



HAL
open science

La gare et la ville : articulation des dynamiques urbaines

Océane Serviant

► **To cite this version:**

Océane Serviant. La gare et la ville : articulation des dynamiques urbaines. Sciences de l'Homme et Société. 2015. dumas-01266843

HAL Id: dumas-01266843

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01266843>

Submitted on 3 Feb 2016

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.

20 Juin 2015

LA GARE ET LA VILLE

Articulation des dynamiques urbaines



MASTER SCIENCES DU TERRITOIRE – URBANISME ET PROJET URBAIN

Directeur du mémoire : Monsieur **NOVARINA** Gilles
Tuteur d'apprentissage : Madame **GANDON** Laure

NOM ET PRÉNOM DE L'AUTEUR :	<i>SERVIAN T Océane</i>	DATE DE SOUTENANCE :	<i>08 Juillet 2015</i>
-----------------------------	-------------------------	----------------------	------------------------

TITRE DU PROJET DE FIN D'ETUDES

La Gare et la ville : Articulation des dynamiques urbaines

ORGANISME D’AFFILIATION	<i>Institut d’Urbanisme de Grenoble – Université Pierre Mendès France</i>	ORGANISME DANS LEQUEL L’ALTERNANCE A ETE EFFECTUEE :	<i>Menighetti Programmation</i>
DIRECTEUR DU PROJET DE FIN D’ETUDES	<i>Monsieur. NOVARINA Gilles</i>		
COLLATION	Nombre de pages 118 Nombre d’annexes 6 Nombre de références bibliographiques 39		
MOTS-CLÉS ANALYTIQUES	<i>Gare, ferroviaire, ville, grande vitesse, métropole, urbain, dynamique, articulation, restructuration.</i>		
MOTS-CLÉS GÉOGRAPHIQUES	<i>France, Italie, Piémont, Rhône Alpes, Provence-Alpes Côte d’Azur, Marseille, Lyon, Turin</i>		

RESUME

Dans le cadre de mon apprentissage au sein du cabinet Menighetti Programmation ; nous nous sommes intéressés à la conception des gares contemporaines. Plus particulièrement au lien que la gare et la ville entretiennent.

A travers l’histoire du système ferroviaire et l’évolution des périmètres de gare dans leur fonctionnement et leur tissu, nous essayons de montrer la relation intime entre une infrastructure ferroviaire et l’espace public de la ville. Par le biais des exemples de la ville de Turin, Lyon et Marseille nous mettons en lumière les réflexions contemporaines sur l’articulation des dynamiques urbaines que dégagent la ville et la gare.

RESUME

In the surrounding of my apprenticeship in the Menighetti Programmation agency; we are focus about the conception of contemporary’s station. Mainly on the link of rail station and city.

Through the history of railway system, the evolution of rail station area, the station-operated and the design of the city, we want show the intimate relation between the railway infrastructure and the public city space. With example of different cities: Torino, Marseille and Lyon, we show the contemporary thought about the links between the urban dynamics, the city and the rail station.

Je tiens à remercier,

D'abord, mes collègues et ma tutrice d'apprentissage, particulièrement Laure, Gilles et Ingrid qui m'ont accompagné tout au long de cette année.

Egalement, mon tuteur de projet de fin d'étude Monsieur Gilles Novarina pour ses conseils et son suivi.

Ensuite, Madame Kamila Tabaka, pour s'être intéressé à mon sujet de projet de fin d'étude et pour avoir accepté d'être mon second jury lors de ma soutenance.

Pour finir, je remercie l'ensemble de mes correcteurs : mes parents, ma tante, David, qui m'ont accordé lors temps et leurs aides dans cet exercice.

SOMMAIRE

PARTIE 1 : LA GARE ET LA VILLE p.7

- A. La Gare comme objet complexe et lieu de vie
- B. Le quartier de gare et ses potentialités

PARTIE 2 : TURIN PORTA SUSAE, LA GARE AU CŒUR DE LA RESTRUCTURATION URBAINE p.43

- A. Mise en œuvre de la restructuration de l'axe ferroviaire principale
- B. Le projet de la Spina Centrale

PARTIE 3 : MARSEILLE SAINT CHARLES, LA GARE AU CENTRE DU DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN p.57

- A. L'évolution du quartier Saint Charles dans le temps et l'espace
- B. La gare Saint Charles aujourd'hui et demain

PARTIE 4 : LYON PART DIEU, LE HUB LYONNAIS EN QUETE D'HABITABILITE p.77

- A. « Le succès d'un échec »¹, le quartier Part Dieu
- B. Le projet de la gare et de son quartier

¹ Charles Delfantes

Problématique :

A l'heure de l'hyper mobilité, comment articuler mobilité et vie quotidienne ? A travers cette articulation comment la gare et la ville arrivent-elles à évoluer et communiquer ensemble ?

Introduction

Aujourd'hui tous autant que nous sommes et quelles que soient nos différences, nous avons ce besoin d'être mobiles. Nos sociétés à travers les découvertes, l'évolution des technologies et du monde, ne se construisent plus sur un territoire figé. Les logiques spatiales définies par des frontières, des éléments morphologiques naturels, une histoire ont laissé place à des logiques de réseaux construites autour de relations et de connexions immatérielles et matérielles sans rapport spécifique à l'espace alentour. Pour illustrer cette logique nous pouvons prendre comme exemple le développement des métropoles en France et en Europe. Les grandes villes européennes entretiennent la dynamique de leurs pays, elles sont des espaces puissants et catalyseurs de richesses. Elles sont liées, elles communiquent et échangent à toute heure et chaque instant. Les réseaux les relient, que ce soit un réseau d'information, de flux financiers, de transports sur ce modèle, la France a depuis peu développé l'échelon métropolitain en liant les grandes villes entre elles tout en les mettant en concurrence. Chacune espère rayonner à l'international grâce à ce statut et les opportunités qu'elle offre. Les métropoles dans leur logique de développement vont se détacher du spatiale pour entretenir des réseaux privilégiés.

A l'image de ce mouvement perpétuel entre les grandes villes, nous, habitants de ces lieux, nous avons l'injonction de nous mouvoir et d'entrer dans cette logique de flux. Le développement des modes de transports aidant, nous déplacer est devenu plus simple. Dans notre vie, tous les jours, les transports occupent une grande partie de notre temps, que ce soit pour le travail, pour les vacances ou dans le quotidien. Mais cette injonction à être mobile n'est pas arrivée instantanément, elle est le résultat d'une longue histoire ; qui prend pour départ la création de la roue, passe par la découverte de l'électricité, l'exploitation des énergies fossiles, la création du moteur, pour arriver au quadrillage du territoire par les routes, aux déplacements quotidiens en avion, en bateau, par les autoroutes, le développement des trains à grandes vitesses. L'Histoire a été accompagnée par le mouvement.

Aujourd'hui notre mouvement, notre mise en réseau des villes, cristallise des nœuds de transport, des lieux attractifs en matière de mobilité. Ce sont les aéroports, les ports, les gares, les échangeurs autoroutiers. Dans ce mémoire nous nous intéresserons tout particulièrement à la gare. Le train est un vieux moyen de transport, il a accompagné notre histoire, a connu des hauts et des bas, a subi la concurrence des autres modes mais l'ensemble de ces acteurs nous offre un mode de déplacement compétent et compétitif.

Nous nous intéressons donc aux gares pour leurs histoires mais surtout parce qu'elles ont une relation intime avec l'évolution de nos villes. La gare, depuis le début du développement des réseaux ferrés, fait partie de notre quotidien, elle nous accompagne dans les étapes de construction de la ville d'aujourd'hui. Elle a accompagné le développement des villes non pas comme simple spectatrice mais comme actrice.

Notre écrit doit mettre en lumière ce rapport intime, entre la gare et la ville. Ces deux éléments se sont nourris l'un de l'autre pour évoluer, aujourd'hui encore la gare n'est pas un équipement neutre dans une ville. Les gares principales vont permettre de connecter la ville aux autres villes du pays mais aussi à l'international. Dans les projets métropolitains, la gare principale revêt toute son importance, elle est au cœur des réflexions.

Si la gare connecte les villes, elle a aussi une action sur la ville elle-même. La gare est un nœud, un point de jonction entre des personnes qui arrivent et partent. Cet échange crée divers dynamiques : de mouvement, de consommation, d'économie, ... Qui vont influencer l'organisation urbaine.

Sur ce constat, nous allons nous appliquer à mettre en évidence comment la gare et la ville arrivent à s'articuler pour créer un lieu de vie du quotidien. Pour cela il semble essentiel de revenir sur ce qui fait la gare en tant qu'objet et en quoi cet objet complexe arrive-t-il à influencer les quartiers alentours. Pour appuyer nos dires trois études de cas seront présentées, tout d'abord l'étude du projet du quartier et de la Porta Susa à Turin, ensuite celui de Lyon – Part Dieu et pour finir, la gare et le quartier Saint Charles de Marseille.

PARTIE 1 : La gare et la ville

A. La gare comme objet complexe et lieu de vie

Les réseaux de transports existent pour servir le territoire, nous avons alors deux cultures qui se font face. La culture ferroviaire et celle de l'aménagement urbain. Ces deux cultures, sans être opposées, sont très différentes. Elles n'ont pas les mêmes caractéristiques économiques, d'ingénierie, de modes de faire, de rythmes. Que ce soit en projet ou dans la gestion, la culture ferroviaire et l'aménagement urbain diffèrent. Nous pouvons prendre comme image la conception et réalisation d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) et celle d'un Schéma d'exploitation ferroviaire.

Pourtant la ville et le territoire ont besoin que ces deux univers se mettent en cohérence, en symbiose. Les périmètres urbains et ferroviaires ont besoin de se respecter et d'interagir. Le but est d'obtenir une vision partagée, globale du territoire et des transports. Ce qui permet un développement dans les deux sens du tissu urbain et du nœud de transport.

La gare est donc modelée, dans l'idéal, à la fois par le réseau de transport et par l'organisation du territoire. Nous nous appliquerons à montrer en quoi la gare devient un objet multiple, dont l'usage en fait un lieu de vie, une centralité territoriale et enfin un objet complexe.

1. La gare comme lieu de vie

a. Dynamismes et densité de pôle

Les alentours de la gare de centre-ville possèdent une dynamique urbaine importante que ce soit en matière d'emplois, de commerces, de sièges sociaux, de tourisme, de loisirs, de culture, c'est un quartier multifonctionnel central et incontournable pour les villes.

Cette dynamique se construit tout au long de l'histoire du développement du réseau ferré avec l'avènement du TGV et la transformation de la gare en pôle intermodal. Le dynamisme de la gare dépend aussi du jeu d'échelle et du traitement du tissu urbain aux alentours.

i. Le « coup de pouce » des lignes à grande vitesse

Avant les années 1980, les quartiers de gare n'étaient pas attractifs, souvent dégradés, malfamés, désindustrialisés ; au fil du temps ces espaces se sont paupérisés. Avec l'implantation des lignes TGV dans le pays, nous constatons une renaissance des quartiers qui deviennent des centralités fortes pour la ville. La mutation physique et sociale de ces lieux entraîne le développement de projets économiques ambitieux, des polarités se dégagent. Les pôles d'affaires deviennent des éléments emblématiques et transforment l'image des villes.

Le TGV peut entraîner un changement économique profond et les quartiers de gare ont tendances à se cristalliser autour du domaine tertiaire. Les réflexions sur le développement de la ville doivent porter une attention particulière à la mixité de ces quartiers. Evitant de concentrer le développement des espaces autour des gares dans un unique sens. Les quartiers se composent donc de logements, d'espaces publics, divers lieux de loisirs ou dédiés à la culture.

A cet effet, certains quartiers de gare deviennent des centres d'affaires de niveau européen (exemple : Euralille). Ils comptent aussi des activités habituellement en périphéries des villes, et ces implantations participe à l'attrait du quartier (Exemple : équipement culturel à Nantes, Lyon, Lille et équipement commercial à Lille, Milan, ...).

Cependant il n'existe pas d'effets systématiques du TGV, le quartier va devenir plus dynamique et plus attractif avec l'implantation des lignes à grande vitesse, qui sont un véritable « coup de pouce ». Le TGV est un accélérateur du phénomène, en permettant le rapprochement de différents pôles urbains majeurs.

Le projet doit être capable de capter les richesses, tout en évitant les effets pervers de la polarisation des territoires. Nous en revenons à la réflexion sur la mixité des quartiers qui doit permettre d'éviter, entre autres, la création de ville dortoir ou, à l'inverse, la fuite des populations. Les richesses captées doivent permettre d'améliorer l'image du territoire, de créer des opportunités de développement socio-économique, de rénovation urbaine. Le projet est essentiel pour que les villes bénéficiant du concours de l'arrivée du TGV, il faut des volontés fortes et l'engagement des acteurs est essentiel.

ii. Le pôle intermodal

Aujourd'hui la gare ne concerne pas seulement le réseau ferroviaire, la centralité gare s'alimente de différents modes de déplacement pour devenir un pôle d'intermodalité.

La gare doit être le lieu de l'inter-modalité par excellence, elle réunit les différents systèmes de déplacement, du national au local, des lignes à grandes vitesses au transport urbain classique (métro, autobus, tramway) en passant par les modes plus « doux ».

La mise en relation des différents services de transport n'est pas simple. Une multitude de maîtres d'ouvrage, la diversité des modes, les différentes contraintes d'exploitation forment des frontières invisibles qui segmentent le territoire des gares. Elles sont liées au « mille-feuille » de responsabilités et compétences des différents niveaux d'autorité et de gestion. Dans cet enchevêtrement, comment est-il possible d'obtenir un fonctionnement d'ensemble ? Cette problématique concerne les exploitants de gare, et ils doivent s'appliquer à faciliter les échanges en mettant en place des instances de coordination des différentes autorités.

iii. Le jeu d'échelle

Les gares connaissent un renouveau depuis un certain nombre d'années. Cette renaissance de l'objet gare est permise en partie par le jeu d'échelle qui se joue entre le bâtiment de la gare et le quartier qui l'entoure. Aujourd'hui nous pensons la gare dans un sens plus large, elle devient un élément urbain spécifique et essentiel au développement. Des usages vont s'y associer et eux aussi seront le théâtre de différentes échelles, entre usages locaux, régionaux, nationaux.

Le jeu d'échelle doit être compris par la gare et ses différentes fonctions, c'est ce que les usagers attendent d'elle. Elle est une porte entre les différentes dimensions du territoire.

iv. La densification urbaine autour des gares

La densification autour des gares concerne plus particulièrement le quartier de gare. Nous développerons donc ce point plus en aval. Nous allons, pour le moment, revenir sur ce qui fait de la gare un élément favorisant la densification urbaine.

La gare est un élément réunissant 2 logiques, celle du réseau de transport et celle de l'organisation urbaine. Bien souvent l'évolution de la gare va être liée à celle de l'emploi, du logement, des loisirs. Il y a une mise en cohérence entre le développement du tissu urbain et celui de l'infrastructure de transport.

Contrairement à l'automobile, la gare va permettre à la ville de se concentrer autour d'un pôle. Elle permet de lutter contre l'étalement urbain, en faisant converger autour d'elle le développement urbain. Même s'il est évident que selon la gare et le territoire cet impact va être différent, de manière généralement la gare peut être qualifiée d'élément de convergence.

La gare est donc un terreau pour l'aménagement d'une ville durable et dense D'une part par la formation d'une centralité autour d'un nœud de transport. Puis par la réorganisation du bâti ferroviaire et urbain qui dégage des terrains, qui deviennent des espaces potentiellement aménageables. La densification autour des gares va donc dépendre de la capacité de la centralité gare à capter les investissements et à se développer.

a. Humanisation de la gare

La gare n'est plus une succession de quais que l'on emprunte pour voyager. Elle est un lieu d'activités diverses : commerces, loisirs, emplois. La gare urbaine contemporaine est complexe et multifonctionnelle. Depuis plusieurs années la SNCF s'efforce de développer des activités plus ou moins éloignées des transports. La gare devient tantôt un lieu d'exposition, un salon de réception, un restaurant, ou un centre commercial.

En 2009 le rapport Keller² sur la gare contemporaine propose « *d'affirmer la gare comme un centre-ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diversifiées* ».

² KELLER Fabienne. La gare contemporaine, Ed. Premier Ministre, 2009.



Figure 1 : Animation en gare – Humanisation. Source : SNCF.

Les activités se développant actuellement en gare doivent être pérennisées, et les différents acteurs agissant en gare doivent s'associer pour aller en ce sens. De nombreuses observations permettent d'appréhender au mieux les motivations des usagers. Nous remarquons que ces derniers ne vont pas en gare seulement pour voyager. C'est le cas de la gare Part Dieu à Lyon, où des enquêtes recensent trois types d'usagers : deux tiers sont là pour voyager – longue distance et régionaux – l'autre tiers se compose de riverains qui viennent en gare pour son panel de services et d'activités (commerces, activités tertiaires, tourisme urbain, ...). Ce dernier tiers est une valeur ajoutée importante pour humaniser les lieux, mais aussi créer de la richesse sur l'espace alentour. Cette transformation de l'image de la gare, qui a lieu depuis quelques années, va permettre à la population et aux passants d'identifier la gare comme un monument et une place de vie. Elle est amenée à devenir centrale dans la vie des villes, de devenir une vitrine, une porte sur l'espace urbain.

Pour cela la réflexion ne doit pas se cantonner aux espaces de gare mais être prolongée dans le quartier de gare et s'appliquer aussi bien à la fonction bâtie qu'à la circulation. Pour dynamiser et rendre praticable la gare et ces alentours, il est essentiel de travailler sur les modes de déplacement. Aujourd'hui la gare comme lieu de vie passe par la création d'un espace multimodal, qui irrigue l'ensemble de la ville, permettant de la parcourir de toute part. La synergie du quartier est un des piliers des projets de gare. Si la circulation est essentielle, il en va de même avec le traitement du bâti. Le développement des gares ayant suivi les révolutions

industrielles et les mutations de la société, de nombreuses friches se sont développées aux alentours des gares. Ces espaces isolés et enclavés sont un terreau riche pour la mise en place de vaste projet visant à l'humanisation des gares (*exemple ci-dessous de la future traverse culturelle – Lyon*); qu'importe que les friches deviennent des équipements ou des sièges d'entreprises.

La Traverse Culturelle - Lyon Part Dieu

Lyon Part Dieu regroupe des équipements culturels importants :



Le projet de la Part Dieu propose de mieux relier ces équipements ensemble, tout en proposant de nouvelles animations aux travailleurs et habitants du quartier. L'offre culturelle sera renforcée avec l'accueil de grand événement de la métropole et spectacle en pleine air :

Figure 2 : La traverse Culturelle – Lyon Part Dieu. Source : Grand Lyon

Dans le meilleur des cas, l'espace public tend à devenir une rue, nous pouvons ici prendre l'exemple de Marseille où la gare Saint Charles est devenue un lieu de



rencontre et un révélateur de culture urbaine « avec une mise en scène de l'arrivée et de l'accueil des voyageurs qui, en exploitant la situation de la gare en balcon sur la ville, crée un paysage iconique »³.

Figure 3 : Halle Honorat – Marseille. Source : Personnelle.

Cependant à vouloir humaniser les gares, certaines d'entre elles vont se transformer en équipement banal et sans grande qualité architecturale ou urbaines

³ Franck Geiling

et ce à l'image des aéroports de nombreuses villes, qui sont devenus de purs produits fonctionnels.

A la vue des divers usages que la gare engendre, et de la nécessité de bien connaître ces derniers, Alain Bourdin propose la création d'un observatoire pour mieux appréhender les usages et les stratégies de la mobilité. D'après lui, la gare va générer de nouveaux usages liés à de divers services. Et ces usages auront le plus souvent une relation avec la mobilité. Ces nouveaux services vont être multiples et vont dépendre à la fois du contexte et des spécificités des villes. Ils seront reliés aux espaces et aux temporalités, ce qui amène la gare à composer avec la ville.

b. Développement de l'accessibilité en gare

Dans l'objectif d'humaniser les gares, la question de l'accessibilité est essentielle. Il paraît aujourd'hui inconcevable qu'une partie de la population soit exclue d'un équipement se destinant au public.

i. L'accessibilité PMR

L'accueil des personnes à mobilité réduite (PMR) est une obligation depuis la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des Droits et des Chances, de la Participation et de la Citoyenneté des Personnes Handicapées. La loi a été ratifiée avec pour principe général la non-discrimination des personnes selon leurs capacités physiques.

La mise en accessibilité des espaces aux PMR bénéficie de deux articles :

- L'article 41 : "*Fait obligation aux propriétaires d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public de les rendre accessibles au 1^{er} Janvier 2015*".
- L'article 45 : "*Fait obligation aux autorités organisatrices d'assurer la mise en accessibilité de toute la chaîne de déplacement dans le cadre de schémas directeurs d'accessibilité (limite 2008)*".

La mise en accessibilité pour les PMR est une obligation morale avant d'être une obligation légale. C'est devenu une mission publique de l'organisation des transports ferroviaires et de la gare. Les acteurs des transports ferroviaires ont dû en faire leur priorité. Cette mission représente un coup considérable d'investissement (2.5 milliards d'euro), il faut traiter l'ensemble de l'espace voyageurs, les quais, les cheminements, les accès, les parkings. De plus il y a une multitude de handicaps, demandant des traitements différents de l'espace.

L'important est de voir l'accessibilité PMR de façon globale, les différents partenaires gérant la gare et le réseau ferré doivent travailler de concert. Les déplacements d'une personne ne répondent pas à une logique administrative, ils se font en flux continus. Les instances organisatrices des transports ne peuvent se permettre de gérer par exemple, l'aménagement des quais différemment du fonctionnement du départ et de l'arrivée des trains.

La mise en accessibilité PMR est un aménagement lourd dans une gare. Elle fait partie intégrante d'une refonte plus globale de l'espace ferroviaire. Ce projet de gare doit développer de nouvelles logiques de cheminement, permettant des déplacements plus fluides, agréables et sécurisés pour les utilisateurs.

Accessibilité en gare - Atelier, Démonstration, Action



Figure 4 : Accessibilité en gare – Atelier, démonstration, Action. Source : SNCF

ii. Les piétons

Dans l'espace de gare, les déplacements piétonniers ne sont pas toujours évidents (encombrement, signalétique, lisibilité de l'espace). Pourtant la marche est le mode le moins encombrant du point de vue de la gestion. Il n'est pas polluant, ne prend pas de place (pas besoin de construire de parking ou de zone de stockage, de déposes minute), ne génère pas de nuisance.

Alors aujourd'hui pourquoi la gare reste-elle un milieu hostile pour le piéton ? Le plus souvent c'est la structure même de la gare qui engendre ce rejet du piéton. Le croisement des transports, les voies réservées, les dalles de parkings, l'agencement des espaces fait de la gare un lieu peu commode et dangereux.

Comme pour les PMR, l'accessibilité piétonne doit être améliorée ; piétons et PMR rencontrent souvent les mêmes difficultés en gare. Le piéton ayant une poussette, une valise ou autre, devient une personne en difficulté. Il a besoin des aménagements PMR pour circuler.

iii. Le vélo

Le transport en vélo est intéressant pour l'espace ferroviaire, il crée une liaison efficace des deux modes de déplacement. Le vélo permet en effet un trajet de « porte à porte », comme la marche. L'avantage du vélo sur la marche, c'est l'aire d'influence qu'il dégage autour de la gare. Le vélo va nécessiter certains aménagements mais ces derniers vont permettre d'apaiser la ville.

Pour les usagers, le vélo est aussi pratique que la marche et plus rapide. Le seul inconvénient c'est le côté sportif de ce mode, qui peut être pallié par la mise en place d'une assistance électrique. Le vélo peut être utilisé de différentes façons :



Vélo en propriété : Il permet de faire du "porte à porte" et peut être stocké dans des parkings à vélo ou suivre l'usager dans les TER.



Vélo en libre service : C'est une utilisation faite pour les locaux et les touristes, avec des bornes à proximité des gares.



Vélo en location : Il est le plus souvent utilisé par les habitants qui le loue au mois ou à la semaine. Cette utilisation n'a pas beaucoup d'interaction avec la gare

Figure 5 : Usages du vélo. Source : Ville de Lyon, Ville de Grenoble, SNCF.

L'accessibilité des cyclistes en gare est une problématique récente, depuis le regain d'intérêt pour ce mode « actif ». Il peut se décomposer en 2 usages, les personnes qui déposent leur vélo à l'entrée de la gare et ceux qui voyagent avec. L'accessibilité n'est pas la même, le cycliste qui dépose son vélo, devient un piéton et ne devrait pas rencontrer de problèmes majeurs dans ces circulations. Alors que

le cycliste qui le reste jusque dans le train devient une personne en difficulté, avec des mouvements et solutions de repli limité.

Au final ce que nous observons dans l'espace de gare, c'est que nous sommes tous potentiellement « des personnes à mobilité réduite ». La gare est un lieu où les personnes sont pour la plupart encombrées et pressées. L'important dans la mise en accessibilité des gares, c'est de trouver le juste milieu entre tous les usagers. La gare est un lieu qui peut rapidement concentrer des tensions, l'organisation des différents espaces et cheminements est essentiel pour en apaiser l'usage.

c. Errance

Ce lieu de vie demande une gestion délicate, c'est un espace de haute tension ou se croisent et s'affrontent des domanialités différentes. Les divers usages, fonctions et catégories d'utilisateurs en font, comme nous l'avons déjà dit, un lieu complexe.

L'errance est un problème commun à beaucoup de gare et cela impacte la gestion de l'espace ferroviaire. Elle peut créer ou accentuer le sentiment d'insécurité. Un constat peut d'abord être fait sur l'espace de gare, et deux questions en découlent : en quoi favorise-t-il l'errance et en quoi peut-elle être gênante ?

Il faut pour cela revenir sur la définition même de ce qu'est une gare. Est-elle un espace public - ou son prolongement - ou bien un espace privé en interaction avec l'espace public? Ce dernier est défini par son ouverture et sa libre utilisation, il est accessible à tout citoyen (Modèle de l'Agora Grecque) c'est un lieu de rencontre, un facilitateur d'échange. La gare est un lieu de passage, de liaison, de commerces et de services, une centralité urbaine qui forme un point de repère. Il y a une véritable porosité entre l'espace public et la gare, les usages des gares et des villes se fondent et se confondent les uns dans les autres. Mais la pratique de la gare reste empreinte par le secteur privé : commerce, gestion des espaces voyageurs, accès au quai et au rail, ... En ce sens la gare peut être un espace public par son accessibilité mais privé par sa pratique.

A partir de ce constat, l'errance est un phénomène naturel mais néfaste pour les compagnies de chemin de fer. Les lieux accueillant leurs clients sont marqués par l'insécurité. En ce sens le décret⁴ N°730 du 22 Mars 1942 interdit la mendicité dans les gares.

⁴ Décret n°730 du 22 mars 1942 portant sur le règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local, article 85 : « [...] Il est interdit à toute personne, sauf autorisation spéciale accordée par le Ministre chargé des Transports

Pour beaucoup de personnes marginalisées la gare est un lieu de ressource avec des petits commerces et un flux continu de voyageurs. C'est aussi un lieu de rémunération, dont le passage constant offre l'anonymat. Plusieurs types de marginaux vont errer dans la gare, les caddies Boyes, les pickpockets, les vendeurs à la sauvette, les gens du voyage et les Roms (appelés MENS – Minorités Ethniques et Non sédentaires)

Ces personnes font de la gare un réceptacle de l'errance. Si elle peut seulement dégager un sentiment d'insécurité, elle peut aussi entraîner des conflits. C'est le cas avec la consommation d'alcool ou la présence de chien laissé sans surveillance. Outre la sécurité des usagers, les gérants des gares vont se plaindre du détournement des usages premiers de la gare.



Figure 6 : Exemple à Marseille Saint Charles où la station Taxi est devenue un dortoir pour des personnes en difficultés.

Source : Jean Jacques Fiorito - 2015

La complexité de la gare est ici un facilitateur pour un usage, qui peut rapidement se transformer en nuisance. En effet l'errance peut avoir un effet sur l'humanisation du lieu. Paradoxalement il va être au cœur des usages d'une partie de la population mais va être déserté par une autre. Il est important dans ces cas-là de ne pas cristalliser le conflit. La gare doit pouvoir conserver son caractère d'espace public. Caractéristique essentiel pour faire de la gare une centralité urbaine.

2. La gare objet du territoire

Chaque gare possède une stratégie propre, des organisations urbaines, des temporalités également différentes. Il y a donc autant de stratégies qu'il y a de gare, cependant de grandes tendances de développement existent.

La gare de demain sera un outil de développement territorial, comme vu précédemment, elle a pour vocation de devenir un équipement urbain structurant.

pour ce qui concerne les trains et par le Préfet dans les autres cas, d'offrir, de mettre en vente ou d'exposer en vue de la vente des objets de toute nature, que ce soit dans les trains, les cours et les bâtiments des gares et des stations et, en général, dans toutes les dépendances du chemin de fer. La mendicité est interdite dans les mêmes lieux ».

