

# Gares métropolitaines Echelles et enjeux contemporains du projet et du planning

Mardi 10 juin 2014 Ecole des Ponts Paristech

Salle Vicat 306

9 h 00 – 13 h 00



*6<sup>e</sup> séminaire doctoral de la Chaire Les gares au miroir de l'urbain  
avec le soutien de la Chaire ENPC LVMT – Gares&Connexions  
et de l'Ecole doctorale Ville transports Territoires Paris Est*

## Programme du séminaire

9 h 00 Accueil café

9h30 Nacima BARON Nathalie ROSEAU Introduction du séminaire

10 h 00 – 11h 00 Juliette MAULAT (CIFRE RFF Paris I)

*Coordonner urbanisme et transport ferroviaire : de la planification au projet, la difficile articulation des échelles de l'action publique métropolitaine (Cas du projet Nantes – Châteaubriant)*

11 h 00 – 11 h 30 : Discussion

11 h 30 – 12 h 30 Félix ADISSON (Paris Est Politecnico Milan)

*Former et transformer les espaces de l'Etat*

*Une comparaison historique et spatiale des relations entre les mondes ferroviaire et urbain à partir de l'évolution des arrière-gares.*

12 h 30 – 13 h 00 : Discussion autour de la mutation des échelles institutionnelles et des formes organisationnelles pour l'aménagement et la gestion des gares métropolitaines.

Conclusion : Valorisation des travaux et poursuite du séminaire

## Réflexions introductives au séminaire

Quelle est l'échelle avec laquelle il faut aménager les gares (décamétrique ? kilométrique ? régionale) ? Et d'abord, qu'est ce qu'une échelle en politique publique ? Une « simple » affaire de planification spatiale ou une question fondamentalement politique ?

La séance du 10 juin 2014 du séminaire « Les gares au miroir de l'urbain » soutenue par l'Ecole Doctorale Ville Transports Territoires Paris Est et par la Chaire Gares est consacrée aux enjeux de l'articulation des échelles spatiales avec lesquelles se constituent et se mettent en œuvre les politiques relatives à l'aménagement et au design des gares.

Juliette Maulat (en thèse sous la direction de Francis Beaucire) présentera ses recherches sur la coordination entre aménagement urbain et transport ferroviaire régional. Elle soulignera trois échelles d'une action publique autour de l'enjeu ferroviaire : l'échelle de la planification à l'échelon métropolitain, l'échelle du projet qui s'inscrit dans un tissu urbain élargi et l'aménagement des gares elles-mêmes, en lien avec leur environnement urbain immédiat. Elle s'interrogera sur une éventuelle mutation des référentiels de l'action publique en prenant appui sur une enquête à Nantes.

Félix Adisson (en thèse sous la direction d'Olivier Coutard et de Paola Pucci) présentera une réflexion sur la transformation de la notion de domaine foncier ferroviaire, avec une approche comparant la France et l'Italie (Milan). Il expliquera comment se constitue une série de compromis urbain autour de la « gare élargie » à ses dépendances, friches, abords, délaissés ... très convoités. Il montrera que la « gare élargie » fait écho à une approche à grande échelle de la régénération urbaine en développant notamment l'idée d' « avant gare », telle qu'elle est employée dans le cas des Batignolles, ou de la gare de triage de Nantes.

## Former et transformer les espaces de l'Etat.

### Une comparaison historique et spatiale des relations entre les mondes ferroviaire et urbain à partir de l'évolution des arrière-gares

Par Félix Adisson

Les relations entre les mondes ferroviaire et urbain auxquelles s'intéresse le séminaire « Les gares au miroir de l'urbain » sont généralement appréciées à partir des bâtiments voyageurs et des terrains qui les entourent. Dans cette communication, nous déplaçons notre regard en amont, sur les arrière-gares, là où sont stationnés, lavés et réparés les trains, chargées et déchargées les marchandises et préparées les interventions sur le réseau ferré. Nous considérons ces sites comme des *espaces de l'Etat*, en ce sens qu'ils accueillent – ou ont accueillis – l'une de ses fonctions. Pour comprendre comment a été appréhendée la présence de ces espaces dans les villes européennes, nous interrogeons la manière dont est prise en charge leur évolution, à des moments clés de leur 'vie sociale'. Pour ce faire, nous menons une comparaison spatiale et historique de deux sites, Nantes Etat et l'Areale ferroviario de Bolzano, localisés dans des villes moyennes, sinon ordinaires. Notre attention se focalise sur trois périodes : celle de leur formation durant la seconde moitié du 19<sup>e</sup> siècle, celle de la première réorganisation des étoiles ferroviaires entre les années 1920 et 1940, celle enfin des projets de redéveloppement urbain initiés dans les années 1990. Ce cadre comparatif permettra de souligner l'intense activité *sociale* nécessaire à l'évolution *physique* des espaces de l'Etat. En effet, à chaque période, en France comme en Italie, leur existence a donné lieu à une problématisation des relations entre ce grand système socio-technique et les contextes urbains dans lesquels il s'insère, ainsi qu'à des projets concurrents pour y répondre. Nous défendrons l'idée que c'est le développement d'une ingénierie de projet spécifiquement destinée à échanger et produire les ressources nécessaires à la transformation de ces espaces qui constitue le changement majeur de la période récente.

