

GARES ET DYNAMIQUES URBAINES

LES ENJEUX DE LA GRANDE VITESSE

**RAILWAY STATIONS AND URBAN
DYNAMICS: HIGH-SPEED ISSUES**

**BARCELONA
LILLE
LYON
MARSEILLE
ROTTERDAM
TORINO**

Sous la direction de
Jean-Jacques Terrin

avec la collaboration de Jean-Baptiste Marie et Stéphanie Leheis

Parenthèses

PRÉAMBULE

La plateforme Popsu

Le principe de la « Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines » (Popsu) repose sur le constat que les acteurs chargés de l'élaboration de l'aménagement urbain disposent peu des connaissances rassemblées par les milieux de la recherche sur les problématiques contemporaines. Depuis quatre ans, la plateforme Popsu observe les pratiques de projets urbains en cours d'élaboration dans sept villes françaises, facilite les échanges entre leurs acteurs et des chercheurs de différentes disciplines, suscite les comparaisons entre les pratiques et les modes de gouvernance, favorisant l'approfondissement de thèmes d'analyse transversaux et la diffusion des connaissances ainsi constituées à l'occasion de nombreuses rencontres et publications.

Popsu Europe

Dès l'origine, Popsu avait vocation à s'ouvrir à l'échelle européenne. Partant des analyses transversales étudiées sur les villes françaises, la plateforme européenne devait prendre en compte les grandes évolutions qui modifient en profondeur l'action publique et ses acteurs dans la fabrique de la ville au niveau européen et imposent un mode de management par projet autour d'actions ciblées et limitées dans le temps facilitant la négociation et le partage de valeurs communes.

Dans ce contexte, la plateforme Popsu Europe envisageait d'approfondir de nouveaux paramètres tels que :

- le développement du principe d'autonomie accordant une responsabilité accrue aux villes dans les décisions locales ;
- la concurrence entre les villes européennes face à un marché mondialisé, avec ses conséquences en termes économiques, d'image, de recherche d'attractivité des populations et des entreprises ;
- les conditions d'intégration des opérateurs privés et globaux dans le jeu des acteurs locaux et l'impact de leur savoir-faire et de leurs modes de financement.

Au-delà de ces observations, la plateforme européenne souhaitait aussi mettre l'accent sur l'identification de méthodes innovantes de management par projet au sein de l'action publique. Pour débiter cette action, deux séminaires ont été organisés en 2009 sur le thème « Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain ». Ces deux séminaires se sont déroulés à Lyon (3 & 4 juin) et Turin (17 & 18 septembre). Les villes de Barcelone,

Lyon, Marseille, Rotterdam et Turin y ont participé. L'expérience de Lille y a été présentée par Francis Ampe, urbaniste. Une synthèse de ces travaux a été présentée à Rotterdam (3 & 4 décembre) à l'occasion du colloque « Rotterdam Global Urban Summit 2009 », et la présente publication est destinée à restituer ces travaux.

Ces séminaires et leur valorisation ont été organisés par Danièle Valabrègue, directrice du programme au Puca, Jean-Jacques Terrin, architecte, professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles, responsable scientifique du programme, et Jean-Baptiste Marie, architecte, doctorant au laboratoire LéaV de l'École nationale supérieure d'architecture de Versailles. Les textes des intervenants ont été relus et mis en cohérence par Stéphanie Leheis, doctorante au laboratoire Latts de l'École nationale des ponts et chaussées. Quatre experts ont préparé ces rencontres, y ont participé et en ont animé les débats : Marcel Bajard, consultant Arep ; Alain Bourdin, chercheur au Lab'Urba, responsable scientifique du programme Popsu ; Philippe Segrétain, président du conseil d'administration d'Egis ; Corinne Tiry, chercheur LACTH et Ipraus.

Des informations plus précises sur le déroulement des séminaires peuvent être consultées sur le site www.archi.fr/Gip_epau/popsu.

Les séminaires

« Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain »

Le thème de ces séminaires, proposé par le Grand Lyon, s'est vite révélé d'une grande actualité et les autres villes associées au programme l'ont aussitôt adopté. En effet, le développement massif des lignes à grande vitesse dans de nombreux pays européens depuis plus d'une décennie, que ce soit en Allemagne, en Belgique, en Espagne, aux Pays-Bas, en Italie, en Grande-Bretagne, en France, a entraîné la rénovation des gares centrales de plusieurs villes. Ce développement questionne le nouveau rôle de ces équipements, à la fois porteurs de centralité, nouvelles portes urbaines, et accueils potentiels de services tertiaires, centres d'affaires et commerces. De plus, ils participent au renouvellement de l'image de cités en quête de communication qui cherchent à s'affirmer face à une concurrence qui se développe à l'échelle européenne.

Ces rénovations ont entraîné la restructuration des quartiers environnants, souvent dégradés, ou occupés par des friches ferroviaires délaissées. Ces « quartiers de gare » sont amenés à jouer un rôle essentiel dans les nouvelles dynamiques de renouvellement urbain. D'une part, ils constituent l'enjeu de partenariats entre des opérateurs locaux et des acteurs plus globaux, interrogeant des relations entre public et privé, et soulevant des contradictions entre des logiques économiques aux différentes temporalités. D'autre part, ils modifient

station districts” have started to play a vital role in urban renewal. On one hand, they represent an important challenge for local stakeholders and stakeholders from a wider area by questioning the relationship between the public and private sphere and highlighting contradictions in economic strategy within different timeframes. On the other hand, they shift the power balance between the different forms of transport making railway stations the point of connection between the different territorial scales: international, national, regional, metropolitan and local.

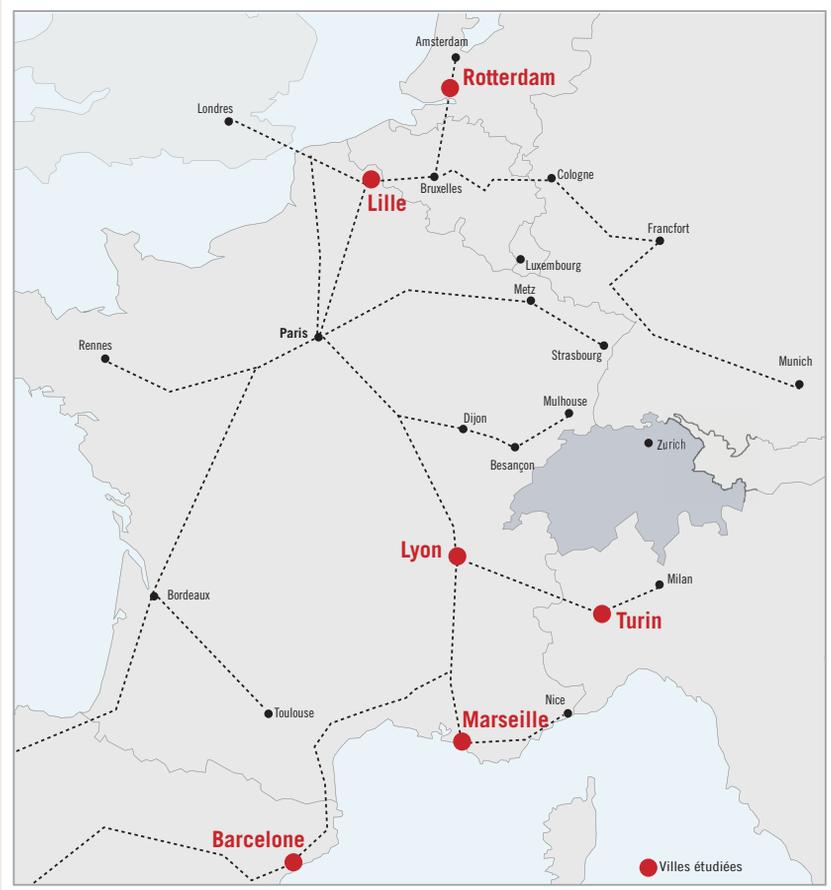
POPSU’s research and comparative studies were broken down into four cross-disciplinary themes for the seminars:

Stakeholders and their rationale: institutional players, project managers, contracting owners; public and private partnerships; the role of transport operator(s); design processes: phasing, communication and representation, negotiation processes and site management.

Economic development: the project’s structure and financial set up; relationship with promoters and types of promoters; commercial dynamic; building a new image; meeting supply and the market, negotiation; integrating user requirements.

Scales and mobility: imbrications of different spatial scales (urban, agglomeration, district, station); the effect of high-speed transport on metropolitan strategies; multi-modal systems, relationships with other modes of transport and other types of infrastructure (airport, port); programming, architecture and public spaces.

Urban forms and density: projected programmes, mixed-uses, continuity and/ or rupture with the urban plan and its historic context; mechanisms for transforming the existing urban fabric; the status of modes of transportation in the public space; integrating services and public facilities.



les équilibres entre les différentes mobilités, la gare se situant à l'articulation de plusieurs échelles de territoire, internationale, nationale, régionale, métropolitaine et plus locale.

