

EDITORIAL

LES GARES ET LEURS QUARTIERS, CES OBJETS DE MULTIPLES DESIRS : JEUX D'ACTEURS, STRATEGIES D'AMENAGEMENT ET DYNAMIQUES DE TERRITORIALISATION

Valérie FACCHINETTI-MANNONE, Laboratoire ThéMA UMR CNRS 6049, Université de Bourgogne

Caroline GALLEZ, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Gustave Eiffel, Marne-la-Vallée

Julie PERRIN, Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Gustave Eiffel, Marne-la-Vallée

Matthieu SCHORUNG, Laboratoire SPLOTT, Université Gustave Eiffel, Marne-la-Vallée

La revue *Géotransports* consacre un numéro spécial (n°16) aux gares ferroviaires et aux stratégies d'aménagement dans lesquelles elles s'inscrivent. Lieux de transit, d'échanges, de rencontres, d'activités sociales et économiques, les gares, leur aménagement, comme leur gestion quotidienne intéressent et mobilisent une pluralité d'acteurs publics et privés, porteurs de visions et d'intérêts divers, sinon divergents. Les controverses à propos du réaménagement de la gare du Nord, qui ont éclaté en mai 2019 à Paris, ont révélé au grand public quelques aspects des désaccords autour de la rénovation de ce grand bâtiment historique. Ils attestent d'une politisation soudaine des négociations jusque-là engagées entre maître d'ouvrage, techniciens et financeurs au sein « d'arènes techniques » (Moroni, 2022) et d'une « mise en politique » des flux (Garcier & al., 2017). Ce cas emblématique souligne la complexité des jeux d'acteurs sous-jacents aux processus d'aménagement des gares et de leurs environnements immédiats, et la pluralité de leurs intérêts.

Ouverture progressive du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence, mutations du système et des services de grande vitesse ferroviaire, massification des services de transports collectifs dans les métropoles, gestion renforcée des risques de

sécurité et de sûreté ferroviaire, intégration des stratégies patrimoniales et immobilières : nombreuses sont les évolutions structurelles qui influencent les enjeux, les cadres, les normes, et reconfigurent les systèmes d'acteurs autour de l'aménagement des gares, en France comme dans de nombreux pays européens. Par ailleurs, l'attention des acteurs ne se concentre plus seulement sur les grandes gares centrales, mais aussi sur la requalification et le devenir de gares plus « ordinaires ».

Face à ces constats, nous avons saisi l'opportunité des 3^{es} Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM) pour proposer une session spéciale sur les gares et les stratégies d'aménagement¹. Cette session invitait à s'intéresser aux processus de décision et de régulation liés à l'aménagement des gares et à leurs quartiers, à leurs conséquences concrètes sur la localisation des gares, le contenu des projets de construction, de conception ou de rénovation des gares. De nombreuses contributions, proposées par des géographes, des architectes, des urbanistes ont été présentées, qui soulignaient le dynamisme de ce domaine de recherche. Les articles ainsi qu'une partie des rubriques qui composent ce numéro, issus de communications présentées lors de cette session, illustrent la richesse d'une approche qui croise les analyses formelles aux stratégies d'action qui les sous-tendent.

¹ Les 3^{es} RFTM ont été organisées du 2 au 4 juin 2021 par l'Université Gustave Eiffel. En raison de la crise sanitaire liée à la pandémie de la Covid 19, elles se sont tenues en ligne.

La gare ferroviaire est, suivant une définition strictement fonctionnelle, le lieu de la rupture de charge, un lieu clos et strictement délimité, qui se compose d'un ensemble d'éléments (le bâtiment voyageur, les équipements techniques, les hangars, les quais). Sur le plan spatial, une gare est un système avec une double orientation, avec un espace proprement industriel et technique (espaces techniques, faisceaux, "arrière-gare") et un espace tourné vers la ville (parvis, place de la gare, espaces de stationnement, équipements de la multimodalité comme des parcs à vélos). Les gares constituent des "espaces charnières" à deux faces : « une face ferroviaire interne et une face urbaine externe » (Facchinetti-Mannone, 2016). En plus des services de transport regroupés au sein du bâtiment voyageurs, une grande variété de fonctions associées aux flux de voyageurs organise les espaces et les usages en gare : fonctions liées à la circulation, à l'attente et à l'information des voyageurs ; fonctions économiques liées aux espaces de restauration, aux commerces et aux nouveaux espaces de travail (coworking) ; fonctions culturelles avec des lieux de divertissement et de médiation culturelle ; fonctions servicielles liées à l'offre de services publics (crèches), ou d'activités privées (hôtels). La coexistence de ces fonctions et leur diversification, particulièrement visible dans les grandes gares, sont un des signes tangibles des changements structurels qui affectent depuis plusieurs décennies les logiques d'aménagement et de régulation de ces « lieux-mouvements » singuliers (Sander, 1996). Démontrant l'intérêt de saisir ces mutations dans une temporalité longue, Nacima Baron et Nathalie Roseau (2016) empruntent la métaphore du miroir pour illustrer la complexité des relations qui unissent villes et gares, saisies sous l'angle de leurs organisations spatiales, de leurs fonctionnalités et de leurs représentations. Les gares sont à la fois les lieux, les objets et les produits des attentes, des stratégies et des pratiques de multiples acteurs, tout en participant elles-mêmes, dans leur matérialité comme dans leur dimension symbolique, à ces processus de transformation.

