

« POSITION DE THESE / PhD position »

3 – Etienne RIOT¹

« L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen. L'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St-Pancras, Paris Nord et Milano Centrale. »²

Cette thèse a étudié le lien unissant trois gares historiques aux logiques du marché ferroviaire de l'Union européenne. Les principes du marché ferroviaire impliquent la structuration d'un cadre réglementaire pour la concurrence ferroviaire. De nouvelles formes d'organisation ont été ainsi engagées dans les différents groupes ferroviaires européens dont la plupart sont d'anciens monopoles publics ayant été réformés. Lors de l'ébauche de cette recherche, il est apparu rapidement que les approches économiques classiques autant que critiques n'étaient pas suffisantes pour comprendre les changements à l'œuvre dans les pratiques contemporaines d'aménagement et de gestion des gares. D'autres concepts étaient nécessaires pour comprendre comment ces pratiques évoluent du fait de la mise en œuvre des principes concurrentiels. Deux approches théoriques, issues de la sociologie économique et de la sociologie des sciences et des techniques, ont ainsi été mobilisées pour structurer cette recherche en urbanisme : l'encastrement marchand et les agencements marchands.

En sociologie économique, différentes formes d'encastrement (historique, culturel, institutionnel et social) permettent d'analyser l'échange économique comme la résultante d'interactions sociales et non uniquement comme celle d'un équilibre des intérêts. L'analyse des encastresments d'une relation marchande appelle une approche multidisciplinaire. Cette approche a été particulièrement utile pour la comparaison des trois cas issus de trois pays différents – France, Italie et Royaume-Uni - et parvenir à présenter d'un seul tenant leurs différents degrés d'adaptation aux principes concurrentiels dans la gestion des gares. Il a ainsi été démontré qu'un changement important des pratiques professionnelles d'aménagement des gares a eu lieu depuis trente ans au sein des compagnies ferroviaires européennes. Les approches traditionnelles de la conception des gares étaient fondées sur les métiers de l'ingénierie et de l'architecture et ont été progressivement complétées puis dépassées par les techniques issues du marketing et de la finance. L'aménagement est ainsi devenu un aménagement-gestion et le métier de gestionnaire des gares a été constitué comme une activité à part entière au sein des entreprises ferroviaires. Auparavant, ce métier était dilué dans différents pans de l'activité ferroviaire : gestion de l'infrastructure, services aux voyageurs, offre de transport, etc... De nouvelles entités opérationnelles ont été créées au sein des compagnies ferroviaires permettant d'agréger l'ensemble des métiers afférents aux gares.

Les agencements marchands forment une nouvelle approche des échanges économiques, d'après les recherches rassemblées par Michel Callon. Construite à partir de la théorie de l'acteur-réseau, cette approche propose une analyse systémique des échanges économiques. Elle considère les échanges dès les premières actions visant à définir les qualités des biens et à lui attribuer des aspérités quantifiables. Chaque phase (ou « cadrage ») de l'échange rassemble des personnes et des outils, des techniques et des idées. Cette approche permet de mieux cerner comment la matérialité d'un objet est

¹ Docteur en urbanisme et aménagement de l'espace d'Université Paris-Est. Responsable de la recherche et de l'innovation d'Arep designlab, AREP. Chercheur associé du Laboratoire Ville Mobilité Transport – UMR ENPC, UPEM, IFSTTAR.
Ph-D in Urban Planning and Studies – Associate researcher at LVMT, Ecole des Ponts ParisTech. Head of research and innovation at Arep designlab, AREP.

² Thèse préparée sous la codirection de Vincent Kaufmann et de Nacima Baron et sous l'encadrement de Caroline Gallez. Soutenue le 6 novembre 2015 à l'Ecole des Ponts ParisTech.

transformée en une valeur. Dans le cas du marché ferroviaire européen, elle permet ainsi de comprendre comment la gare devient un enjeu important d'échange économique. Il apparaît que la gare est un lieu où trois grands intérêts sont fragmentés. Chacun d'entre eux est un vecteur pour l'agencement d'acteurs, d'outils et de techniques.