Quatre thèmes transversaux ont permis de faire le travail d'étude et de comparaison qui a structuré ces séminaires.

Logiques d'acteurs : acteurs institutionnels, maîtrise d'œuvre, maîtrise d'ouvrage ; partenaires publics et partenaires privés ; rôle de l'opérateur ou des opérateurs de transport ; démarches de conception : phasage, communication et représentation, processus de négociation, gestion de site.

Développement économique : économie générale du projet et montage financier ; relation aux promoteurs et nature des promoteurs ; dynamique commerciale ; changement d'image ; rencontre de l'offre et du marché, négociation ; intégration des attentes en termes d'usages.

Échelles et mobilité : imbrication des différentes échelles (territoire urbain, agglomération, quartier, gare) ; impact de la grande vitesse sur la stratégie à l'échelle des territoires métropolitains ; multimodalité, relation aux autres modes de transport et aux autres infrastructures (aéroport, port) ; programmation, architecture et espaces publics.

Formes urbaines et densité : programme prévisionnel, mixité ; continuité et/ou rupture de l'aménagement urbain et de son contexte historique ; mécanismes de transformation du tissu existant ; statut des modes de déplacement dans l'espace public ; intégration des services et des équipements publics.

JEAN-JACQUES TERRIN

GARES TGV, PROJETS ET STRATÉGIES URBAINES

Gares et grande vitesse

Un regard sur le passé

Autrefois accroché dans le bureau de poste d'Herrington, petite ville du Kansas destinée à devenir un *hub* ferroviaire régional d'une certaine importance, le tableau représente un événement de taille : l'arrivée du premier train dans une ville de l'Ouest américain en cours de construction. La fresque montre l'importance sociale et économique qu'a revêtue le développement du chemin de fer, cette nouvelle technologie de la mobilité, dans les villes du XIX^e siècle, et plus généralement son rapport au monde en voie d'industrialisation [figure p. 13].

Une telle scène s'est vraisemblablement reproduite fréquemment, pas uniquement au Far West. Les interactions ont en effet été importantes entre le développement des villes industrielles et l'émergence des gares ; celles-ci conservent encore aujourd'hui les traces de cette héroïque origine. Celle de Marseille, par son implantation sur sa colline surplombant la mer, rappelle volontiers ses relations avec son hinterland industriel et minier aussi bien qu'avec ses activités portuaires. Celle de Turin marque d'une grande cicatrice dans son tissu urbain toute l'histoire industrielle de la ville, et les confrontations spatiales qui ont séparé sa bourgeoisie industrielle et son monde ouvrier. Dans les deux villes, les gares reconstruites au XXI^e siècle restent dans la tradition de porte urbaine.

Car les gares ont été des monuments de la ville industrielle, « des cathédrales de l'humanité nouvelle » selon Théophile Gautier, sous lesquelles « ne pouvait s'accomplir que quelque acte terrible et solennel comme un départ en chemin de fer » pour Marcel Proust, des portes-facades, des palais, des églises laïques pour Jean-Marie Duthilleul, des embarcadères porteurs d'imaginaire

pour Émile Zola et pour Jules Verne, le centre du monde pour Salvador Dali. En témoignent les gares londoniennes de King's Cross (1850-1852, Lewis Cubitt), et Paddington (1852-1854, Isambard Kingdom Brunel), la parisienne gare du Nord (1861-1865, Jacques Hittorff), Grand Central Terminal à New York (1903-1913, Warren, Wetmore, Reed & Stern), ou celle de Chicago (1913-1925, Daniel Burnham). Qui a oublié les scènes de *La mort aux trousses* qui se déroulent dans ces deux dernières (Hitchcock, 1959) ? Tout au long de la deuxième partie du XIX^e et du début du XX^e siècle, la gare a été le symbole urbain d'une société en mouvement, du changement et de la croissance, d'un phénomène qu'on baptisera bientôt mobilité, créant une ambiance bien particulière que peintres impressionnistes (*La gare Saint-Lazare*, Claude Monet, 1877), cinéastes (*L'arrivée du train en gare de La Ciotat* des frères Lumière, 1895) et musiciens (*Pacific 231*, Arthur Honegger, 1923) ont largement exploitée, contribuant à la rendre universellement reconnaissable. Pourtant, après ces premiers exploits autant techniques qu'artistiques, les gares ont pratiquement disparu de l'histoire de l'architecture du XX^e siècle : peu d'entre elles sont restées dans la mémoire, peu d'architectes célèbres en ont construit pendant cette période, peu de réflexions ont été menées sur leur rôle dans la cité.

D'embarcadere/débarcadere, elles sont devenues gares, puis bâtiments-voyageurs et plus récemment elles ont muté en pôles d'échanges multimodaux¹. C'est le développement exponentiel des déplacements et la grande vitesse qui les ont réveillées de la relative léthargie qui leur avait fait céder le rôle titre de la mobilité aux aéroports². La gare redevient un élément essentiel de la ville contemporaine car « les nouveaux monuments architecturaux de notre époque sont des échangeurs de communication³ ». Ces « grands équipements de transport », entre hyperpôles et connecteurs urbains, comme les définit Corinne Tiry, deviennent tridimensionnels, flexibles, interconnectés, multinodaux, multiservices, multipolaires, multifonctionnels... « des machines à prendre le train », selon Fabienne Keller.

Un enjeu du développement durable

Le train, et à plus forte raison le TGV, représente un enjeu non négligeable pour le développement durable. Le TGV constitue en effet une sérieuse alternative à la voiture et à l'avion. La ligne TGV Paris-Lyon a pratiquement éliminé le trafic aérien entre les deux villes. La ligne TGV entre Madrid et Barcelone a divisé

¹ Marcel Bajard, cité par Bertrand Lemoine in *Techniques et Architecture*, n° 491.

² Bruno Fortier, in Agence des gares, Arep, *Parcours 1988-1998*, Paris, Diagonal, 1998, p. 36.

³ CASTELLS, M., *La société en réseaux, l'ère de l'information*, Paris, Fayard, 2001.



L'arrivée du premier train à Herrington, 1885. Harry Louis Freund, 1937.

Arrival of First Train in Herrington, 1885. Harry Louis Freund, 1937.

© Smithsonian American Art Museum / Art Resource / Scala, Florence.

par deux le trafic aérien dès la première année. Se dirige-t-on en Europe vers des zones dites « zéro vol » (*Zero Fly Zones*) ? La SNCF, comme certains de ses concurrents européens, le suggère sérieusement dans ses récentes campagnes de communication.

De fait, les performances des LGV sont élevées face à des critères de durabilité. Leurs infrastructures sont relativement moins coûteuses à réaliser que des autoroutes. Les trains à grande vitesse sont un moyen rapide et fiable de se déplacer d'une ville à une autre. Ils dégagent peu de CO₂ et contribuent à réduire la pollution, la production de gaz à effet de serre et les congestions de la circulation. En outre, le développement du réseau à grande vitesse s'intègre dans une stratégie durable d'aménagement du territoire tant à l'échelle globale que locale.

Pour mesurer l'impact que peut avoir le TGV sur le plan d'une politique intégrant des critères de développement durable, laissons parler le Président Obama, un de ses plus récents supporters, qui en fait l'éloge dans sa *High Speed Rail Initiative* (avril 2009) préconisant la création prochaine de 19 lignes à grande vitesse aux États-Unis, soulevant un vaste sujet de polémique outre-Atlantique : « Un système qui réduit le temps de trajet et accroît la mobilité, un système qui réduit la congestion et renforce la productivité, un système qui réduit les émissions polluantes et crée des emplois. » Le président américain évoque aussi avec un certain romantisme le nouveau mode de vie qu'induirait selon lui l'adoption du TGV dans son pays : « Imaginez traverser les villes à plus de 100 miles à l'heure, n'avoir que quelques pas à faire pour rejoindre les transports en commun et arriver à seulement quelques pâtés de maisons de votre destination. »

Un connecteur urbain

L'arrivée du TGV a bouleversé et réduit les échelles territoriales géographiques et temporelles. Le TGV rapproche les villes européennes qui mesurent désormais les distances qui les séparent en nombre d'heures plutôt qu'en kilomètres. Les territoires urbains changent d'échelle et entretiennent une nouvelle et double relation avec le local et avec le global. Une nouvelle typologie des villes européennes et de leurs gares se fait jour. Ainsi, Peter Pol différencie les *international service cities* — des métropoles qui se positionnent dans la compétitivité mondiale des services et de l'économie de la connaissance, telles Barcelone, Lyon ou Rotterdam, et qui pensent leurs nouvelles gares prioritairement comme des espaces urbains —, et les *cities in transition*, des villes qui cherchent à restructurer

leur économie, telles Lille, Marseille ou Turin, et qui pensent plutôt leurs gares comme des connecteurs⁴). Selon Corinne Tiry, les gares qui accueillent les LGV deviennent à la fois des hyperpôles (Barcelone), des connecteurs urbains (Turin) et des nœuds déployés (Rotterdam). Elles constituent de nouvelles centralités et, pour utiliser l'expression désormais consacrée, des *hub* qui fonctionnent à quatre échelles : internationale et interrégionale, régionale, métropolitaine, urbaine. À l'échelle locale, le quartier se positionne comme un espace de transition entre ces différentes échelles, un Mixone ainsi que Rotterdam, qui a le sens de la sémantique urbaine, a baptisé le territoire en cours de renouvellement autour de sa nouvelle gare.