Au cours des dernières décennies, les objectifs, les cadres d'action et l'agencement des pouvoirs autour des gares ferroviaires ont sensiblement changé, en relation avec des évolutions sociales et politiques structurelles, notamment à l'échelle européenne, et l'émergence ou le renouvellement de certains enjeux.

Dans les pays européens, l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire et les dynamiques de libéralisation y afférant, inscrites dans les trajectoires longues des opérateurs historiques et des modes d'intervention des États, donnent lieu à une redistribution des rôles entre les organisations et en leur sein même, où se (re)négocient des places et des légitimités techniques et politiques (Riot, 2015 ; Le Bot, 2019). En France, un nouveau modèle économique est conçu par l'opérateur historique, dans un contexte de raréfaction des sources de financement public. Un nouveau type d'acteurs est apparu, les foncières, qui gèrent les espaces commerciaux en gare et participent désormais pleinement aux négociations, en tant que financeurs majoritaires des opérations d'aménagement. Dès les années 1990, la SNCF met en œuvre une stratégie de requalification des gares et de « gestion de site » qui vise la conciliation entre deux objectifs *a priori* antagonistes : garantir la rapidité d'écoulement des flux de voyageurs pour faciliter l'accès aux trains et favoriser la captation des flux de consommateurs potentiels (Dang Vu & Jeaneau, 2008). Dans les grandes agglomérations, les logiques de valorisation foncière et immobilière, de marchandisation, de commercialisation et de privatisation, en relation avec la néo-libéralisation de la production urbaine, influencent l'aménagement des gares et de leurs quartiers (Delage, 2013 ; Riot, 2015). Pourtant, comme le souligne Etienne Riot à partir de la comparaison de trois grandes gares internationales, les logiques marchandes et concurrentielles ne s'imposent pas aux gares, elles y entrent en tension avec les logiques nouvelles « d'aménagement-gestion », dans des encastresments qui rendent compte du poids des trajectoires et des héritages historiques, ainsi que des environnements politiques et sociotechniques ; ce sont ces tensions et les manières de les résoudre qui permettent de comprendre les processus de transformation à l'œuvre (Riot, 2015). Aurélie Delage, quant à elle, insiste sur les ressorts de la standardisation des projets de requalification des quartiers de gare TGV, en montrant qu'ils ne se limitent pas aux impacts de la néo-libéralisation, mais à un héritage historique (la réinvention d'une forme urbaine standard du XIX^e siècle), aux opportunités de maximisation des rentes (liée à l'accessibilité multiscale, à la valorisation foncière et au caractère symbolique de la grande

vitesse) ainsi qu'aux pratiques mimétiques de reproduction d'un modèle qui a bien fonctionné ailleurs (Delage, 2019). L'ouverture à la concurrence oblige également les opérateurs historiques à réinventer certaines pratiques comme la sécurité des voyageurs, la sûreté des infrastructures ou la gestion des flux de piétons en gare comme des prestations, invitant les acteurs à rationaliser leurs pratiques (Castagnino, 2017 ; Moroni, 2022). Au-delà de la volonté de normaliser les dispositifs ou les procédures, du recours à certaines techniques standardisées (les portiques, les bases de données, les modèles multi-agents, la signalétique, etc.), la pluralité des processus de régulation des flux au sein des gares souligne le caractère à la fois temporaire et fortement situé des accords conclus entre les acteurs responsables de la conception et de la gestion des gares, mais aussi des manières d'engager les voyageurs et voyageuses dans la coproduction des services de mobilité (Denis & Pontille, 2010). Les acteurs réinvestissent également les questions d'occupation des espaces pour les voyageurs, et plus largement les personnes qui passent par les gares. Ces problématiques articulent les dimensions spatiales et temporelles, avec la question du temps passé en gare et la gestion de l'attente (Dang Vu & Jeaneau, 2008 ; Perrin & Aguiléra, 2017 ; Camus, 2019 ; Detavernier, 2019 ; Perrin, 2020).

En France, le regain d'intérêt pour les gares s'inscrit dans une double « révolution ferroviaire » : d'une part, le développement des lignes à grande vitesse depuis les années 1980 et d'autre part la régionalisation ferroviaire, qui entraîne une amélioration de l'offre de services sur les lignes régionales (Baron & Messulam, 2017). L'expansion du réseau à grande vitesse s'est accompagnée d'une complexification des modes de gouvernance (Ollivier-Trigalo, 2000 ; Beaucire, 2009) et contribue à modifier la conception, l'organisation et l'aménagement des gares (bâtiment et quartier) selon ses différentes fonctions et sa relation à la ville (Bertolini, 1996 ; Ollivro, 1996 ; Joseph, 1999 ; Ribeill, 1999). Certains travaux se sont plus particulièrement intéressés au rôle d'interface de la gare, et à la multiplicité des systèmes territoriaux qu'elle articule, participant de la diversité et de la complexité des logiques d'acteurs interagissant sur la gare et son aménagement (Chapelon, 2010 ; Facchinetti-Mannone, 2016 ; Perrin, 2020). Les « retombées économiques » de la

grande vitesse ferroviaire sur les villes et territoires desservis ont fait l'objet d'une abondante littérature, en lien avec la croyance ou les attentes placées par les acteurs des « effets structurants du transport » (Offner, 1993 ; Bérion & al., 2007 ; Bazin & al., 2013 ; Offner & al., 2014). De nombreux auteurs s'accordent à penser que les réseaux de transport en eux-mêmes ne sont jamais créateurs de richesse, mais que l'ampleur des transformations locales dépend de l'attractivité préalable des territoires et de la capacité des acteurs à anticiper et à se saisir des opportunités offertes par ces réseaux (Bérion, 1998 ; Crozet, 2014 ; Facchinetti-Mannone, 2016).