**Coordonner urbanisme et transport ferroviaire :  
De la planification au projet,  
la difficile articulation des échelles de l'action publique  
métropolitaine : cas du projet Nantes-Châteaubriant  
Par Juliette Maulat**

Dans un contexte de mise à l'agenda à l'échelle nationale et dans la planification territoriale métropolitaine de nouvelles injonctions à la cohérence entre urbanisme et transport, nous proposons de nous interroger sur les enjeux liés au passage de l'échelle de la planification à celle du projet à travers une analyse « au concret » des interactions entre les projets ferroviaires « métropolitains » et les projets de territoire.

Notre présentation s'appuiera l'étude du cas de la réouverture en mode tram-train de la ligne Nantes-Châteaubriant. Relevant d'une multiplicité de périmètre de décision, ce projet constitue un cas d'étude intéressant dans la mesure où il s'agit d'un projet ferroviaire à dimension périurbaine « trans-territorial », qui a nécessité une coopération étroite entre les acteurs du ferroviaire et les acteurs des transports urbains. Au-delà de la compréhension des enjeux techniques, institutionnels et fonctionnels, liés à la réalisation d'un tel projet ferroviaire métropolitain, ce cas nous paraît intéressant pour appréhender la manière dont les enjeux liés à l'aménagement du territoire sont envisagés par les acteurs ferroviaire et dans quelle mesure la confrontation aux acteurs du territoire, à l'échelle métropolitaine (Nantes métropole) et locale (commune), fait évoluer leur manière de concevoir l'interface entre transport et aménagement.

Nous proposons de revenir sur l'historique et le contenu du projet, les enjeux et objectifs qui y sont associées et les stratégies et jeux des acteurs impliqués. Nous analyserons les pratiques de coordination entre urbanisme et transport dans le cadre de ce projet à partir de deux questions : Quelle est la nature et le contenu des interactions entre acteurs du transport ferroviaire et de l'aménagement autour de ce projet ? Quels sont les effets de ces interactions sur la conception du projet ferroviaire, l'aménagement des gares régionales et les pratiques d'aménagement à l'échelle locale ?

D'une part, nous montrerons que ce projet de tram-train a nécessité des interfaces fortes entre acteurs du transport ferroviaire et de l'urbain. Ces interfaces, souvent conflictuelles, ont conduit à faire évoluer le contenu du projet ferroviaire et son insertion dans le territoire (infrastructure plus légère, programmation différentes des stations etc.). Plus largement, cette expérience de projet et de confrontation entre différents univers et systèmes techniques de transport, entre différents acteurs et intérêts, crée des formes d'apprentissage qui contribuent à faire évoluer, à long terme, les référentiels et les modes d'action des différents acteurs impliqués, et en particulier des acteurs du transport ferroviaire (Régions, RFF, SNCF, Etat).

D'autre part, nous nous intéressons à la manière dont est pris en compte le projet ferroviaire dans les pratiques d'aménagement locales. L'analyse met en évidence un contraste important entre les attentes fortes de la planification urbaine en matière d'articulation de l'urbanisation au réseau ferré, pensée principalement en termes de densification autour des gares, et la diversité des pratiques d'aménagement locales en lien avec un axe ferroviaire et les gares.

Ainsi, si le projet Nantes-Châteaubriant apparaît significatif d'une évolution à la fois du contenu et des méthodes classiques de construction des projets ferroviaires en lien avec les projets de territoire. Cette étude de cas met aussi au jour les difficultés pratiques liées à la coordination effective d'un projet de transport et des projets d'aménagement autour : persistance des logiques sectorielles ; difficulté à coordonner, dans le temps, une multiplicité d'acteurs aux intérêts multiples ; inerties institutionnelles ; freins fonctionnels et techniques ; contextes locaux et héritages territoriaux défavorables etc. Cette étude de cas interroge, plus largement, la complexité liée à l'articulation d'une multiplicité d'acteurs intervenant à différentes échelles pour la production de projets ferroviaire, de gare et d'aménagement urbain « intégrés ».

## VENIR A L'ECOLE DES PONTS EN RER A

Descendre en tête de train à la station Noisy Champs (Point A)

5 minutes de marche jusqu'au point B