La description que fait Turin de sa situation en Europe est, à ce titre, éloquente. La capitale du Piémont est désormais située, selon ses responsables, sur la future ligne TGV Lisbonne-Kiev ! Elle devient ainsi une porte sur l'Europe du Sud, mais elle est aussi au centre d'un réseau régional d'une grande densité et d'un réseau urbain entièrement repensé. Un vaste boulevard de 50 m de large — la Spina — couvre la nouvelle infrastructure ferroviaire qui connecte la nouvelle gare de Porta Nova avec tout un réseau de gares qui desservent les centres traditionnels de la ville et de l'aire métropolitaine mais aussi de nouveaux centres d'activité revalorisant d'anciennes friches urbaines. On retrouve souvent ce schéma, à Berlin par exemple, où l'on évoque à ce sujet le concept du champignon, un vaste réseau urbain qui relie plusieurs gares périphériques aux gares du centre ville, dont la récente gare centrale Lehrter Bahnhof, ainsi que la gare de la Postdamer Platz⁵.

Un attracteur économique

Les gares n'ont jamais eu bonne réputation, comme en témoignent les innombrables films qui se plaisent à en décrire l'ambiance glauque et parfois dangereuse (on pourra revoir à ce sujet *L'homme blessé* de Patrick Chéreau qui se déroule en grande partie dans la gare du Nord). Pourtant, les gares sont aujourd'hui en passe de devenir un emblème de l'attractivité urbaine et, selon Bernardo Secchi⁶, « les principaux repères d'une ville qui perd ses repères ». Partout, l'arrivée du TGV est considérée comme un événement majeur du renouveau urbain, et la gare qui l'accueille comme une nouvelle porte de la ville, une image de ce renouveau. Celle-ci devient un

⁴ POL, P., *A Renaissance of Stations, Railways and Cities, Economic Effects, Development Strategies and Organisational Issues of European High-Speed Train Stations*, Delft University Press, 2002.

⁵ *Ibid.*

⁶ « Figures of mobility », *Casabella*, n° 739-740, 2005-2006, p. 167.



Le Mixone de Rotterdam, des entreprises privées et des espaces publics.

The Mixone in Rotterdam, private companies and public areas.

Source : Development Corporation of the City of Rotterdam.

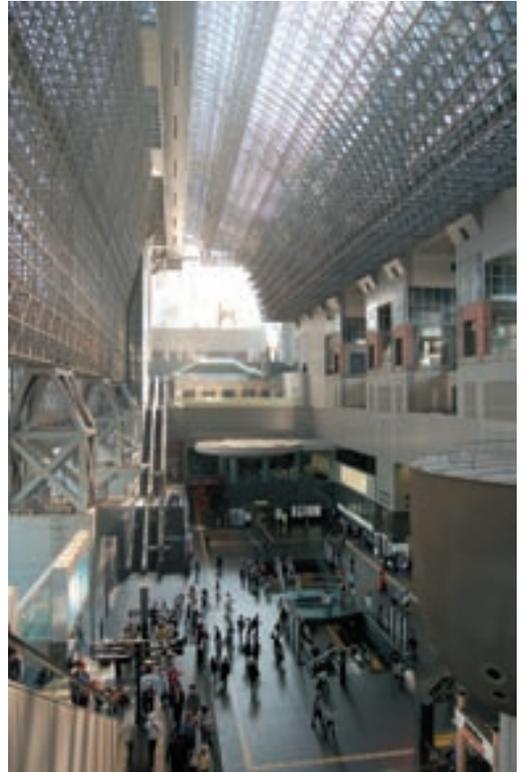
pôle d'attractivité destiné à accueillir de nouveaux habitants, de nouvelles entreprises — de nouveaux clients serait-on tenté de dire. En concevant sa nouvelle gare, Rotterdam la réfléchit comme support de stratégie et de marketing, en fonction des deux marchés auxquels la LGV va lui donner un plus grand accès, le premier étant domestique et couvrant l'ensemble du Randstat, l'autre étant international et comprenant une grande part de l'Europe.

Certes, l'attractivité économique n'est pas induite automatiquement par l'arrivée de la LGV ni par sa gare. Celle-ci n'est, au mieux, qu'un catalyseur de projets de développement plus globaux. Mais le rôle qu'elle joue dans l'élaboration de l'identité de la ville apparaît comme essentielle, ainsi qu'en témoigne l'expérience lilloise symbolisée par la première esquisse de Rem Koolhaas pour le projet d'Euralille qui est encore brandie, près de vingt ans plus tard, comme une icône du renouveau. La présence de tours dans l'ensemble des six projets abordés, plus ou moins à proximité des nouvelles gares, participe de cette volonté d'attractivité : « Ces tours deviennent le signe urbain, à travers la gare, du renouveau de la ville » selon Corinne Tiry.

Rotterdam a assigné quatre objectifs à sa gare : être un lieu dans la ville, un nœud de communication, assurer une qualité spatiale et devenir une image⁷. Car Rotterdam, mais aussi la plupart des villes européennes — pour ses responsables La Part-Dieu doit se positionner comme la City de Lyon — associent l'architecture de leurs gares et la qualité de leurs espaces publics à des notions d'image, de marketing, de *branding*. Rotterdam évoque le terme de *City Lounge* pour décrire les espaces publics de sa future gare, démontrant ainsi combien architecture et design sont devenus les « modes fondamentaux de l'innovation culturelle⁸ ». Les gares, créant du lien entre différentes fonctions urbaines, participent à la qualité de ces espaces publics si essentiels pour l'image et l'attractivité du quartier comme de la ville.

⁷ POL, P., *op. cit.*

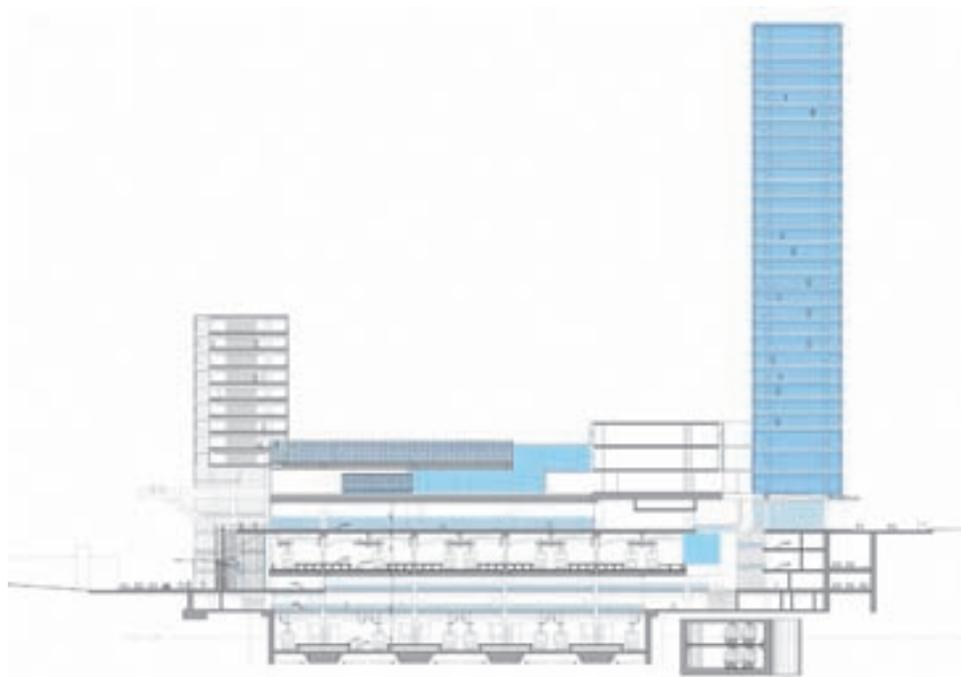
⁸ CASTELLS, M., *op. cit.*



La gare de Kyoto.

Kyoto Station.

Photographies : Jean-Jacques Terrin.



Coupe de la gare de la Sagrera.

Les différents niveaux permettent l'articulation des différents modes de transport.

Cross-section of Sagrera station.