Dans ce but, elle va réconcilier les enjeux des transports et les enjeux d'aménagement du territoire. La gare aura alors pour mission de contribuer à densifier l'espace urbain autour d'une réflexion écologiste visant à limiter la consommation de l'espace naturel.

Les quartiers de gare sont amenés à devenir une centralité forte des villes, ils seront amenés à évoluer et cela doit être fait en cohérence avec la géographie des emplois et des logements. Mais aussi à renforcer l'attractivité des territoires, l'implantation des gares va accélérer les processus de développement local.

a. Élément de l'attractivité territoriale

C'est en 1990 qu'apparaissent les premières réflexions sur le devenir du territoire à desservir. La gare devient alors un moyen de développer le territoire, elle permet de mobiliser les échelons locaux vers un projet global. Elle est une locomotive pour l'économie locale, un coup de pouce pour intégrer un projet dans le territoire.

La gare est un moteur du territoire pour plusieurs raisons. Elle est une porte d'entrée et de sortie sur le territoire. Elle connecte des espaces spatialement éloignés mais aux fonctions complémentaires. La gare est le centre de l'intermodalité sur le territoire, elle en est le principal pôle d'échanges. Elle est une centralité qui permet de développer une offre de services et de commerces intéressante aussi bien pour les voyageurs que pour les habitants. La gare permet de reconnecter, reconvertir, requalifier le secteur qui la jouxte, il est nécessaire qu'elle soit accessible le plus facilement possible.

Pour une commune, l'implantation d'une gare va être l'occasion de développer un projet de quartier à une échelle plus grande. Cela permet donc de gérer les disponibilités foncières, de faire de la gare un lieu de service mutualisé, de développer les différents modes de mobilités, de gérer la densification en centre-ville.

b. La gare territoire du quotidien

Aujourd'hui, nous avons une injonction à être mobile, il faut pouvoir se mouvoir en tout temps. Il est alors logique que nos vies, nos villes se calquent sur cette injonction. La mutation urbaine se fait autour du transport, c'est une donnée fondamentale pour la ville de demain. La gare, au sein de tout cela, fait partie du quotidien de milliers de personnes qui chaque jour se retrouvent dans ses murs prenant le train, passant d'un mode à l'autre, ou traversant juste l'espace.

Schéma du rayonnement de la gare sur les sphères de la vie quotidienne

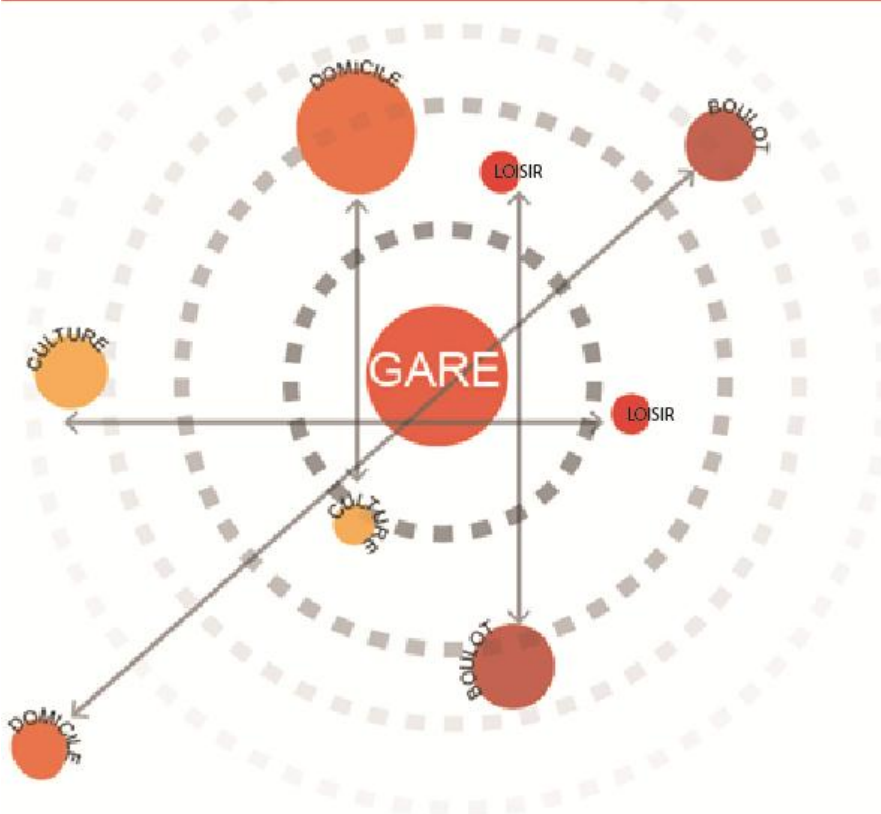


Figure 7 : Schéma de rayonnement de la gare sur les sphères de la vie quotidienne. Source : Personnelle.

Aujourd'hui la gare multiplie ces usages et s'encre encore un peu plus dans nos quotidiens. Il y a une réelle volonté des instances de transport de nous accompagner tout au long de la journée. Même si nous prenons le train par exemple pour un trajet domicile-travail, nous pouvons rester branchés toute la journée à nos gares d'arrivée et de départ, par le biais d'application, de mail, de SMS nous permettant de connaître en direct l'état du trafic. La gare est aussi un lieu où les services et les commerces nécessaires à notre quotidien sont implantés dans son bâti. La gare est bien une centralité dans nos vies surtout dans le contexte urbain. Elle possède une dynamique forte, dû à sa légitimité dans l'espace urbain et à l'importance de ses fonctions.

3. La gare comme objet complexe

a. Evolution de l'objet gare

Le train à son arrivé en France offre une mobilité incomparable, les marchandises sont acheminées de partout dans un premier temps puis les individus accèdent à ce mode de transport et peuvent l'utiliser dans leur quotidien et leurs vacances. Les voies ferrées sont alors un outil de développement économique qui se développe au fur et à mesure :

- Ligne qui relie deux points de production, seule la fonctionnalité régit les conditions d'implantations.

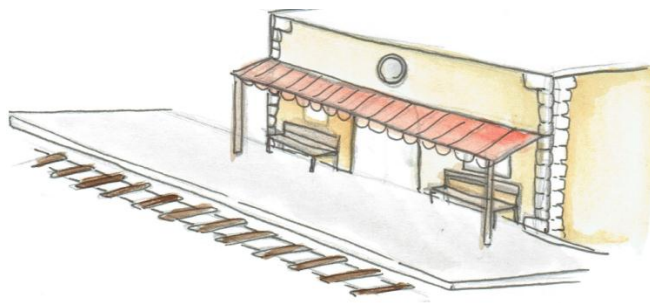


Figure 8 : Gare de passage basique. Source : Personnelle.

- Mise en place d'une halte ferroviaire ; nous trouvons sur cette espace, l'habitation du chef de gare, un hangar de stockage, une salle voyageur et une galerie de trains. Les voyageurs sont à l'abri de l'intérieur à l'extérieur dans des espaces collectifs (salle voyageurs et la galerie).



Figure 9 : Gare de passage avec halle. Source : Personnelle

- Une séparation physique des arrivées et départs est faite. Les deux éléments n'arrivent pas sur le même quai. Deux édifices sont réalisés de part et d'autre des rails et sont reliés par la galerie centrale.

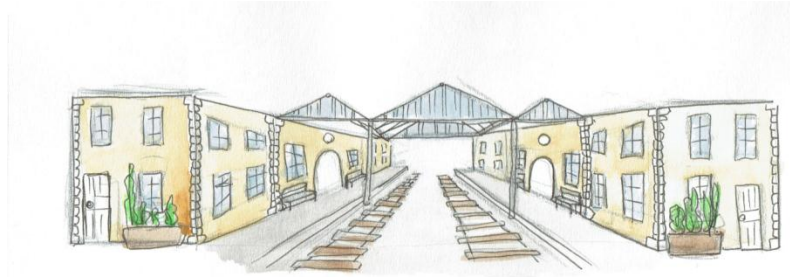


Figure 9 : Gare de passage avec halle et services associés. Source : Personnelle.

i. La gare industrielle

C'est au début de la deuxième moitié du XIXème qu'à lieu, en Europe, le « boom ferroviaire ». Les chemins de fer deviennent des éléments clés du développement industriel. C'est une période de forte augmentation de la population, de la consommation de biens et de services produits par l'agriculture et l'industrie et un changement fort de la redistribution des habitants sur le territoire.

Le premier chemin de fer français est mis en place en 1830/1835, il est réalisé par des capitaux privés et son usage est réservé aux marchandises notamment le transport de minerais. Les investisseurs privés possèdent une mobilité nouvelle, les marchandises sont déposées au plus près des lieux de production et les produits finis repartent rapidement vers les espaces de distribution.

Les entreprises s'interrogent alors sur l'application des réseaux ferrés au transport de personnes. Les investisseurs mettent en place des lignes tests pour observer le transport de voyageurs sur rail:

- Paris-Saint Germain
- Paris-Versailles

C'est un succès, les investisseurs privés demandent l'aide de l'Etat pour financer ce projet. L'Etat, dans un premier temps frileux, s'investit dans cette mutation de fonction par le biais du Ministère des Travaux Publics. Il y a donc un partage des risques et investissements entre privé et public, et dès 1842 est ratifiée une loi sur la concession de Ligne.

C'est après cette loi que le réseau ferré va connaître une expansion importante. Le développement du réseau va se faire autour de Paris qui sera une étoile à cinq branches. Chacune de ces branches reliront :

- Les frontières Nord-Est par le biais de Lille,
- La Manche par le biais du Havre,
- La méditerranée par le biais de Lyon et Marseille,
- La côte Atlantique par le biais de Bordeaux et Hendaye.

Le développement de ces voies de chemin de fer va profondément bouleverser la conception des villes mais aussi la structure du paysage national.

ii. L'influence des partenariats privé-publics sur la ville et les gares

La gare va progressivement devenir une fonction de la ville, elle est une entrée sur l'espace urbain. Elle permet de relier les grands pôles urbains de France mais aussi d'accélérer le processus de périurbanisation en donnant la possibilité aux personnes de relier la ville et la campagne en peu de temps.

La gare à partir de 1850 va accompagner et accentuer la mutation des villes. A cette période un nouveau modèle de ville est fondé ; il y a une recherche autour des partenariats entre acteurs du public et du privé. L'Etat gère des espaces qui correspondent aux besoins de fonctionnement d'une ville (réseau de communication, infrastructures), alors que les propriétaires privés s'occupent du reste de l'espace, c'est-à-dire de ceux desservis par le réseau. Cette répartition de la gestion de la ville permet le dessin d'une nouvelle ville. Le modèle est efficace, il dessine des grandes cités en permettant le développement économique de certains secteurs tout en maintenant un esthétisme urbain.

L'espace ferroviaire va être influencé par ce nouveau modèle de conception de la ville. La gare se rapproche de la ville pour permettre le développement de la consommation et assurer deux fonctions distinctes : le transport de biens et des personnes.

iii. D'un espace fonctionnel à une vitrine monumentale

L'arrivée d'une gare dans une ville est un élément de grande perturbation et modification du tissu urbain. Il y a d'abord une modification spatiale sur la recomposition des ilots et sur le système viaire, pour permettre à l'infrastructure ferroviaire de s'implanter. Ensuite une modification sociale à lieu avec l'entrée en fonction de la gare, qui opère un brassage de population, les migrants vont prendre une part plus importante dans le quartier, qu'ils soient simples passants ou habitants.

La ville s'en trouve bouleversée pour permettre la réalisation des échanges entre les centres d'activités. Parfois cette modification n'est pas réalisable, si l'on veut conserver le centre médiéval d'une ville, la gare ne doit pas s'y implanter. Le réseau de rail n'est pas compatible avec le viaire de faubourg. Nous avons alors deux types de développement après l'arrivée du chemin de fer. En premier celui qui conserve le tissu urbain médiéval, où la gare forme une extension de la ville à l'abord du centre ; c'est le début de la périurbanisation. Le deuxième s'attaque en profondeur au tissu, en le faisant muter et s'adapter à l'implantation de la gare.

iv. Une porte sur la ville

Ce développement des gares en ville révèle le besoin de faire muter l'infrastructure ferroviaire pour qu'elle s'imbrique dans son environnement. Il y a aussi une volonté forte de faire de la gare une entrée de ville, mais aussi d'homogénéiser l'espace ferroviaire. Le but étant de réduire le fossé entre la ville-noble et l'espace technique qu'est la gare.

Pour créer un effet signal, un parvis est mis en devanture de la gare ; il est amené à être un lieu d'inter modalité et d'échanges. Le parvis devient un élément signifiant de la gare, il est là pour inviter les voyageurs à entrer en ville. De plus si l'espace est bien conçu il permet de gérer les flux de voyageurs entrants et sortants, l'attente des calèches et la masse de « petits » travailleurs déambulant dans la gare.

La gare aussi va être réorganisée. A présent les voyageurs passent par le parvis, avant d'entrée dans la halle de la gare et enfin d'accéder au quai par le biais d'un portique. Les bâtiments de service sont adjacents à l'espace voyageur et au rail. Il s'agit de bien articuler la double appartenance de l'espace public et industriel.

L'espace est contrôlé, la circulation des voyageurs est contrainte dans la gare mais aussi dans le train, pour des raisons de sécurité et d'organisation. La gare est un lieu clos sur l'extérieur, c'est le parvis et la façade qui vont monumentaliser la gare.

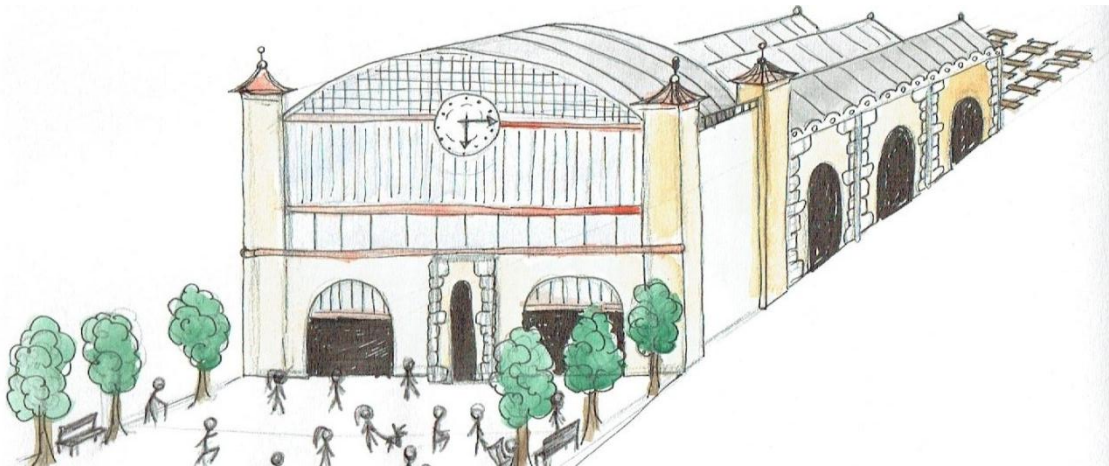


Figure 10 : Croquis d'un parvis de gare. Source : Personnelle.

v. Une gestion privée de l'implantation du réseau à bout de souffle

La mise en place du réseau est aussi source de conflit avec les autres transporteurs. Les chemins ferrés vont créer des frictions avec la messagerie routière, la corporation de la batellerie et les intérêts locaux.

Les conflits émerge aussi dans les différentes compagnies ferroviaires privées, l'Etat, sous Napoléon III, met en place une fusion des compagnies par zones géographiques. Cette obligation est censée maîtriser la concurrence entre les compagnies. Elle ne prend pas compte des intérêts territoriaux globaux. Nous pourrions les comparer à des fiefs féodaux⁵ se battant pour se développer plus vite et avoir le meilleur territoire.

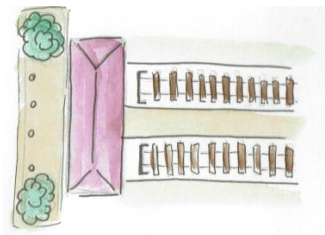
⁵ Le système féodal est un ensemble d'institutions et de juridictions de la civilisation du Moyen Age occidental, forgé dans l'aristocratie guerrière, comme cadre – Source : *Histoire de France (Site internet)*.

vi. Un monument de la grandeur urbaine

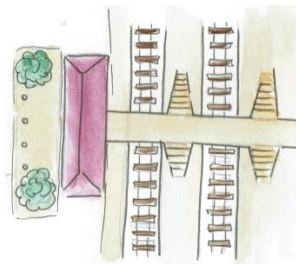
La gare au fil du temps est-elle devenue un palais urbain ? Son dimensionnement, son style néo-classique, le traitement particulier de la façade et du parvis en font sans conteste un monument architectural de qualité. Dans chaque pays une typologie des gares apparaît avec pour même principe la monumentalité architecturale et la qualité urbanistique de l'espace. Deux corps de métier collaborent dans cette conception, les architectes et les ingénieurs, l'un traite la façade et l'autre la structure.

En France la gare dépend d'un programme fonctionnel émis à l'intention des compagnies ferroviaires mais qui varie selon les gares. Ainsi il existe un modèle de gare principale qui perdure jusque dans les années 30, avec trois typologies et avec pour modèle urbain un retrait face à la rue, ce qui dégage un parvis :

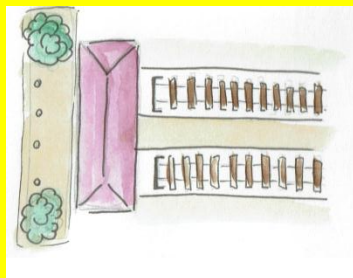
La gare de tête :



La gare pont :



La gare de passage :



Au XXème siècle la Gare devient un tout, un agglomérat d'expériences organisatrices, fonctionnel. Elle est à la fois le produit d'une expression architecturale et la concrétisation d'un modèle urbain singulier.

La gare commence à avoir une emprise sur le quartier, nous différencions l'influence de la gare centrale et de la gare de banlieue. Les gares de banlieue sont en augmentation, par contre elles ne vont pas permettre le développement du quartier alentour. La gare centrale et les rails vont participer au paysage urbain des villes. Les gares de banlieues vont plutôt participer au caractère chaotique du périurbain.

vii. Esquisse d'une régulation publique du réseau

A la fin du Second Empire, à l'occasion de la création de la IIIème République, l'appareil législatif s'empare de la problématique des gares. Au travers de lois et d'un plan national, l'état souhaite diminuer les disparités territoriales dues à la desserte ferroviaire.

Le territoire français a besoin d'être décentralisé, de trouver de la cohérence dans son réseau de transport. Plusieurs problèmes sont identifiés, la concurrence contreproductive des compagnies de chemins de fer, les acteurs des territoires suivant des logiques électoralistes plutôt que de s'inquiéter du devenir du territoire sur le long terme.

A l'approche de la première guerre mondiale, le rail possède le monopole des transports de marchandises et de voyageurs sur longue et moyenne distance. Les limites de ce mode de transport apparaissent pendant la Guerre, avec la découverte de la souplesse de la route. Cette découverte va révolutionner l'offre de transport et l'organisation territoriale.

viii. La gare face à l'automobile

Dans les années d'après-guerre, les gares sont quasiment cachées, à l'image des gares d'Orléans et de Montparnasse. Dans la même lignée pendant les années 60, avec l'avènement de l'automobile, nous avons considéré le rail comme obsolète et sans avenir. Certaines gares sont laissées à l'abandon et tombent en désuétude.

Cette dépression du transport ferroviaire s'est faite par à coup. D'abord la Guerre de 14-18 a montré l'intérêt de la souplesse automobile. Ensuite les théories sur le

mouvement moderne auront d'importants effets sur la ville et ses composants, il y a un impact sur la conception des gares. Pour les modernes la gare doit être un édifice basé sur des formes et des lois propres pour correspondre aux finalités de la ville moderne. Nous parlons ici en fonctionnalité pure, la gare va migrer petit à petit d'un monument vitrine à un produit fonctionnel.

Avec le mouvement moderne, la gare perd sa fonction de signal. Elle devient un lieu traversé à la hâte, que personne ne remarque. Elle est totalement effacée par l'automobile qui est à son heure de gloire.

ix. Le renouveau des gares

C'est à la fin du second millénaire que certains facteurs laissent entrevoir un redéveloppement de l'activité ferroviaire. Dans un premier temps c'est le développement du réseau TGV à partir des années 1980 qui redynamise l'activité ferroviaire. Ensuite les « espaces mous » appartenant aux gérants des infrastructures ferroviaires prennent de la valeur et vont former des opportunités foncières importantes. Pour finir la promotion du développement durable et des transports collectifs dans ces années vont revaloriser l'intérêt des usagers pour le rail.



Figure 12 : La gare Saint Lazare à Paris. Source : SNCF.

Encore hier les gares se devaient de représenter la grandeur des villes des pays nouvellement industrialisés. Mais aujourd'hui ces gares font partie du patrimoine industriel de nombreux pays européens, et témoignent de la grandeur industrielle d'antan – Gares du Nord, Gare Saint-Lazare, Liverpool Lime Station, Euston Station. Pour Georges Duby, la gare, à la fin du XIXème siècle par ces proportions orgueilleuses et par l'ensemble de signes qu'elle exposait, est l'équivalent de ce qu'avait été, sept cents ans plus tôt, la cathédrale gothique, l'expression architecturale majeure de la fierté urbaine.

Aujourd'hui encore, alors que l'objet de la gare est en pleine métamorphose ces bâtiments emblématiques peuvent jouer un rôle important dans les villes. Le signal formé par ce monument rénové est un outil de développement pour le territoire et promeut la modernité de celui-ci.

b. La fonctionnalité de la gare, d'un lieu monofonctionnel d'arrêt et de départs à un lieu multifonctionnel

i. L'évolution des fonctions de la gare

La fonctionnalité des gares tend à se diversifier, ce développement a été possible par l'avènement du TGV qui a permis aux gares de se désengorger et d'augmenter leur capacité de desserte régionale. C'est aussi grâce à ces évolutions que les gares s'intègrent de mieux en mieux au tissu urbain. Elles ont retrouvé leur rôle de « porte d'accès à la ville ».

C'est une refonte organisationnelle complète qui a lieu pour répondre à la complexification des nœuds ferroviaires. Pour cela la gare réorganise son accès, renforce sa capacité de stationnement améliore, par le biais de la gare routière, sa desserte urbaine et interurbaine. Au final la gare multifonctionnelle est un pôle d'échange multimodal, l'un entraînant l'autre.

Ainsi dans le même temps les usages en gare vont se diversifier, avec la création de nouveaux services (pour le TGV) et avec le développement de l'offre pour les voyageurs régionaux. Le tissu commercial évolue de concert avec les services voyageurs. De nouveaux services apparaissent même dans certaines gares, qui deviennent des lieux de rencontre professionnels. C'est le cas de Dijon où sont mises à disposition des salles de travail et de réunion dans l'enceinte de la gare.

Cette multifonctionnalité de la gare estompe la frontière avec la ville. Au-delà des services voyageurs, la gare propose des services pour tous. Elle devient un lieu signifiant pour la ville. Dans cette quête de signal, la SNCF rédige en 1987 une charte d'architecture ferroviaire. Cette charte a pour objectif d'amener une réflexion urbanistique à la conception des gares. L'architecture de la gare doit suggérer l'intégration de la gare à la ville, renforcer son rôle dans le système urbain.

Bien souvent cette politique de conception va entraîner la mutation du quartier de gare. Il devient lui-même un lieu multifonctionnel. Le quartier de gare doit, comme la gare être capable d'absorber la multiplication des usages sur leurs sites. Ce sont

plusieurs milliers de personnes qui convergent autour des pôles de gare et qui amènent de nouveaux besoins auxquels la ville doit répondre.

ii. Nouveaux usages en gare

L'avènement du TGV en France, a permis au transport ferroviaire de connaître un nouveau succès. Ce succès crée le besoin de développer de nouveaux services. Comme décrit plus haut, la gare est devenue un lieu multifonctionnel, ce qui participe d'ailleurs aux succès des gares. Mais c'est aussi un lieu d'intermodalité, la gare est desservie par d'autres transports publics, c'est un pôle d'échanges. L'intermodalité amène une nouvelle réflexion sur « comment se rendre en gare ? » mais entraîne aussi le développement de nouveaux services liés aux différents modes de transport. Ainsi en changeant de mode nous avons besoin d'autres services, ils sont différents mais reliés entre eux, il y a donc un réseau qui se développe.

L'ensemble de ces changements amène un débat parmi les concepteurs de gares. La gare reste un lieu dédié aux transports, principalement ferroviaires. Le débat porte sur l'importance de cette fonction. Doit-elle être un lieu purement ferroviaire ou bien se tourner vers d'autres fonctions et faire du ferroviaire un élément comme un autre ? Le fait que la gare soit devenue un pôle d'échanges est déjà un gros changement dans l'organisation ferroviaire. Il faut en effet mettre l'accent sur ce qui se passe entre les changements de mode. La balance pencherait en faveur d'une organisation multifonctionnelle, comme nous le voyons depuis le début.

Cependant la gare est une infrastructure de transport, un lieu en mouvement constant, principalement utilisé par des voyageurs pressés. Même si la clientèle et les usages se diversifient, il est nécessaire de s'interroger sur les usages actuels de la gare et les potentialités qu'ils dégagent. Dans une gare il n'est pas possible de tout faire, bien que ce soit une centralité urbaine stratégique. La gare est un espace qui dégage plusieurs particularités. Elle est en flux constant, ce qui est un avantage pour les commerces et l'ensemble d'offres proposer en son sein (librairie, snack, poste, banque, ...). Mais c'est également un lieu d'attente, cet usage nécessite des besoins beaucoup plus classiques (places assises, signalétique claire et intuitive, espace au calme, ...). Il faut donc composer avec la destination première de la gare et les attentes de diversification liées à l'association de nouveaux modes de transports et à de nouvelles façons de vivre. La gare devient alors un savant mélange entre un mouvement spontané et une offre localisée.

Ce mouvement spontané et cette offre localisée, vont polariser les usages en gare, mais que peut vraiment offrir l'infrastructure gare ? Aujourd'hui un énorme travail est fait pour donner vie aux gares, en faire des lieux d'aménité. Les concepteurs et exploitants doivent porter leurs réflexions⁶ sur le commerce en gare, la rencontre en gare, les services en gare. Le commerce en gare est un bon moyen d'investir, en implantant les bonnes enseignes, le commerce en gare peut générer des profits importants mais l'étalage de marques franchisées peut manquer d'authenticité. L'installation de commerces de proximité plus locaux joue sur l'ambiance du lieu mais rapporte moins. Les rencontres en gare peuvent être favorisées par une mise en ambiance, en favorisant des espaces de travail/réunion au sein de l'infrastructure. Les services en gare constituent un moyen de rendre la gare poreuse à la ville, mais il faut être vigilant justement à la réflexion sur la destination première du bâtiment de gare. Doit-on donner la priorité aux voyageurs ou aux locaux ?

L'ensemble de ces interrogations est un bon moyen pour voir que la gare n'est pas un lieu figé, elle est en pleine métamorphose. A l'image des sociétés, elle évolue selon les modes et pratiques. Aujourd'hui il existe une offre urbaine en gare, mais pour que celle-ci fonctionne de pair avec la fonction ferroviaire, il est nécessaire qu'il existe une organisation globale coordonnée et cohérente. Nous allons à présent voir en quoi cette organisation est complexifiée par « un mille-feuille » d'acteurs.

c. La fragmentation des acteurs

En 1937 est créée la SNCF, qui obtient de fait le monopole sur le réseau et l'exploitation ferroviaire en France. Cette situation est confirmée par une loi de 1982 sur l'orientation des transports intérieurs (La loi LOTI)⁷. A la suite de cette loi, la SNCF devient un établissement public, à qui l'Etat fait don des gares et bâtiments immobiliers liés au ferroviaire.

En 1991, l'Etat émet une directive ayant pour but le développement des chemins de fer. Elle permet le fractionnement des acteurs, du réseau et de la domanialité ferroviaire. Il y a alors une volonté de séparer le réseau et son exploitation. Volonté

⁶ Développement au sein de Gare et connexion du « Design Thinking », méthode de réflexion plus en accord avec les besoins des usagers. *Par exemple : Test de mobilier développés en collaboration avec l'école de design de Saint Etienne.*

⁷ Loi LOTI : La **Loi d'orientation des transports intérieurs** est la loi fondamentale d'organisation des services publics de transport en France. Elle est publiée le 30 décembre 1982. Elle ratifie le droit au transport, permettant aux personnes de se déplacer « *dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité* ».

qui est consacrée par la mise en place de critères permettant l'accès au réseau ferré français. Ces conditions sont l'obtention d'une licence des entreprises ferroviaires et le paiement d'une redevance d'utilisation des infrastructures.