La gare est d'abord une installation essentielle – une infrastructure de transport soumise à une stricte régulation publique pour ne pas entraver la concurrence ferroviaire. La gare est aussi un bien immobilier pour laquelle des techniques financières de gestion foncière et des pratiques d'urbanisme commercial sont mises en œuvre. Une conséquence de l'application de ces techniques induit la troisième dimension des gares, à savoir, leur transformation en une « place marchande », infrastructure de services et de commerces au cœur de la ville. Cette troisième dimension fait des gares des amplificateurs urbains (des « city boosters ») – des lieux où la concentration des flux d'usagers est alliée à une offre élevée de services et de commerces – offrant aux centres urbains un avantage compétitif par rapport à d'autres territoires.

Ces trois dimensions se reflètent donc dans l'espace de la gare. Cette recherche démontre comment les flux sont devenus un outil cognitif commun à des acteurs ayant des intérêts divergents. Elle montre aussi comment les formes matérielles d'aménagement commercial constituent des leviers de mesure de la valeur des gares. Une comparaison approfondie des attachements juridiques entre les différents acteurs (contrats de concession, partenariats publics privés, location du domaine public) montre aussi les différentes variantes possibles du financement de ces projets. L'étude de ces trois grands intérêts fragmentés (l'installation essentielle, le bien immobilier, la place marchande) aide ainsi à comprendre les singularités et les convergences dans les pratiques de gestion et d'aménagement des gares en Europe malgré l'application du cadre commun du marché ferroviaire de l'UE.

Identifier les changements dans les pratiques d'aménagement et de gestion nécessite pour autant de comprendre ce qui le distingue d'un état préalable. En ce sens, cette recherche a été aussi structurée autour d'une analyse diachronique. La prise en compte du caractère historique des trois grandes gares permettait de distinguer les évolutions progressives des changements radicaux. Le caractère historique des grandes gares offre aussi un support pertinent pour tester les limites des agencements marchands et de l'encastrement des principes marchands. C'est ainsi que la construction de la valeur historique des grandes gares joue un rôle important dans la définition de limites à leur utilisation économique. Les règles de protection patrimoniale sont, par exemple, une « boîte noire » dans laquelle se dessinent les limites entre valeur économique marchande et valeur sociale.

La recherche sur les gares est essentiellement tournée vers la résolution de questions d'ingénierie, d'intermodalité ou bien de gestion des méga-projets d'infrastructure. Pourtant, comme cette thèse l'a montré, il est possible d'analyser les gares par-delà ces seules considérations. Pierres angulaires de la mobilité, les lieux de transport sont aussi des leviers pour concrétiser les promesses européennes de libre circulation des personnes. En étudiant l'influence des règles de l'Union européenne pour la gestion et l'aménagement des gares, cette thèse souhaite ainsi embrasser la réalité matérielle de la construction européenne. A l'heure où l'UE fait face à d'importants défis quant à son avenir, cette recherche est un engagement au service de la mise en lumière des effets concrets du processus d'intégration européenne dans nos villes de même qu'une démonstration de sa capacité à les modifier.

Etienne Riot

« Agencing major historic railway stations for the European rail market. The implementation of competition principles into the planning and management of London St Pancras, Paris Nord and Milano Centrale stations »³

This research in urban planning analysed the interaction between three major historic railway stations⁴ and the logics of the European rail market. Market principles imply railway competition. In order to make that competition possible, new organisations have occurred in European railway companies. Part of them are state-owned monopoly for a long time and have been transformed into holding companies. At the beginning of this research, it appeared clearly that classical economic theories as well as critical approaches in urban economics were not adapted to fully understand the changes occurring in the contemporary planning and management of railway stations. New concepts were needed to understand how practices in the planning of major historic railway stations evolve due to the application of competition principles. In order to plug that lack, I used two theoretical approaches of economic sociology and science and technology studies in this research in urban planning: market embeddedness and markets agencements.