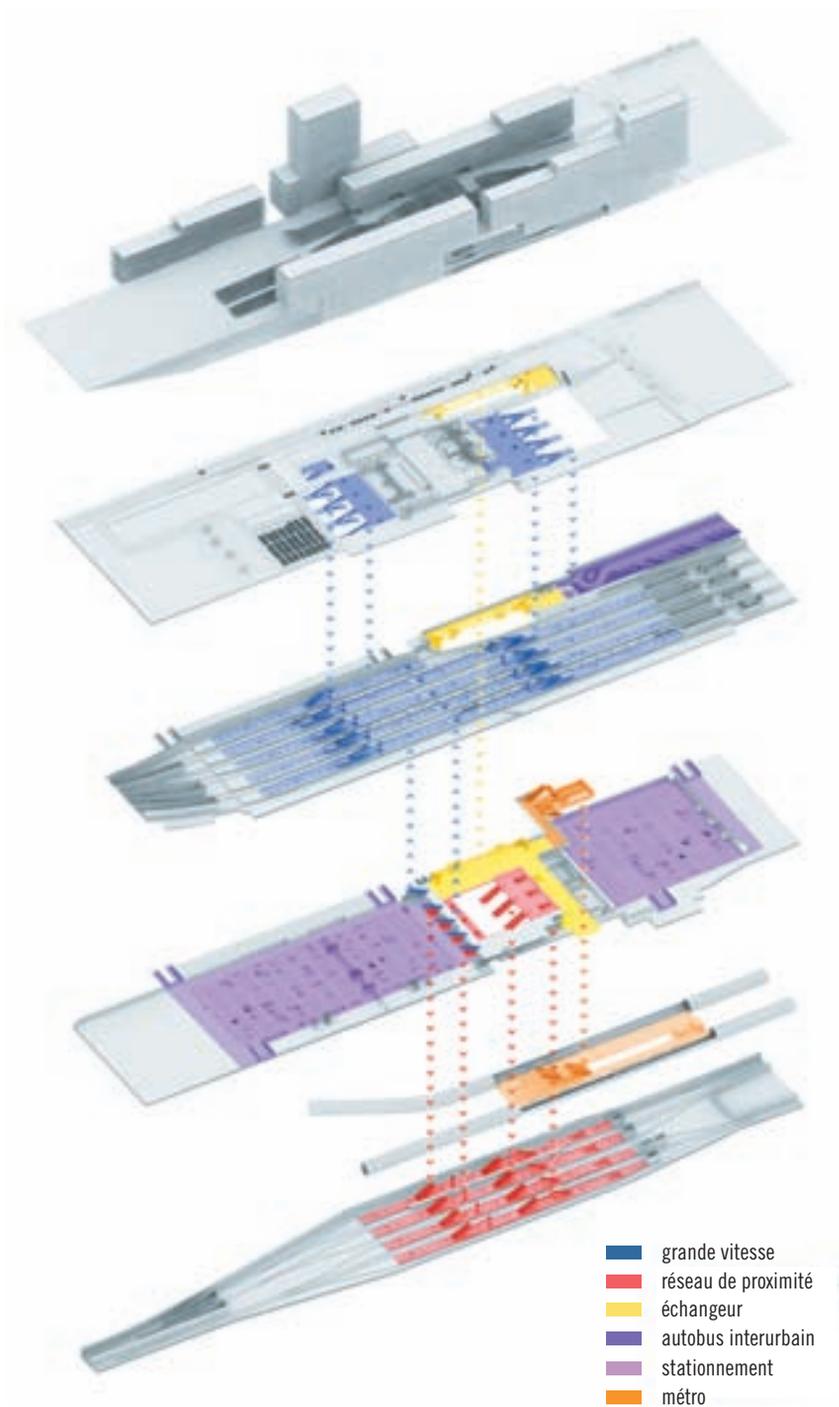
The layered levels allow all the different modes of transport to be connected to each other.

Source : Barcelona Regional, S.A.

large éventail de résultats. Cependant, ils témoignent aussi de l'enjeu de l'intégration des différentes échelles territoriales, grâce à l'interconnexion avec d'autres moyens de transport et de services, condition *sine qua non* pour que les effets du TGV puissent se faire sentir sur une zone plus étendue.

Programmation, architecture et espaces publics

La transformation urbanistique liée à l'arrivée du train à grande vitesse à Barcelone est régie par la modification, approuvée le 19 mai 2004, du Plan général métropolitain de Barcelone. Une première étude a été réalisée en 1995 par le cabinet d'études urbaines de la mairie de Barcelone sur « les transformations typologiques du réseau des transports et les changements dans les règles de localisation des activités ». Une première modification du Plan a eu lieu en 1996, dans l'attente d'une solution ferroviaire définitive. Les contenus urbanistiques et techniques ont été arrêtés en juin 2002 dans le cadre d'une convention signée par l'ensemble des administrations centrales, autonomes et locales. Enfin, en 2004, une modification définitive a été adoptée qui prévoyait les instruments de gestion ainsi que les financements requis.



Les différents niveaux de la gare.

The station's different levels.

Source : Barcelona Regional, S.A.



Le quartier de la Part-Dieu.

Part-Dieu district.

Source : Grand Lyon, l'AUC.

REGARDS

PERSPECTIVES

MARCEL BAJARD

GARES CENTRALES AVEC LEURS QUARTIERS : MÉTHODOLOGIE ET COMPARAISON

Les sujets « gares centrales / pôles d'échanges intermodaux et leurs quartiers » sont complexes et difficiles à appréhender. Lors de ce séminaire, les présentations de six exemples (Lyon, Lille, Rotterdam, Turin, Barcelone, Marseille) l'ont mis en lumière. Que ce soit du point de vue des gares ou du point de vue des quartiers, ce qui frappe c'est l'importance des moyens développés pour aborder ces sujets qui rencontrent des problématiques ferroviaires, territoriales, urbaines, architecturales, paysagères, techniques... On comprend alors que leur résolution mobilise des compétences techniques multiples, autour d'équipes pluridisciplinaires. Mais pour que la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage se comprennent, il est indispensable de mettre en place des méthodologies adaptées et des instruments de médiation.

Méthodes de projet

Un projet ensemble

Pour élaborer un « projet de gare/ pôle d'échanges avec son quartier » il est nécessaire de réunir beaucoup de commanditaires. La plupart du temps, en France, se retrouvent autour d'une table : la Ville, l'Agglomération, le Département, la Région, l'État, le gérant de l'infrastructure ferroviaire, l'opérateur ferroviaire, les opérateurs des autres modes de transport, des sociétés d'aménagement, etc. Ces différents acteurs n'ont pas forcément l'habitude ou l'envie de travailler ensemble. Chaque organisme a sa logique, ses objectifs, ses recommandations politiques ou sociales qui a priori ne sont pas celles des autres. Cependant, comme les sujets sont extrêmement imbriqués, aucun d'entre eux ne peut mettre en

place un projet seul. Très vite, ils prennent conscience qu'ils sont condamnés à travailler ensemble.

Ainsi se pose la question : comment travailler ensemble ? Chaque acteur ne peut pas résoudre son problème sans qu'il n'existe un projet global. De ce fait, au début des études il est impossible de déterminer les charges de chacun et si l'on pose cette question, la discussion devient rapidement sans issue. Pour transgresser cet état il est indispensable de créer une dynamique autour d'une « démarche de projet ». Il ne s'agit pas d'additionner des résolutions partielles pour faire un projet global, mais au contraire, d'élaborer ensemble un projet global qui deviendra le guide pour les projets partiels de chacun. Mais paradoxalement, c'est en analysant les besoins de chacun que l'on peut, à partir de toutes ces problématiques, construire un projet global. Pour son élaboration, on ne peut oublier de partir de l'utilisateur des transports, le citoyen. Il s'agit de se situer à sa place et de comprendre ses besoins, ses difficultés comme ses désirs. Ceci se traduit notamment par l'impératif de rendre commodes, lisibles, sécurisés et confortables les parcours des utilisateurs en introduisant, entre autres, la lumière naturelle, la transparence, l'ouverture, la continuité urbaine. Quant aux besoins des citoyens, ils sont assez vastes, débordant largement les programmations actuelles étriquées, ils nécessitent une réflexion nouvelle avec tous les partenaires, publics et privés.

Ce processus est long, compliqué, épuisant mais incontournable. C'est seulement à partir d'un accord sur le projet global que peuvent se départager les responsabilités des commanditaires (maîtrise d'ouvrage, charge financière, etc.).