La volonté de l'Etat est claire ; il souhaite voir la SNCF perdre son monopole, ainsi entre février et mai 1997 un nouvel acteur apparaît. C'est la création de RFF (réseau ferré de France) qui prend en charge le réseau ferré. La séparation des entités SNCF et RFF a lieu le 26 mars 2006. La répartition du patrimoine et des fonctions ferroviaires, au niveau national a été réalisée par une structure arbitrale. Aujourd'hui encore RFF (futur SNCF réseau) s'occupe des rails et la SNCF s'occupe de l'exploitation du réseau.

Outre RFF et la SNCF, plusieurs acteurs interviennent en matière de gare et de réseau ferré. Ainsi dans les gares, nous trouvons une multitude de gouvernance, complexifiant largement l'exploitation de l'infrastructure et sa lisibilité pour les usagers. Le secteur de gare voit cohabiter les politiques de la ville, l'Etat, les propriétaires d'équipement, l'armée, le conseil général, la poste (ou autres services), les gestionnaires/logisticiens. L'ensemble de ces acteurs ont pour objectif le fonctionnement de la gare, cependant chacun possède une vision, une volonté différente. La gare peut être un théâtre d'affrontements quand il s'agit de rénovation, création, ...

De plus, aujourd'hui, la gare est multimodale, elle accueille donc une nouvelle vague d'autorité organisatrice, comme la région, l'agglomération, la communauté de commune et les intercommunalités pour ce qui est du domaine public. En matière d'exploitation de nouveaux acteurs prennent place, c'est le cas des autocaristes, des transports d'agglomérations ou intercommunaux, des bus touristiques, des loueurs, des commerçants, des gestionnaires de parking. Cette multiplication des acteurs a été permise par la loi sur la concurrence, ratifiée à l'échelon Européen.

Ce millefeuille d'acteurs, sans hiérarchie claire, complexifie l'objet gare. En assistant aux réflexions sur le devenir des gares, sur l'évolution des systèmes d'exploitation, nous prenons la mesure de la complexité immatérielle de la gare. Mais aussi en quoi son fonctionnement relève d'un jeu de diplomatie difficile.

d. Des typologies de gares pour agir

La gare est un objet complexe de par sa multifonctionnalité, la multitude des acteurs qui interviennent, et sa sensibilité aux mutations de la société. Les différentes gares de France ont pour seul point commun une origine et une destination. Ainsi pour définir la gare, il faut mettre en place une typologie. Actuellement diverses typologies existent et divergent. Le rapport Keller de 2009 en donne une liste et des explications sur la composition des typologies. Ce qui ressort de ce rapport c'est la nécessité de prendre en compte d'abord la croissance des flux de voyageurs. Cet élément se traduit par la collecte d'informations dans trois registres : l'aménagement du territoire, l'effet report, le dimensionnement des gares. Avec ces trois éléments, nous obtenons déjà une diversité importante de configuration des gares au niveau de la taille, de la localisation, de la fréquentation, de la desserte et des fonctions ferroviaires.

Ces variations sont prévisibles, la grande gare TGV ne peut fonctionner sur le même modèle que la gare régionale TER. Mais là où la complexité de l'objet gare apparait le plus nettement c'est quand nous observons un lien entre la typologie des gares et leur implantation sur le territoire. Le territoire est la clé de la typologie, c'est l'élément le plus important ; pour qu'une gare fonctionne, il est nécessaire de comprendre le territoire.

Ainsi il est essentiel de voir les typologies de gare, non pas comme des listes de critères figés, mais plutôt comme un processus de définition sur le long terme. Un élément permettant de dégager ce qui fait le fondement de l'objet gare.

B. Le quartier de gare et ses potentialités

Le quartier de gare abrite d'importantes opportunités de développement urbain, néanmoins ce sont souvent des espaces peu attractifs qui connaissent une densité de population et une activité faible. Pendant longtemps ils ont été peu investis, tels de simples lieux de passage, ils sont à présent au centre des problématiques urbaines.

Actuellement deux facteurs convergent pour arriver à un changement complet dans la prise en compte des gares et de leurs quartiers. D'abord, la disponibilité du foncier ferroviaire, n'est plus adaptée à l'exploitation moderne du réseau, qui offre de grandes opportunités de développement du bâti. Ensuite ce sont ces milliers de personnes qui convergent vers les gares et qui fréquentent quotidiennement les lieux, donnant aux espaces alentours de la gare une valeur incontestable pour le commerce ou diverses activités tertiaires.

Cette convergence de facteurs intéresse fortement les pouvoirs publics et les responsables de la gestion des gares et des réseaux ferroviaires. Les acteurs travaillent sur l'attractivité des quartiers de gares, les transformant en centralités urbaines à part entière, pour amener la gare et son quartier à devenir un lieu emblématique de la ville entouré de commerces, services et diverses activités, transformant le lieu de passage en lieu de vie.

1. Le quartier de gare un lieu de disponibilité foncière

a. Les friches ferroviaires

i. Définition

Le terme de friche est originaire du monde agricole, à ce moment il désignait une terre non cultivée dans un cycle de jachère⁸. Le terme se perdit au fil du temps et à mesure de l'avancée de l'industrialisation. Aujourd'hui le mot friche désigne une chose inutilisée, qu'importe le domaine, et dont le potentiel n'a pas été développé.

⁸ Terre non cultivée pour permettre la re-fertilisation des sols

En sciences humaines le terme apparaît en Allemagne « Sozialbrache⁹ » qui décrit les terrains abandonnés à proximité des villes, voire dans les villes. A ce moment les friches sont des bâtiments abandonnés à caractère industriel et social.

Quand on parle de friches industrielles, elles sont le plus souvent intra-urbaines. Avec l'extension des villes, les sites industriels se trouvent au cœur du tissu urbain. Les friches industrielles peuvent concerner des pans de construction entiers dans les régions très industrialisées. Ces dents creusées dans le maillage des villes font suite à la désindustrialisation débutée en deuxième moitié du XX^{ème} siècle. Il existe diverses sortes de friches différenciées par leurs types d'activité. Aujourd'hui d'autres friches existent, la friche tertiaire (Garcia, 1999), dues au boom de ce secteur et à la poussée de bureaux sur l'ensemble du territoire. Dans les années 1990 l'activité s'est stabilisée et le stock de locaux n'a pas pu être absorbé formant des friches avant même leur exploitation.

ii. Constitution :

A partir des années 1980 le monde occidental se désindustrialise massivement pour plusieurs raisons (concurrence internationale, disparition de ressources, changement de mode de production, décision étatique). Ce phénomène crée des vides plus ou moins complexes selon l'imbrication des tissus qui peuvent aller jusqu'à dévitaliser une région.

Ce départ d'une activité n'est pas suffisant pour créer une friche ; les entreprises mobiles devraient se succéder sur les territoires. C'est lorsque le cycle de réimplantation se brise que la friche se constitue. La rupture est quasiment systématique en milieu urbain du fait du coût des terrains, de l'impossibilité d'agrandissement, le manque de flexibilité du bâti, la vétusté des locaux et leurs inadaptations à de nouvelles activités. Leur utilisation pour d'autres usages est donc justifiée, mais le passage d'un bâtiment à usage industriel à un usage résidentiel ou tertiaire nécessite de lourds aménagements et une transformation des plans d'aménagement.

iii. Evolution de la perception des friches

La friche en l'état représente une perte d'emplois et de richesses, elle possède une image extrêmement négative. Dans un premier temps il a été souhaité de conserver la destination des friches (Blanc). Cependant au fil, du temps la friche devient un problème urbain, elle s'ouvre sur la ville, nous voyons alors apparaître un moyen de

⁹ Notion des friches sociales – Wolfgang Hartke

réaffecter les lieux. La friche est une opportunité pour le développement urbain, elle devient une des stratégies de régénération urbaine.



Figure 13 : Friche ferroviaire – Coulée verte Parisienne. Source: Ville de Paris.

iv. Interventions urbanistiques

Nous pouvons intervenir de différentes manières sur le tissu urbain existant et donc sur les friches. Ces pratiques évoluent en même temps que les politiques urbaines et la perception que nous avons des friches :

- **Réhabilitation** : Elle demande une modernisation sans changement de fonction. C'est un ensemble de travaux transformant le local et le site.
- **Restauration** : Elle implique un retour à l'état d'origine, elle concerne généralement un seul bâtiment intéressant par sa valeur historique ou architecturale.
- **Reconversion** : C'est une modernisation avec changement de fonction, elle signifie l'amélioration d'un bâtiment ou d'un site. C'est elle qui est le plus en cours dans le traitement des friches industrielle.
- **Rénovation** : Le terme garde une connotation négative, il prévoit la destruction des bâtiments en vue d'une nouvelle destination du site.

Les tendances actuelles sont à la régénération urbaine concertée, confortée par l'avènement du concept de développement durable. De nouvelles préoccupations ont émergé telles que la conservation du patrimoine et la mise en valeur du grand paysage. Il existe une meilleure prise en compte des lieux, de leur histoire, de leurs caractéristiques. Mais cette revalorisation des sites sous utilisés peut mettre à mal les habitants, car la régénération conduit à une revalorisation du foncier. Les espaces de friches sont alors gentrifiés. Le phénomène est accentué par le besoin d'image, de vitrine qui passe par la création de quartiers de haut standing.

v. Le secteur des gares :

Les secteurs des gares sont particulièrement concernés par le phénomène des friches. Les mutations des techniques ferroviaires ont mené à l'inutilité d'une grande part du foncier ferroviaire. Au fil du temps des sites industriels se sont constitués à proximité des gares attirés notamment par l'accès au transport sur rail.

Ces sites ont également connu la désindustrialisation, se transformant en friches industrielles des secteurs de gare. Ce terme ne sous-entend pas d'infrastructure particulière ou même de propriétaire particulier ; il suppose une localisation. Il nous faut différencier les friches industrielles des secteurs de gare et le foncier ferroviaire.

b. La ville dense et durable du Grenelle

Le quartier de gare abrite de nombreuses opportunités de développement urbain, le foncier ferroviaire laisse de grands espaces inexploités. De nombreuses fois ces parcelles ont permis la mise en œuvre de la « ville dense et durable » imaginée par le Grenelle de l'environnement. Cette idée a pris forme à Montparnasse, Eurallille et Lyon Part Dieu. De nombreux projets l'ont exploitée ou vont le faire : Nancy, Bordeaux, Marseille. Le quartier de gare élément central, est bien desservi, accueillant divers programmes d'habitats, de commerces, de loisirs. Destiné à être un emblème de la ville, son image est un enjeu capital pour les agglomérations françaises.



V
i
l
l
e

d
e
n
s
e

e
t

d
u
r
a
b
l
e

-

L
y
o
n

C
o
n
f
l
u
e
n
c
e

Figure 14 : Ville dense et durable, Lyon Confluence. Source Personnelle.

Nous retrouvons ici l'idée d'une réflexion en finesse pour créer des espaces de proximité. Les politiques en charge des déplacements et de l'urbanisme doivent être fédérées autour d'objectifs communs. L'idée derrière la « ville dense et durable » est de bâtir des villes de proximité à travers la maîtrise des déplacements et l'organisation urbaine. Cette idée donne une armature à la ville qui doit ensuite répondre aux besoins des habitants. La cohérence entre urbanisme et déplacement est essentiel, les deux parties sont indissociables.

L'indissociable lien entre les politiques de déplacements et d'urbanisme, font de la gare un moteur urbain, à la fois nœud multimodal et centre de vie, il est essentiel que ces espaces de projets se développent en vue de la création d'une ville apaisée et durable, plus compacte et accessible. Nous retrouvons alors la pensée d'un quartier de gare comme lieu de vie permettant la coexistence de différentes fonctions urbaines et mettant en action les principes de mixité sociale et urbaine.

2. Le quartier de gare un lieu du quotidien à l'ambition métropolitaine

Comme nous avons commencé à le dire précédemment, le lien entre la mobilité et le bâti émerge des territoires engagés dans la constitution de polarités métropolitaines. Ce qui oblige la prise en compte de « limites », de « frontières » ou de « coupures » pour les habitants. Dans les quartiers de gare connaissant des projets de restructuration, cette interrogation sur les délimitations est essentielle. Il s'agit de redonner cohérence et lisibilité au territoire à travers la couture des fractures existantes. Il faut alors centrer la réflexion sur l'Homme, et la vision qu'il a de cet espace du quotidien, car les barrières sont tout aussi physiques que sociales lorsqu'elles touchent à la réputation des lieux. La dialectique du lieu, l'appropriation du quartier de gare va prendre un sens différent selon les individus, selon qu'ils soient habitants, usagers, ou de passage.

Le risque de la transformation de ces quartiers, est de métamorphoser le projet en locomotive puissante, qui forte de sa logique, de ses acteurs et des enjeux forts qu'il porte, écrase la dialectique ancrage/mobilité¹⁰. Nous arrivons dans ces moments-là à un territoire « traumatisé » par des logiques urbaines vouées à repenser les modes d'échanges entre les différentes polarités de la ville avec la création d'artères structurantes, d'espaces publics connectés. Cette réparation des

¹⁰ Samuel Carpentier

territoires va s'attaquer frontalement aux coupures du site, et dans cette grande transformation urbaine il est facile d'oublier le traitement des coupures sociales.

Nous arrivons alors à une négligence de la vie ordinaire des quartiers de gare. De nombreux acteurs ayant participé à des réflexions engageant le territoire métropolitain, ont compris que dans ce type de projet il est essentiel de mener simultanément une concertation sur la gestion du quotidien. La création seule d'espace n'est pas suffisante, il faut s'interroger sur l'appropriation de l'espace. La concertation va permettre aux projets de prendre sens, de ne pas être un simple cadre mais un lieu chargé de contenu –histoire, usage, Il s'agit ici d'engager une réflexion de finesse sur le site de la gare de comprendre pourquoi ces espaces ont été délaissés et en quoi leurs réhabilitations vont apporter un nouveau souffle de vie au quartier. La dialectique de la mobilité et de l'ancrage va travailler sur l'habitabilité des territoires et la création de lieux porteurs d'identité.

Le quartier de gare est un lieu identifié et chargé d'une mémoire commune. Comme nous l'avons vu dans l'évolution des gares, le quartier et le monument ont connu les révolutions industrielles et subi les mutations de population. Au même titre que le centre-ville historique il est un témoin de l'évolution de la société. En cela, les acteurs du projet doivent prendre soin de respecter cette mémoire.

3. Un espace multiple et structurant

Si l'identité locale du quartier est primordiale pour en faire un lieu de vie, il ne faut pas négliger l'importance du contexte métropolitain dans les orientations du projet. A l'image du quartier EuroVille de Bâle, les quartiers de gare tendent à retrouver une valeur structurante. Ils sont à la fois « nœuds de jonction » et « espace-seuil », leurs articulations complexes de lieux carrefours à plusieurs échelles en font des espaces d'identité locale mais aussi des polarités urbaines.

Ancien espace de « non-lieux » ils cristallisent aujourd'hui une partie de la pensée urbanistique autour de la perte de la ville capitale en faveur d'un réseau d'espaces métropolitains forts de leurs liens et de leurs diversités. Ces réseaux s'appuient sur la polarisation des gares et de leur habitat, et seront amenés à former l'Europe de demain, qui se veut une Europe « des petites et grandes villes et de leurs relations et identités multiples ».

L'économie est un des piliers de ces quartiers, devenus des nœuds décisionnels incontournables en Europe. Cependant la métropole est tout d'abord un lieu culturel et connecté. Elle est une ville monde ainsi nous dépassons la simple donnée

statistique concernant la densité ou la superficie pour s'impliquer dans les lieux disparates de relations humaines. La ville se constitue d'une multitude infinie de personnes mouvantes qui donnent vie par leurs interactions à un nombre incalculable de façon de vivre la ville. Les quartiers de gare dans cette spirale d'interaction doivent s'appliquer à mettre en relation les identités métropolitaines, ils servent de liant permettant de « structurer de façons diverses la globalité du territoire ».

4. Transformation du quartier de gare en hub urbain ?

Le hub dans différentes disciplines, éléments de définition

En anglais, le sens premier du mot hub est la roue, le cylindre. Le système d'organisation en hub est un modèle organisationnel autour d'un point central connecté à d'autres éléments.

Dans l'aviation, un hub aérien est un aéroport de première importance facilitant les correspondances pour les usagers et limitant les connexions entre aéroports secondaires. Il concentre les flux.

En informatique, un hub est un concentrateur, un appareil permettant d'interconnecter électriquement plusieurs appareils. Ils forment alors un tout, un réseau.

Concept de hub urbain

C'est une idée développée par Alain Bourdin, le principe de hub peut être utilisé pour caractériser l'espace urbain. Le hub urbain est un concentrateur et redistributeur, il permet d'associer différents éléments pour créer un système en réseau. Il conjugue d'abord des lieux dans leur matérialité et leur signification qui n'ont pas besoin d'être adjacents. Il peut s'agir de lieux connectés par un réseau de transport qui contiennent des services, ces éléments les définissent en partie, tous comme nos usages entre ces différents lieux ou différents services proposés. Il faut un liant, un élément qui organise les relations, et ce sont les acteurs et les organisations.

Cet ensemble forme le hub urbain, un vaste système fait de nœuds et de liens à l'image d'un réseau de cellules. Dans l'idée de hub nous trouvons d'ailleurs la notion de noyaux, qui peut s'appliquer à l'idée de centralité urbaine.

L'application du concept aux éléments que sont la gare et le quartier de gare

Si nous nous essayons à l'exercice d'appliquer l'idée de hub urbain à l'objet de la gare et de son quartier, il nous faut prendre un modèle de gare implanté dans le centre-ville et non pas une gare extraterritoriale qui ne répond pas aux mêmes besoins.

Nous observons que la centralité de la gare donne souvent naissance à un quartier ou le régénère. La gare contemporaine doit évoluer d'un lieu qui capte une clientèle à un équipement qui fonctionne en lien direct avec le territoire, et qui plutôt que de capter une clientèle va en créer une nouvelle. Pour cela nous pouvons prendre l'exemple d'Eura-Lille qui associe à ses services voyageurs, des centres commerciaux, une offre en bureaux avec des salles de réunion, de séminaire au sein de la gare. La gare est alors créatrice d'une clientèle nouvelle, elle propose autre chose.

La gare doit, dans l'idée de hub urbain, être en synergie avec d'autres espaces et d'autres éléments urbains. Pour cela nous pouvons prendre l'exemple de Turin dont la gare est reliée à de nombreux éléments emblématiques de la ville tel que : Politecnico, le palais de justice, le pôle d'administratif et un pôle culturel.

Nous avons alors avec cet ensemble un système-gare qui se forme. Une interaction entre plusieurs activités et plusieurs entités qui vont développer un réseau. Le réseau de gare va former autour du système des liens particuliers avec des lieux. L'ensemble de ces liens est immatériel, mais ils vont participer à la construction de la représentation de la ville.

PARTIE 2 : Turin Porta Susa, la gare au cœur de la restructuration urbaine

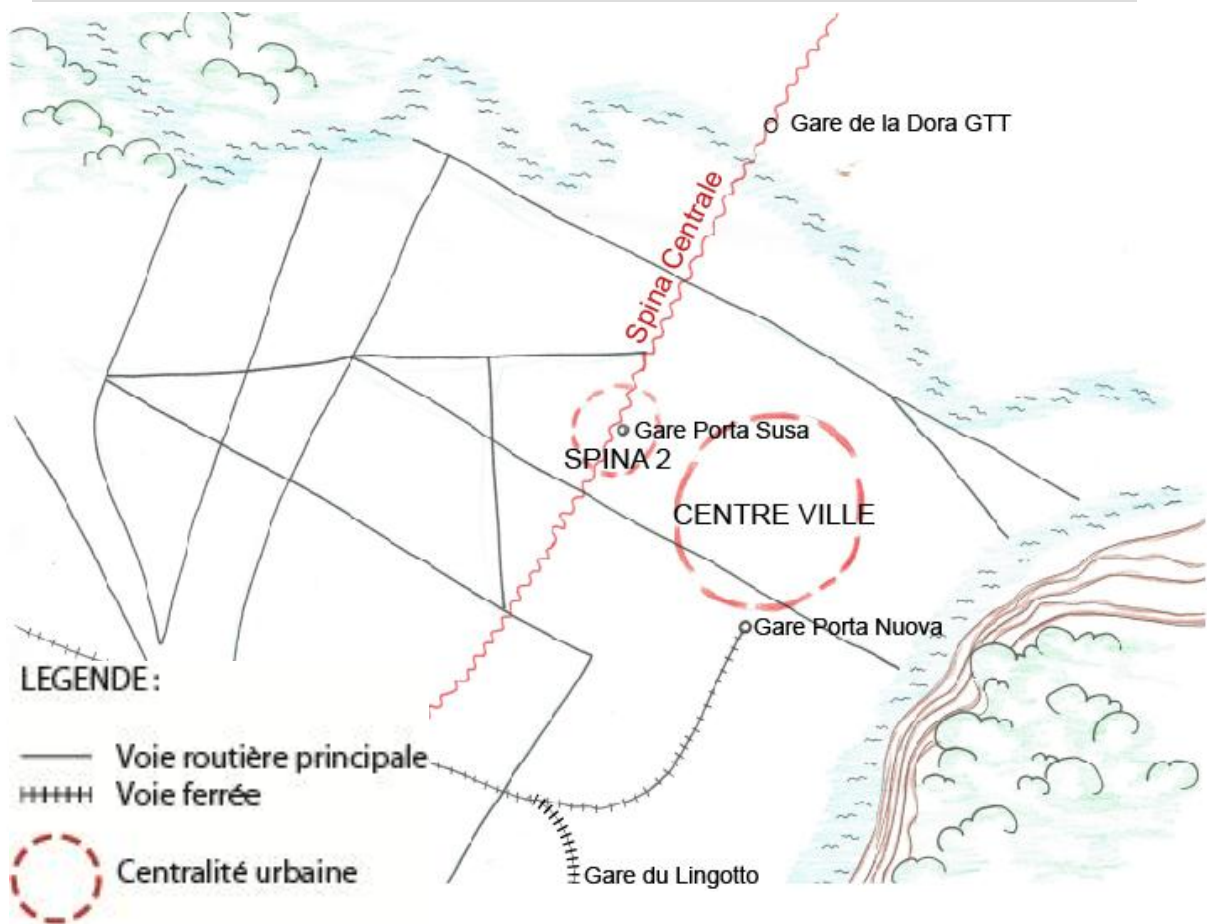


Figure 15 : Localisation Turin. Source : Personnelle.

A. Mise en œuvre de la restructuration de l'axe ferroviaire principale

Située en Italie du nord, Turin aux pieds des Alpes, est une ville riche économiquement et culturellement. Dans l'histoire, elle fut d'abord l'ancien cœur du royaume de la maison de Savoie puis le théâtre de l'Unité Nationale Italienne et donc logiquement sa première capitale.

Depuis les années 50, l'industrie de métallurgie mécanique de Turin consolide son marché à l'international. La ville de Turin a longtemps été à la pointe de l'industrie automobile, célèbre pour ses immenses usines FIAT. Turin est à cette époque une ville usine, qui connaît de fortes vagues d'immigration qui rendent l'évolution du tissu chaotique.

Aujourd'hui, la ville souhaite dépasser son passé industriel et s'inscrire comme ville culturelle de niveau mondial.

1. La mise en marche du jeu d'acteurs

Le projet urbain concernant la Gare Porta Susa prend forme dans les années 80, son objectif est la restructuration du centre de Turin. Le projet fait l'objet d'un processus de concertation et de coopération poussée entre différents acteurs :



Figure 16 : Schéma des acteurs dans le projet de restructuration de Turin. Source : Personnelle

Les réflexions amenées par ces différents acteurs tendent vers un élément central, la restructuration du nœud ferroviaire. C'est la partie la plus complexe du projet qui nécessite l'enfouissement sur 13km du réseau ferré italien, qui scinde la ville de la gare de Stura jusqu'à la gare de Lingotto.

L'enfouissement du réseau est un point de départ pour une action plus large sur l'infrastructure ferroviaire et la composition du tissu urbain. Les intentions portent sur l'ancienne voie ferroviaire devenue souterraine qui devient alors un boulevard urbain permettant d'irriguer la ville et de l'articuler. Tout au long de cet axe, les acteurs prévoient l'implantation d'équipements d'importance majeure, c'est le cas avec l'extension de la Politecnico de Turin, la construction de la bibliothèque centrale, la réhabilitation de l'usine des Carceri. Dans cette vaste réflexion le projet ferroviaire est essentiel, c'est cet élément qui tranche l'espace. De plus, l'axe Nord Sud dans sa configuration hors-sol n'était pas suffisant pour absorber l'arrivée du TGV et le développement du transport public.

Le projet qui touche une large partie de la ville a besoin d'un cadre. Un plan régulateur de la ville va venir concrétiser le projet dès 1995, il prévoit l'enterrement du nœud ferroviaire, la réalisation de nouvelles lignes de transports et le traitement de l'artère comme un parcours communiquant. Ce sont les principaux éléments développés plus en amont et qui correspondent au projet de la Spina Centrale.

En conciliant les enjeux du projet ferroviaire et du projet urbain, les différents acteurs vont permettre à la Spina Centrale de s'épanouir. L'enfouissement du réseau ferré et le travail sur l'infrastructure des gares dégagent du foncier, les friches ferroviaires présentes sont une aubaine dans un centre urbain très dense. Un autre projet voit le jour, le projet Passante, qui naît de la collaboration entre la ville de Turin et la société du réseau ferré italien. Ce projet permet d'imaginer le lien entre la transformation urbaine et le développement des réseaux de transport notamment le doublement des lignes ferroviaires et le développement du réseau de transport en commun.

Le projet de la Spina Centrale et le projet Passante permettent de concevoir un boulevard urbain, mais aussi une réflexion nouvelle sur l'objet des gares. Le souhait des acteurs est de voir les infrastructures ferroviaires dépassées leurs rôles purement fonctionnels. Les gares sont vues comme de nouvelles centralités urbaines avec pour chacune un projet architectural de qualité, un dimensionnement et des fonctions en adéquation avec le contexte urbain.

Pour mener à bien ces deux éléments de la restructuration de la ville, les chemins de fer et la municipalité de Turin ont dû aller plus loin que d'autres organisations d'acteurs dans leurs collaborations. Pour le projet de la Spina Centrale la coopération a pris un sens nouveau, puisqu'il n'y a pas un projet urbain et un projet ferroviaire, les deux éléments ont su fusionner en faisant du réseau ferroviaire la matrice de la Spina centrale.

2. D'une conception publique à la constructibilité privé

Le jeu d'acteurs dans le projet de la Spina Centrale est très important, le fait que les acteurs publics aient pu s'associer jusqu'à la conception d'un seul et même projet est exceptionnel. Cette coopération ne peut cependant pas faire émerger un projet avec seulement deux acteurs, les partenaires privés ont été nombreux à investir et prendre part au projet.

Pour attirer les investisseurs privés de différentes villes, régions, pays, il faut que le projet de Turin crée une valeur ajoutée, un attrait qui donne envie aux investisseurs de s'engager sur ce territoire. Pour ce faire l'Agence de développement de la région du Piémont et la Chambre de commerce ont mis en place une stratégie de planification. Cette stratégie repose sur le développement d'une économie autour du projet, c'est un travail essentiel qui a un grand impact sur la ville. La chambre de commerce et l'agence de développement du Piémont vont pouvoir s'appuyer sur l'arrivée du TGV pour concrétiser leur stratégie. Les lignes grandes vitesses influent notamment sur la sphère résidentielle, celle de l'emploi et de l'immobilier.

La mise en avant d'intérêts communs et l'investissement massif de l'état, dans le cadre d'un plan d'amélioration du réseau ferroviaire, sont d'autres gages de sécurité pour les différents investisseurs qu'ils soient publics ou privés. Le projet est financé par diverses parties, l'Etat est en charge du financement de l'enfouissement et du doublement du réseau ferré et de la mise en place du métro. Alors que la municipalité subventionne le programme bâti, le programme de zone industrielle est sous la houlette des partenaires privés. En matière de logement de grands opérateurs immobiliers (internationaux) s'engagent à la conception et réalisation.

Cette organisation permet l'association de partenaires plus ou moins prestigieux et donne une image de marque au projet ; elle permet également de capter des flux financiers que la ville n'attirait pas autrefois.

Cette dynamique doit permettre à la ville de changer d'image, de passer d'une ville industrielle dépassée à une ville dynamique culturellement et attrayante sur le plan mondial. Le projet de la Spina Centrale doit offrir aux touristes et résidents une nouvelle façon de voir la ville, c'est le symbole fort de ce projet de restructuration. C'est autour de cet axe qu'entendent s'implanter les différents partenaires privés.

3. La mise en convergence de la logique des transports

En 2009 Turin connaît un million de déplacements motorisés par jour, 80 % des personnes en déplacement le font en voiture. Pour que la ville de Turin respire il est essentiel quelle renverse le partage des parts modales.