Au milieu des années 1990, la montée en puissance des préoccupations environnementales, d'abord à travers les enjeux de qualité de l'air, puis de la lutte contre le changement climatique, justifie la relance des réseaux ferroviaires urbains et péri-urbains. Dans de nombreuses régions urbaines françaises, la multiplication rapide des lignes de tramway à la suite de la renaissance engagée par deux villes pionnières, Nantes et Grenoble, témoigne d'une forte instrumentalisation de ces projets structurants par des pouvoirs d'agglomération en cours de (re)structuration (Gallez, 2018). Dans le domaine de la planification territoriale, les lignes ferroviaires urbaines et périphériques sont considérées comme des vecteurs de structuration ou de restructuration de l'urbanisation (Maulat, 2016 ; Grillet-Aubert & Bowie, 2017). De nombreux travaux s'intéressent à l'intégration urbaine des gares et à son rôle dans les stratégies métropolitaines (Menerault & Barré, 2001 ; Terrin & al., 2011). Au-delà des espaces centraux métropolitains, les gares des espaces périphériques (Verhage & Delage, 2014), des villes moyennes (Roudier, 2019) ou « du quotidien » (Avide, 2018) font également l'objet d'une attention renouvelée.

En matière urbanistique, le développement des transports ferroviaires pensé comme une alternative à l'automobile place les questions d'aménagement des gares et des quartiers de gare au cœur des réflexions sur les villes et les mobilités durables. Une littérature abondante s'empare des questions de coordination urbanisme-transport, notamment, à l'échelle internationale, autour de la notion de transit-oriented development (TOD) qui repose sur l'idée de la « ville construite autour des transports collectifs ». La définition communément admise du TOD, reprenant

les principes fixés par P. Calthorpe (1993), est celle d'un développement urbain mixte, au sens des fonctions urbaines, et dense, entourant les gares, dans un objectif de favoriser l'usage des transports publics et des autres alternatives à la voiture (Cervero, 2012). Le TOD renvoie à la ville européenne dense caractérisée par des espaces publics nombreux et de grande qualité et par des réseaux de transport collectifs développés. En Amérique du Nord, un grand nombre de régions métropolitaines ont misé sur le TOD depuis deux décennies, tout en montrant des différences notables dans leurs stratégies (Cervero & al., 2004 ; Grillet-Aubert, 2015 ; Goetz, 2019 ; Schorung, 2019). Ces évolutions ont inspiré de nouveaux outils d'action publique qui visent à faciliter la coopération des acteurs des transports et de l'urbanisme autour d'objectifs d'urbanisation partagés (Gallez & al., 2015). Ces outils très divers, orientés vers la définition des objectifs d'aménagement ou le financement des réseaux ferroviaires, ont une portée juridique variable².

Bien qu'abondamment explorées, les interactions réseaux-territoires-mobilité n'ont rien perdu de leur actualité ni de leur intérêt. Comme le souligne Valérie Facchinetti-Mannone (2019), il reste beaucoup à apprendre de l'analyse des interactions entre de multiples facteurs, jusqu'à présent considérés isolément les uns par rapport aux autres. Dans cette perspective, l'étude des transactions entre les acteurs et des décisions qui en découlent permet d'analyser les modalités d'expression et de confrontation d'intérêts divers, afin de mieux comprendre les rapports de pouvoir, les interactions avec les environnements géographiques, urbains, politiques, le poids relatifs des variables économiques, techniques et sociales dans les négociations, ou encore les influences des différentes échelles d'intervention politique dans les décisions locales. L'originalité des articles de ce numéro spécial est de révéler sous des aspects à première vue purement fonctionnels (localisation des gares, aménagement des quartiers de gare, insertion urbaine, etc.) les intérêts et la construction de compromis entre des logiques d'aménagement sectorielles (transport,

développement local, aménagement urbain, valorisation économique) et des échelles diverses d'intervention.

Le numéro est organisé en deux grandes thématiques.

La première (i) concerne l'analyse des négociations entre logiques ferroviaires, urbaines et commerciales dans l'aménagement ou le réaménagement des gares métropolitaines.

La seconde (ii) aborde les représentations, les enjeux et les stratégies de valorisation des gares et de leur évolution au cours du temps à travers les cas des « petites gares » et des gares TGV dites périphériques.

Au-delà de leurs différences d'approches et d'échelles, ces articles montrent que le rôle et les fonctions de la gare sont systématiquement renvoyés à une dimension métropolitaine, qui mérite elle-même d'être interrogée.

(i) (Ré)aménagement des gares métropolitaines, entre rationalités urbaines et économiques

Trois articles proposent des analyses des différentes logiques urbaines, financières et économiques qui participent des processus d'aménagement des gares métropolitaines. Ces contributions soulignent la complexité des interactions sur ces projets, déployés à l'échelle de la gare et de son quartier tout en s'inscrivant dans des stratégies de développement à l'échelle métropolitaine. La façon dont le terme « métropolitain » peut être convoqué dans les différentes gares et dispositifs étudiés permet de souligner les différentes logiques à l'œuvre, les compromis établis et leur traduction dans différents contextes territoriaux.