Anticipation des besoins

L'homme, évidemment, reste au centre du projet car c'est son parcours qui doit être le fil conducteur du processus conceptuel. Ses exigences vont faire autorité sur d'autres besoins plus fragmentaires. Un certain nombre de besoins sont connus, mais comment anticiper l'avenir des comportements des voyageurs ? C'est un sujet délicat sur lequel on s'est beaucoup trompé. Qui aurait pu prévoir l'utilisation intensive des téléphones portables et des vélos en location, il y a quelques années ? Quand on s'interroge aujourd'hui sur la mobilité de demain, il est nécessaire d'envisager un certain nombre d'évolutions techniques qui seront probablement importantes dans le devenir. Demain, probablement, l'usage de

CENTRAL STATIONS AND THEIR DISTRICTS: METHODOLOGY AND COMPARISONS

The issues of “Central Stations/Intermodal Hubs and their Districts” are complex and difficult to comprehend. During this seminar, six examples – Lyon, Lille, Rotterdam, Turin, Barcelona and Marseilles – helped shed some light on the subject. Whether it is from the point of view of the station or from the point of view of the district, what is most striking is the importance of developing methods to deal with these issues which include rail, territorial, urban, architectural, landscaping, technical problems, and so on. It becomes clear that to solve such problems requires multiple types of technical expertise in the form of cross-disciplinary teams. However, in order for project management and the contracting authority to understand one another it is essential that suitable management systems and instruments of mediation are in place.

Project methods

A project together

To plan a “station/hub project and district” you have to be able to get all of the different parties to unite. Most of the time in France the City, the agglomeration, the department, the region, the State, the operators of the railway infrastructure, the train operators, the operators of other forms of transport, planning agencies, and so forth, all meet together for the first time around a table. These different working partners aren’t necessarily used to working together and may not have any desire to do so. Each organism has its own rationale, objectives, political or social recommendations, which in principle are different from the others. However, as the objectives are tightly intertwined, none of them can set up a project alone. Very quickly, they realise that they are going to be forced to work together.

This is when the question arises: how to work together? None of the partners can solve their problem without creating a joint project. For this reason, in the initial phase it is impossible to determine who will do what, and if we ask this question, the discussion will quickly lead nowhere. To get past this point it is essential to create momentum through a “project approach”. This is not a case of adding up partial solutions to make one overall project, but on the contrary, to plan out a comprehensive project together which will become the guide for each of the partial projects. Paradoxically, it is by analysing the needs of each player that we can build a comprehensive project based on all of these problems. When planning the project, we mustn’t forget to start with the public transport user in mind: the citizen. This is a matter of putting yourself in their place and understanding their needs, their difficulties and their desires. This translates first and foremost by making the user’s route practical, clear, safe and comfortable by introducing, amongst other things, natural light, transparency, openness and urban continuity. The needs of citizens are quite extensive and exceed the limitations of the scattered current programmes. They require a new approach that includes all of the partners, public and private.

This process is long, complicated, exhausting, but inevitable. It is only when everyone agrees on an overall project that we are able to share out the tasks among the partners (contracting authority, financial responsibilities, etc.)

Anticipating needs

People remain at the centre of projects of course because it is their movements that must be the guiding thread in the conceptual process. Their requirements will take precedence over other more fragmented needs. A certain number of needs are well-known, but how do we anticipate a

l'automobile sera complètement modifié. Des petites voitures électriques en location seront stockées dans chaque pôle d'échanges et des dispositifs particuliers les rendront facilement accessibles, comme les vélos en location. Aujourd'hui les gares routières occupent des espaces gigantesques car les rayons de giration sont très importants. Demain, le train avant des autobus connaîtra des avancées technologiques très importantes, les rayons de giration seront profondément modifiés, donc les espaces nécessaires seront réduits. Ces transformations modifieront totalement les dimensions et les espaces nécessaires au bon fonctionnement des pôles d'échanges.

Mais les comportements futurs des habitants et des voyageurs sont plus difficiles à anticiper parce qu'ils ne sont pas seulement liés aux progrès techniques, mais aussi à l'évolution de la société, de la politique, de la culture... À propos de l'évolution de l'art, Baudelaire parlait de « la mode, la morale, la passion ».

Pour comprendre et prendre la mesure des projets et leurs transformations il est intéressant d'anticiper ces dimensions futures. Des outils très simples permettant de comparer, d'une manière objective, différents projets pourraient améliorer les discussions avec les acteurs, et du même coup leur élaboration.

« Comparaison n'est pas raison » dit le vieil adage, mais l'absence de comparaisons pertinentes entraîne de nombreuses confusions. Elle est très souvent dommageable à la qualité des travaux d'analyse et empêche d'avoir un jugement pertinent. La plupart du temps, faute de temps et de curiosité, on évite d'approfondir les sujets et on se contente de comparaisons hâtives. La comparaison des six sites choisis (Lyon, Lille, Rotterdam, Turin, Barcelone, Marseille) peut être tentée car les tailles réciproques des opérations et des villes avec leurs agglomérations sont de la même importance. Pour tirer avantage d'études comparatives, il est nécessaire de comprendre les différents projets à travers plusieurs approches :

Comparaison des montages financiers et opérationnels

Du point de vue des montages les dispositifs choisis sont extrêmement différents d'une ville à l'autre. Les situations politiques locales, les habitudes d'aménagement et parfois le poids de l'histoire pèsent fortement sur le choix des montages. Entre les différents pays ces différences sont naturellement exacerbées. Les contextes économiques, politiques, sociaux, culturels sont extrêmement différents entre la



Intérieur de la gare de la Part-Dieu.

Interior of Part-Dieu station.

Crédit : Grand Lyon.

passenger's future behaviour? This is a delicate task and we have often made mistakes. Who could have predicted the massive increases in mobile phone and rental bike use just a few years ago? When we ask questions about tomorrow's forms of mobility we need to envisage that there will probably be a number of important technological advances in the future. The way we use cars will probably be completely different. Potentially, small electric rental cars could be stored at each transport hub with special devices that make them easy to use, like rental bikes. Today, bus stations take up a huge amount of space because of the very large turning radius on buses. In the future, front-end assembly technology for buses will have improved and the turning radius will be dramatically reduced, consequently reducing the size of bus stations. These developments will totally change the dimensions of transport hubs and the space required for them to operate efficiently.

But it is more difficult to anticipate the future behaviour of residents and passengers because they are not only linked to technological progress but also to social, political and cultural change. When describing evolutions in art, Baudelaire spoke of "fashion, morality, passion".

To understand and assess projects and their transformations it is important to anticipate these future changes. There are very simple tools that allow us to compare different projects objectively and which could improve discussions amongst partners and project planning in one fell swoop.

"Comparisons are misleading" as the old adage goes, but without making careful comparisons we end up very confused. Comparisons are often detrimental to the quality of analytical studies and hinder us from making the relevant decision. Most of the time, we avoid getting to the bottom of a subject and make do with hasty comparisons because of a lack of time or curiosity. It is however possible to compare the six chosen sites (Lyon, Lille, Rotterdam, Turin, Barcelona and Marseilles) because the size of the development projects corresponds and the importance of the cities and agglomerations are the same. To get the most out of these comparisons it is necessary to examine the different projects from several different angles:

Comparison of financial and operational plans

The methods chosen for financial and operational planning vary greatly from one city to another. The local political situation, urban planning habits and sometimes historical influences come to bear heavily on the choice of plan. Naturally, in different countries these differences are exacerbated. The economic, political, social and cultural contexts are extremely different in France, the Netherlands, Spain and Italy. For example, in Italy there is heavy state intervention on projects while in the Netherlands it is the community that manages the entire process. To compare the different urban planning processes it is important to examine them in light of these differences.

France, les Pays-Bas, l'Espagne et l'Italie. Par exemple, en Italie, l'État intervient très fortement sur les projets alors qu'aux Pays-Bas, c'est la collectivité qui organise l'ensemble. Pour comparer les processus d'aménagement, il est important de les observer à travers ces différents filtres.

Comparaison des projets

Pour la conception du pôle d'échanges, la problématique est semblable d'une ville à l'autre. Dans tous les cas, d'une part, la rapidité, la lisibilité, l'accès facile des échanges entre les différents modes de transport restent une priorité. D'autre part, la nécessité de créer une relation forte entre le pôle d'échanges avec son quartier et avec la ville est indispensable. Dans chaque ville les prévisions programmatiques des quartiers cherchent à tirer parti de la présence du TGV en espérant des retombées bénéfiques sur l'économie locale. Cependant les projets formulés sont toujours très différents d'une ville à l'autre, ce qui veut dire que les résolutions des mêmes problèmes sont extrêmement différentes. Elles le sont car les situations contextuelles sont très disparates : les situations ferroviaires, les modes de transport existants et leur organisation sont tous très divers. De la même façon, les articulations avec le quartier (existant ou nouveau) sont variées. Bien entendu les situations urbaines ne sont jamais semblables. Ainsi le projet de la gare avec son quartier sera unique, il n'y aura pas de typologie préétablie permettant des comparaisons évidentes.