Le projet de la Spina Centrale permet la réorganisation et le développement des transports publics métropolitains, en faisant émerger un vaste boulevard urbain. Avec le Projet Passante, la ville développe son réseau de métro et les infrastructures inhérentes. Les deux projets, conçus dans un même temps, permettent une complémentarité modale des différents systèmes de transport.

La Gare Porta Susa est un lieu de rencontre des transports, où les modes se complètent pour offrir un large choix de déplacement aux personnes. C'est d'ailleurs les quatre gares principales de Turin qui vont devenir des pôles multimodaux, mais Porta Susa est la porte vers l'international. La gare mute donc en hub de transports publics, avec une convergence des flux de la ville et de l'extérieur.

Aujourd'hui Porta Susa accueille entre 35 et 70 000 personnes par jours, contre 15 000 en 2009. L'extension de l'ensemble du réseau de transports publics contribue à cette augmentation. Par ailleurs le développement des différents réseaux permet d'équilibrer l'offre entre privé et public, de rendre l'offre de transports en commun plus compétitive.

Ce projet de convergence des différents transports publics est une opération lourde, avec d'importants aménagements du sol et du sous-sol. Au final le projet a permis la création de nouvelles voies pour l'ensemble des modes, notamment les lignes à grandes vitesses, les métros, pour les modes doux tels que la marche et le vélo, mais aussi la mise en fonctionnement de nouvelles gares et l'amélioration des gares existantes. Avec ces constructions la ville a pu hiérarchiser ces infrastructures ferroviaires, entre les gares métropolitaines, régionales, TGV et longues distances. Cette hiérarchie associée à la conception du projet urbain, permet d'orienter les différents quartiers de la ville, selon leurs rayonnements.

B. Le projet de la Spina centrale

1. Le séquençement de la Spina Centrale

Le projet de la Spina Centrale se décompose en quatre larges zones, chacune d'entre elles fait l'objet d'un traitement particulier adapté à son espace et à son histoire. L'ensemble de ces zones doit permettre au boulevard de se glisser dans la ville et de recoudre le tissu urbain. Ces différents périmètres proposent aux habitants des espaces publics, des espaces verts, des équipements publics et privés en faisant des centralités à différentes échelles. Les quatre secteurs constituent une séquence urbaine, un espace de traverse qui s'agglomère autour d'un axe central de 12km.

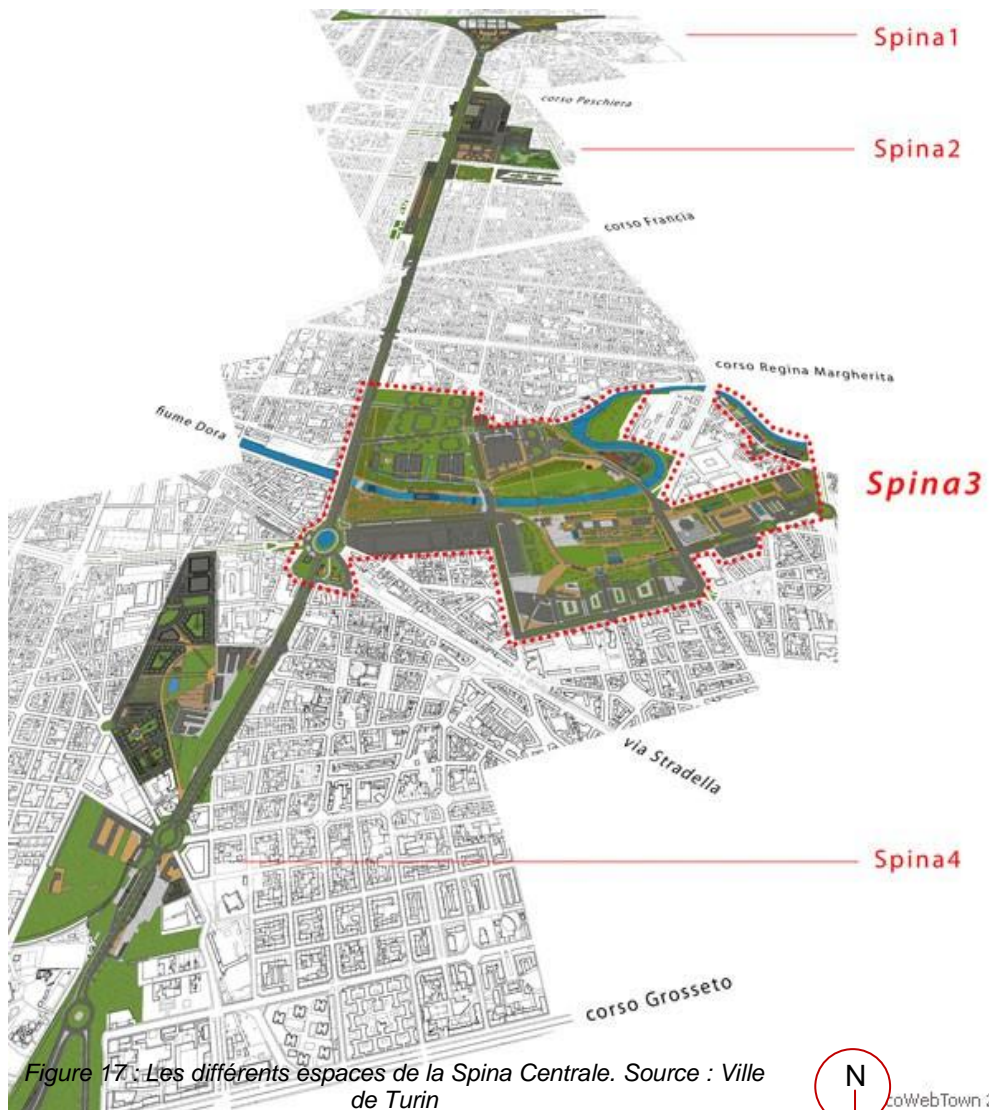


Figure 17 : Les différents espaces de la Spina Centrale. Source : Ville de Turin

Nous allons maintenant détailler les différentes opérations qui ont eu lieu dans les différentes Spina.

a. La Spina 1

La Spina 1 se trouve dans le quartier de la gare ferroviaire Zappata. Cette dernière a fait l'objet d'un projet de pôle multimodal favorisant les transports collectifs et les modes doux. Etant excentrée, la Spina 1 est une micro centralité ; le quartier avant le projet manquait de fonctions essentielles et de dynamisme, à présent l'ensemble des équipements implantés garde une dimension locale. Le développement du secteur en pôle multimodal associé à la création de logements et d'un pôle tertiaire permet de donner vie à l'espace, aujourd'hui c'est un lieu qui connaît d'important flux de personnes.

Le périmètre Spina 1 est un symbole pour les quartiers de la ville. Aujourd'hui la mixité des fonctions offre de nouvelles opportunités au périmètre, à l'avenir la municipalité espère en faire une centralité économique.

b. La Spina 2

La Spina 2 est plus proche du centre de Turin et longe le boulevard de la Spina Centrale sur 63 hectares. Sur ce périmètre, nous retrouvons un ensemble d'équipements au rayonnement important tel que l'école polytechnique et la *Galleria civica d'arte moderna e contemporanea* (GAM). La Spina 2 est le pôle culturel et de formation de la ville. Associé à cet ensemble d'équipement la Gare Porta Susa a un rôle particulier à tenir dans le projet. C'est cette gare qui a été choisie pour accueillir les flux principaux de la ville et de la Ligne à Grand Vitesse. Porta Susa joue le rôle de centre de gravité de la ville de Turin, notamment en desservant des équipements au rayonnement local, régional, national et international.

c. La Spina 3

C'est un secteur adjacent au centre-ville de Turin au Nord-Ouest au niveau du cours d'eau Dora Riparia. L'espace est de taille importante et correspond à une ancienne friche industrielle aujourd'hui transformée en parc urbain par Peter Latz¹¹. L'aménagement de cet espace vert permet de connecter les quartiers alentours avec le reste de la ville.

Avant d'arriver à la création de ce poumon vert, la ville a dû engager de vastes travaux notamment pour restaurer la rivière Dora Riparia qui était enfouie et canalisée. De plus, l'importante taille du site a nécessité sept sous divisions de la Spina 3.

¹¹ Architecte –paysagiste, professeur à l'Université de Munich

Elle est une découverte pour la population, c'est un nouvel espace en émergence, mais son manque d'accessibilité le pénalise. Il est difficile d'accéder au site sans véhicule personnel, dans ce périmètre la mobilité motorisée individuelle a été favorisée au détriment des transports collectifs et des modes doux.

d. La Spina 4

C'est la dernière section et elle se situe au Nord en périphérie de la ville de Turin, c'est le plus marginal des quatre périmètres. Situé sur le village olympique créé à l'occasion des J.O de 2006, avant la restructuration urbaine il servait de résidence étudiante.

L'espace connaît de fortes contraintes, la présence de l'échangeur autoroutier va pénaliser l'environnement notamment avec une congestion perpétuelle des axes routiers. Les quartiers pauvres et d'origine ouvrière renforce la marginalisation des lieux, tout comme la pollution, une architecture vétuste, des espaces publics inexistantes et des manquements en fonction de base.

Une gare a été créée sur ce périmètre pour offrir aux habitants une alternative à la voiture et la possibilité d'accéder facilement au centre-ville. La gare est un point de départ le but est de développer le secteur économique et de redéfinir les limites du parc urbain du Sempione. En développant ces deux éléments, la municipalité veut en finir avec l'image de quartier- dortoir du secteur pour en faire un lieu où il est possible de travailler et vivre agréablement.

Le projet a cependant du mal à prendre forme dans le secteur et les travaux avancent plus lentement que dans les autres secteurs. Associé au projet de Spina, le projet Variante 200 apporte un soutien clé pour le développement de Spina 4. A terme pourtant le processus de densification et la mixité des usages et le développement de nouvelles infrastructures de transports devraient modifier de manière significative le périmètre.



*Figure 18 : La Spina centrale – Turin.
Source Popsu*

2. Focus sur le projet Porta Susa

a. Une infrastructure symbolique

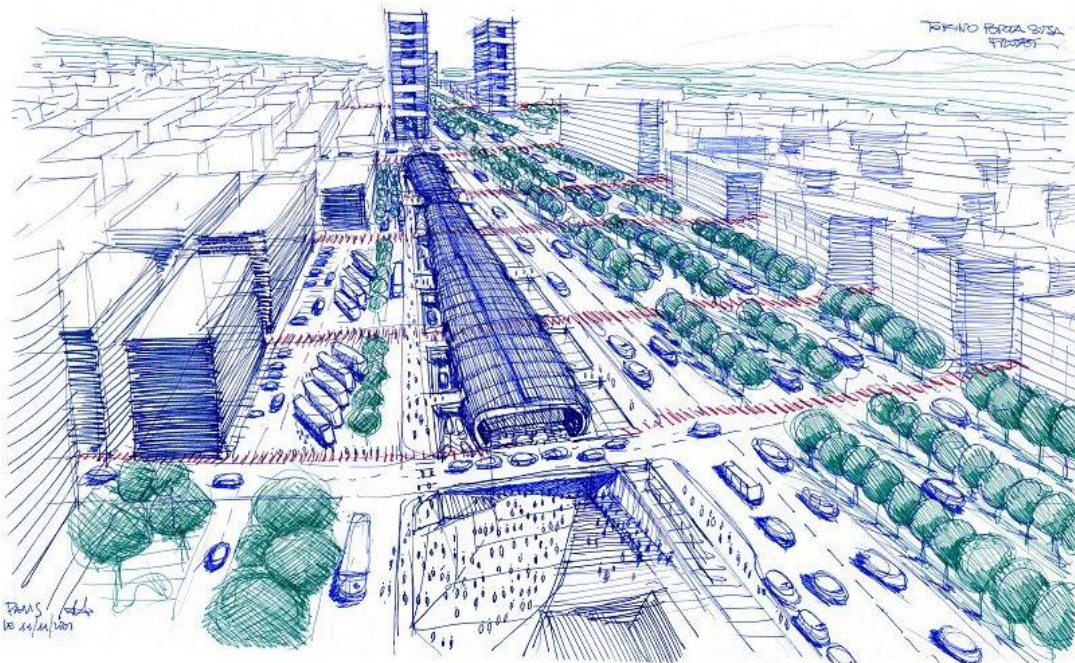


Figure 19 : Croquis d'intention de Silvio d'Ascia. Source : Menighetti Programmation.

La Galerie urbaine :

Le Projet de la Spina Centrale est un projet combinant ambition ferroviaire et urbaine, comme nous l'avons vu en amont il a mis en marche une coopération forte entre différents acteurs. Ces derniers ont fait de la gare Porta Susa un point central du projet. Le site autour de la gare connaît aussi un traitement particulier avec l'implantation d'élément emblématique.

Le projet architectural de la gare Porta Susa¹² a été porté par AREP et l'architecte Silvio d'Ascia. L'édifice est destiné à être un symbole, un lieu de vie et de transit suggérant le mouvement et la présence du réseau. Paradoxalement le bâtiment de la gare imposant met en évidence le réseau de transport souterrain qui est enfoui et que la ville a voulu masquer.

La gare est bien plus que le simple symbole de la présence historique du réseau de chemin de fer. Le travail doit permettre de requalifier l'espace de gare existant et d'articuler le nouveau bâtiment avec l'esprit de traverse de la Spina Centrale. Le nouveau bâtiment doit permettre le développement de nouvelles urbanités, l'infrastructure s'accompagne donc de commerce, de service, d'espace de

¹² Annexe 1

restauration. Ce bâtiment donne l'impression de traverser une galerie, à l'image de grands monuments urbains du XIXème. ¹³

Le projet de bâtiment est imposant mais l'équipe l'ayant conçu a su garder à l'esprit les besoins fonctionnels simples. La gare reste un espace de passage, il est essentiel que le mouvement et le déplacement des personnes soient facilités, qu'elles puissent d'un coup d'œil se repérer. Un travail important a été fait sur la signalétique et la lisibilité de l'espace.

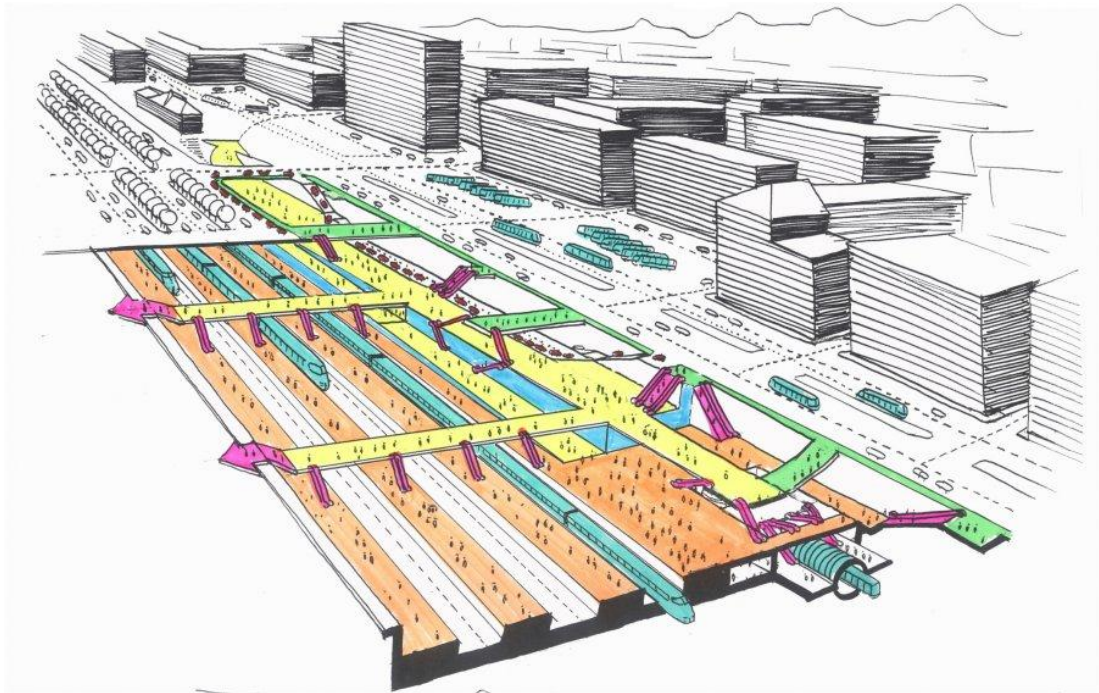


Figure 20 : Circulation et ouverture sur la ville de Turin dans la gare Porta Susa. Source : Popsu

La tour :

En continuité du bâtiment de la gare, une tour doit s'élever et abriter la RFI (Réseau Ferré Italien). C'est une tour de service gérée par le FSSU (Ferrovie dello Stato Sistemi Urbani), elle offre la possibilité de continuer le parcours débuté dans la galerie par les usagers. Véritable rue verticale, elle s'agrémente de divers équipements sur ces différents étages.

A l'inverse de la galerie de la gare qui permet à la ville et au ciel de descendre et d'entrer en contact avec les quais de la gare. La tour permet à la ville de s'élever à la rencontre du ciel. Le dernier de ces étages culmine à 160 mètres de hauteur et son programme prévoit une surface de 47 200m². L'espace de la tour est réparti de la manière suivante :

¹³ ANNEXE 1

- Soit 45% destinés à l'hôtellerie et à des services mutualisés (SPA, restaurant, salle de Fitness,...).
- 45% destinés à des bureaux et à des services mutualisés
- 10% destinés à des équipements culturels et de loisirs, avec quelques éléments de haut standing : restaurant panoramique, espaces d'exposition, centres de conférences.

b. Une conception engagée écologiquement

La conception du bâtiment de gare à fait l'objet d'une réflexion poussée en matière de gestion énergétique. L'objectif pour l'ensemble de l'équipe a été de concilier la problématique de l'énergie avec celle du confort des usagers.

Ainsi l'ensemble de la verrière est couverte de capteurs photovoltaïques, ces capteurs servent à optimiser le confort des usagers, selon les saisons mais aussi de pare-soleil. L'énergie fournit par ces panneaux représentent 35 % des besoins internes de la gare.

Grâce à l'espace souterrain, le volume de la galerie est naturellement ventilé. Ponctuellement des apports en calories et frigories complètent le dispositif naturel de ventilation.

L'ensemble de la galerie fait l'objet d'un traitement paysager, l'installation de végétation dense permet d'apporter des ombrages complétant les dispositifs de pare-soleil et de ventilation¹⁴.

¹⁴ ANNEXE 2

3. Articulation entre la Spina Centrale et Porta Susa

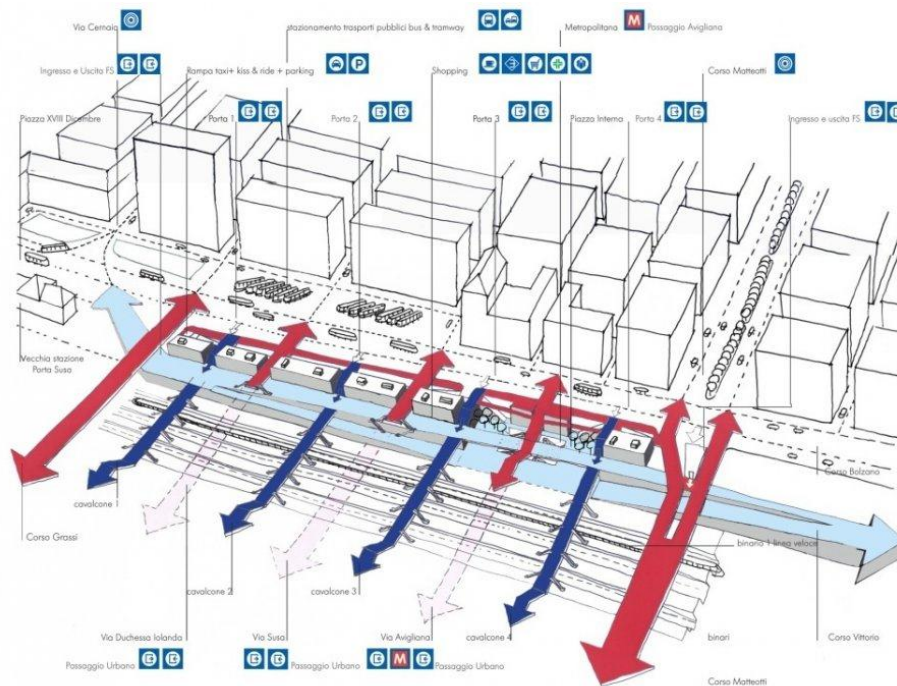


Figure 21 : Possibilité d'usage aux sorties et entrées de Porta Susa. Source : Popsu

La gare de la Porta Susa est l'élément fort du projet de restructuration de la Spina Centrale, elle est une nouvelle porte sur la ville et pour cela elle se devait d'être monumentale. Elle montre au monde le renouveau de Turin, aussi bien techniquement que culturellement. La ville a laissé derrière elle un passé d'industrie automobile et l'ensemble du projet de la Spina Centrale est là pour l'appuyer ; avec le développement d'équipement, au rayonnement fort, dans d'ancien site industriel clé pour la ville (*Exemple - L'usine Fiat – Renzo Piano* : La réhabilitation du Lingotto semble marqué le début de la restructuration de la Ville de Turin).¹⁵

L'image que renvoie Porta Susa est celle de la réunification de la ville, autrefois coupée par le chemin de fer. Mais aujourd'hui alors que la Spina centrale est quasiment achevée et que la Gare Porta Susa est opérationnelle depuis deux ans, est-ce que l'articulation est satisfaisante ?

La récente mise en service de l'équipement met en difficulté l'idée de bilan de fonctionnement. Pourtant, plusieurs observateurs louent la réflexion sur la circulation dans la galerie. Les espaces et les modes de transports s'imbriquent entre eux tout en restant lisibles, transparents. L'intérieur de la gare est donc exemplaire tant que nous parlons de fonctionnement ferroviaire.

¹⁵ ANNEXE 3

Cependant si notre attention se porte sur les usages de la gare et l'articulation avec l'espace public ; nous remarquons que les éléments urbains et ferroviaires évoluent dans différentes dimensions. La nouvelle gare, après de long travaux, est une image forte du renouveau de la ville mais aussi pour le savoir-faire ferroviaire. Alors que l'espace public alentour semble avoir été traité à minima, sans véritable conviction. En effet la liaison avec la ville se fait difficilement, en sortant de cette gigantesque gare il est difficile de s'orienter. Nous sortons d'un espace aux circulations finement travaillées, pour arriver sur une place ou une rue au design plus grossier.

Cette mauvaise liaison avec la ville, va fragiliser l'espace intérieur de la gare et son concept de « ville en gare »¹⁶. Actuellement la gare de Porta Susa a du mal à vivre, non pas au niveau ferroviaire mais en tant que centralité urbaine. Tout au long de notre présentation nous avons vu à quel point il est important pour une gare de dépasser sa simple dimension fonctionnelle. La nouvelle Gare de Turin a beaucoup de mal à se projeter dans le quotidien urbain de la ville. Elle semble bloquée dans un cercle vicieux, qui empêche le développement des commerces et services annexes dans le tunnel de la gare. D'abord en partie à cause de l'architecture tubulaire de la gare et des nombreuses occasions de sortir et entrée qui font que peu de personnes prennent le temps de déambuler sur la longueur du bâtiment. Ensuite parce que les usages de la vie quotidienne ont du mal à s'inscrire dans le monument, ce fait est sûrement dû à une offre faible de commerce mais également à une mauvaise liaison avec la ville.

¹⁶ Jean Marie Duthilleul et Silvio D'Ascia

PARTIE 3 : Marseille saint Charles, la gare au centre du développement métropolitain

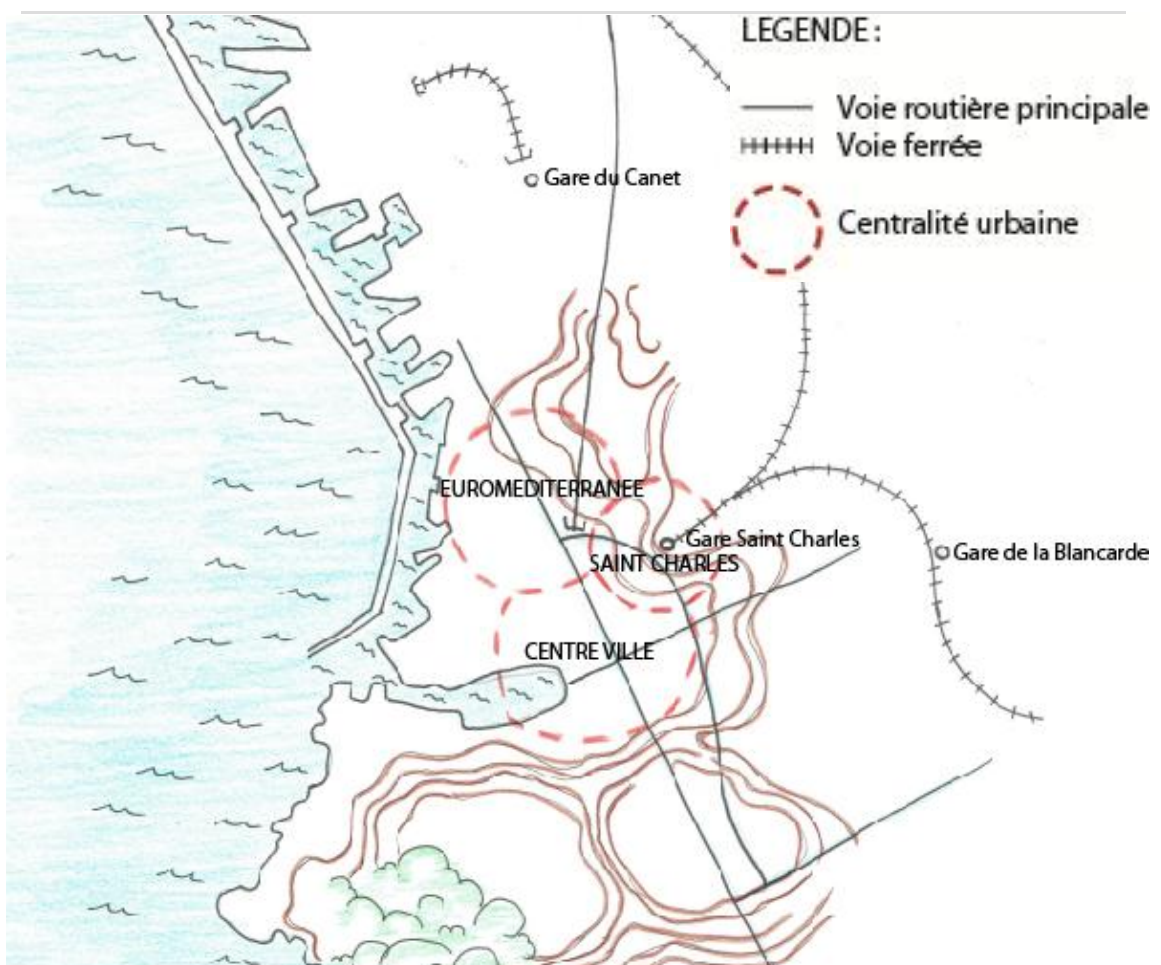


Figure 22 : Localisation Marseille. Source Personnelle.

A. L'évolution du quartier Saint Charles dans le temps et l'espace

1. L'histoire du Quartier Saint Charles

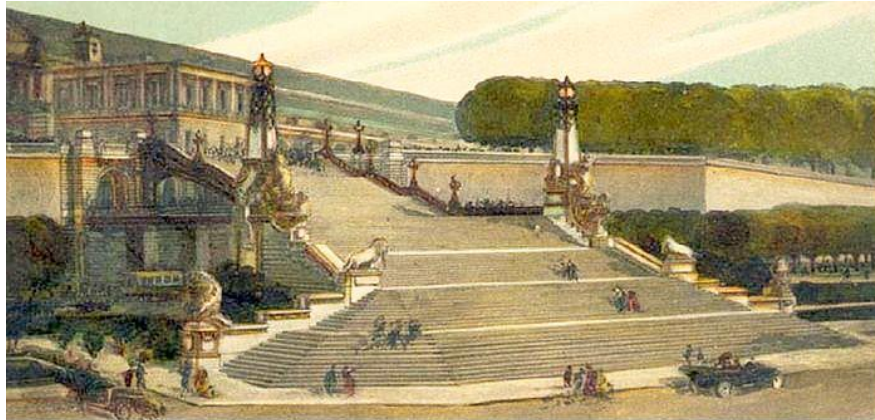


Figure 23 : Entrée de la gare Marseille Saint Charles. Source jeditoo.com

Le quartier Saint Charles représente un demi-siècle de l'histoire urbaine de Marseille. En 1865, tout commence avec le transfert du cimetière principal de Marseille vers le quartier Saint Pierre. La municipalité s'interroge alors sur l'identité du quartier. Jusqu'en 1927 le secteur de la gare Saint Charles et de la porte d'Aix sont en attente d'urbanisation.