In economic sociology, different forms of embeddedness (historical, cultural, institutional and social) help to understand how an economic exchange is a result of social interactions more than just a balance of interests. The analyse of embeddednesses requires a multidisciplinary approach and is useful for comparing various stage of rail competitions in different EU Member-States. In the case of railway station planning, it shows an important shift in practices. It appears that for more than 30 years in Europe, engineering and architectural approaches have been progressively and constantly crossed by marketing and financial tools. A new practice has been developed in railway companies: railway station management. Previously divided in various operations linked to infrastructure management, customer relationship, transport services, railway station management have become an activity in itself. New operational subsidiaries or direction have been developed in the railway companies. New professional cultures have been also articulated to these changes.

Market agencements is a new theoretical approach developed by Michel Callon. Based on the actor-network theory, it puts economic exchanges under a new light. Going beyond struggles of interests and classical understandings of market equilibrium, the theory of market agencements considers the whole process of exchange. It takes into account the very early phases of definition of an object and then, the other phases that make that object measurable and exchangeable. Each phase of the process is made of actors and tools, techniques and ideas. This approach helps to identify how a materiality is turned into a value, and, in the case of the EU rail market, how a railway station becomes a high-stake place for economic exchanges. It results that a railway station is a place of fragmented interests. Each of them constitutes a lever for agencing markets where actors and tools take place. The station is first an essential facility - a transport infrastructure put under a strict regulation to make its use in a competitive market possible. The station is at the same time a property for which financial techniques, rules and material practices from real-estate industry are applied. A consequence of the implementation of real-estate strategies makes railway stations appear more and more as an urban facility. This third dimension means that railway stations are more and more considered according to their ability to be a city booster – a place where the intensity of passenger flows is combined to an intense range of economic services and commercial activities - giving urban centers a competitive edge compared to other territories. All of these dimensions are reflected in one singular place: the railway station. This research eventually explains how flows have become a common cognitive tool between actors carrying very different interests. It also shows how technical forms of retail spaces are a lever to calculate and measure the value of railway stations. A deep comparison of legal

³ Ph-D in Urban Planning and Transportation prepared under the supervision of Vincent Kaufman, Caroline Gallez and Nacima Baron (October 2010 – September 2015) and defended on November 6th 2015 at Ecole des Ponts ParisTech – Université Paris Est.

⁴ London St-Pancras, Paris Nord and Milano Centrale stations.

entanglements (concession agreements, private-public partnerships, lease of public domain) also details the various ways of financing these projects. These three fragmented interests help to understand why large railway stations are managed and planned differently in various EU Member-States as well as identifying trends and similarities in planning practices linked to the rules of the rail market.

However, identifying changes in planning practices requires understanding how novelty can be defined. This is where the historical dimension of this research appears. The comparative study was made with three large historic railway stations. It helped a lot to distinct long-terms trends in planning practices from very new ones. It provides also an opportunity to test the limits of market agencing as well as market embeddedness. The social construction of historic value of railway stations plays a very important role in the definition of the limits of market activities. Heritage regulations are thus a “blackbox” in which boundaries between social and economic values are drawn.

Research in railway stations planning are essentially focused on engineering problems, intermodality and transport infrastructure mega-projects. But – as this dissertation showed it - transport places can be also analysed from other perspectives than engineering and transportation issues only. As a keystone of mobility, transport places are also levers for making European promises of free movement of peoples real. Analysing the interaction between EU regulations and railway stations is thus a way to embrace the concrete materiality of the European integration. At a time when the European Union faces tough issues for its future, this research is a clear commitment to unveil its reality in our cities and its efficiency to make them better.

Etienne Riot