Comparaison des échelles graphiques

On notera en outre que la plupart des travaux étudiés par l'informatique gênent la compréhension des échelles et des dimensions car la taille des projets est celle de l'écran. Il serait donc nécessaire d'avoir en permanence des échelles graphiques sur tous les plans et sur les écrans. Faute de maîtriser les échelles, on les abandonne. Aucune comparaison n'est possible désormais, la mesure des choses a disparu. Le travail des plans avec une échelle permet de mémoriser des mesures et donc des comparaisons. À partir de quelques exercices l'œil se familiarise avec les échelles et les mesures, ainsi exercé, il appréhende facilement le 1/5 000, le 1/2 000, etc. Cette appropriation autorise quelques jugements pertinents : c'est trop grand, trop petit, trop compliqué, trop illisible... Regarder les projets à travers ce filtre aide à ne pas perdre la raison.

Comparison of projects

When designing transport hubs, the problems we encounter are similar from one city to another. On the one hand, speed, legibility and easy access between the different modes of transport are given priority in all of the projects. On the other hand, the need to build a strong relationship between the transport hub, the district and the city is essential. In each city, the projected plans for districts try and take advantage of the presence of high-speed rail and hope to profit from the local economic spin-off. However, the final projects are always very different from one city to another, which means that the same problems are dealt with in extremely different ways. These differences are the result of disparate contextual situations: the location of the railway, existing modes of transport and its organisation are all very diverse. In the same fashion, there are various ways that stations connect with their district (existing or new). Obviously, the city setting is never the same. Therefore, the project for the station and its district is unique and there is no predetermined type that allows us to make clear comparisons.

Comparing graphic scales

Most computerised studies restrict our comprehension of a project's scale and dimensions because the projects are reduced to fit our screen. Therefore we need to be continually reminded of a project's scale in all the plans and on screens. If we can't master the scale, we give up. No comparisons can be made because we have lost all notion of size. Working with scale maps allows us to remember measurements and make comparisons. After a little practise, the eye becomes familiar with the scale and the measurements, and then easily visualises scales like 1/5000 and 1/2000 etc. This process of appropriation allows us to judge things in a pertinent manner: this is too large, too small, too complicated, too difficult to find your way around. Looking at projects in this way helps us to keep our heads together.

Conclusion

This colour-coded exercise here has been restricted to a comparison of the project plans. It would be worth carrying out a similar study comparing figures from the projects. Some of this data will be easy to obtain, such as national and international travelling times, the city's population size and the agglomeration's population size. The size of station programmes, districts and their distribution by category should be compared; but here the information will be more difficult to obtain. Corinne Tiry has already provided us with information for Turin, Barcelona and Rotterdam. However, numerical data for transport hubs, such as daily passenger flow and modal split are totally impenetrable. This means comparative exercises are limited. Regardless of this, all of the information made available today improves our understanding of the various actors and allows them to establish a kind of common body of knowledge for use when planning new projects.

The question of project typology is something which bothers most of the seminars' contributors. But as projects become more and more interlinked with their particular city and different city contexts, there can no longer be a project typology – unless we are talking about a project typology for each project, as Corinne Tiry has suggested. The question of the limit of these projects also calls for an answer. Is the limit the station, the transport hub, the district (which district?), the city or the territory? Apparently, the limits have become blurry and it is no longer possible to draw them on a map. Finally, in his introduction, Jean-Jacques Terrin asked us a question about stations: “are they both anchored in their history and an object for futuristic visions?” Or, as Djamel Klouche imagined them, have they become “metropolitan collectors”, totally buried in the extraordinary imbrications of new functions in the modern city, with no more links to history? The limits have become blurry to the advantage of citizens. However, the latter also requires there to be strong identity of place and a little glimpse of history. Identity and history help us find our bearings, but they also play a comforting role with the formidable complexity of the modern city.

Conclusion

L'exercice graphique présenté ici se borne à comparer les plans des projets. Il serait souhaitable de faire le même travail de comparaison sur les chiffres des projets. Certaines données sont facilement accessibles, comme les durées des connexions nationales et internationales, le nombre d'habitants des villes et de leurs agglomérations. Les tailles des programmes des gares, des quartiers et leur répartition par catégories devraient être comparées, mais là les informations sont plus difficiles d'accès. Sur ces données Corinne Tiry livre des réponses pour Turin, Barcelone et Rotterdam. Quant aux données chiffrées des pôles d'échanges telles que les flux de voyageurs par jour ou la répartition modale, elles sont carrément impénétrables. L'exercice de comparaison a donc ses limites. Quoi qu'il en soit tout ce qui est accessible aujourd'hui améliore la connaissance des différents acteurs et leur permet de constituer une sorte de culture commune appréciable pour engager les études de nouveaux projets.

La question de la typologie taraude la plupart des intervenants. Comme ces projets sont de plus en plus imbriqués dans les villes avec des contextes différents, il ne peut plus y avoir de typologies de projet. À moins qu'il y ait une typologie par projet comme le suggère Corinne Tiry. La question de la limite de ces projets interpelle également. La limite est-elle la gare, le pôle d'échanges, le quartier (quel quartier ?), la ville, le territoire ? Vraisemblablement la limite est devenue floue, il n'est plus possible de la cerner avec une ligne rouge. Enfin, dans son introduction, Jean-Jacques Terrin s'interroge sur les gares : « sont-elles à la fois ancrées dans leur histoire et à la fois l'objet de visions futuristes ? ». Ou encore, comme l'imagine Djamel Klouche, sont-elles devenues des « collecteurs métropolitains » totalement enfouis dans la fantastique imbrication des fonctions nouvelles de la ville moderne, sans plus aucun lien avec l'histoire ? Les limites sont devenues floues pour le plus grand bonheur du citoyen, cependant ce dernier a aussi besoin de l'identité forte du lieu et d'un petit clin d'œil avec l'histoire. Identité et histoire permettent certainement de se repérer, mais aussi de se rassurer face à la formidable complexité de la ville moderne.

Exercice graphique de comparaison des six gares et de leur quartier.
 Graphic exercise to compare the six stations and their districts.



Barcelona



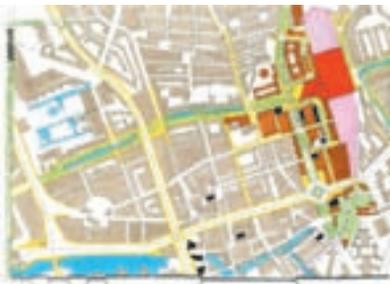
Lille



Lyon



Marseille



Rotterdam



Torino

La gare, le quartier, la ville (cartes au 1/5000)

The station, the district, the city

 bâtiments de la ville en général
 built areas (on a city scale)

 bâtiments liés aux opérations du quartier gare
 buildings located in the station district

 espaces piétons, places, rues, trottoirs
 pedestrians areas, squares, streets, footpaths