Lors de la Seconde Guerre Mondiale, la butte Racati est militarisée par les Allemands puis bombardée en 1944 par les Américains. La destruction du quartier permet la réalisation de : l'extension de la faculté Saint Charles, les HLM Mattei et Racati, ... la restructuration continue jusque dans les années 50, avec l'aménagement du quartier Saint Lazare. La commune profite d'ailleurs de cette restructuration pour faire correspondre l'entrée de ville (Porte d'Aix) avec le projet d'autoroute Nord.

L'autoroute Nord prend forme et scinde Marseille ; dans le même temps un patrimoine bâti se constitue avec quelques monuments emblématiques du centre de Marseille.

En 1962, l'autoroute est achevée bouleversant l'organisation de la Porte d'Aix et du quartier Saint Charles en opérant une coupure urbaine sur une grande partie de la ville.

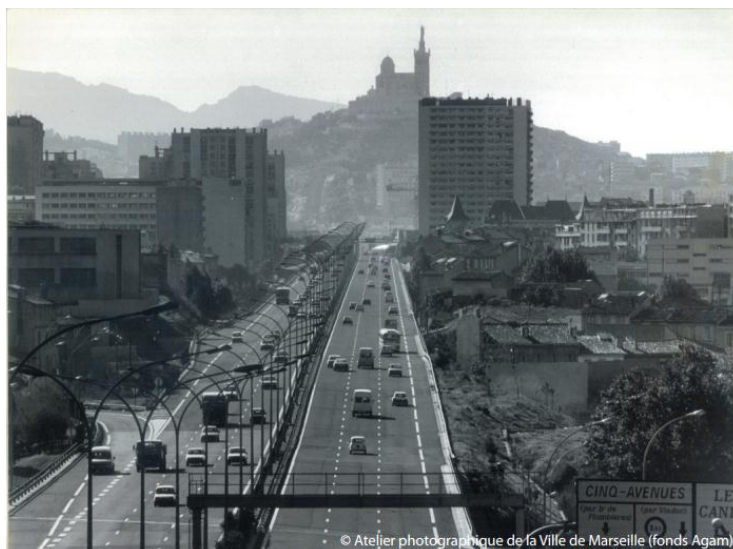


Figure 24 : Autoroute de soleil dans la ville de Marseille. Source : Ville de Marseille.

La mue du quartier continue avec le projet de centre directionnel (1975-1990). Le projet est ambitieux et l'ensemble des phases n'est pas réalisé mais encore une fois des monuments notoires émergent, comme l'hôtel de région et le triangle Saint Barbe. Cependant le quartier souffre du trafic autoroutier, cet espace central dans la ville est scindé par les voies à grande vitesse. L'arrivée de l'autoroute a retardé le développement général du quartier qui manque de logement, d'espace public de qualité.

A la suite du projet de Centre directionnel, Euroméditerranée met en place un projet reflétant l'ambition urbaine et l'économie. Ce projet urbain intervient après une centaine d'années d'interruption de toute réflexion globale sur le secteur. Euroméditerranée conçoit un espace urbain reliant la porte d'Aix et la Gare Saint Charles. Cet espace sert de rotule entre le pôle tertiaire développé à la Joliette et le pôle de transport de Saint Charles.

2. La vision actuelle du quartier

a. Le quartier dans son ensemble

Le secteur élargi de Saint Charles comprend 7 quartiers : Belsunce, Saint Charles, La Belle de Mai, Saint Lazare, Longchamp, République soit un peu plus de 70 000 habitants dont 30% d'étudiants.¹⁷

Depuis 1990 le nombre de logements est en augmentation, renforçant le caractère résidentiel du secteur. Nous nous trouvons ici sur des projets de réhabilitation et de

¹⁷ ANNEXE 5

grosses opérations immobilières. Ces différents types d'opérations donnent un quartier aux typologies résidentielles hétéroclites (état des logements, type de bâti). Dans le secteur Saint Charles la production de logement connaît un dynamisme important notamment sur les projets de ZAC et de renouvellement urbain. Au Sud Est de la zone, les opérations sont d'un standing supérieur à la moyenne du quartier, alors que le centre du périmètre accueille davantage de logements vétustes.

En matière d'équipement, le quartier tend à renforcer son rôle dans l'enseignement supérieur marseillais, pour cela il est indispensable de promouvoir la place des étudiants. Les projets de réhabilitation et de construction de logements doivent tenir compte de cette volonté.

Outre les logements étudiants, le périmètre possède aussi un nombre important d'établissements hôteliers (124 hôtels), ces structures sont de moyenne à bas de gamme surtout au niveau de Belsunce, alors qu'au plus proche de la gare on trouve une dizaine d'établissements de plus haut standing.

b. La ZAC Saint Charles



Figure 25 : La ZAC Saint Charles. Source Euroméditerranée.

La ZAC Saint Charles ajoute une plus-value au quartier de Gare. Cette ZAC a permis d'intervenir sur divers espaces aux alentours de la gare : le tunnel Saint Charles, les abords de la gare, la rue Bernard du Bois, le pôle multimodal Saint Charles, le train bleu, la résidence étudiante, l'hôtel Holiday Inn. Le projet ne se

concentre pas seulement sur l'espace public, il a permis le développement de 42000m² de bureaux, de 500 logements neufs ou rénovés (comprenant la résidence étudiante), de 7000m² d'hôtellerie, de 3000m² de commerces de proximité, d'un groupe scolaire, de parkings, d'un laboratoire de recherche en économie, d'un Institut national de la Santé et de l'observatoire de la santé, d'une bibliothèque inter-universitaire. L'ensemble de ces éléments doit redynamiser le quartier de gare et s'inscrit dans un projet à plus long terme de transformation de la gare Saint Charles. Pour le moment la plupart de ces structures ont été livrées et sont opérationnelles, le projet de gare est aujourd'hui à l'état de diagnostic et prendra forme au fil du temps.

3. La gare dans le renouvellement urbain du quartier



Figure 26 : Vue aérienne du quartier Saint Charles. Source Popsu.

La gare Saint Charles doit servir de levier à plusieurs secteurs d'intervention : la mobilité, l'aménagement urbain et le développement économique et social.

La gare se présente comme un objet singulier du territoire, son implantation dans le territoire marseillais lui donne une mise en scène particulière et rend son accessibilité mal aisée. De plus le fait que la gare soit une gare de tête, rend son exploitation ferroviaire difficile. Pour autant elle est le cœur d'un quartier hétéroclite qui a connu d'importants changements, et qui continue de muter. Cette mutation doit permettre au quartier d'offrir un espace urbain structurant, ce qui n'était pas le cas avant la mise en place d'un espace public centrale dans le périmètre de la gare.

Ces mutations sont les preuves d'une volonté commune, ainsi la gare Saint Charles est marquée, par un jeu d'acteurs équilibré qui ont réussi à concrétiser leurs volontés vers un projet commun. Il y a cependant une différence importante quant à la puissance des projets. Les projets d'infrastructures se sont d'avantages affirmés face aux projets urbains plus hésitants.

C'est le projet Euro méditerranée¹⁸ qui a permis de concilier les logiques urbaines et ferroviaires, en mettant au centre des réflexions la gare Saint Charles comme levier du développement du quartier et nouveau pôle multimodale. La gare doit devenir une centralité à la fois pour le quartier et pour la métropole, même si les logiques d'acteurs concordent la conception du projet n'a pas été aisée.

Aujourd'hui encore, il y a une scission entre les prétentions métropolitaine et le développement local. Le quartier populaire de Saint Charles accueille de plus en plus d'infrastructures métropolitaines et la réhabilitation des logements n'offre plus autant de possibilités à la population paupérisée de s'y installer. Le projet Euro méditerranée a fait passer Saint Charles, d'un quartier de transit à un quartier urbain de centre-ville.

4. Mise en place de la logique d'acteur

Le TGV arrive à Marseille en 1982, il relie la cité phocéenne à Paris en 5 heures. Par la suite une seconde ligne à grande vitesse (LGV) se développe avec la LGV Sud Est. Parallèlement à l'augmentation de l'offre TGV, le développement de l'offre TER et car départementaux se maintient et continue à augmenter. L'augmentation du trafic des transports publics amène la nécessité d'un programme de rénovation et d'agrandissement de la gare Saint Charles.

La gare fait alors l'objet d'un jeu ou d'un enjeu stratégique qui vise le développement d'un équipement ferroviaire à plusieurs échelles associées au pôle multimodal. La gare gère les flux urbains, départementaux, régionaux, nationaux et internationaux émis par différents modes de transports. La gare devenant un pôle de transport pour l'agglomération, est aussi un accélérateur de développement économique et urbain pour le quartier.

Deux projets se développent en parallèle, le projet de gare et projet d'aménagement urbain. Ce dernier concerne la construction-réhabilitation du bâti et la conception d'espaces publics. Il prend la forme de ZAC avec pour maîtrise d'ouvrage l'EPAEM,

¹⁸ ANNEXE 4

qui est associé à d'autres acteurs notamment la communauté urbaine, la ville de Marseille et la SNCF.

Dès 2001, les projets s'accroissent avec l'arrivée de la ligne TGV Méditerranée, qui permet d'augmenter le développement économique de la métropole marseillaise. Même si l'arrivée des LGV permet d'optimiser le développement économique, nous ne pouvons pas voir ici une simple relation de cause à effet. Les acteurs économiques ont soigneusement préparé l'arrivée de ce levier de façon à ce qu'il soit réellement efficace.

Mais à partir de 1998 le quartier Saint Charles entame sa mue avec Euro méditerranée comme emblème de ce renouveau. Les sièges sociaux de diverses entreprises s'implantent sur le site, les terminaux maritimes se transforment en gare maritime. C'est dans cette période qu'une stratégie globale émerge, le projet de gare se nourrit des ambitions territoriales et le projet urbain bénéficie du levier que forment les gares TGV en matière de développement. Le projet rayonne à l'échelon national avec le développement des LGV et avec la mise en place de l'OIN (Opération d'Intérêt National) accélère le projet Saint Charles. L'impact est également international avec l'ouverture de voies ferroviaires européennes et le développement de la gare maritime ouverte sur l'ensemble de la méditerranée.

En 2013 Marseille est promue Capitale Européenne de la Culture ; la ville profite de cette année pour développer son offre culturelle et aménager l'espace urbain. La ville de Marseille développe le Mucem, la salle de spectacle du Silo, les Fiches de la Belle de Mai, ...



Figure 26 : MUCEM et musée de la méditerranée à Marseille. Source Ville de Marseille.

Autant de structures culturelles qui ont fait rayonner Marseille dans l'ensemble de l'Europe. Cet événement fait affluer un nombre important de personnes dans la gare Saint Charles, mettant en avant le besoin de faire évoluer encore la structure de la gare et du quartier.

C'est l'EPAEM qui porte à bout de bras le projet de Marseille Saint Charles. Il est le lien entre les différents acteurs ; il assure la cohérence entre les enjeux du projet urbain et du projet de gare. L'EPAEM permet une gouvernance locale du projet, le conseil d'administration d'Euro méditerranée, se composant de l'Etat et des collectivités territoriales, a permis de pérenniser et renforcer le projet. Il a su coordonner les différents projets (gare, ZAC, Centre-ville) et utiliser comme tremplin différents éléments de la vie de la cité (arrivée du TGV, Capitale Européenne de la Culture).

Actuellement la SNCF et AREP continuent d'intervenir sur le périmètre d'aménagement notamment sur les deux pôles que sont la gare et la ZAC Saint Charles mais également sur les Docks et la ZAC Joliette. D'autres acteurs agissent sur la conception du quartier qui prend forme. Aujourd'hui les pourtours de la gare et de nombreuses réhabilitations et constructions sont achevés cependant la mise en place du projet métropolitain et la saturation du nœud ferroviaire marseillais exigent d'autres interventions sur l'espace urbain et la gare.

5. Le projet Saint Charles vue comme un moteur économique

Nous pouvons dire que le volet économique se fait sur deux échelles :

- La gare centrée sur son projet avec une économie propre et un montage financier propre.
- Le quartier dont l'économie dépend d'un projet plus large concernant le renouveau de l'ensemble du centre-ville de Marseille.

Le projet de gare bénéficie de l'expérience des équipes de la SNCF et AREP ; il profite également d'une dynamique forte de la part de la ville et de la métropole. En 2009, le projet global avait déjà dépassé son budget au lieu des 134 millions d'euro prévus le coût était de 215 millions d'euro. Ce dépassement peut s'expliquer par un étirement de certaines opérations de 2003 à 2005.

Pour autant l'investissement dans le quartier et la gare Saint Charles a permis au quartier de se métamorphoser, le quartier reste populaire surtout dans les secteurs de la Porte d'Aix, de Belsunce et de la Belle de Mai. Mais il a retrouvé une activité avec l'implantation de commerces, d'activités tertiaires, de grands équipements, de structures d'enseignement et de grandes entreprises. Les acteurs économiques ont su se servir de la gare comme d'un catalyseur de développement.

D'ailleurs depuis le début des travaux de renouvellement urbain, un observatoire de l'emploi du quartier a été mis en place. Ce dernier relève un développement significatif des emplois sur le périmètre d'Euro méditerranée, la Belle de Mai étant le lieu le plus dynamique en termes de créations d'emplois. Par contre le nombre d'emplois reste modeste, le quartier avant les projets était en grande difficulté avec une population de transit paupérisé. L'évolution de l'emploi se fait dans la durée avec l'implantation de structure pérenne notamment dans le domaine culturel. Si le nombre d'emploi reste modeste, l'évolution de ce nombre reste significative pour le quartier Saint Charles. C'est dans les secteurs de Joliette et des Docks (qui connaissent le même travail de renouvellement urbain que Saint Charles) que l'évolution est la plus significative.

L'implantation dans ce secteur a concerné des sièges sociaux, des entreprises tertiaires de hautes technologies, de grands groupes internationaux. Malgré un développement plus marqué sur la Joliette et les Docks, la dynamique de projet et d'implantation crée du lien entre les deux secteurs. Ce lien fait sens et se renforce autour des nouvelles activités développées dans le quartier. En effet ce quartier au passif industriel et commercial fort laisse place à la technologie et la finance.

B. La gare Marseille Saint Charles aujourd'hui et demain

1. La gestion des réseaux de transport :

La gare Saint Charles est d'abord un outil de transport. Depuis 2001 le trafic TGV est croissant, le nombre d'usagers a doublé de 7.1 millions de personnes en 2001, la fréquentation atteint 15,5 millions de passagers en 2008. Ce chiffre fait de Marseille Saint Charles la troisième gare de province derrière Lyon Part Dieu et Lille Flandres.

Le fonctionnement de la gare est cependant limité par son organisation en tête, qui entraîne des mouvements parasites. Du fait de l'organisation et de la fréquentation de la gare, des voies supplémentaires sont nécessaires notamment avec l'arrivée de la LGV PACA. Les alentours de la gare sont entièrement bâtis et l'implantation des voies nouvelles a fait l'objet d'une large réflexion. Elle a abouti à l'idée de gare souterraine pour assurer le rôle de gare de transit et soulager Saint Charles.

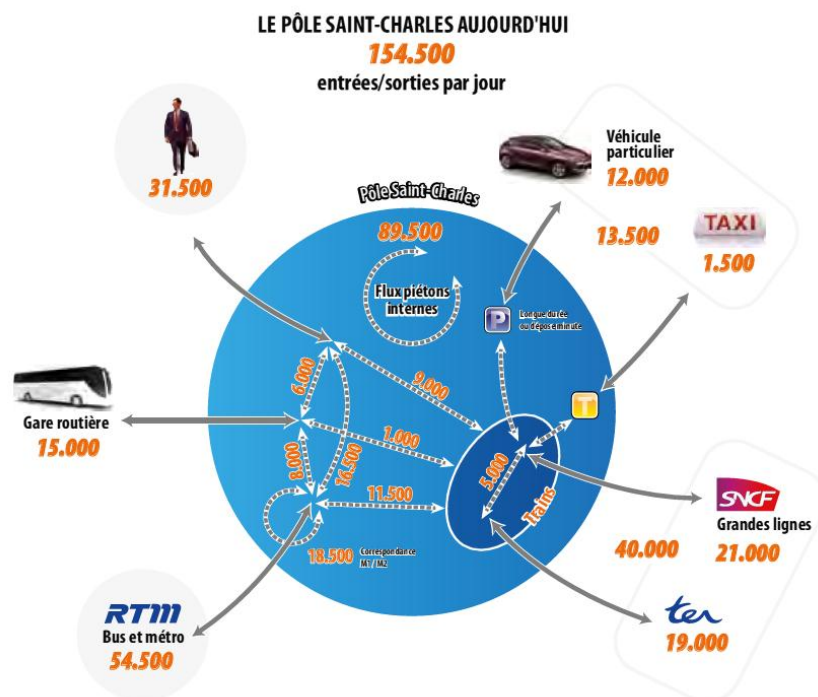


Figure 27 : Le pôle Saint Charles, aujourd'hui. Source Menighetti Programmation.

Aujourd'hui la gare a connu un remaniement de ces autres modes de transport. La nouvelle gare routière qui jouxte la gare ferroviaire émet la quasi-totalité des départs départementaux et régionaux sur Marseille. Elle est la troisième station en termes

de fréquentation du réseau. Quant aux échanges entre les différents modes ils montrent l'importance de la fonction d'inter modalité du pôle. Les échanges métro-train représentent 12 000 voyageurs /jour soit 30% des voyageurs train.

Les aménagements sur la voirie notamment sur le traitement de la sortie de l'autoroute A7 ont amélioré l'accessibilité routière à la gare. C'est l'arrivée du pôle multimodal qui a fait émerger le besoin de réorganiser les voies pour limiter l'encombrement du secteur. Ce réaménagement a permis la construction de stationnements souterrains sous la Halle Honorat et de rénover l'ancien parking pour atteindre une capacité de 1000 places.

2. Le développement du pôle multimodal :

Le projet Saint Charles de AREP est inauguré en décembre 2007, il a permis la réhabilitation de la gare historique et son extension à travers une halle, la Halle Honorat. Cette dernière forme un parvis en balcon ouvert sur la ville. C'est la pièce architecturale maîtresse du pôle de transport, elle prolonge la façade sur 160 mètres de colonnades.



Figure 28 : La Gare saint Charles, vue sur la halle Honorat. Source : Personnelle.

En intérieur, cet espace forme une rue entourée de commerces et de services réservés à l'usage des piétons. Les usagers peuvent aussi bien déambuler à l'intérieur qu'à l'extérieur tout le long du bâtiment sur le balcon offrant un point de vue unique sur le Sud de la ville. Outre le fait d'être un espace public de qualité, la halle est surtout la colonne vertébrale des échanges modaux. Elle irrigue l'ensemble des transports publics.

Cette halle fait écho aux nouvelles réflexions portées par les politiques de la ville et des transports avec un espace qui propose de dépasser sa fonction pour correspondre à de nouveaux usages. La gare devient plus qu'une simple

infrastructure de transport, elle est un cœur de la ville (une nouvelle centralité urbaine). Le lieu se construit par et pour les différents modes de transports, les sites, les services et les habitants du quartier.

3. Le projet Saint Charles Porte-d'Aix :

A la fin des années 90, le besoin de restructurer la gare et le quartier se fait sentir. Nous en avons vu les raisons plus en amont. L'état des lieux de ce secteur montre une fonctionnalité de l'espace restreinte par l'enclavement et les coupures, qui ont également des conséquences sur la qualité de vie et le développement de relation inter-quartier.

En 2000 le projet d'aménagement de Saint Charles permet de requalifier l'entrée Nord sur 16 hectares. Le projet porte sur la restructuration de l'emprise autoroutière et du tissu urbain. L'objectif est de développer un autre levier au développement du quartier. D'ailleurs ce projet accompagne le projet de gare en traitant de l'interface gare - port et de l'ouverture de ces structures sur la ville.

Le projet a complètement modifié l'infrastructure autoroutière avec la création en 2004 d'un tunnel routier qui a permis de dégager des espaces publics en surface. La ZAC Saint Charles se voit libérée de l'emprise autoroutière, cela libère des poches vides dans le quartier. Grâce à ces espaces le projet de ZAC a apaisé la circulation automobile et crée un environnement favorable aux modes doux tout en maîtrisant l'insécurité. Le quartier n'est plus un espace que l'on traverse mais un espace où il fait bon vivre, nous sommes donc passés d'un lieu de transit à une centralité urbaine.

L'espace public est conçu autour d'une logique végétale et paysagère forte, un réseau de poches vertes se forme dans le tissu, infiltrant ainsi les espaces délaissés. La logique veut que ces infiltrations aillent jusqu'à la réhabilitation du bâti vétuste et insalubre.



Figure 29 : Projet de Parc à la Porte d'Aix – Source : Euroméditerranée

L'action urbanistique du quartier est issue d'un processus de négociation, le projet s'est essayé à créer la ville sur la ville. Cette dynamique ne concerne pas seulement la ZAC Saint Charles et la Gare mais tout le périmètre de l'ANRU, soit 50 000 habitants. L'ANRU a développé différents périmètres de restauration immobilière : Belsunce, La Canebière et le pôle culturel de la Belle de Mai.

Le projet de la Porte d'Aix porte des ambitions fortes pour un espace qui a longtemps été délaissé, il s'inscrit dans le plus vaste projet du centre-ville marseillais qui doit former une protection autour de cet espace. Cette protection se mettra en place en limitant la place de la voiture, assurant une bonne desserte des nœuds de transports publics (Gare Saint Charles plus particulièrement. Mais aussi en affichant la dynamique économique de Marseille et en arrivant à concilier les jeux d'échelles notamment entre image d'entrée de ville et les usages de quartier.

Les instances marseillaises gèrent le projet d'espaces publics, alors que la programmation reste ouverte aux initiatives privées en matière de bâti. Le but est qu'en laissant la dynamique au partenariat public-privé, les différentes conceptions forment d'avoir un quartier mixte.

4. La gare dans le projet de métropole

a. Une métropole multipolaire à différentes échelles :

La centralité métropolitaine de Marseille concentre 850 000 habitants, elle possède, avec Aix en Provence, les fonctions de commandement, les grands équipements métropolitains et elle concentre les flux de déplacements. A l'échelle régionale, nationale et internationale elle possède des relations fortes avec les autres métropoles.

Autour de ces deux centralités phares, ce sont développées des centralités de territoires, que représentent les villes centres des communautés d'agglomérations telles qu'Aubagne, Martigues, Salon, mais aussi les villes de Gardanne et du pourtour de l'étang de Berre. Ces centralités présentent 16% de la population de la métropole, elles sont dotés de fonctions administratives « relai » et concentrent les flux à l'échelle de bassins de vie.

A une échelle plus fine, nous trouvons des centralités « point d'appui » du développement métropolitain, présentées comme des bourgs de la métropole (8 et 25 000 habitants), 13% de la population métropolitaine y vivent. A leur échelle, les

fonctions économiques sont moins diversifiées, elles sont des pôles pour les villages alentours.

Les centralités de proximité représentent 16% de l'ensemble de la population métropolitaine, les fonctions économiques y sont limitées et liées à la proximité.

De manière générale, le maillage des pôles économiques se fait autour de grands axes de déplacements. A côtés des centralités urbaines, des pôles économiques dédiés complètent l'armature métropolitaine. Ces pôles dynamiques représentent 25% de l'emploi métropolitain, ils structurent donc largement le territoire. Plusieurs de ces pôles se sont formés autour des axes ferroviaires par exemple, les sites portuaires Est-Ouest de la métropole, pôle industriel et artisanal de la vallée de l'Huveaune, ...

La volonté de la métropole Aix-Marseille est de faire de la Gare Marseille Saint Charles le point de transition entre ces différentes polarités. La convergence des flux vers Saint Charles demande aux acteurs de la gare une réflexion rapide sur l'avenir et l'organisation du site.

b. Le réseau ferré TER, future charpente de développement métropolitain :

Depuis 40 ans, le développement de l'urbanisation s'est cristallisé autour du réseau routier et autoroutier. Néanmoins dans l'aire métropolitaine, le découpage géographique a permis de dessiner un réseau ferré compétent pouvant doubler les grands axes routiers. Il est préférable de voir le réseau ferré comme un système fonctionnant de pair avec le système routier, à l'échelle métropolitaine ; l'un ne peut fonctionner sans l'autre.

Pour le réseau ferré l'enjeu consiste à augmenter le niveau de service sur le réseau existant mais aussi à le compléter. Il est souhaitable que les gares du territoire métropolitain se placent clairement comme élément des centralités urbaines et des pôles économiques. Dans cette optique l'ouverture de nouvelle ligne à Saint-Charles va permettre d'augmenter le potentiel des TER sur les corridors de développement. Ces derniers ont été repérés pour leur développement urbain résidentiel et les pôles d'emplois situés à proximité immédiate d'une gare.

c. Attractivité principale de Marseille :

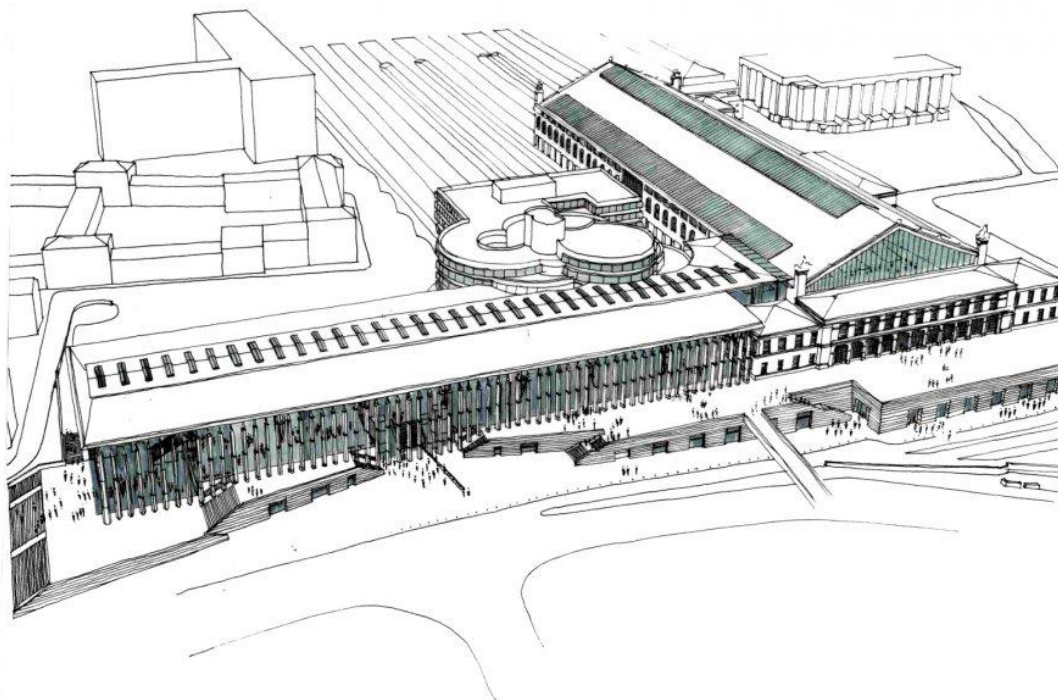


Figure 30 : Croquis de la gare Saint Charles. Source : Popsu

La Gare Saint-Charles est amenée à se retrouver au cœur du dispositif de desserte métropolitaine. Comme vu précédemment, le territoire métropolitain s'organise autour d'une multitude de polarités dont deux particulièrement attractives (les centres villes d'Aix et Marseille). Les flux amenés par la polarité de Marseille représentent au moins 250 000 échanges quotidiens, dus principalement à l'économie, l'université et les équipements. Le rôle de Saint Charles permet d'atteindre une part modale des transports en commun de 30%.

Malgré ces 30% des trajets quotidiens en transport publics, la voiture reste très présente (175 000 voitures quotidiennes), l'enjeu de report modal est donc majeur. Il nécessite la création de pôles d'échanges performants pouvant gérer de nombreuses personnes. Organisant un flux important, la Gare Saint Charles se situe au cœur du projet, qui consiste à combiner les modes de services – le bus et sa dépose « point à point » et le TER assurant du « semi-direct » et de l'omnibus - et l'évolution du réseau et de la fréquentation. Elle s'inscrit dans l'objectif principal du SCOT pour le centre-ville, l'amélioration de cœur de la cité et du territoire métropolitain. Le SCOT s'oriente vers le renforcement des grandes fonctions métropolitaines, de l'offre de grands équipements et par la pérennisation du

dynamisme et de l'attractivité initiée par les événements culturels de 2013 (Capital Européenne de la Culture).