L'article de **Mathilde Pedro** contribue à la littérature scientifique déjà riche sur le sujet du redéveloppement des quartiers de gare. Il s'intéresse en particulier à l'analyse de ces projets sous l'angle de la gouvernance et des jeux d'acteurs en les appréhendant comme des espaces de tensions et de négociations des stratégies divergentes. L'article vise à dépasser la dimension collective de l'aménagement

² Citons, pour n'en donner que quelques exemples : les normes d'aménagement des quartiers TOD diffusées par les agences métropolitaines nord-américaines et australiennes ou, en France, par le Cerema ; les contrats d'axe autour des lignes ferroviaires périurbaines mis en œuvre dans plusieurs agglomérations françaises ; les contrats de développement territorial ou les comités de pôle (Gallez, Thébert, 2013 ; Schorung, 2021) liés au Grand Paris Express en région Ile-de-France ; ou encore les stratégies de financement des réseaux ferroviaires à partir de la récupération des plus-values foncières dans plusieurs métropoles asiatiques (Singapour, Tokyo, Beijing, Shanghai, etc.) appliquées par des entreprises privées qui regroupent des activités de transport et de promotion immobilière.

de ces quartiers de gare, en prenant en compte le fait qu'il s'agit de projets complexes faisant intervenir une diversité d'acteurs et une multiplicité de stratégies touchant à la fois à l'infrastructure et à l'équipement ferroviaires, aux abords de la gare et au tissu urbain environnant. Cet article s'intéresse en particulier aux négociations entre les acteurs autour de trois projets d'aménagement de grandes gares européennes et de leur quartier : la gare d'Utrecht (Pays-Bas), la gare de Rotterdam Central District (Pays-Bas) et la gare de Lyon Part-Dieu (France). Plusieurs entrées relatives aux jeux d'acteurs sont mobilisées : la gouvernance des projets et les formes de coopération entre acteurs ; le rôle des acteurs publics locaux ; la traduction concrète, à la fois fonctionnelle et spatiale, de ces négociations sur la configuration des projets. L'analyse croisée de ces trois études de cas permet de montrer et d'interroger les tensions qui façonnent le programme de développement, les fonctions et les formes des projets (à la fois pour la gare et pour son quartier) et d'apporter une réflexion critique quant au modèle des quartiers de gare métropolitains.

L'activité commerciale, comme levier aménagiste et reflet des mutations fonctionnelles des gares, est l'entrée retenue par **Arnaud Gasnier**, **Stanislas Charpentier** et **Louis-Thibault Buron** dans leur article. Ils proposent de suivre les évolutions de plusieurs gares et quartiers de gare associées à la mise en service de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire à travers les mutations de l'offre commerciale. Alors que le modèle commercial des grandes gares parisiennes a parfois servi de référence, les processus de régénération observés varient fortement selon les tailles des villes, leur attractivité, leur spécialisation, soulignant d'importants écarts dans la mobilisation des systèmes d'acteurs. À Rennes, la revitalisation du quartier de gare est proche de celle que l'on constate sur certaines gares parisiennes. Au Mans, malgré une histoire déjà ancienne d'aménagement lié à la grande vitesse ferroviaire (cette gare est la première à être desservie par le TGV Atlantique en 1989), les transformations attestent pour les auteurs d'une difficulté à tirer pleinement parti des atouts de la gare comme lieu de convergence des flux et polarité urbaine. Faute d'un projet urbain ambitieux, les interventions seraient reléguées à des opérations de transformation incrémentales. Quant au cas de Saint Malo, il illustre une requalification urbaine essentiellement portée par la fonction touristique,

circonscrite à quelques îlots bordant la nouvelle gare, qui concentrent les intérêts des acteurs commerciaux.

L'intégration – plus ou moins effective – des fonctions commerciales aux projets de réaménagement et de gestion des gares est également documentée par **Marion Albertelli**, dont l'article s'intéresse à l'évolution de la doctrine de la SNCF et au modèle de développement de gares "City Booster" développé par Gares & Connexions à partir de 2017. Ce modèle – uniforme puisque appliqué dans de nombreuses gares françaises – repose prioritairement sur des logiques économiques (développement commercial dans le pôle de gare, diversification des activités et des services) et sur une logique de massification des flux (faisant de la gare un pôle d'attraction majeur à l'échelle urbaine). Ce modèle est présenté par les autorités gestionnaires comme l'outil principal de représentation du développement des gares et des pôles de gare et comme le référentiel dans lequel les acteurs politiques et techniques doivent penser et décliner leurs actions. Cet article vise à questionner l'applicabilité de ce modèle dans des contextes métropolitains très hétéroclites, celui-ci semblant plus particulièrement adapté pour les très grandes gares centrales métropolitaines. L'analyse propose également une classification des types d'insertion urbaine des gares métropolitaines françaises et de leur quartier dans le système urbain, à partir d'une approche multicritères (critères urbains, critères fonctionnels, etc.). Il en ressort une faible réalité dans l'application de ce modèle général, une priorité accordée par l'opérateur ferroviaire au financement de patrimoine et à la rentabilisation de ses activités ferroviaires et une dichotomie entre la réalité urbaine des gares (en dehors des grandes gares) et les critères mobilisés dans ce modèle.

(ii) Inégalités et opportunités de valorisation des gares : les cas des « petites gares » et des gares TGV périphériques

Ce numéro propose également des analyses sur les représentations, les enjeux et les stratégies de valorisation de gare qui sortent – en partie – du spectre des « grandes gares » et des discours leur étant associés.

