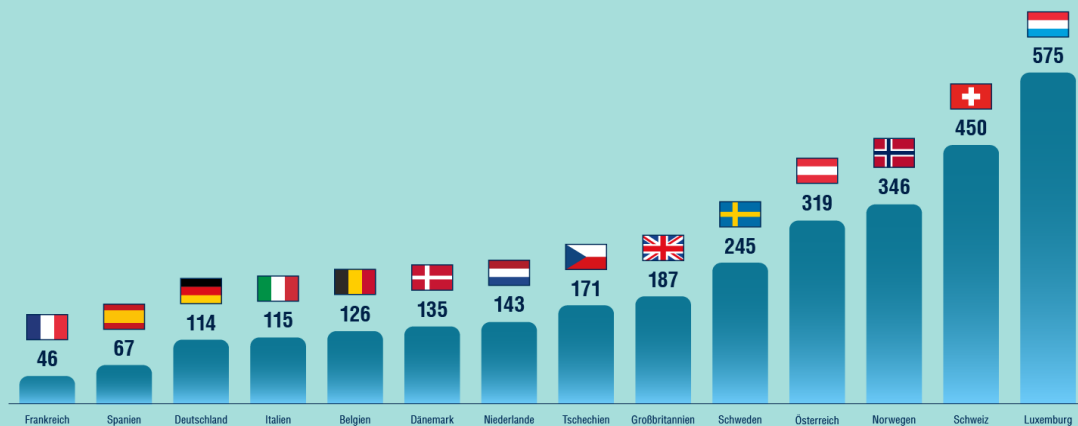
avec une forte probabilité. Ce risque n'est pas acceptable" (Le Matin, 12 mai 2023).

A Lausanne et encore plus en Suisse alémanique, la volonté de lutter contre le développement anarchique de l'urbanisation, depuis les années 1970, passe par le renforcement du réseau de TC, très net à partir des années 1980/1990. Certes, Lausanne et Genève accusent toujours un retard par rapport aux autres agglomérations alémaniques n'ayant jamais abandonné les TC lourds (tramways, trains régionaux métriques) comme Bâle (Beyer, 2007), Bern (Kaufmann et Sager, 2008) et Zurich. Les CFF/SBB/FFS, maître des horloges à l'échelle fédérale, imposent bon gré mal gré, un modèle unique à toutes les agglomérations helvétiques. C'est le cas de Lausanne et du Canton de Vaud qui ont mis des moyens avec les CFF pour améliorer et développer l'ensemble des modes de TC autour du train. La volonté politique de lutter contre les atteintes à l'environnement a été fortement encouragée par l'engagement des citoyens via des référendums qui ont tous été favorables aux investissements dans les TC et en particulier dans le rail. A Lausanne, ce consensus a favorisé une véritable politique globale des transports, marquée par l'intégration des offres commerciales des TL (les Transports lausannois), du LEB et des CFF dans Mobilis.

A Toulouse, malgré une unité de vue pour l'arrivée de la LGV à Matabiau, l'absence de consensus entre la Région Occitanie et Toulouse Métropole, pénalise le projet de RER. Le sous-investissement de la SNCF et surtout la défaillance de l'Etat (Tab. 1) n'ont pas permis d'améliorer fondamentalement les qualités de la gare pour qu'elle devienne ce cœur polarisant de la métropole. Comme Sutton et Varlet en 2015, le note, « Si Toulouse parle de son « RER », il ne s'agit en fait que d'un ensemble de lignes TER périurbaines à fréquence renforcée. La Suisse propose une dynamique totalement inverse ». L'arrivée de la LGV et le début d'un RER ne sont pas à la hauteur des attentes de la population car il manque un véritable pilote dans le train ! Ce classement des états en matière d'investissement, souligne la première place de la gare de Lausanne quand on ne prend en compte que le rapport entre population et nombre de voyageurs.