La gare Marseille Saint Charles s'inscrit aussi dans les objectifs du PDU comme entrée de ville et pôles d'échanges interurbains. Le PDU prévoit de faire de Saint Charles un lieu de « rendez-vous », plus qu'une gare ou un pôle d'échanges ; cet espace doit devenir un lieu de connivence et de convivialité. Le travail sur la gare s'inscrit alors en plusieurs phases :

- A court terme, des réflexions sur les espaces internes de la gare doivent être menées (quais, espaces voyageurs, voies d'accès, maintenance) pour aboutir à des solutions techniques quant à l'accroissement des capacités de Marseille Saint Charles. C'est le travail qui a été confié à Parvis et Menighetti dans le cadre du Schéma Directeur de Marseille.
- Jusqu'en 2023, des hypothèses programmatiques doivent être engagées sur le développement du réseau de tram et de métro.
- Au-delà de 2023 ces hypothèses devront se concrétiser à travers de études de faisabilité sur le réseau tram et métro.

Chacune de ces phases va impacter la gare de Marseille Saint Charles et amener progressivement au projet de gare qui est au centre de la réflexion métropolitaine.

5. Aujourd'hui, la gare vécue par ces usagers

La Gare Marseille Saint Charles, dans sa configuration actuel, est une entrée de ville majestueuse. Le mélange du bâtiment ancien avec la halle Honnorat rend un monument imposant qui, par sa position, surplombe la ville. L'esthétique y a été très travaillée, la halle Honnorat est une verrière de 6 400m², sur ces 160m de long une rue commerçante propose divers services aux voyageurs. La rue est agrémentée de deux rangées de pins factices renvoyant aux colonnades extérieures qui servent à prolonger la façade. Le bâtiment ancien n'est pas masqué par la Halle il donne d'ailleurs sur les escaliers historiques reliant la butte au centre-ville. Cette mise en scène est exceptionnelle et très réussie. Le dégagement de l'espace public aux alentours de la gare, nous laisse pleinement observer l'édifice.

Cependant qu'en est-il des usages ? La gare avec ces grandes halles et son vaste espace public, est-elle fonctionnelle ? Il est certain que l'engorgement du nœud ferroviaire de Marseille est en partie responsable des dysfonctionnements de la gare Saint Charles. Malgré ces vastes espaces la gare peine à ne pas surcharger ces

lieux d'attentes (quais, salles, halle). Le lieu est bruyant et vivant mais devient vite difficilement praticable les soirs et les weekends.

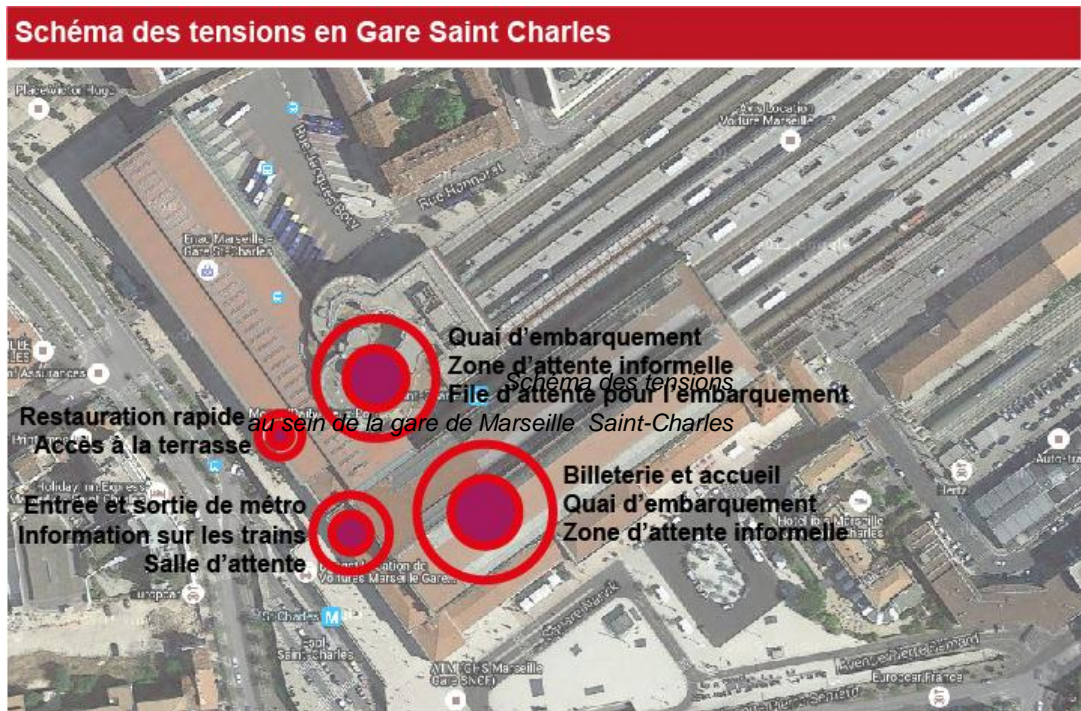


Figure 31 : Schéma des tensions en Gare Saint Charles. Source : Personnelle.

L'arrivée de nouveaux exploitants n'arrange pas cet effet de foule, les files d'attentes pour les Ouigo et les autres exploitants ou le contrôle des titres de transports à même les quais n'améliorent pas l'organisation interne de la gare. L'engorgement va même au-delà du simple espace de gare puisqu'il descend jusque dans les stations de métro, où la seule remontée mécanique possible est prise d'assaut par les voyageurs soucieux de ne pas rater leurs trains. Des micros phénomènes de foules ont lieu à divers point de la gare.

Malgré ces micros phénomènes, l'ensemble de la gare n'est pas engorgé, il reste encore des lieux de quiétude. C'est le cas vers la gare routière, au bout de la halle Honorat, qui est un lieu d'attente privilégié pour les connaisseurs. A cet endroit les commerces sont ouverts, l'espace aussi bien aménagé que devant les quais mais peu de personnes s'y rendent. Nous avons alors une rupture entre un espace peu vivant et l'autre sujet à des bains de foule réguliers. Ce déséquilibre peut se comprendre par la concentration des liaisons sur la partie Est de la gare, c'est la partie de l'ancien bâtiment qui relie l'ensemble des modes.

Schéma des liaisons en Gare Saint Charles

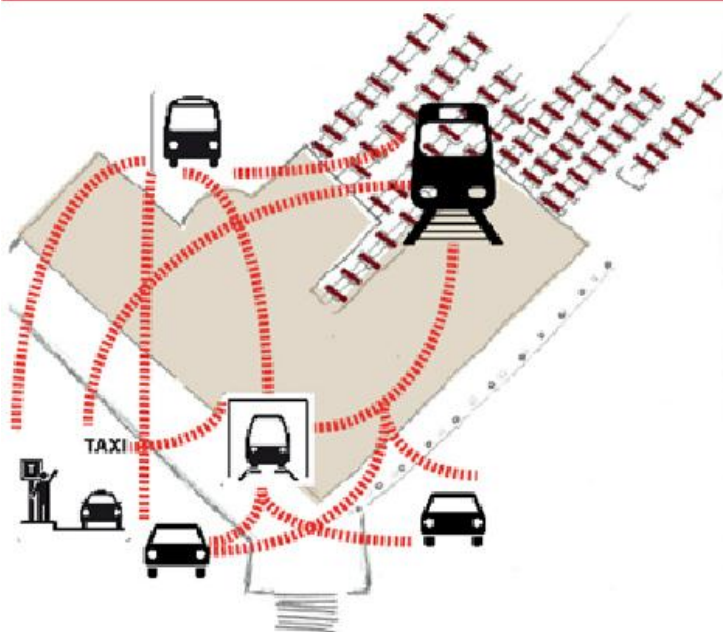


Figure 32 : Schéma des liaisons en gare Saint Charles. Source : Personnelle.

Aujourd'hui, l'agrandissement de la gare Saint Charles semble nécessaire, pas seulement pour le confort des usagers mais également, comme vu précédemment, pour les ambitions de la métropole marseillaise. Le projet de gare souterraine, à l'étude, permettra de répartir les trains avec une gare de tête en surface et une gare passante en sous-sol, mais aussi d'apaiser les usagers. A ce jour comme nous venons de le voir, la halle Honnorat ne fonctionne pas correctement dans son ensemble ; mais il semble difficile d'obliger les personnes à s'excentrer s'ils ne le souhaitent pas. La création de la gare souterraine permettra la création d'une nouvelle halle mais contrairement à la halle Honnorat, celle-ci aura une fonction propre, l'attente des trains de passage. Une part importante des usagers de la halle principale descendra en N-1. La création de la gare souterraine va également permettre de réorganiser les liaisons entre le train et le métro. Ainsi l'ensemble de la gare devrait retrouver une organisation plus apaisée.

PARTIE 4 : Lyon Part Dieu, le hub lyonnais en quête de lien

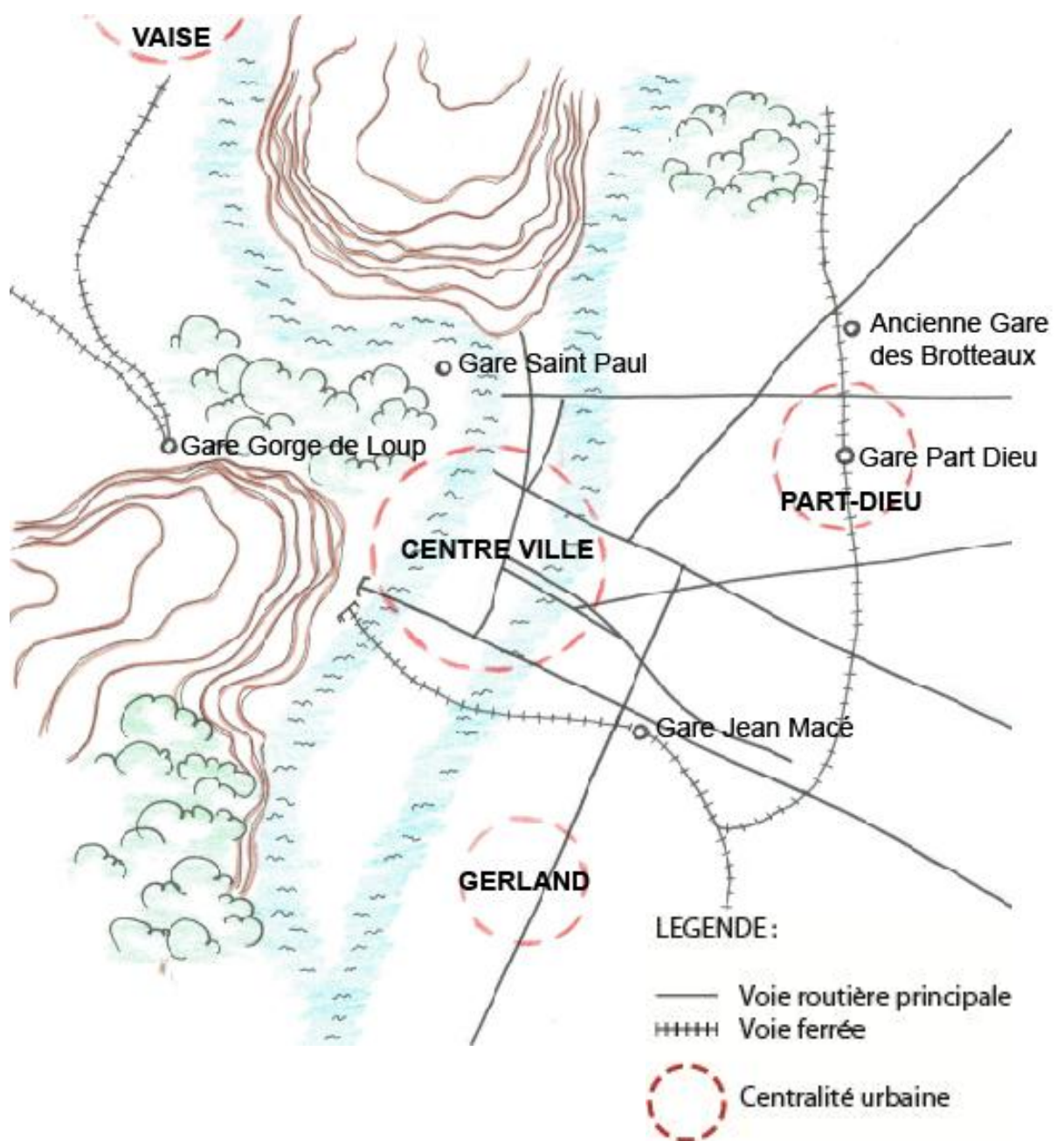


Figure 33 : Localisation Lyon. Source : Personnelle

A. « Le succès d'un échec »¹⁹, le quartier Part Dieu

Le quartier de la Part Dieu est le premier centre d'affaire français, si l'on exclut l'Île de France, il réunit quelques 8400 entreprises et 60 000 emplois – dont 90% d'emploi tertiaire en 2008²⁰. C'est également un pôle administratif important pour la métropole, avec la communauté urbaine et la cité de l'administration. Globalement c'est un quartier attractif, mais qui est pénalisé par son parc immobilier vieillissant qui se dégrade et par la pénurie du foncier.

Au cœur du quartier se trouve la gare, son rôle est devenu, au fil des années fondamental dans le réseau ferré national notamment lors de l'implantation des lignes à grande vitesse. Aujourd'hui c'est la gare de correspondance la plus importante de France. Elle connaît une forte saturation, conçue pour accueillir 35 000 voyageurs/jours, elle en reçoit plus de 120 000. Il y a un réel enjeu politique derrière le fonctionnement de cette gare. Le projet Part Dieu doit réussir à sublimer le fonctionnement et l'esthétique de cet élément incontournable de l'agglomération.

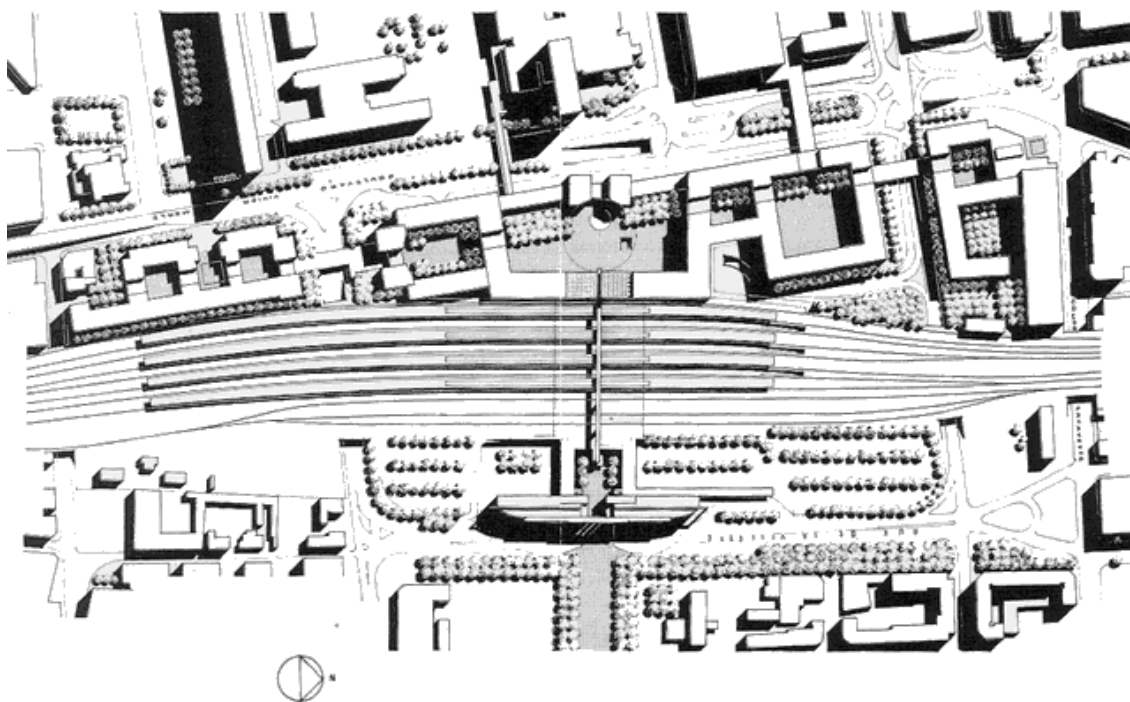


Figure 34 : Plan de la Gare (1983). Source : Ferro-Lyon

¹⁹ Charles Delfantes

²⁰ TERRIN Jean-Jacques (sous la dir.). Gares et dynamiques urbaines, les enjeux de la grande vitesse, Coll. La ville en train de se faire, Ed. Parenthèse, 2011.

1. L'évolution du quartier depuis les années 60

Avant les années 60 le quartier de la Part Dieu était une caserne d'une vingtaine d'hectares. Le développement de la ville de Lyon, les orientations politiques à l'échelle nationale, en ont fait un projet essentiel dans le développement de l'agglomération et du réseau de chemin de fer à l'échelle nationale. Sous l'impulsion de l'état, le quartier revêt la forme d'un centre directionnel régional à vocation administrative et économique²¹. A cette époque le quartier n'accueille pas encore de projet de gare. C'est la volonté de l'Etat qui s'oppose à celle de la ville, pour imposer la construction de la gare de la Part Dieu.

Le développement du quartier se fait en deux temps et en deux projets. D'abord le quartier de gare et la gare sont abordés par l'urbanisme de rues alors que le centre directionnel est développé par l'urbanisme de dalle. Encore aujourd'hui, le quartier fonctionne à différents niveaux, une partie au niveau 0 et l'autre au niveau 1. Ce fonctionnement a complexifié l'usage du quartier, il est facile de se retrouver coincé sur l'un des deux niveaux, sans moyen de passer de l'un à l'autre.

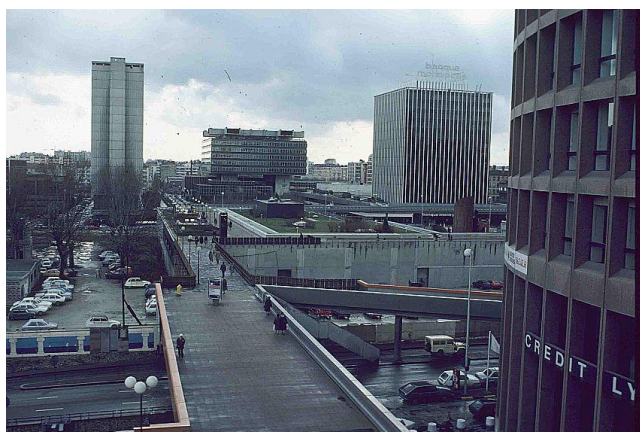


Figure 35 : Urbanisme de dalle à la Part Dieu – Lyon

Source : Agence d'urbanisme de Lyon

Après le développement du projet en deux phases, les organes politiques se sont désintéressés du quartier, c'est dans les années 90 qu'un Plan de Développement a été appliqué pour une opération curative. Cette opération s'est concentrée sur l'amélioration de l'environnement du quartier : certaines passerelles sont détruites, des cheminements au sol sont créés et le caractère autoroutier de l'espace viaire est atténué.

En 2008, une nouvelle réflexion, portée par le Grand Lyon, a émergé avec en son centre la Part Dieu comme charpente du projet métropolitain. Le Grand Lyon initie le projet et l'encadre mais il laisse la main aux propriétaires et aux promoteurs en

²¹ ANNEXE 6

matière de conception. Le quartier est amené à devenir un quartier de grande qualité urbaine avec un renouvellement du rôle de pôle tertiaire et une amélioration de l'accessibilité. Aujourd'hui une partie du projet sur le quartier Part Dieu est fixée, mais les réflexions sur l'ensemble du site continuent encore, notamment en ce qui concerne la gare.

2. La stratégie de projet du quartier de la Part dieu

Deux pistes sont à l'étude, d'abord le développement du quartier d'affaire dans un quartier « à vivre », ensuite le désengorgement de la gare et l'optimisation du fonctionnement du pôle d'échange. Nous avons donc deux piliers du projet de quartier dans sa globalité : le pilier articulant le projet urbain est tenu par les propriétaires fonciers, les promoteurs, le Grand Lyon. Le transport est l'autre pilier et est soutenu par la SNCF, RFF, l'Etat et le Grand Lyon. La communauté Urbaine est le lien entre ces deux piliers et permet une mise en cohérence des différents enjeux.

Malgré la mise en cohérence des besoins du quartier tant au niveau du projet urbain que du transport, le Grand Lyon ne met pas de plan d'ensemble en place. La communauté urbaine s'appuie sur une vision globale du futur du quartier et laisse le choix aux investisseurs privés de développer l'offre immobilière. L'idée que l'immobilier doit être porté par le secteur privé est soutenue par des opportunités, c'est le rôle du Grand Lyon de les créer pour engager le quartier sur une nouvelle dynamique. Cette dernière concerne des constructions nouvelles, du renouvellement urbain, le développement des espaces sous exploités et la réhabilitation du parc immobilier.

Il faut évidemment que les objectifs du Grand Lyon et des investisseurs privés coïncident, c'est un long processus de mutation pour la collectivité qui a l'habitude d'être un producteur d'espace. Dans ce projet elle doit seulement mettre en place les conditions qui amèneront la construction, à savoir un concept urbain pour la mise en œuvre du quartier. C'est un pari risqué, notamment dans ce quartier marqué par la rareté du foncier et dont l'esthétisme va dépendre des investisseurs.

Outre la conception/construction de l'immobilier, les deux piliers du quartier doivent évoluer dans le même sens comme nous avons commencé de l'expliquer plus haut. Le but est de développer économiquement le quartier et aussi de fluidifier les réseaux de transports. Ce point est un élément de tension entre les deux parties. La SNCF aurait souhaité décharger Lyon Part Dieu en développement une autre gare, celle de l'aéroport Saint Exupéry. Saint Exupéry accueille actuellement un nombre

restreint de TGV et son développement aurait porté préjudice aux développements économiques du quartier Part Dieu. Les gares TGV ne sont pas des créateurs de dynamiques économiques à elles seules. Donc associées à une stratégie urbaine efficace, elles servent de leviers aux développements économiques. Le retrait des lignes TGV sur le site de Part Dieu aurait pu être un handicap pour le développement du centre d'affaires.

Aujourd'hui la Part Dieu possède un rôle fort dans le réseau ferré français mais aussi européen. C'est un atout pour la ville et pour la SNCF. Malgré cela, les problématiques restent complexe, il existe un réel manque de place pour le développement du ferroviaire sur ce site. Une grande interrogation est la capacité du quartier lyonnais à attirer de façon pérenne des investisseurs.

3. Les enjeux du quartier Lyon – Part Dieu

a. Renforcer le pôle économique de la Part Dieu

La Part Dieu est le centre d'affaire lyonnais, il est le premier pôle de la région et dans les premier au niveau national mais son ambition est beaucoup plus grande. Le hub lyonnais vise les sphères européennes, il est en la vitrine des ambitions de la métropole.

Dans cette optique le quartier apporte une attention particulière au tertiaire supérieur²² – direction d'entreprises – qui est un élément fonctionnel caractérisant les métropoles actuelles tant au niveau de l'influence de ces sièges que par leur niveau de rémunération.

Dès 1990 la communauté urbaine met en place une stratégie métropolitaine visant à attirer les emplois et les investisseurs étrangers. Pour cela, elle relie le quartier de la Part Dieu à de grands projets structurants, tel que la cité internationale, la Portes de Alpes et Gerland. Ce dernier entre d'ailleurs de plus en plus en concurrence avec le centre des affaires de la Part Dieu.

A présent, il est essentiel pour le quartier de renforcer son attractivité et pour cela les acteurs doivent gérer de nombreux éléments de front :

²² Saskia Sassen, *The Global City*, New York, London, Tokyo, Princeton, Princeton University Press, 1991.

- Le quartier de la Part Dieu est un quartier construit pour la grandes vitesse (TGV, voies rapides, autoponts, ...) Aujourd'hui l'espace automobile a besoin d'être apaisé, d'être poreux pour que le quartier puisse prendre vie.
- Le quartier doit également être plus accessible ; nous pouvons venir de toutes parts dans ce secteur, mais les déplacements n'en sont pas plus aisés. L'espace manque de lisibilité.

b. Développer le rôle de pôle multimodal de cet espace

Comme écrit ci-dessus le pôle Part Dieu est essentiel dans le système de déplacement de l'agglomération. Il est le nœud de convergence de nombreuses voies rapides, voies ferrées et voies de transports en commun. Actuellement la gare de la Part Dieu est la plus importante gare de correspondance française (hors IDF), elle est également le centre du réseau TER de Rhône-Alpes. Elle est aussi le premier pôle multimodal de l'agglomération lyonnaise, les correspondances se font autant à l'échelle nationale (TGV) qu'à l'échelle urbaine (TER-TC ou TC-TC).

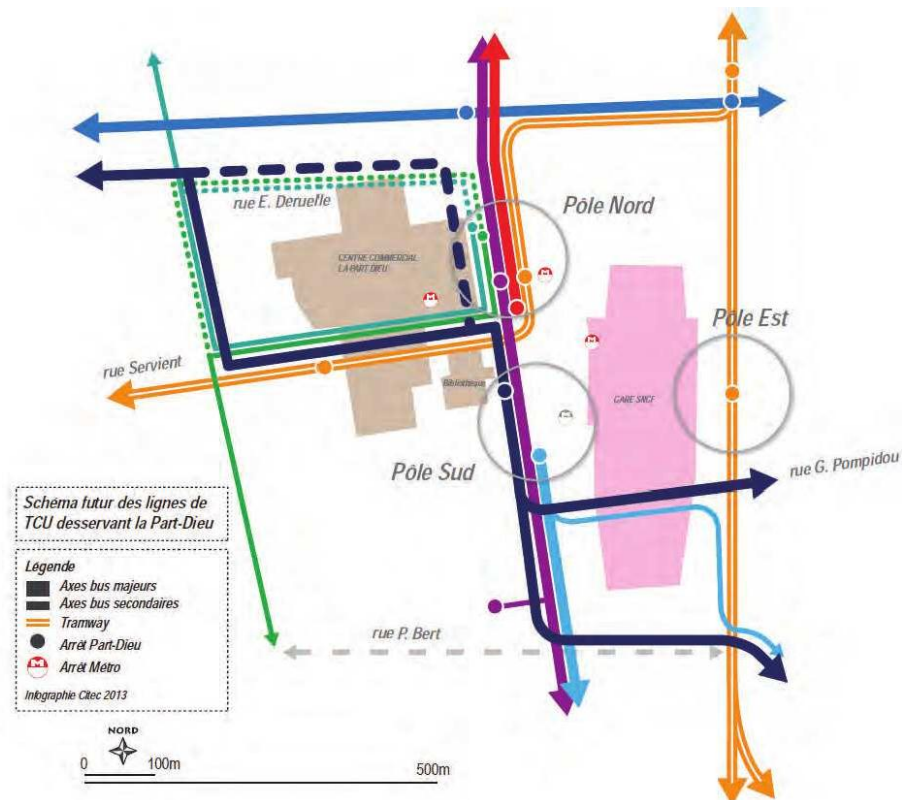


Figure 36 : Actuel répartition des transports en commun dans le quartier de la Part Dieu – Source : Parvis

Malgré cette importance, nous avons commencé à préciser que ce pôle de premier ordre n'est pas satisfaisant en matière de lisibilité et de cohabitation entre les

différents modes. La répartition des voies est plus ou moins floue avec de nombreux jalonnements que la dalle ne rend pas plus clair. Il y a une vraie difficulté de se déplacer et de trouver de la cohérence dans cet espace pour les usagers des modes doux (vélo et marche). Le piéton peut se heurter avec violence aux voies rapides ou aux nœuds peu lisibles formés par le pôle multimodal.

De la rue, si nous entrons dans la gare, c'est un peu le « même combat », nous nous retrouvons dans le hall saturé de la gare. Prévue pour accueillir 3 fois moins de personnes à la journée, l'espace est devenu une barrière que l'on franchit laborieusement la plupart du temps. Cette saturation est un dysfonctionnement sévère pour un espace de liaison entre deux quartiers.

La gare est arrivée à saturation il y a déjà de nombreuses années. Elle continue à s'engorger avec l'augmentation du trafic TER et TGV. Ceci engendre même des problèmes sur le réseau ferré, avec des attentes sur les rails systématiques pour atteindre les quais. Nous avons donc une problématique aussi bien sur l'aménagement des espaces voyageurs, l'infrastructure ferroviaire que sur la gestion du réseau. D'ailleurs, la création de la gare ferroviaire Jean Macé avait pour objectif de décharger le réseau de la gare Part Dieu. Cependant l'augmentation des trajets est telle que la gare est toujours aussi engorgée. Ceci est aussi dû à la volonté de conserver la gare de la Part Dieu comme desserte du quotidien pour les habitants et les employés du quartier.

La solution pour l'espace ferroviaire de la Part Dieu est de conserver ces différentes échelles de desserte et de retrouver un fonctionnement optimal à travers l'élargissement des faisceaux ferroviaires et la construction de nouvelles voies.

c. Redonner un second souffle au quartier

La Part Dieu suit le modèle de développement d'un quartier d'affaire de centre-ville. Ce modèle se juxtapose à l'urbanisme de dalle du centre décisionnel formant un espace au caractère insulaire bordé par les infrastructures de transport. La suite des aménagements du quartier doit permettre de casser l'effet de coupure formé par ces éléments. Le quartier devient au fur et à mesure du projet de plus en plus poreux. Si les coupures physiques doivent être traitées, les usages aussi doivent être pris en compte. La Part Dieu comme tout quartier à la fonctionnalité bien définie est contraint par cette dernière. La collectivité cherche à dégager de nouveaux usages pour le quartier notamment en matière de d'activité diurne et nocturne (*exemple de la traverse culturelle et des toits végétalisés du centre commercial*).