Le premier article, proposé par **Elise Avide** et **Emilie Roudier**, propose de revenir sur les « petites gares » - des gares « non métropolitaines » réinvesties par

différents travaux depuis les années 2010 - quand les trois autres s'intéressent aux cas de gares implantées en périphérie des villes moyennes ou de métropoles. Si les rapports de force ne sont pas les mêmes que pour les gares métropolitaines, les fonctions ferroviaires et de transport ici aussi sont mobilisées et confrontées à d'autres logiques d'action.

L'article d'Elise Avide et Emilie Roudier propose une analyse des trajectoires des petites gares françaises depuis le milieu du XIX^e siècle. Les « petites gares » sont ici caractérisées comme des gares des réseaux de proximité (c'est-à-dire n'étant pas celles de la « grande » vitesse) et les gares des villes petites et moyennes ou des périphéries plus éloignées. Pour les autrices, elles offrent des prismes d'analyse à la fois de l'évolution des acteurs ferroviaires quant à ces gares, et surtout de leurs relations avec les collectivités locales. Leur analyse géo-historique met en lumière les processus d'aménagement, marqués par des périodes d'investissement et des désengagements de différents acteurs à différentes périodes sur ces gares. Depuis une quinzaine d'années, une dynamique nouvelle est mise en lumière par Elise Avide et Emilie Roudier dans l'aménagement des petites gares : elle est marquée par un double mouvement à la fois de territorialisation de l'action de la SNCF ainsi que de reprise en main des sujets ferroviaires par les acteurs territoriaux. Pour les autrices, cela se traduit par une forme de « déferroviarisation » des petites gares dans leurs fonctions comme dans leur gouvernance. L'analyse des jeux d'acteurs sur ces gares souligne donc le questionnement central et sans cesse renouvelé de la fonction des gares dans les stratégies d'aménagement et les processus territoriaux qui les sous-tendent.

Quand cet article s'écarte volontairement des cas des gares de la grande vitesse ferroviaire, les trois suivants s'intéressent à la spécificité de gares TGV nouvelles, et de leur implantation en périphérie de métropole ou de villes moyennes. Celles-ci ont fait l'objet d'une attention renouvelée de la part des chercheurs comme des praticiens. Le modèle français de la grande vitesse ferroviaire, fondé sur la maximisation des gains de temps, a exacerbé les contraintes relatives à la desserte des villes secondaires. Alors que les élus locaux se sont émus de certains choix initiaux de tracés, qui ne comportaient que peu d'arrêts intermédiaires, des

compromis ont été trouvés en construisant des gares à proximité des lignes mais à l'écart des agglomérations, afin de limiter les pertes de temps. L'insertion territoriale de ces gares – qualifiée de gare-bis, gare ex-urbanisée ou périphérique – et les compromis dont elles font l'objet depuis les années 1990 ont donné matière à une importante littérature (Auphan, 1992 ; Troin, 1997, 2008 ; Facchinetti-Mannone & Bavoux, 2010). Trois articles de ce numéro contribuent à ces travaux, en abordant les enjeux persistants de choix de localisation et en étudiant les méthodes d'anticipation et d'aménagement mises en œuvre par des coalitions d'acteurs en vue de réaliser ces potentiels de vitesse. Ces articles apportent des éclairages sur les trajectoires de ces gares, en abordant différents temps dans les processus d'aménagement et de territorialisation qui les animent.

L'article de **Valérie Facchinetti-Mannone** s'intéresse aux stratégies d'aménagement qui ont accompagné l'implantation de ces gares périphériques, en se focalisant sur les interactions entre l'organisation spatiale, le choix de la localisation des gares et leur intégration territoriale. Une pluralité d'enjeux (en termes de retombées économiques, d'accessibilité, d'aménagement, de durabilité) portés par des acteurs aux intérêts divers et intervenant à différentes échelles spatiales (nationale, régionale, locale) influencent les choix de localisation des gares et les stratégies d'aménagement qui visent à tirer parti des potentiels de vitesse offerts par la LGV. Valérie Facchinetti-Mannone s'appuie sur des graphes sagittaux qui représentent la complexité des interactions entre réseaux et territoires, pour montrer comment les stratégies des acteurs influencent les dynamiques d'intégration territoriale des gares périphériques. En s'appuyant sur l'analyse d'un groupe de gares périphériques anciennes (le Creusot, Mâcon) ou plus récentes (Vendôme, Calais-Frethun, Meuse, Haute-Picardie) situées en périphérie de petites villes, elle met en évidence les difficultés des acteurs locaux, qui n'ont pas été en position d'influencer le choix de la localisation ou de la desserte, à tirer pleinement bénéfice de la grande vitesse. A l'inverse, le cas de Valence TGV fait figure de "success story". Grâce à une stratégie d'anticipation par la maîtrise foncière et au soutien appuyé de la Région et des acteurs intercommunaux au développement d'un parc d'activités, longtemps

contesté par la ville de Valence, la gare est intégrée au tissu économique local. Finalement, ces différents cas attestent de la difficulté à concilier les logiques techniques et économiques des opérateurs de transport et les objectifs d'accessibilité et d'aménagement des acteurs locaux. Faute d'une anticipation forte par les acteurs locaux et de la constitution de coalitions pérennes, l'intégration territoriale de ces gares reste faible, et souvent peu tournée vers les besoins des territoires locaux et de leurs habitants.