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur

Auf Bundesebene in ausgewählten europäischen Ländern, in Euro, 2022



Quelle: Allianz pro Schiene | 07/2023 | auf Basis von BMF, EFV (Zusammenstellung V6V), BMK, MMTP, SCI Verkehr GmbH
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

Tab. 1. Les investissements ferroviaires dans les Etats européens par habitant en 2022 (Allianz pro Schiene)

Conclusion

Les enseignements tirés de la distorsion entre population d'une ville et fréquentation de sa gare principale, soulignent les trajectoires différentes des modes de gouvernance et de fonctionnement d'acteurs divers aux intérêts pouvant être parfois contradictoires. Les enjeux divergent entre les politiques, étatique, régionale et locale en matière de transport et de mobilité et peuvent aussi bien donner naissance à une gare cathédrale au fonctionnement imitant l'aérien et favorisant largement la grande vitesse (Saragosse) qu'une gare au métissage très fin et très souple entre le ferroviaire et l'urbain, très adapté à l'ensemble des usagers (Lausanne et Stuttgart). Toulouse est au milieu du gué, hésitant entre grande vitesse et transports régionaux. Les fonctionnements de ces gares facilitent la fluidité par l'amélioration de pôles d'échange toujours plus intelligents aussi bien en termes d'équipements physiques que de politique globale, en fonction de l'histoire des gares et de l'antériorité des rapprochements entre acteurs. Ces gouvernances locales inscrites dans des territoires institutionnels différents obligent les autorités transports/mobilité du ferroviaire et de l'urbain, tout comme les opérateurs de trouver des solutions aux problèmes rencontrés par les populations (Beaucire et Lebreton, 2000). Quel rôle veut-on faire jouer à une gare ? Est-ce un navire emblématique pour une métropole au même titre qu'un très grand

stade ou un centre muséographique ? Doit-elle viser l'hyperfonctionnalité en singeant le fonctionnement des aéroports ou peut-elle être, au-delà de la place forte de l'intermodalité, le lieu de rencontres de flux sociaux les plus diversifiés possible ? Peut-elle devenir un centre commercial de plein droit ou accompagner et capter une partie des voyageurs ?

Tenter de répondre à ces questions, passe par l'analyse non seulement des territoires aux échelles de plus en plus vastes avec leurs singularités (densité, type d'urbanisation et de réseaux, organisations institutionnelles), des histoires des politiques publiques plus ou moins favorables aux TC et des mutations sociétales d'une grande complexité.

Les pratiques possibles et les comportements choisis en matière de mobilité dépendent des résultats de politiques publiques retenues souvent sur plusieurs décennies et rien n'est impossible, dans une certaine mesure, si une volonté politique réunit les acteurs, les moyens financiers et s'inscrit dans le temps pour améliorer les conditions de mobilité de la majorité des usagers des gares et des transports.

Bibliographie

Ageron P., 2013, *L'intermodalité-voyageurs au prisme de la mondialisation : vers la structuration d'un méta-réseau intégré*, Université de Grenoble, 490 p.

Aubertel P., 1999, Les gares : deux ou trois choses que les chercheurs m'ont apprises, *Flux*, n° 38, pp. 39-46.

Baron N. et Roseau N., 2016, Les gares au miroir de l'urbain, *Flux* 103-104 (1), pp.1-8.

Beaucire F. et Lebreton J., 2000, *Transports publics et gouvernance urbaine*, Milan, Toulouse, 125 p.

Bellet Sanfeliu C. et Alonso Logroño M-P., 2016, Proyectos urbanos incompletos. Vacíos urbanos en la Zaragoza post-AVE, *Bolletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, n° 70, pp. 285-304.

Benz A., Frenzel A., 1999, « La création du Verband Region Stuttgart », dans *Villes, métropoles : les nouveaux territoires du politique*, Paris, Anthropos, pp. 223-250.

Beyer A., 2007, Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise, *Annales de géographie*, pp. 451-469.

Bonafous T., 2023, *1856-Gare Matabiau, le train arrive enfin !* éditions Midi-Pyrénées, Portet-sur-Garonne, 48 p.