Parallèlement le projet de tours se densifie, alors qu'à l'origine le quartier ne devait se constituer que d'une seule tour. Aujourd'hui la Tour Oxygène et la Tour In City ont rejoint le Crayon. Les politiques de Lyon assument le choix de créer une skyline dans l'environnement lyonnais. Ces projets renforcent la centralité du quartier et limite la dispersion des fonctions tertiaires, avec des disponibilités constante en locaux. La Part Dieu est devenu un signal dans l'environnement lyonnais, au même titre que la cathédrale de Fourvière, les tours dominant le ciel lyonnais en y ajoutant une pointe de modernité.



Figure 37 : Photo du début de skyline dans le paysage lyonnais. Source : Popsu

A l'échelle du centre d'affaires, la collectivité ne semble pas faire de la mixité de l'habitat une priorité. Le projet se décline en deux périmètres, le premier concerne le centre d'affaire ultra spécialisé dans le développement de l'activité tertiaire et en pleine réorganisation des modes de déplacement. Le deuxième s'étend sur un périmètre plus large, avec comme cœur, le quartier Part Dieu il s'élargit ensuite vers la presqu'île à l'Est et Villeurbanne au Nord.

Pour créer un quartier attractif et de haute qualité urbaine, ces deux périmètres seront à travailler ensemble. Pour rompre avec l'urbanisme de dalles, la SPL (Société Publique Locale) Part Dieu devra retravailler les espaces publics et les modes de déplacements. En réorganisant la voirie et la place de la voiture, le développement des transports en commun et des modes doux sera possible.

Bien sur le quartier ait déjà connu un réaménagement de la voirie, il a laissé une trop grande place à la voiture. Par exemple l'avenue Garibaldi qui a été réaménagée pour laisser la place aux modes doux. Encore aujourd'hui c'est une 4 voies, comprenant un autopont et peu de passage piéton, qui sont difficilement praticables au quotidien.

Projet de la rue Gariabldi - Traitement des trémis et nouvelle répartition modales



Figure 38 : Projet de la rue Garibaldi – Traitement des trémis et nouvelle répartition modales. Source : Grand Lyon

S'il est clair que l'ensemble du quartier possède une bonne desserte de l'ensemble des modes de déplacement. De nombreuses activités professionnelles et de loisirs sont présentes avec des équipements structurants majeurs de l'agglomération. La lecture du terrain n'est pas évidente, les cheminements sont peu lisibles, les espaces publics souvent liés à la dalle sont peu engageants selon les moments de la journée. Le tout compromettant la vie de quartier et l'utilisation des équipements noyers dans les enchevêtrements du quartier.

L'objectif des acteurs pour redonner vie au quartier est d'inventer un nouveau concept de quartiers tertiaires à la fois centre d'affaire, pôle multimodal et quartier de vie. Rien n'est facilité pour intervenir dans cet espace qui est déjà extrêmement structuré, attractif et qui possède une image positive. Tout est à réinventer le fonctionnement, l'image, l'urbanité.

B. Le projet de quartier de gare et de gare

1. Le projet Part Dieu

L'équipe de la mission Part Dieu, dans la conceptualisation du projet, a défini une stratégie prospective novatrice. Le périmètre du quartier est transformé en laboratoire urbain, elle souhaite que la Part Dieu reste à la pointe de l'architecture, comme ce fut le cas dans les années 60.

Pour cela, il faut étudier l'ensemble du périmètre et construire un projet global, comme ce fut le cas dans les années 60 avec Charles Delfante. Pour pouvoir développer un tel projet, la mission a dû faire face à la réalité, le foncier nécessaire était le plus souvent privé. Une logique de lotissement c'est alors développée, à l'aide des investisseurs privés, le projet prend forme. La mission, elle, s'assure de la lisibilité et de la cohérence de l'ensemble en définissant de grandes orientations et en supervisant les temps de concertation.

L'orientation majeure du projet de la Part Dieu est économique, actuellement le centre d'affaire est 1er hors Île de France. Il doit continuer à l'être mais aussi se développer, rester une vitrine de l'économie lyonnaise, pour la mission il est cependant évident que la Part Dieu souffre de son image fonctionnelle, pour la plupart des lyonnais c'est un « *trou dans leur imaginaire* ». Pour créer une nouvelle image, sans perdre la fonction économique déjà en place, nous avons dû nous interroger sur la destination de ce projet.

Que voulons-nous faire de la Part Dieu ? Pour qui le faisons-nous ? La réponse est une hybridation, qui fait suite à de longues heures de workshop, de réunions de comité. Un projet de cette ampleur invite à la réflexion, une nouvelle approche a été mise en place. Elle permet de créer un projet interdisciplinaire où différentes professions, différents champs disciplinaires se mêlent et s'enrichissent.

Au bout de ces réflexions, il reste la volonté de faire de la Part Dieu le hub métropolitain contemporain. Les idées s'affinent et des concepts émergent ; L'un des tenants, c'est la reconquête de l'espace public notamment avec « le sol facile et le socle actif »²³, mais aussi l'idée de développer les temporalités et la

²³ Le concept de « sol facile et socle actif » est utilisé par le chef de la mission Part Dieu. Il met en avant le fait que le sol est peu accessible aux piétons et que le socle trouve difficilement sa place dans les usages du quartier. Le but c'est de rendre la place au piéton sur le sol et de redonner du sens à l'utilisation du socle.

programmation avec des réalisations telles que la traverse culturelle et les toits végétalisés du centre commercial.

Les mots du projet seront la mutualisation, l'hybridation et le décloisonnement. Ces trois mots représentent la volonté de mixer les usages et les lieux, de faire de la Part Dieu un lieu agréable à vivre.

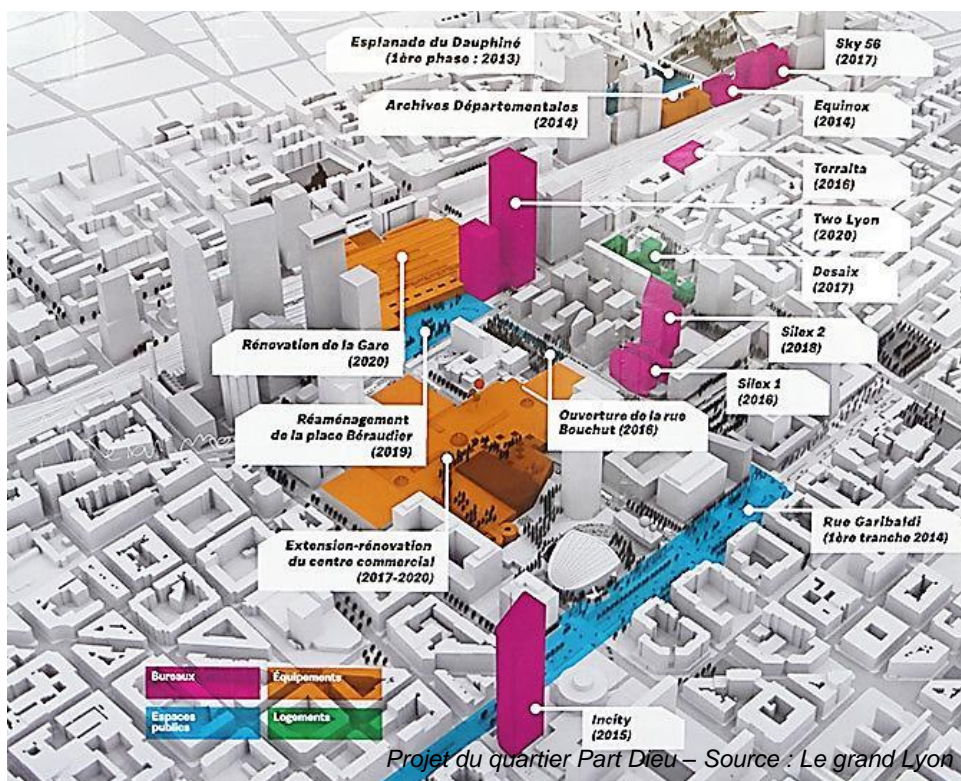


Figure 39 : Projet du quartier Part Dieu. Source : Grand Lyon

2. Le lien par l'espace public

De nos recherches sur le projet Part-Dieu, il en ressort une volonté forte de créer une vie de quartier. Lors de notre visite à la SPL Part Dieu, le constat fait par l'équipe est le manque de lien et de cohésion dans l'espace et dans les usages. Ainsi chaque équipement fait l'objet d'une attention particulière car pour l'instant les usagers voient rarement le potentiel des équipements présents. Les utilisateurs de l'auditorium ne sont pas les mêmes que ceux du centre commercial, qui ne sont pas les mêmes que ceux de la bibliothèque.

L'objectif du projet Part Dieu est bien évidemment de conforter l'image de hub économique, urbain du quartier. Toute la politique de développement de locaux tertiaire et de locaux de service va dans ce sens, de même qu'une partie du projet de gare. Le but est aussi de permettre au quartier de mixer les ambiances, les populations et les usages.

Pour cela le quartier connaît une mutation profonde de ses espaces publics. Ces espaces seront une véritable valeur ajoutée pour la Part Dieu. Ils vont oxygéner un quartier saturé de béton mais aussi le mettre en cohérence avec le reste de la ville. Cette mise en cohérence va se faire par le biais des espaces verts, les espaces de la Part Dieu vont en effet rejoindre la trame formée par les espaces de Miribel, Parc Tête d'Or, Sergent Blandan et le Parc Gerland.

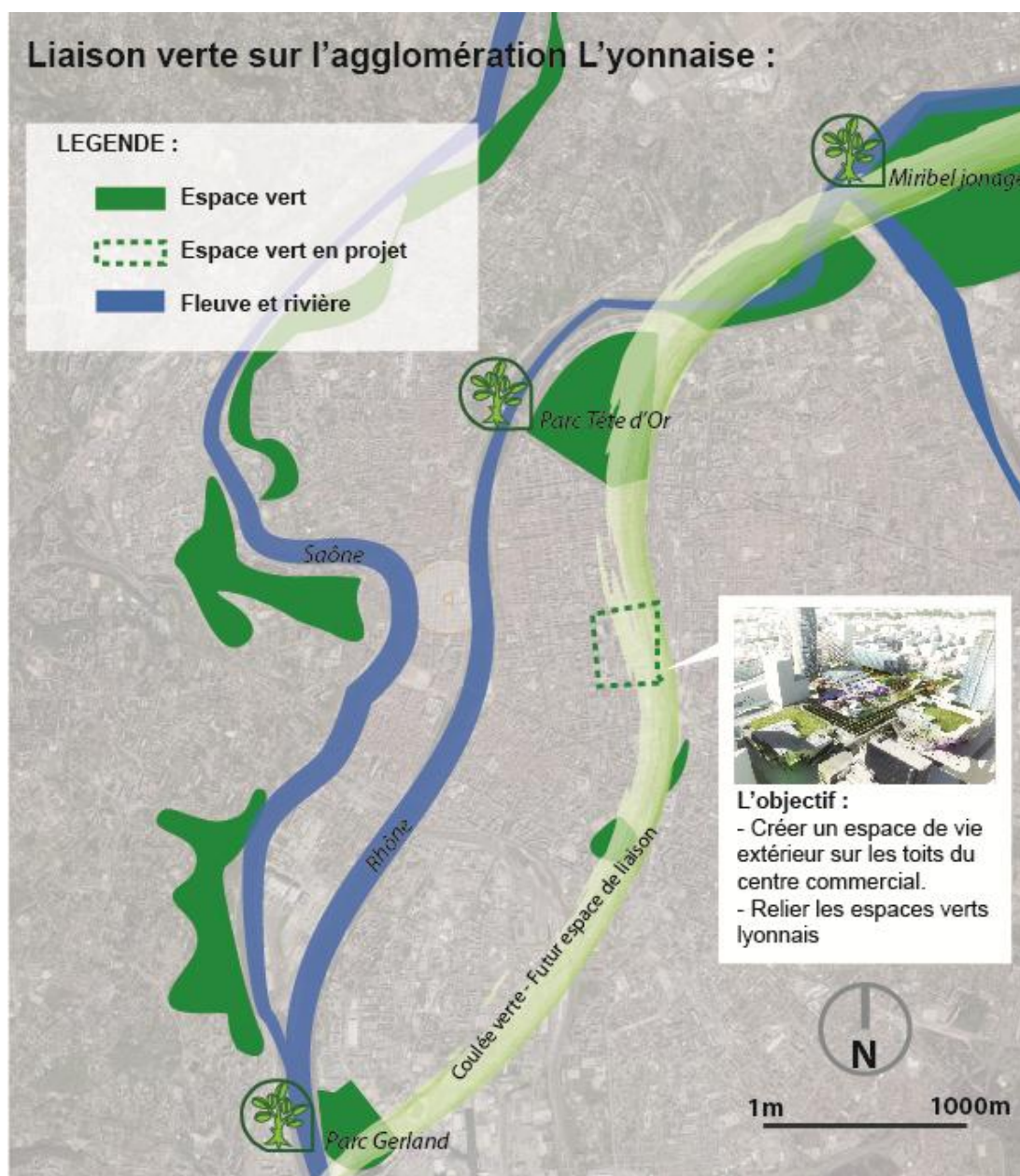


Figure 40 : Liaison verte sur l'agglomération lyonnaise. Source : Personnelle

La mutation des espaces publics va se faire par une ouverture et un traitement de la lisibilité de l'espace. Le but est qu'en réorganisant l'espace, nous arrivions à donner une respiration au quartier et une place aux modes doux.

Actuellement le quartier fonctionne de manière segmentée. Cette organisation est en partie due à l'urbanisation au « coup par coup » de cette ancienne caserne et dont le dernier né est la tour in city. La SPL Part Dieu a pour objectif de redonner une cohérence à cet ensemble hétéroclique. Son intervention sur l'espace public va être diverse et prend pour concept « Sol facile/Socle actif ». Comment redonner du sens au cheminement piéton ? La réponse va être donnée par un redimensionnement de certaines voiries et une gestion des tunnels notamment la rue Servient et la rue Garibaldi. Autre action, la gestion des espaces publics existant, se promener sur les places du quartier Part Dieu aujourd'hui ne se fait pas par plaisir mais par nécessité. La SPL qualifie d'ailleurs la place Béraudier de place « subit ».

Pour inverser cette tendance les deux places adjacentes à la gare sont l'objet d'attention forte :

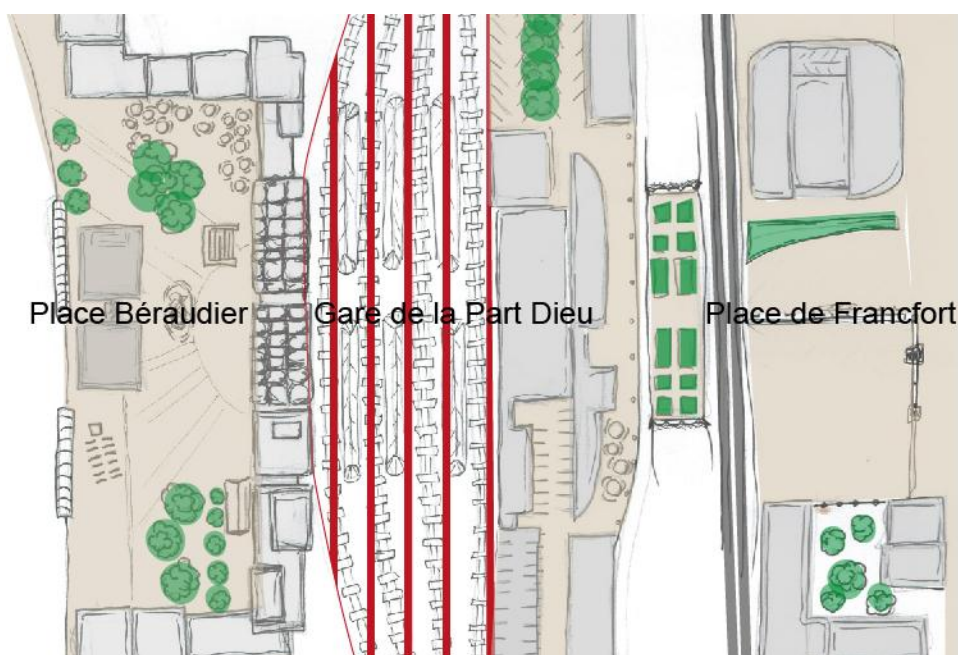


Figure 41 : Plan de situation de la gare Part Dieu et des places alentours. Source Personnelle.

Ces deux places correspondent aux espaces de gare : Villette et Vivier Merle que nous allons vous présenter si dessous.

a. Le projet d'aménagement de l'espace Vilette

Aujourd'hui l'espace public coté Vilette est un vaste espace peu lisible et agréable à traverser. Il comprend :

- Une station taxi
- Un quai de tram
- Un quai pour le Rhône express
- Une gare routière
- Un parking
- Une station vélo'v

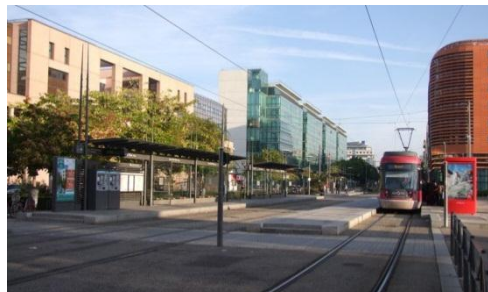


Figure 42 : Photo de la place Francfort, Lyon. Source : Personnelle.

Aux alentours, nous trouvons des bureaux et des logements ainsi qu'un parc. Ces espaces sont vieillissants et hétéroclites, à l'image de l'ensemble du quartier. Quand nous pratiquons le quartier, nous remarquons vite des problèmes dans la qualité et la lisibilité. Le parking et la gare routière sont de simples espaces goudronnés alors que les quais de tram, les stations taxi et vélo'v sont très structurées. Il y a une coupure forte dans une seule et même place.

Le projet d'espace public doit permettre d'accrocher l'entrée Vilette, avec les quais tram et les stations de taxi et de vélo'v. La place Francfort, correspond au parking et à la gare routière. L'objectif est de continuer à développer l'inter-modalité tout en offrant un espace public satisfaisant, en écho avec l'espace vert de l'autre côté de la rue.

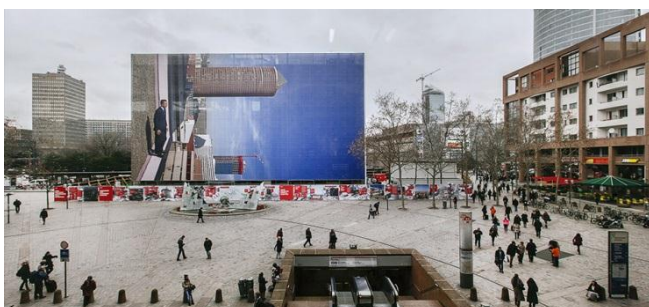


Figure 43 : Projet de la place Francfort
Source Grand Lyon

Pour cela, la gare routière va prendre place sur le parking loueur, qui est aujourd'hui une zone de friche utilisée par des enseignes privés. L'espace actuel de la gare routière et du parking va devenir un espace piéton dans la continuité des quais de trams.

La place Francfort doit donner la possibilité à la gare de la Part Dieu de se fondre dans le quartier Vilette. L'augmentation de la part modale des piétons, la réorganisation des espaces va dans ce sens et propose un espace apaisé et ouvert. Ce modèle va être développé sur la place Béraudier.

b. Le projet d'aménagement de l'espace Vivier Merle



*Figure 44 : Place Béraudier actuellement
Source : Vincent Lagarnier*

Le projet concernant la place Béraudier se fait sur plusieurs niveaux ; en effet, la réorganisation des équipements et espaces du site demande une superposition des usages. Actuellement cet espace ne fonctionne plus ; la place Béraudier est un non-lieu subit par les usagers. Le reste des fonctions organisées autour de cette place sont invisibles. L'ensemble architectural entourant la gare est un espace peu sécurisant et agréable. Actuellement la seule raison de l'utilisation de cette place c'est son ouverture sur la gare.

Dans le projet, l'organisation de l'espace permet de dégager l'espace public et de créer un lieu identifiable de rencontre et de rendez-vous. La végétation fait son grand retour dans cet espace monolithique, le mobilier urbain y est densifié et harmonisé avec le reste du quartier, l'entrée de gare est traitée par une avancée vitrée qui en adoucit l'architecture.



Figure 43 : Projet de la place Béraudier .Source Grand Lyon

En dessous de cet espace, une place basse est créée, elle accueille le pôle d'intermodalité au niveau N-1. Cette place aura la même emprise au sol et répartira les différents modes. Au niveau inférieur N-2 se trouvent les parkings voiture et vélo.

Comme pour l'espace de Vilette, le parvis de Vivier-Merle sert d'élément d'encrage de la gare dans le tissu de la ville. La destruction du bâtiment B10 en est un symbole, car actuellement, il obstrue la visibilité sur le quartier et notamment sur l'ensemble du réseau de bus. Cet espace de bus sera par ailleurs retravaillé pour en améliorer l'accessibilité et la lisibilité. Aujourd'hui malgré des travaux sur la voirie et l'espace piéton, la prise de bus est complexe pour les usagers. Un point d'information temporaire a ouvert pour aider les personnes, cet équipement s'ajoute à l'agence déjà présente.

3. Le programme de la gare

L'intégration de la gare à la ville ne peut pas se faire sans modifier la gare elle-même. Aujourd'hui la Gare Part-Dieu est sous dimensionnée et peu valorisée, le projet de gare vise à lui redonner son cachet de gare principale de la métropole lyonnaise. Pour ce faire plusieurs changements sont prévus. Le projet n'étant pas totalement validé, nous vous présenterons seulement certains éléments confirmés par le chef de projet de la mission.

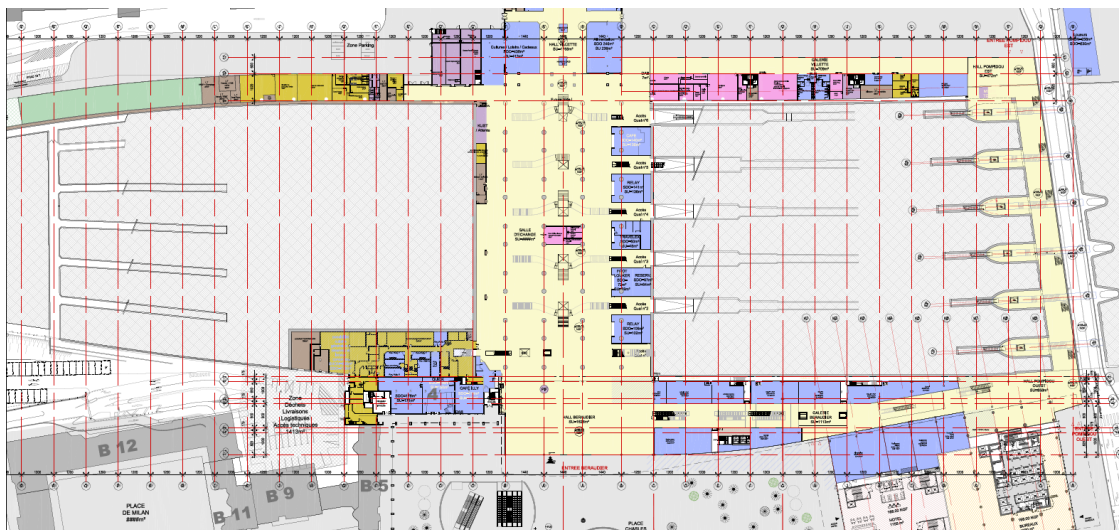


Figure 45 : Projet de la future gare Part Dieu. Source : Parvis.

D'abord la vitrine de la gare permettra une large ouverture sur la place Béraudier. Elle va organiser la répartition des flux et permettre aux différents usagers de trouver rapidement les espaces leur correspondant. Le hall de gare aura plusieurs usages :

- Commercial avec une galerie de boutique à la disposition des voyageurs et autres, permettant également de rentabiliser la gare.
- Service Voyageurs avec à la fois les espaces de ventes (Guichet automatique et accueil) et également l'attente avec différentes salles dédiées.
- L'accès au quai est clarifié avec la disparition des guichets automatiques et la réorganisation des espaces d'attentes.

Une ouverture des quais sur la rue Pompidou va permettre de désengorger la gare, d'offrir une possibilité de replis aux usagers ne souhaitant pas traverser l'espace intérieur. Associé à la création d'une nouvelle ligne coté Vilette, le projet vise la désaturation du nœud ferroviaire. A terme, un simple quai ne suffit pas, il faut penser à la réorganisation des flux sur l'ensemble des gares de la métropole, mais aussi à l'ouverture de quais en supplément de cette nouvelle construction.

Dans l'ensemble, le projet de la gare vise à rendre cette dernière encore plus poreuse à la ville, pour faciliter la vie des habitants et des usagers. De plus ce pôle ferroviaire étant le plus important de la métropole, la ville de Lyon doit mettre à jour l'image de la gare, car pour beaucoup de personnes elle sera l'entrée dans l'espace lyonnais. Il a un jeu de double échelle extrêmement intéressant où chaque acteurs à du trouver sa place.

Conclusion

L'articulation entre la gare et la ville prend plusieurs formes et celles-ci ont évoluées avec l'histoire des transports et de la ville. Plus nous avançons dans l'histoire plus la gare et la ville fonctionnent ensemble. Au fur et à mesure la gare entre dans le centre-ville, par la suite elle en devient la vitrine, la porte d'entrée. Cette implantation influe le périmètre aux alentours des gares ; pendant un temps il fut le secteur privilégié de l'industrie, jusqu'à ce que la ville s'étende et place le périmètre dans une position de force. Aujourd'hui la gare et son périmètre sont une centralité urbaine, un point d'encrage pour les politiques de la ville.

Ce statut de centralité n'est pas un acquis, ce n'est pas l'implantation de la gare qui crée, de fait, des dynamiques urbaines. Ce sont plutôt les réflexions et les stratégies de projet, impliquant la gare, qui en font un équipement majeur. Les différents acteurs urbains et ferroviaires utilisent la gare et surtout la gare TGV comme levier de développement territorial. Pour cela il articule la gare et la ville de différentes manières ; le lien s'est d'abord fait à travers les fonctions. Ainsi nous trouvons de nombreux services urbains au sein de la gare, c'est à ce moment que l'utilisateur va prendre ces habitudes en gare. Cette coulée des fonctions de la ville vers la gare, demande aux concepteurs des infrastructures ferroviaires une nouvelle réflexion. Ensuite, les réflexions se portent sur le traitement de l'espace à l'extérieur des gares, comment se servir du levier de la grande vitesse pour dynamiser le tissu urbain ? Là de nombreuses stratégies sont adoptées, actuellement beaucoup misent sur la mixité fonctionnelle pour créer des quartiers de lieu de vie et d'activité.

Une réflexion sur le devenir de la gare dans la ville, sur l'ambition que peut avoir cet équipement. Après avoir été effacée par l'automobile, la gare est revenue en force. Elle est le point d'inter modalité par excellence, elle s'inscrit dans les problématiques de densification, de traitement durable de la ville, mais aussi dans celle des déplacements « propre ». Elle est donc un élément incontournable de la ville contemporaine.

A travers les études de la Gare Porta Susa à Turin, Saint Charles à Marseille et Part Dieu à Lyon, nous avons montré la complexité de cette articulation. Nous avons pu voir que si la même volonté anime les acteurs de chaque ville, les stratégies d'action sont différentes.

A Turin, la nouvelle gare de Porta Susa a été le point central de la restructuration du centre urbain. Les acteurs à travers la gare voulaient montrer au monde le renouveau de la ville de Turin. Cette infrastructure ferroviaire est un modèle, la conception et la réflexion sur ce bâtiment ont été poussées jusqu'au bout pour donner vie à une gare tubulaire, témoin de l'activité ferroviaire Turinoise. Cependant, si le bâtiment de la gare est une réussite tant au niveau de la fonctionnalité ferroviaire, que du traitement architectural ou encore de la gestion des différents modes ; il n'en va pas de même pour l'articulation de la gare et de la ville. L'exemple de Turin est très intéressant, il permet de voir ce que la réunion des acteurs ferroviaires et urbains peut changer dans une ville. Malgré l'ampleur du projet de la Spina Centrale, les liaisons sont encore balbutiantes, voire inexistantes. En nous concentrant sur l'espace aux alentours de la gare, nous remarquons que ce manque de lien pénalise l'espace de gare qui peine à devenir un lieu de vie. Ainsi malgré une architecture de pointe, la gare Porta Susa reste un lieu fonctionnel pur.