La gare Nîmes Pont-du-Gard est la dernière-née des gares TGV exurbanisées françaises, mise en service en décembre 2019 sur le contournement ferroviaire Nîmes Montpellier (CNM). En revenant sur le cas spécifique de cette gare, **Laurent Chapelon** analyse les opportunités et contraintes des doublets de gare, dont le fonctionnement repose sur un partage de la desserte TGV entre gare centrale historique et nouvelle gare périphérique. Ce type de configuration, qui s'est progressivement imposé avec l'extension du réseau à grande vitesse en France afin de concilier optimisation de la vitesse sur les liaisons à longue distance et enjeux de desserte locaux et régionaux, contraint néanmoins fortement les déplacements des usagers en l'absence de connexion ferroviaire efficace entre les deux gares. L'analyse des raisons qui ont amené à la construction d'une gare nouvelle exurbanisée à Nîmes et des controverses qui ont accompagné la concrétisation du projet souligne clairement que ces contraintes ont été peu anticipées. L'abandon du double raccordement entre LGV et ligne classique et la fragmentation de la desserte entre les deux gares pénalise les rabattements des usagers de et vers la gare, affectant son attractivité.

Le dernier article revient sur les changements occasionnés par une évolution de la desserte d'une gare TGV nouvelle. En effet, l'article de **Julie Perrin** analyse les conséquences de l'arrivée de l'offre TGV low cost Ouigo sur l'aménagement et la gestion de la gare de Marne-la-Vallée Chessy. Construite en 1994 sur la LGV d'interconnexion de l'Est francilien au cœur du complexe touristique Disneyland Paris et de l'opération d'aménagement du secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, cette nouvelle gare TGV, interconnectée au RER A, est devenue en 2013 le 1^{er} terminus francilien de Ouigo. Croisant documents d'aménagement du site, entretiens auprès des

acteurs intervenant dans la gouvernance du pôle d'échanges et de ses abords et enquêtes auprès des voyageurs, l'analyse montre comment le déploiement de l'offre Ouigo a bouleversé le fonctionnement du pôle d'échanges et redéfini les relations entre les acteurs interagissant sur le site. Le développement de l'offre s'est traduit par une forte croissance de la fréquentation de la gare, une diversification de sa clientèle et une extension de son aire d'influence. Les évolutions des fonctions de polarisation et de distribution de la gare, rapides et peu anticipées, ont imposé des remaniements successifs de l'organisation des flux au sein du pôle d'échanges, mettant en lumière les difficiles conciliations entre les logiques des multiples acteurs qui participent à la gestion du pôle d'échanges, du complexe touristique et plus largement de l'espace urbain dans lesquels le pôle s'intègre.

Par ailleurs, pour ce numéro spécial, la thématique des gares ferroviaires et des stratégies d'aménagement est également investie par plusieurs contributions aux rubriques traditionnelles de *Géotransports*.

Deux « Positions de thèse » enrichissent les réflexions portées dans les axes thématiques de ce numéro : celle de **Pauline Detavernier** traite du cheminement en gare, la figure du marcheur interrogeant les (re)définitions des espaces et fonctions de la gare, et celle de **Nils Le Bot** propose une analyse de la dialectique entre le « système-gare » et son environnement urbain.

Le « Lieu du transport » est ici investi par trois propositions : (i) **Marie-Agnès Lanneaux** revient sur les stratégies d'aménagement des gares de Roubaix et de Tourcoing dans le contexte d'un espace métropolitain dominé et polarisé par la grande gare Lille-Flandres ; (ii) **Matthieu Schorung** et **Paul Marcher** présentent le cas de la gare 30th Street de Philadelphie (Pennsylvanie, États-Unis) et du projet urbain autour de la gare ; (iii) enfin, **Jean-François Troin** pose une lecture géographique sur les quatre gares du TGV marocain « Al Boraq ».

Concernant la « Photo qui transporte », une première proposition par **Matthieu Schorung** s'intéresse au paradoxe de la gare centrale d'Orlando (Floride, États-Unis) à la marge du centre urbain, et une seconde, par **Jean-Pierre Wolff**, présente la promotion du train par la librairie centrale d'une ville moyenne à fort enclavement ferroviaire.

Enfin, ce numéro se conclut par la rubrique « Le Document graphique », introduite depuis peu dans *Géotransports*, dans laquelle **Jean Varlet** aborde la question de la représentation dynamique d'un réseau de transport à travers le cas d'une collection de cartes diachroniques.