Calvo Palacios J-L, Pueyo Campos A. et Zúñiga Antón M., 2011, La ciudad de Zaragoza en un escenario de crisis : diagnostico y propuestas territoriales para nuevos paradigmas urbanos, *Geographicalia*, n° 59-60, pp. 47-59.

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, p. 150-165.

Diener K. et Munzenmaier W., 1997, Le projet « Stuttgart 21 » et ses répercussions, *Revue Géographique de l'Est*, 37-1, pp. 39-62.

Frey P., Gubler J. et Mondada D., 1997, *La gare de Lausanne : projets et chantiers*, Payot, Lausanne, 110 p.

Jalabert G., 1995, *Toulouse, métropole incomplète*, Anthropos, Paris, 202 p.

Jalabert G. et Zuliani J-M., 2009, *Toulouse, l'avion et la ville*, Privat, coll. « Aviation », Toulouse, 349 p.

Joseph I., éd. 1999. *Villes en gares*. L'Aube territoire, La Tour d'Aigues, 308 p.

Grünig C. et Koch K., 2005, *Alles Bahnhof Gare Gare Mai dire Stazione, Le livre des gares suisses*, éditions Bellevues, Biel/Bienne, 288 p.

Kaufmann V. et Sager F., "Amarrer le développement urbain aux infrastructures de transport publics : examen comparatif des politiques locales de quatre agglomérations suisses", *Environnement Urbain / Urban Environment* [Online], Volume 3 | 2009, Online since 09 September 2008, connection on 05 November 2023. URL: <http://journals.openedition.org/eue/948>

Le Bot N., 2019, *Quel avenir pour les gares métropolitaines françaises et allemandes ? Analyse prospective de la dialectique « système gare » / ville, face aux politiques publiques françaises & allemandes en matière de*

transport ?, Thèse en urbanisme et aménagement, Université de Toulouse et Universität Potsdam, 589 p.

Lopez Escolano C. et Quilez Aznar N., 2023, La gare intermodale de Saragosse-Delicias : genèse, situation actuelle et enjeux, *Géotransports*, n° 19, pp. 214-224.

Marconis R., 1986, *Midi-Pyrénées, XIX^e-XX^e siècles, transports-espace-société*, Éditions Milan, Toulouse, 2 vol. 860 et 400 p.

Ostertag R., 2014, *Verantwortungsvolle Mobilität in Stuttgart, ein Beitrag zur Stadterneuerung*, Stuttgart, Peter-Grohmann Verlag, 140 p.

Pueyo Campos A., Lopez Escolano C. et Valdivielso Pardos S., 2015, Recomposition du modèle de transport urbain dans l'aire métropolitaine de Saragosse 2006-2013, *Géotransports*, n° 5-6, pp. 103-114.

Racine J-B., 1994, La Suisse urbaine à l'orée du 3^e millénaire : risques et défis d'un changement non programmé, *Geographica Helvetica*, n° 2, Zürich, pp. 47-52.

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. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00460325>.

Rosenthal T. et Schmid A., 2017, Stuttgart 21 – ein Bahnhof kommt unter die Erde, *Geographische Rundschau*, n° 10, pp. 36-37.

Sutton K. et Varlet J., 2015, Le « RER » en Suisse, entre accompagnateur de métropolisation et incubateur de métropoles, *Géotransports*, n° 5-6, pp. 115-134.

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.

Volin A., 2020, Des territoires au cœur d'un conflit d'aménagement : Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest, Thèse de doctorat en Géographie, aménagement et urbanisme, Université de Lyon, 598 p.

Wolff J-P., 1992, Problématiques des agglomérations suisses, *Geographica Helvetica*, n° 1, Zürich, pp. 13-24.

Wulfhorst G., 2007, L'intégration entre politiques territoriales et politiques des transports en Allemagne : l'exemple de la région urbaine de Stuttgart, *Flux*, n° 69, pp. 63-72.