Les gares de Lyon Part Dieu et de Marseille Saint Charles, s'inscrivent dans un même contexte de deux villes majeures de la France et toutes les deux à la tête de leur métropole. Cependant, l'évolution historique des gares et des centres villes sont très différentes.

La gare de Marseille se trouve sur les hauteurs de la ville, son emplacement et le tissu urbain alentour complexifient fortement son accessibilité. Cette position joue aussi sur la mise en scène de la gare et accentue sa monumentalité. Outre son positionnement, la gare Saint Charles s'inscrit aussi dans le projet de grand centre-ville et son dynamisme à servi de levier au quartier. Le but du projet est de traiter les quartiers aux alentours de la gare et ainsi redynamiser le centre-ville et notamment permettre la création de nouvelles activités.

La gare de Lyon Part Dieu, se trouve dans le centre des affaires de Lyon, dont le dynamisme économique n'est plus à prouver. Le renouveau de la gare va de pair avec le renouveau du quartier, visant à donner vie à l'ensemble. Dans ce secteur l'urbanisme des années 60 est vieillissant et ne contente plus les usagers ; l'espace complexifié manque de cohérence. Ici le projet permet au quartier d'absorber l'augmentation de la fréquentation de la gare et de faire du périmètre de la Part Dieu de devenir une centralité urbaine multifonctionnelle.

L'ensemble de ces exemples nous donne un panel d'interventions possibles sur la gare et son périmètre. Avec la gare de Turin, nous avons vu un projet récemment

réalisé, la Gare de Marseille a permis la réalisation d'un premier bilan ; enfin la gare Part Dieu nous offre la possibilité d'étudier le montage d'un projet de quartier de gare.

Aujourd'hui les gares sont au centre des attentions, la mobilité est une problématique forte de notre siècle et son influence sur les milieux urbains est très forte. Les villes sont structurées par les voies de communication, nos activités dépendent souvent de la qualité des réseaux viaires (travail, loisirs, ...). Dans cette présentation nous avons vu l'influence de la gare sur les dynamiques urbaines, mais ce travail pourrait être mis en parallèle avec des travaux similaires sur les autres modes de transport. Cette étude comparative pourrait alors montrer ce qui influence le plus la ville contemporaine et de quelle façon ? Quelle place est réellement accordée aux modes doux face aux autres modes ? Allons-nous vraiment vers une émancipation de la voiture dans les villes centre ? Les réseaux de transports en commun sont-ils assez performant pour appuyer cet engagement ?

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrage :

CERTU. Stratégies foncières et gares TER, 2012.

CARPENTIER Samuel. Mobilité quotidienne et ancrage résidentiel. Différenciation des pratiques spatiales et des représentations sociales selon la structure urbaine. L'exemple du Luxembourg. Geography Université Louis Pasteur – Strasbourg I, 2007, French.

DRA. Développer les fonctions de centralité autour des gares, Cahier d'intention, 2010.

DUTHILLEUL Jean Marie, TRICAUD Etienne. Agences des gares d'AREP, parcours 1988-1998, AREP.

GOSSELIN Camille. De la conception à la gestion des espaces en gare : la prévention au cœur de la stratégie de sûreté, IAU, 2012.

JAMBAUD Anne-Caroline. Cahier de la Part Dieu, la naissance du projet, Grand Lyon – Agence d'Urbanisme, 2011.

LAVADINHO Sonia. Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ?, Les cahiers du développement urbain durable, Université de Lausanne, 2012.

Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence. La métropole en marche : les chantiers du projet d'Aix-Marseille-Provence Document de convergence stratégique 2, Ed. A vrai dire la ville, 2013.

KELLER Fabienne. La gare contemporaine, Ed. Premier Ministre, 2009.

Ouvrage collectif :

RIGAUDY Jean-Baptiste (sous la dir). L'effet du TGV sur l'aménagement des quartiers de gare, Agence d'urbanisme de Bordeaux métropole Aquitaine, 2007.

TERRIN Jean-Jacques (sous la dir.). Gares et dynamiques urbaines, les enjeux de la grande vitesse, Coll. La ville en train de se faire, Ed. Parenthèse, 2011.

Article périodique :

BELLIOT Marcel. Vers le retour des gares, Revue Urbanisme, 2009, n°365.

BELLIOT marcel, TREBAOL Catherine. Gares et dynamique de territoire, Urbanisme, 2012, n°385.

BERION Pascal. Des rails au développement territorial : comprendre la dynamique des projets initié par le TGV Rhin-Rhône, Images de Franche-Comté, n°43, 2011.

DUTHILLEUL Jean Marie, Etienne Tricaud, Silvio d'Ascia. La nouvelle gare TGV de Turin, Tunnels Et Espace Souterrain, 2012, n°233.

FREDERIC Felix, REMY Mario. Turin Mutation d'un paysage industriel, Moniteur, 2002, N° 5130.

MANNONE.V. Gare TGV et nouvelles dynamique urbaines en centre-ville : le cas des villes desservis par le TGV Sud- Est, Les cahiers scientifiques du transport, n°31, 1997.

MAZZONI Cristiana, LEBOIS Valérie. « Vers une dilution du rôle des capitales ? Métropolisation et rail », Grande Europe, 2009 n° 7, La Documentation française © DILA.

MELETTI Jenner. L'art entre en gare, Courrier International, 2014.

TAYAR-FARRUGIA Claudine, JOANNES jean Marc, SARTRES Alain. Urbanisme, la densification à la conquête des gares, Gazette des communes, 2011, n°29/2087.

ZEMBRI Pierre. Urbanisme : Retour des gares à toutes les échelles... Mais gares aux (dés) illusions, Transport Urbains, 2010, n°117.

Mémoire :

BELTRAMI Mauro & COLOMBO Alessio. Requalification d'une friche ferroviaire Quel quartier à Zurich HB.

- http://archivesma.epfl.ch/2007/008/2007_008_rapport/ENONCE%20THEORIQUE.pdf

PINEIRO VALDIVIA Ivan. La friche de Clichy-Batignolles : d'une emprise ferroviaire sous-utilisée à un quartier exemplaire ?, Mémoire master 1 : « Urbanisme et territoire. Paris XII Val de Marne, 2009.

Site :

www.projets-architecte-urbanisme.fr – Consulté en Janvier

www.agoravox.fr – Consulté en Janvier

www.webtv.citechailot.fr/ - Consulté en Janvier (*vidéo : Architecture et urbanisme des gares de chemins de fer : approches historiques, enjeux patrimoniaux (XIXe-XXIe siècles)*).

www.cpdp.debatpublic.fr – Consulté en Janvier 2015

www.blog.grandesvilles.org - Consulté en Janvier 2015

www.apur.org – Consulté en janvier 2015

www.grandlyon.com – Consulté en Mars 2015

www.agam.org – Consulté en Avril 2015

www.popsu.archi.fr – Consulté en Avril 2015

www.quartierslibres.jenparle.net – Consulté en Avril 2015

www.marsactu.fr – Consulté en Avril 2015

www.euromediterranee.fr – Consulté en Avril 2015

www.agenceduthilleul.fr – Consulté en mai 2015

www.batiactu.com – Consulté en mai 2015

www.france.jeditoo.com – Consulté en juin 2015

Table des matières

PARTIE 1 : La Gare et la ville

A. La gare comme objet complexe et lieu de vie	9
1. La gare comme lieu de vie	9
a. Dynamismes et densité de pôle	9
a. Humanisation de la gare	12
b. Développement de l'accessibilité en gare	15
c. Errance	18
2. La gare objet du territoire	19
a. Élément de l'attractivité territoriale	20
b. La gare territoire du quotidien	21
3. La gare comme objet complexe	22
a. Evolution de l'objet gare	22
b. La fonctionnalité de la gare, d'un lieu monofonctionnel d'arrêt et de départs à un lieu multifonctionnel	30
c. La fragmentation des acteurs	32
d. Des typologies de gares pour agir	34
B. Le quartier de gare et ses potentialités.....	35
1. Le quartier de gare un lieu de disponibilité foncière.....	35
a. Les friches ferroviaires.....	35
b. La ville dense et durable du Grenelle.....	38
2. Le quartier de gare un lieu du quotidien à l'ambition métropolitaine	39
3. Un espace multiple et structurant	40
4. Transformation du quartier de gare en hub urbain ?.....	41

PARTIE 2 : Turin Porta Susa, la gare au cœur de la restructuration urbaine

A. Mise en œuvre de la restructuration de l'axe ferroviaire principale.....	45
1. La mise en marche du jeu d'acteur	45

2.	Un projet qui s'appuie sur l'investissement privé	47
3.	La mise en convergence de la logique des transports.....	48
B.	Le projet de la Spina centrale	49
1.	Le séquençage de la Spina Centrale.....	49
a.	La Spina 1	50
b.	La Spina 2	50
c.	La Spina 3	50
d.	La spina 4.....	51
2.	Focus sur le projet Porta Susa	52
a.	Une infrastructure symbolique	52
b.	Une conception engagée écologiquement	54
3.	Articulation entre la Spina Centrale et Porta Susa.....	55
 PARTIE 3 : Marseille Saint Charles, la gare au centre du développement métropolitain		
A.	L'évolution du quartier Saint Charles dans le temps et l'espace	59
1.	L'histoire du Quartier Saint Charles.....	59
2.	La vision actuelle du quartier.....	60
a.	Le quartier dans son ensemble.....	60
b.	La ZAC Saint Charles	61
3.	La gare dans le renouvellement urbain du quartier.....	62
4.	Mise en place de la logique d'acteur	63
5.	Le projet Saint Charles vue comme un moteur économique	65
B.	La gare Marseille Saint Charles aujourd'hui et demain	67
1.	La gestion des réseaux de transport :.....	67
2.	Le développement du pôle multimodal :.....	68
3.	Le projet Saint Charles Porte-d'Aix :.....	69
4.	La gare dans le projet de métropole	70
a.	Une métropole multipolaire à différentes échelles :.....	70
b.	Le réseau ferré TER, future charpente de développement métropolitain :	71

c. Attractivité principale de Marseille :.....	72
5. Aujourd’hui, la gare vécue par ces usagers.....	73
PARTIE 4 : Lyon Part Dieu, le hub lyonnais en quête d'habitabilité	
A. « Le succès d’un échec », le quartier Part Dieu	79
1. L’évolution du quartier depuis les années 60.....	80
2. La stratégie de projet du quartier de la Part dieu	81
3. Les enjeux du quartier Lyon – Part Dieu	82
a. Renforcer le pôle économique de la Part Dieu.....	82
b. Développer le rôle de pôle multimodal de cet espace	83
c. Redonner un second souffle au quartier	84
B. Le projet de quartier de gare et de gare.....	87
1. Le projet Part Dieu	87
2. Le lien par l’espace public.....	88
a. Le projet d’aménagement de l’espace Villette.....	91
b. Le projet d’aménagement de l’espace Vivier Merle.....	92
3. Le programme de la gare	93
BIBLIOGRAPHIE :	101
ANNEXES :	110

ANNEXE

TABLE DES ANNEXES :

ANNEXE 1 : Coupe de la gare Porta Susa

ANNEXE 2 : Gestion énergétique de la gare Porta Susa

ANNEXE 3 : Evolution de l'usine Fiat - Lingotto

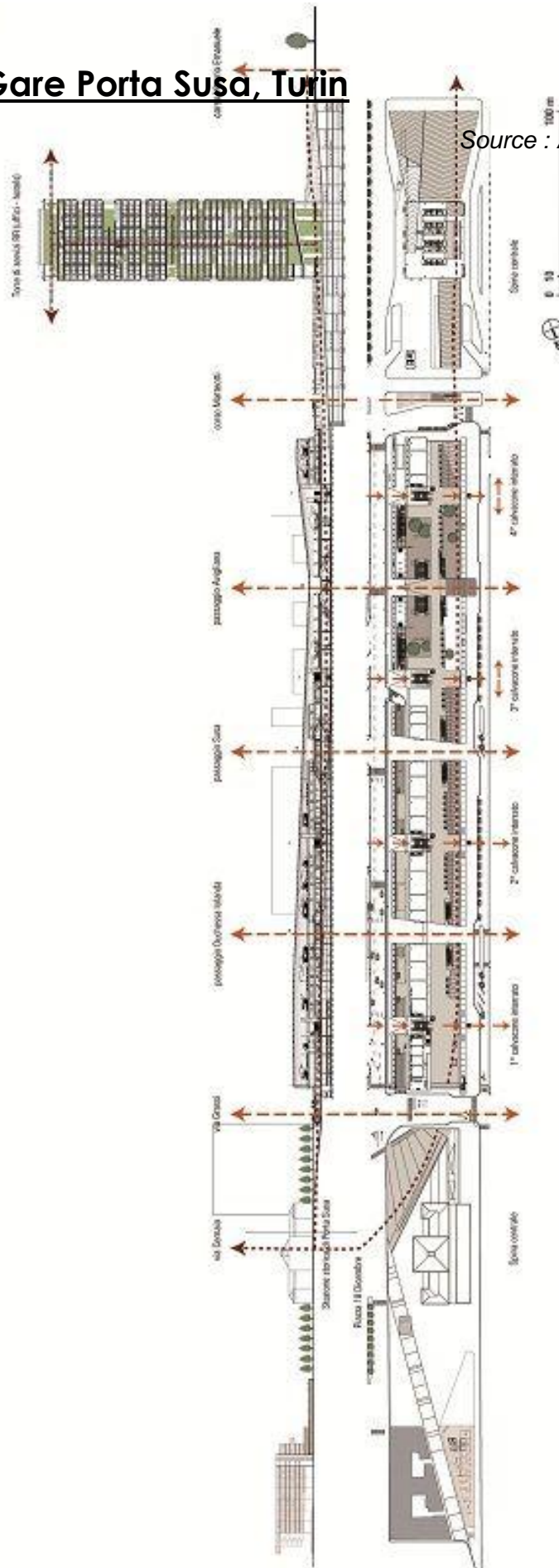
ANNEXE 4 : Plan masse des actes 1 et 2 d'Euroméditerranée

ANNEXE 5 : Secteur d'influence de la gare Marseille Sait Charles

ANNEXE 6 : Construction de la gare Part Dieu - 1960

ANNEXE 1 :

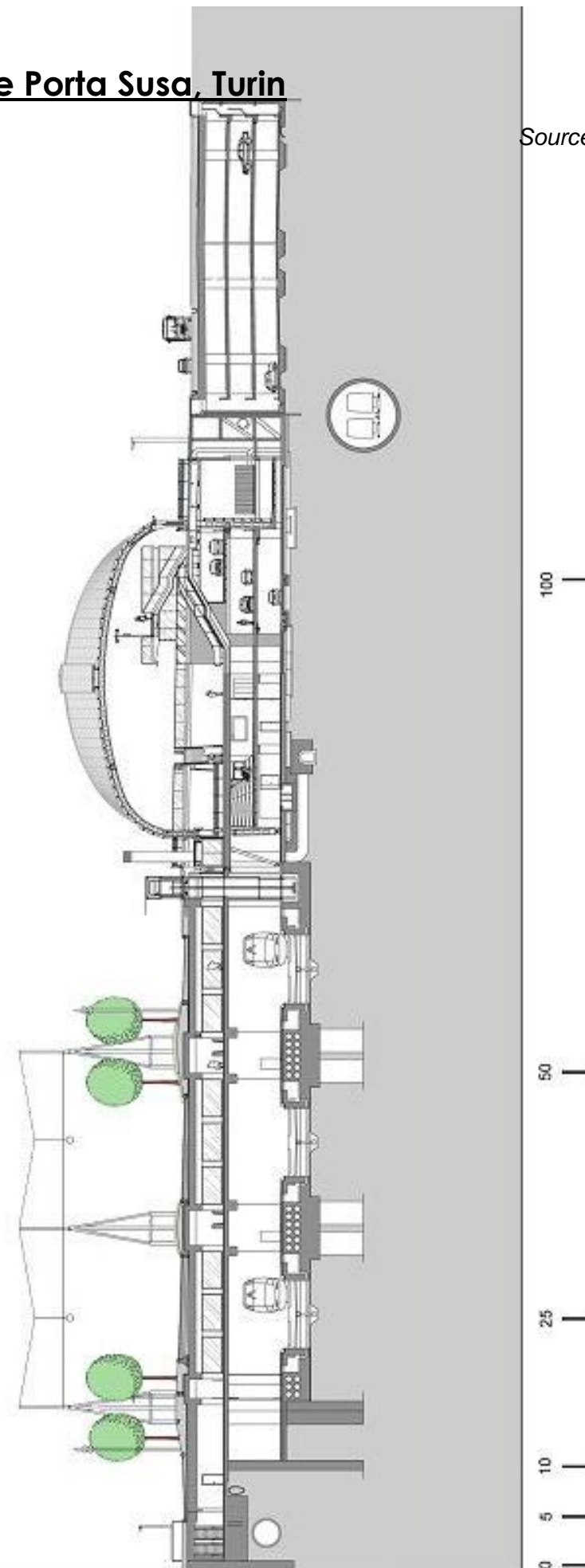
Coupe de la Gare Porta Susa, Turin



Source : Agence Duthilleul

Coupe de la Gare Porta Susa, Turin

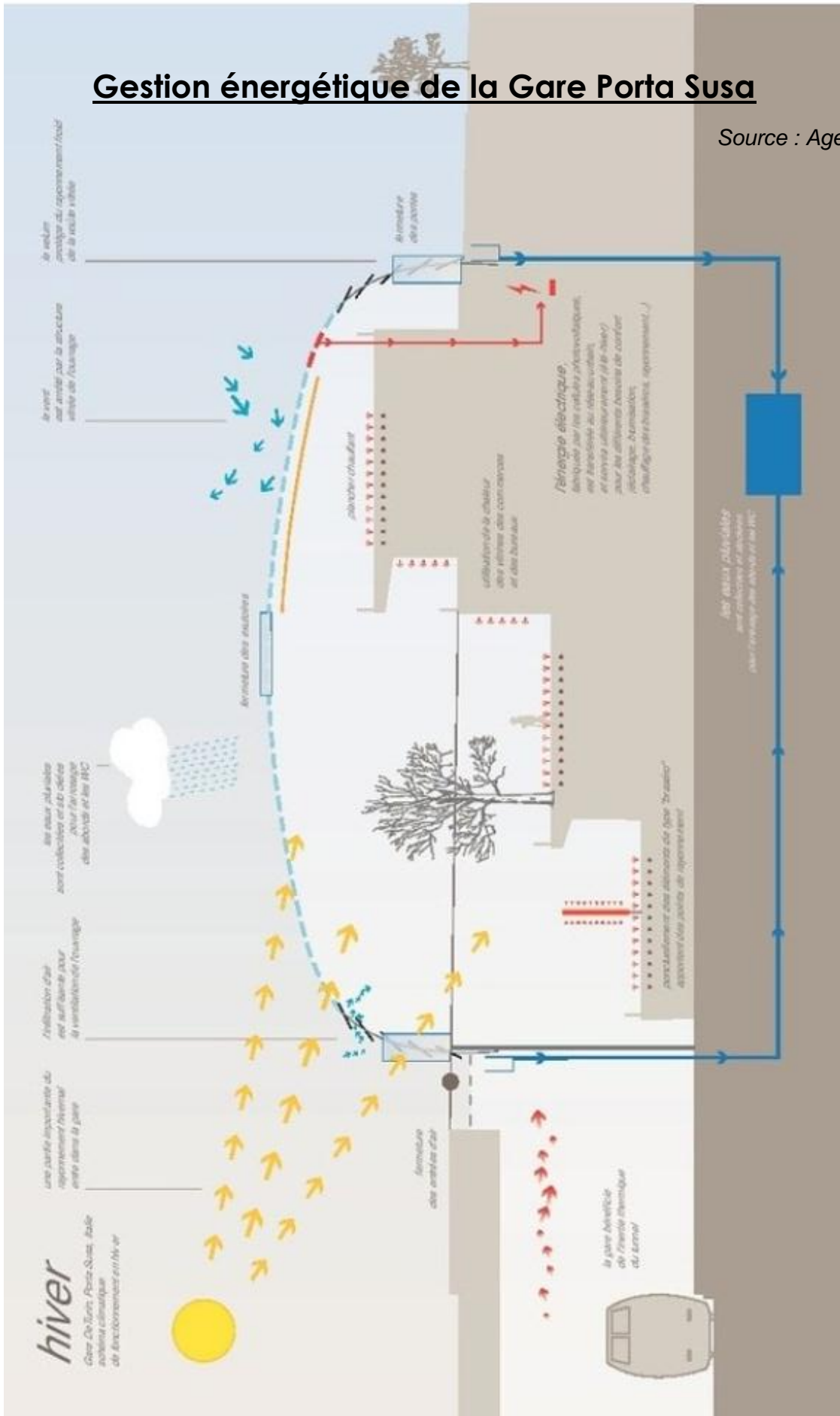
Source : Agence Duthilleul



ANNEXE 2 :

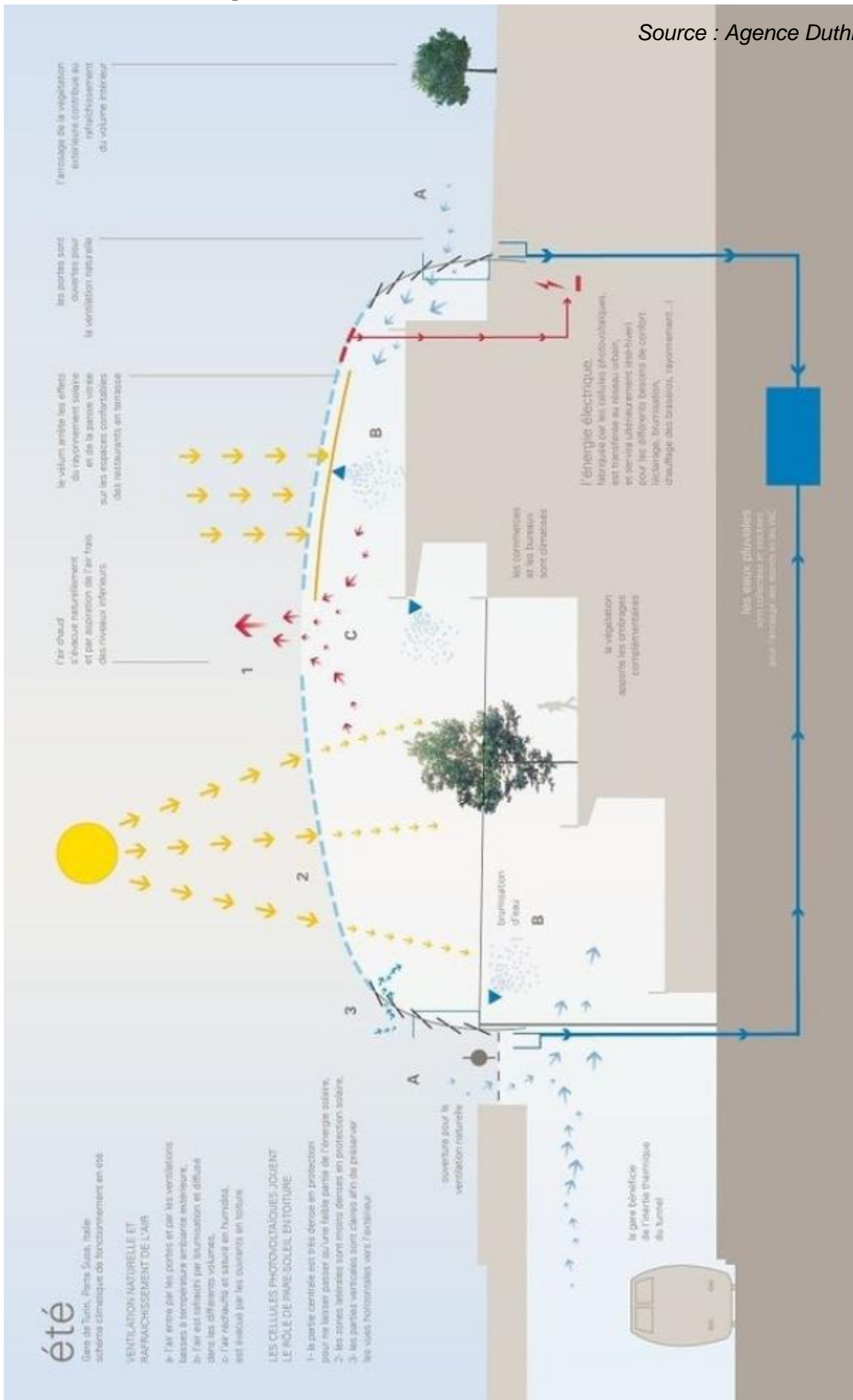
Gestion énergétique de la Gare Porta Susa

Source : Agence Duthilleul



Gestion énergétique de la Gare Porta Susa

Source : Agence Duthilleul



ANNEXE 3 :

Evolution de l'usine Fiat – Lingotto

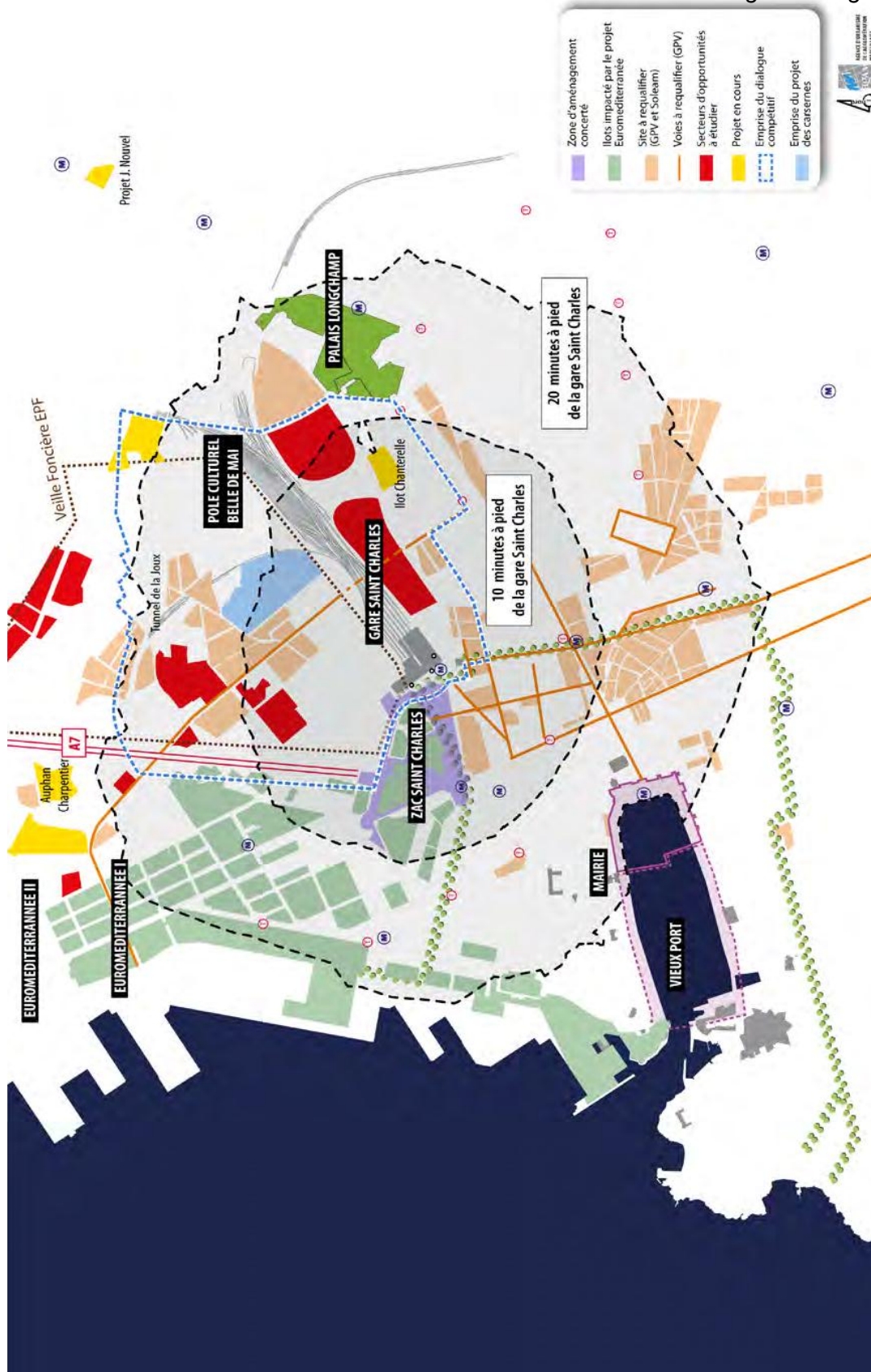


Source : Divers Presse

ANNEXE 5 :

Secteur d'influence de la gare Marseille Saint Charles

Source : Menighetti Programmation



ANNEXE 6 :

Construction de la gare Part Dieu – 1960

Source – AREP et Ferro-France.net