Références bibliographiques

- Auphan E., 1992, Les gares TGV régionales, un exemple de contre-aménagement du territoire, *Hommes et Terres du Nord*, vol. 1, n°1, pp.14-20.
- Avide E., 2018, *La fabrique des « gares du quotidien » : imaginaires et fonctions symboliques d'une nouvelle catégorie du Grand Paris*. Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, 311 p.
- Baron N. & Messulam P., 2017, *Réseaux ferrés et territoires. La géographie humaine du chemin de fer, un retour aux sources*, Presses des Ponts, 368 p.
- Baron N. & Roseau N., 2016, Les gares au miroir de l'urbain, *Flux*, vol. 103-104, n°1-2, pp.1-8.
- Bazin S., Beckerich C., Delaplace M., Blanquart C. & Vandebosche L., 2013, Dessertes ferroviaires à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature, *Géotransports*, n°1-2, pp.15-34.
- Beaucire F., 2009, Les projets d'infrastructure confrontés au débat public: la délicate construction des consentements partagés, *L'Information géographique*, vol. 73, n°2, pp.60-67.
- Bérion P., 1998, Analyser les mobilités et le rayonnement des villes pour révéler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport, *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°33, pp.109-127.
- Bérion P., Joignaux G. & Langumier J.-F., 2007, L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport: Enrichir les approches du développement territorial, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°4, pp.651-676.
- Bertolini L., 1996, Des gares en transformation. Nœuds de réseaux et lieux dans la ville, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, pp.86-91.
- Calthorpe P., 1993, *The next American metropolis: Ecology, community, and the American dream*, Princeton architectural press, 175 p.
- Camus A., 2019, Habiter les espaces de l'attente : l'expérience du travail en gare, *Journée d'études Rail Station Megaprojects. U.S. and France Cross-Reading / Les gares dans les grands projets d'aménagement. Regards croisés franco-étatsuniens*, AREP, Paris, 9 juillet.
- Castagnino F., 2017, *Les chemins de faire de la surveillance : une sociologie des dispositifs de sécurité et de sûreté ferroviaires en France*, Thèse de doctorat en sociologie, Université Paris-Est, 651 p.
- Cervero R., Murphy S., Ferrell C., Gocuts N., Tsai Y.-H., Arrington G.B., Boroski J., Smith-Heimer J., Golem R., Peninger P., Nakajima E., Chui E., Dunphy R., Myers M., McKay S. & Witenstein N., 2004, *Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects*, Transit Cooperative Research Program (TCRP) Report 102, Washington D.C., Transportation Research Board, 534 p.
- Cervero R., 2012, A Panorama of TOD, Principles and Experiences, *BUFTOD Building the Urban Future and Transit Oriented Development Conference*, Université Paris-Est/ENPC/IFSTTAR, Marne-la-Vallée, 17 Avril.
- Chapelon L., 2010, Les pôles d'échanges, des interfaces au service de l'intermodalité, in Lampin-Maillet C., Pérez S., Ferrier J.-P., Allard P. (dir.), *Géographie des interfaces. Une nouvelle vision des territoires*, Quae, 166 p. (pp.89-101).
- Crozet Y., 2014, Accessibilité des transports terrestres et développement économique : nous devons changer d'époque ! *Annales des Mines – Gérer et comprendre*, n°75(3), pp. 30-24.
- Delage A., 2013, *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Étienne Châteaucreux (France) et Liège-Guillemins (Belgique)*, Thèse de Géographie, aménagement et urbanisme, Université Lumière - Lyon II, 542 p.
- Delage A., 2019, Gare au standard ! Les nouveaux standards de gare TGV, des produits d'appel pour des territoires en mal de reconnaissance ? *Annales de la recherche urbaine*, n°113, pp.150-165.
- Dang Vu H. & Jeaneau H., 2008, Concevoir un espace de transit et de consommation : la gestion de site dans les gares parisiennes, *Espaces et sociétés*, vol. 135, n°4, pp.45-62.
- Denis J. & Pontille D., 2010, *Petite sociologie de la signalétique. Les coulisses des panneaux du métro*, Paris, Presses des Mines, 200 p.
- Detavernier P., 2019, Accès aux quais et segmentation de la gare, *Transports urbains*, vol. 135, n°2, pp.13-17.
- Facchinetti-Mannone V., 2012, Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ? *URBIA. Les Cahiers du développement urbain durable*, vol. 13, pp.27-48.
- Facchinetti-Mannone V., 2016, *La territorialisation des gares de la grande vitesse. Volume 1 : Proposition et projets scientifiques*, Habilitation à diriger des recherches, Université de Bourgogne, 301 p.
- Facchinetti-Mannone V. Bavoux J.-J., 2010, L'implantation des gares TGV en France: tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales, *Belgeo. Revue belge de géographie*, n°1-2, pp.9-22.
- Facchinetti-Mannone V., 2019, A methodological approach to analyze the territorial appropriation of high-speed rail from interactions between actions and representations of local actors, *European Planning Studies*, vol. 27, n°3, pp.461-492.
- Gallez C., 2018, Un tramway nommé aggro. Quand le TCSP soutient la construction politique de