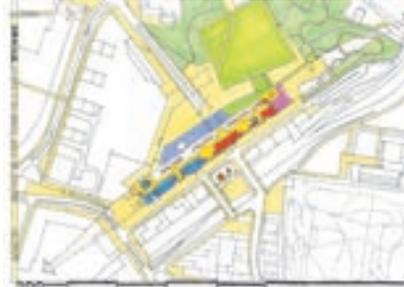
 parcs et squares
 parks and squares

 gare
 station

 voies ferrées
 railway tracks



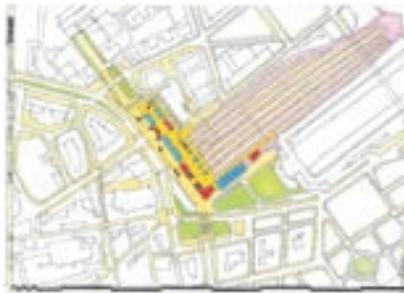
Barcelona



Lille



Lyon



Marseille



Rotterdam



Torino

La gare et ses abords (cartes au 1/2000)
The station and surrounding area

 espaces voyageurs de la gare
passengers areas in the station

 circulations verticales
vertical flows

 services voyageurs
passengers services

 locaux d'exploitation
operational areas

 commerces et autres services
shops and other services

 espaces piétons
pedestrian areas

 parcs et squares
parks and squares

 transports
transport

BIBLIOGRAPHIE

- BAJARD, M. (dir.), *De la gare à la ville, Arep une démarche de projet*, Paris, Ante Prima, Bruxelles, AAM, Milan, Silvana Editoriale, 2007.
- BANISTER, D. (ed.), *Transport and Urban Development*, Londres, E & FN Spon, 1995.
- BELLANGER, F., MARZLOFF, B., *Transit, les lieux et les temps de la mobilité*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 1996.
- BLUM, U., HAYNES, K.-E., KARLSSON, C., « The Regional and Urban Effects of High Speed Trains », *The Annals of Regional Science*, n° 31, 1997, pp. 1-20.
- BONNEFILLE, F., « Les gares du TGV », *Revue générale des chemins de fer*, février 2002, pp. 103-110.
- BONNET, M., DESJEU, D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, Presses universitaires de France, 2000.
- CASTELLS, M., *La société en réseaux, l'ère de l'information*, Paris, Fayard, 2001.
- CERVERO, R., « Integration of Urban Transport and Urban Planning », in Freire, M., Stren, R. (eds), *The Challenge of Urban Government, Policies and Practices*, Washington D.C., World Bank Institute, 2001, pp. 407-427.
- CHAPELON, L., LECLERC, R. (dir.), *Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020*, Paris, Éditions CNRS-GDR Libergéo, La Documentation française, 2007.
- « Les gares : enjeu territorial et urbain », *Traits urbains*, suppl. n° 20, printemps 2008, pp. 5-14.
- GIVONI, M., (et al.), « Railways in Europe: a new era? », *Built Environment*, Oxon, vol. 35, n° 1, 2009, pp. 5-148.
- GIVONI, M., HOLVAD, T., PRESTON, J., ALEXANDERSSON, G., HALL, P., BRAND, C., WATKISS, P., BOZICNIK, S., BRUINSMA, F., BRONS, M., RITEVELD, P., TANCZOS, K., BESSENYEI, G., GIVONI, M. (ed.), HOLVAD, T. (ed.), « Railways In Europe: A New Era? », *Built Environment*, vol. 35, n° 1, 2009, pp. 5-148.
- KELLER, F., *La gare contemporaine*, rapport au Premier Ministre remis le 10 mars 2009.
- KENNEDY, C., MILLER, E., SHALABY, A., MACLEAN, COLEMAN, J., « The Four Pillars of Sustainable Urban Transportation », *Transport Reviews* (Oxford), n°25(4), 2005, pp. 393-414.
- MANNONE, V., « Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en centre ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 31, 1997, pp. 71-97.
- Nouveaux rythmes urbains et organisation des transports*, Conseil national des transports, 2001.
- PLASSARD, F., « Les villes et le TGV », *Transports urbains*, n° 74, 1992.
- POL, P., *A Renaissance of Stations, Railways and Cities, Economic Effects, Development Strategies and Organisational Issues of European High-Speed Train Stations*, Delft University Press, 2002.
- RABIN, G., *Villes et grande vitesse, La révolution ferroviaire en France et en Allemagne*, Liège, Mardaga, 2003.
- SCHNAPP, J. (dir.), *Speed Limits*, Montréal, Centre Canadien d'Architecture, Milan, Skira, 2009.
- TIRY, C., *Les mégastructures du transport, typologie architecturale et urbaine des grands équipements de la mobilité*, Lyon, Éditions du Certu, 2008.
- TROIN, J.-F., « Les gares TGV et le territoire : débat et enjeux », *Annales de géographie*, n° 593-594, janvier-avril 1997.

LES AUTEURS

AMPE Francis, ingénieur, consultant en urbanisme. Il a été maire de Chambéry (1977-1983) avant de travailler comme consultant pour les projets de développement urbain de la Banque Mondiale en Afrique noire (1983-1989). Directeur de l'agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole de 1990 à 1998. À la Datar il a été conseiller pour le développement urbain durable (1998-2003) et a présidé le département Ville-environnement-transport à l'École nationale des Ponts et chaussées.

AMPE Francis, engineer and urban planning consultant. After his time as Mayor of Chambéry (1977-1983) he worked as a consultant on urban development projects for the World Bank in Sub-Saharan Africa (1983-1989). From 1990 to 1998 he was director of the Lille's urban planning and development agency. He then worked for Datar (French inter-departmental delegation for land-use planning and sustainable urban development) as an advisor on sustainable urban development (1998-2003) and was head of the City - Environment - Transport department at the École nationale des Ponts et chaussées.

BAJARD Marcel, architecte-urbaniste. Il a été responsable d'études de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise de 1969 à 1979, architecte en chef de la ville de Grenoble (Atelier d'architecture et d'urbanisme public) de 1980 à 1990, responsable du service Études urbaines à la SNCF et au bureau Arep de 1991 à 2004. Depuis 2004, il dirige plusieurs études de pôles d'échanges et projets urbains en France et à l'international, anime plusieurs formations et workshop internationaux et est consultant sur le thème de la ville et des transports pour différents organismes publics.

BAJARD Marcel, architect and urban planner. He was project manager for the new town of Cergy-Pontoise from 1969 to 1979, head architect for the city of Grenoble (public architecture and urban planning workshop) from 1980 to 1990, and head of the urban development department for the SNCF and Arep from 1991 to 2004. Since 2004, he has supervised projects for several interchange stations and urban planning schemes in France and abroad, led several training courses and international workshops and is a consultant in the domain of the city and transport for various public bodies.

BOURDIN Alain, sociologue, urbaniste, professeur d'aménagement et d'urbanisme à l'Institut français d'Urbanisme (université Paris-Est / Marne-la-Vallée), qu'il dirige. Il enseigne ou a enseigné aux universités de Louvain (KUL) Tours, Toulouse, Genève. Il co-dirige le Lab'urba (laboratoire commun avec l'Institut d'urbanisme de Paris-Université de Paris-Est Créteil). Co-directeur de la revue *Espaces et sociétés* et secrétaire général des *Cahiers internationaux de sociologie*.

BOURDIN Alain, sociologist, urban planner, land-use planning/urbanism lecturer and head of department at the Institut Français d'Urbanisme (Université Paris-Est / Marne-la-Vallée). He teaches or has taught at K.U. Leuven, Tours, Toulouse and Geneva universities. He co-directs the Lab'Urba (a laboratory shared by the urban planning institute at Université Paris-Est and the University of Paris-Est Créteil). He is also co-director of the journal *Espaces et sociétés* and secretary general of *Cahiers internationaux de sociologie*.

BUHIGAS Maria, architecte. Elle est, depuis 2006, au sein de Barcelona Regional, chef du département de la stratégie urbaine. Entre 2003 et 2005, elle est assistante auprès de la commission pour l'infrastructure et l'urbanisme du conseil municipal de Barcelone. Elle ne s'éloigne jamais de la question de la redéfinition du rôle de l'urbanisme contemporain, qu'elle intègre pleinement à la mise en place d'une économie prospère, d'une cohésion sociale et d'une participation citoyenne.

BUHIGAS Maria, architect. In the professional field, she has developed most of her career at Barcelona Regional, metropolitan agency for urban development and infrastructures, where she is, since 2006, chief of the urban strategy Department. Between 2003 and 2005 she was Assistant to the Commissioner for Infrastructure and Planning of the Barcelona City Council. Her work highlights the integration of economic promotion issues into the urban planning approach of cities and metropolitan areas; and in particular, research regarding industrial land in western cities and the future of industries within the city. She has published articles and has lectured both locally and internationally, always around the question of how to redefine the role of contemporary urban planning, integrating it actively in building economic prosperity, social cohesion and citizen participation.

BOULY Maxime, doctorant à l'Institut d'Urbanisme de Lyon (IUL), Université Lyon 2, rattaché au laboratoire Triangle - CNRS UMR 5206. Sa thèse porte sur la prise en compte de l'environnement dans les plans locaux d'urbanisme. Il a travaillé à plusieurs occasions sur la régénération urbaine dans l'agglomération lyonnaise.

BOULY Maxime, PhD candidate at the Institut d'Urbanisme de Lyon (IUL), Université Lyon 2, associated with Laboratoire Triangle - CNRS UMR 5206. His thesis examines how the environment is taken into account in land-use plans. He has worked on urban regeneration in Lyon agglomeration on several occasions.

CIOCCHETTI Angelica, architecte, gérante de la Division d'urbanisme et des logements privés ; s'occupe de la coordination et de l'exécution du Plan local d'urbanisme de la ville de Turin.

CIOCCHETTI Angelica, architect. She also manages the Urban planning and Private Housing Division in Turin. She is in charge of coordinating and implementing Turin's land use plan.

CORSICO Franco, professeur d'urbanisme à la faculté d'architecture du Politecnico di Torino depuis 1972. De 1993 à 2001, il a été conseiller municipal responsable de l'urbanisme et des transports de la municipalité de Turin.

CORSICO Franco, teacher in urban planning at the Faculty of Architecture at Politecnico di Torino since 1972. From 1993 to 2001 he was the city councillor in charge of urban planning and transport for Turin city council.

GEILING Franck, architecte-urbaniste (Ensa-Marseille), titulaire d'un Master en Développement économique local et politiques urbaines (université de la Méditerranée). Après dix ans d'exercice au sein du CAUE des Bouches-du-Rhône, il rejoint l'Établissement public Euroméditerranée en 2003 dont il assure aujourd'hui la Direction de l'architecture et de l'urbanisme. Il est enseignant invité du Master Ville et Projet urbain de l'Ensam ainsi que du pôle Projet Urbain et Valorisation du Patrimoine de l'École Polytechnique de Turin. Il participe régulièrement à des missions de stratégie urbaine en Amérique Latine et sur le bassin méditerranéen.