- l'agglomération in Gardon S. (dir.), *Quarante ans de Tramways en France*, Lyon, Libel, 508 p. (pp.131-146).
- Gallez C., Maulat J., Roy-Baillargeon O. & Thébert M., 2015, Le rôle des outils de coordination urbanisme-transport collectifs dans la fabrique politique urbaine, *Flux*, vol. 101-102, n°3-4, pp.5-15.
- Gallez C. & Thébert M., 2013, *Les Contrats de développement territorial (CDT) du Grand Paris : une négociation multi-échelles de l'articulation urbanisme-transport ?* Rapport final de convention du projet de recherche OREVADD, MEEDDTL-SETRA-CSTB-INRETS-LCPC, 66 p.
- Garcier R., Martinais E. & Rocher L., 2017, Désigner, mesurer, réguler : la mise en politique des flux et circulations, *Géocarrefour*, vol. 91/3 [En ligne].
- Goetz A., 2019, Effects of Transit Oriented Development in Denver, Colorado, USA in Knowles R., Ferbrache F. (dir.), *Transit Oriented Development and Sustainable Cities: Economics, Community and Methods*, Springer, Transport Mobilities and Spatial Change Book Series, 256 p. (pp.96-117).
- Grillet-Aubert A. (dir.), 2015, *La desserte ferroviaire des territoires périurbains, Construire autour des gares, Bruxelles/Milan/Paris/Washington*, Paris, Editions Recherches ENSAPB, 352 p.
- Grillet-Aubert A., Bowie K, 2017, Gares et territoires périurbains : perspectives croisées, *Transports urbains*, vol. 130, n°1, pp.10-16.
- Joseph I. (dir.), 1999, *Villes en gares*, Edition de l'aube, 312 p.
- Le Bot N., 2019, *Quel avenir pour les gares métropolitaines françaises et allemandes ? analyse prospective de la dialectique « système gare » : ville, face au devenir des politiques publiques françaises & allemandes en matière de transport*, Thèse de doctorat en aménagement, Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, Universität Potsdam, 589 p.
- Maulat J., 2015, Contractualiser pour coordonner urbanisme et transport ? Regards croisés sur quatre expériences de contrats d'axes ferroviaires, *Flux*, vol. 101-102, n°3-4, pp.82-98.
- Maulat J., 2016, Le rôle de la planification territoriale dans la coordination des politiques d'urbanisme et de transport ferroviaire régional à l'échelle métropolitaine. L'exemple toulousain. *Revue internationale d'urbanisme*, n°2 [En ligne].
- Maulat J., Paulhiac Scherrer F. & Scherrer F., 2018, Les projets novateurs de Transit-oriented development dans le Grand Montréal : conception, mise en œuvre et effets d'un nouvel instrument d'urbanisme, *Métropoles*, n°23/2018 [En ligne].
- Ménerault Ph. & Barré A. (dir.), 2001, *Gares et quartiers de gare : signes et marges*. Actes du séminaire international du 22 mars 1999 à Villeneuve d'Ascq, Arcueil, Éditions INRETS, 216 p.
- Messulam P. & Baron N., 2013, Réseau ferré, mobilités spatiales et dynamiques des territoires, *Annales des Mines - Gérer et comprendre*, vol. 113, n°3, pp.5-18.
- Moroni T., 2022, *Produire et maintenir la fluidité. La construction de la régulation des flux de piétons dans les gares ferroviaires franciliennes*. Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, 394 p.
- Offner J.-M., 1993, Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'Espace géographique*, n°3, pp.233-242.
- Offner J.-M., Beaucire F., Delaplace M., Frémont A., Ninot O., Bretagnolle A. & Pumain D., 2014, Controverse « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, vol. 43, n°1, pp.51-67.
- Ollivier-Trigalo M., 2000, Les grands projets de transport transeuropéens : multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action, *les Cahiers Scientifiques du Transport*, n°37, pp. 3-30.
- Ollivro J., 1996, L'ambiguïté des gares. Clé du développement contemporain, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, n°1, pp.34-44.
- Perrin J., 2020, *La territorialisation des gares franciliennes de la grande vitesse ferroviaire face aux mutations du modèle TGV. Une analyse par la desserte du cas de Marne-la-Vallée Chessy*. Thèse de doctorat en géographie, Université Paris-Est, 464 p.
- Perrin J., Aguiléra A., 2017, Stratégies et enjeux de la localisation d'espaces de travail temporaires dans six grandes gares françaises : Une nouvelle offre de tiers-lieu de travail ? *Territoire en mouvement, Revue de géographie et aménagement*, n°34 [En ligne].
- Ribeill G., 1999, D'un siècle à l'autre, les enjeux récurrents de la gare française, in Joseph I. (dir.), *Villes en gares*, Édition de l'aube, 312 p. (pp. 21-33).
- Riot E., 2015, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen : analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*. Thèse de doctorat en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, 616 p.
- Roudier E., 2019, *Quand la ville moyenne entre en gare : entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales*, Thèse en urbanisme et aménagement de l'espace, Université Paris-Est, 294 p.
- Sander A., 1996, Des lieux-mouvements bien singuliers, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, vol. 71, n°1, pp.45-53.
- Schorung M., 2019, New Stations and Transit-Oriented Development in Three United States Rail Corridors dans Knowles R., Ferbrache F. (dir.), *Transit Oriented Development and Sustainable Cities: Economics, Community and Methods*, Springer, Transport Mobilities and Spatial Change Book Series, 256 p. (pp. 12-28).
- Schorung M., 2021, L'aménagement des gares du Grand Paris Express face à la gouvernance complexe de la région-capitale. L'instrument du comité de pole comme réponse pour une meilleure coordination des acteurs ?, *L'Espace Politique*, n°42, 2020-3 [En ligne].
- Searle G., Darchen S. & Huston S., 2014, Positive and Negative Factors for Transit Oriented Development:

Case Studies from Brisbane, Melbourne and Sydney, *Urban Policy and Research*, vol. 32, n°4, pp.437-457.

Terrin J.-J., Marie J.-B. & Leheis S. (dir.), 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Éditions Parenthèses, 217 p.

Troin J.-F., 1997, Les gares T.G.V. et le territoire: débat et enjeux, *Annales de Géographie*, vol. 106, n°593-594, pp.34-50.

Troin J.-F., 2008, *Les gares nouvelles du TGV "exurbanisé" - Fonctionnement et relation au territoire*, Rapport de recherche, FNAUT, Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT), 66 p.

Verhage R., Delage A., 2014, Gares périphériques et développement urbain dans l'agglomération lyonnaise », in Dubois J. (dir.), *Aménager les métropoles. Les réponses des urbanistes*, Éditions de l'Aube, 400 p. (pp. 215-235).

Zhang M., 2007, Chinese Edition of Transit-Oriented Development, *Journal of Transportation Research Record*, n°2038, pp.120-127.