GEILING Franck, architect and urban planner (Ensa Marseilles) with a Masters in Local Economic Development and Urban Politics (Université de la Méditerranée). After ten years working at CAUE Bouches-du-Rhône, he joined the Euroméditerranée public institution in 2003 and today is Euroméditerranée's director of architecture and urban planning. He is a guest lecturer for the City and Urban Projects Masters at the Ensam as well as Urban Projects and Heritage Preservation at Politecnico di Torino. He is regularly involved in urban strategy missions in Latin America and the Mediterranean basin.

JACOBS Wouter, titulaire d'un master en organisation spatiale et géographie humaine et d'une thèse de management (2007, université de Radboud à Nimègue). Il rejoint ensuite l'ESE (Erasmus School of Economics) à l'université Erasmus de Rotterdam où il travaille en étroite collaboration avec l'organisme responsable de la gestion du port de Rotterdam (Port of Rotterdam Authority) et le service de coopération au développement de la ville de Rotterdam. Il travaille au centre de recherche urbaine et régionale de l'université d'Utrecht où il mène une étude sur l'évolution comparée des multinationales et du Knowledge Intensive Business Services (KIBS) dans l'aire métropolitaine d'Amsterdam.

JACOBS Wouter has a background in Spatial Planning & Human Geography (MA, Radboud University Nijmegen). He received his PhD in Management (Radboud University Nijmegen) in 2007. After his PhD, Wouter moved to the Erasmus School of Economics (ESE) at the Erasmus University of Rotterdam where he worked in close collaboration with Port of Rotterdam Authority and the City Development Cooperation of Rotterdam. He currently works for the Urban & Regional Research Center at Utrecht University where he is involved in research on the co-evolution between Multi-national Enterprises and knowledge intensive business services in the Amsterdam metropolitan region.

POL Peter M.J., responsable des services de stratégie urbanistique de la ville de Rotterdam. Il s'intéresse tout particulièrement aux aspects économiques et à l'aménagement des quartiers. Par ailleurs, il donne des cours d'économie urbaine à l'université Erasmus de Rotterdam. Enfin, il dirige le programme de master de promotion urbaine, destiné aux futurs promoteurs immobiliers.

POL Peter M.J., senior urban strategist for the City of Rotterdam. He is particularly involved in economic issues and urban area developments. Peter also works as university lecturer in Urban Economy for the Erasmus University of Rotterdam. Furthermore he is program manager of the Master City Developer, a master program for urban area developers.

SEGRETAIN Philippe, diplômé en Sciences politiques et en Droit et Sciences économiques, a d'abord travaillé dans l'ingénierie et le conseil en développement des territoires, principalement hors de France. Puis il a créé et dirigé de 1990 à 2008 au sein du groupe de la Caisse des Dépôts, Transdev, devenu un des leaders européens dans le transport public de voyageurs. Parallèlement il a présidé, de 2005 à 2010, le groupe d'ingénierie EGIS première entreprise français dans l'ingénierie des infrastructures de transport.

SEGRETAIN Philippe, graduate in Political Science and in Law and Economics. He began work as a territorial development consultant working mainly outside France. Then from 1990 to 2008 he created and managed Transdev (part of the Caisse Des Dépôts group) which has become a European leader in public passenger transport. In parallel, he headed the engineering group, EGIS, from 2005 to 2010 which is the French leader in infrastructure engineering and transport systems.

TERRIN Jean-Jacques, architecte, docteur en architecture, professeur à l'Ensa Versailles depuis 2003, directeur du LéAV (Laboratoire de l'école d'Architecture de Versailles) depuis 2009 ; membre associé du Lab'Urba, université Paris-Est depuis 2003 ; responsable scientifique du programme Popsu Europe ; membre du conseil d'administration d'European France ; membre du conseil scientifique de Médiaconstruct.

TERRIN Jean-Jacques, architect, with a Doctorate in architecture. Professor at the Versailles School of Architecture (Ensa) since 2003, he has been director of LéAV (Laboratoire de l'école d'Architecture de Versailles) since 2009 and is an associate member of Lab'Urba at the Université Paris-Est since 2003. He is also head of science for the Popsu Europe programme, member of the European France board of trustees and a member of Médiaconstruct's scientific council.

TIRY Corinne, architecte DPLG et ingénieur de recherche du ministère de la Culture et de la Communication. Elle est actuellement chercheur au LACTH (École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille) et chercheur associé à l'IPRAUS (École nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville).

TIRY Corinne, architect and research engineer for the French Ministry of Culture and Communication. She is currently a researcher at LACTH (at the Ensap, Lille School of Architecture and Landscaping) and an associate researcher at IPRAUS (at the ENSAPB, Paris-Belleville School of Architecture).

VALENTIN Jean-Marc, chargé de mission au sein du service Stratégies d'Agglomération de la communauté urbaine de Lyon. Ses missions portent essentiellement sur les questions de planification territoriale aux différentes échelles du territoire et sur les dossiers de coopération métropolitaine.

VALENTIN Jean-Marc, task officer in the Agglomeration Strategies Department for Grand Lyon. His missions primarily concern territorial planning issues at different territorial scales and metropolitan cooperation affairs.

VERHAGE Roelof, maître de conférences en aménagement et urbanisme à l'Institut d'urbanisme de Lyon (IUL), université Lyon II et chercheur au laboratoire Environnement, ville, Société - CNRS UMR 5600. Ses travaux portent sur la régénération urbaine, le montage des projets d'aménagement, les politiques foncières et la planification territoriale, souvent dans une perspective comparative entre pays européens.

VERHAGE Roelof, Development and Urban Planning lecturer at the Institut d'urbanisme de Lyon (IUL) and the Université Lyon II and researcher in the Environnement, Ville, Société laboratory (CNRS UMR 5600). His work focuses on urban regeneration, setting up development projects, land policy and territorial planning, often making comparisons between different European countries.

SOMMAIRE / CONTENTS

216

JEAN-JACQUES TERRIN	
GARES TGV, PROJETS ET STRATÉGIES URBAINES	10
<i>HST STATIONS: PROJECTS AND URBAN STRATEGIES</i>	12

PROJETS DE VILLES / CITY PROJECTS

MARIA BUHIGAS	
BARCELONE - LA SAGRERA	30
<i>BARCELONA AND SAGRERA STATION</i>	32
FRANCIS AMPE	
LILLE : GARE D'EURALILLE	52
<i>LILLE: EURALILLE STATION</i>	54
MAXIME BOULY, JEAN-MARC VALENTIN, ROELOF VERHAGE	
LA PART-DIEU, QUARTIER D'AFFAIRES ET NŒUD MULTIMODAL	68
<i>PART-DIEU STATION: BUSINESS DISTRICT AND MULTI-MODAL HUB</i>	70
FRANCK GEILING	
MARSEILLE : LA GARE SAINT-CHARLES ET EUROMÉDITERRANÉE	86
<i>MARSEILLES: SAINT-CHARLES STATION AND EUROMÉDITERRANÉE</i>	88
PETER M.J. POL, WOUTER JACOBS, RENATE VEERKAMP	
ROTTERDAM CENTRAL DISTRICT	106
<i>ROTTERDAM CENTRAL DISTRICT</i>	108
ANGELICA CIOCCHETTI, FRANCO CORSICO, ELISA ROSSO, MAURIZIO BOCCONCINO	
TORINO PORTA SUSA ET LA SPINA CENTRALE	124
<i>TORINO PORTA SUSA AND THE SPINA CENTRALE</i>	126

REGARDS / PERSPECTIVES

MARCEL BAJARD

**GARES CENTRALES AVEC LEURS QUARTIERS :
MÉTHODOLOGIE ET COMPARAISON** 144

*CENTRAL STATIONS AND THEIR DISTRICTS:
METHODOLOGY AND COMPARISONS* 146

ALAIN BOURDIN

VERS LA VILLE-GARE 160

TOWARDS THE STATION CITY 162

PHILIPPE SEGRETAÏN

**COMMENT OUVRIR SUR LA VILLE
UN SYSTÈME DE TRANSPORT À GRANDE VITESSE ?** 174

HOW TO OPEN UP THE CITY WITH HIGH-SPEED TRANSPORT 176

CORINNE TIRY

**MÉTROPOLES RÉGIONALES ET GRANDE VITESSE :
DES PROJETS DE CENTRALITÉS MULTISCAIRES** 186

*THE REGIONAL METROPOLIS AND HIGH-SPEED RAIL:
PROJECTS WITH CENTRALITY ON MULTIPLE SCALES* 188

BIBLIOGRAPHIE 205

LES AUTEURS 209

Liste des acronymes 214