



Gare au standard !

Les nouveaux quartiers de gare TGV, produit d'appel pour des territoires en mal de reconnaissance ?

Aurélié Delage

Au tournant des années 2010, rares étaient les villes qui n'arboraient pas leur « nouveau quartier de gare », généralement à l'occasion de l'arrivée d'une desserte TGV (train à grande vitesse). Il s'agissait aussi bien de grandes villes (Lille, Bordeaux, Rennes...), que de villes plus modestes (Angers, Perpignan, Saint-Étienne, Périgueux...), ou de métropoles européennes (Londres, Turin, Barcelone, Rotterdam, entre autres). En une quinzaine d'années seulement, les projets de renouvellement urbain des quartiers de gare semblent être devenus l'une des « figures imposées » de l'aménagement urbain des villes de France et d'Europe. Au-delà des gares « grandes lignes », de nombreuses gares de périphérie ou de banlieue – notamment celles du Grand Paris Express – sont aujourd'hui des espaces moteurs de régénération urbaine et de structuration métropolitaine.

Ce « grand retour des gares » (Belliot, 2009) s'explique par la conjonction de plusieurs éléments, au premier rang desquels, en matière de mobilité, une double « révolution ferroviaire » (Baron et Messulam, 2017). D'une part, le regain d'attractivité du transport ferroviaire interurbain s'explique grâce au TGV depuis 1980 : vitesse et modernité participent de la reconquête de l'avantage comparatif en termes de temps de parcours du train par rapport à l'automobile et à l'avion sur des distances moyennes. D'autre part, le transport ferroviaire régional et périurbain connaît une hausse de sa fréquentation notamment par des navetteurs grâce aux efforts d'amélioration de la desserte et du matériel roulant par les régions devenues autorités organisatrices des transports (Loi solidarité et renouvellement urbain, 2000). En matière urbanistique, l'injonction à construire la ville durable oriente également fortement l'action collective vers la ville compacte, sans que cette forme urbaine ne soit remise en question (Neuman, 2015). Cela se traduit réglementairement par l'incitation de plus en plus fréquente dans les documents de planification stratégique à la densification des espaces

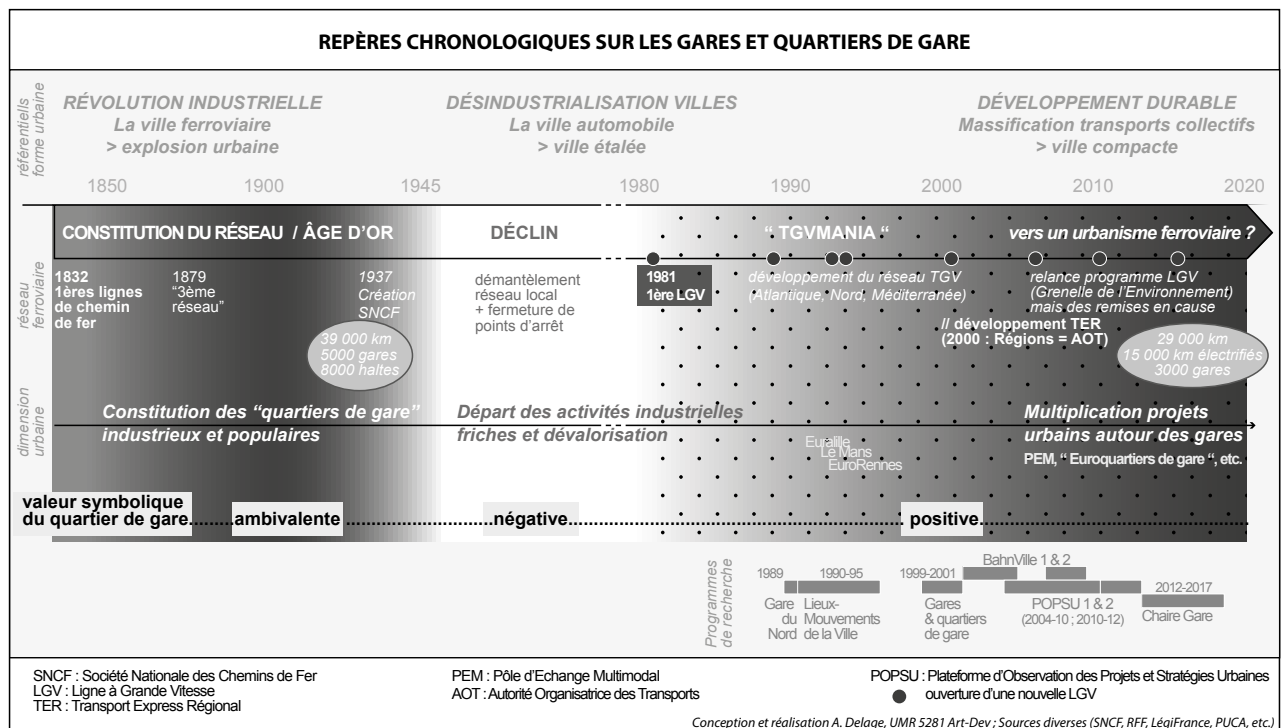
autour des nœuds de transports collectifs, dans un rayon variant de 500 à 800 mètres (Desjardins, 2017). Dans ce contexte, les quartiers de gare deviennent un espace stratégique et une cible d'action privilégiée, d'autant plus que la présence de friches héritées du passé industriel et logistique de ces quartiers dégage d'importantes opportunités de développement.

Ce foisonnement de projets urbains s'est accompagné d'une intense succession de colloques et séminaires de praticiens sur ce sujet dans les années 2010 (Delage, 2013), ainsi que d'une abondante littérature scientifique¹ alimentée par de nouveaux programmes de recherche (Popsu 1, Popsu 2² surtout), et la création de la chaire « Réinventer les gares du XXI^e siècle³ ». Cette démultiplication d'échanges et de productions a provoqué une « saturation » du discours sur les gares (Baron et Roseau, 2016, p. 1). Alors que les travaux issus des programmes de recherche des années 1990 (figure page suivante) étaient essentiellement centrés sur l'objet gare, l'approche est ensuite devenue plus interdisciplinaire pour envisager progressivement l'intégration urbaine de la gare en ville

1. Pour une revue de littérature exhaustive, voir Delage (2013), Baron et Roseau (2016), ainsi que l'annuaire des thèses sur le ferroviaire (2016) disponible sur le site internet de la Chaire Gare (www.lvmt.fr/chaire/chaire-gare/).

2. La Plateforme d'observation des projets et stratégies urbaines ([en ligne] www.popsu.archi.fr/) est un programme de recherche praticiens-chercheurs lancé à la fin des années 2000. Popsu 2 comprenait un axe thématique dédié aux « gares, pôles d'échanges et leurs quartiers », traité par les équipes de Bordeaux, Lille, Lyon, Rennes et Toulon.

3. Chaire scientifique pilotée par l'université Paris-Est en partenariat avec la SNCF.



(Ménerault et Barré, 2001), puis son rôle dans les stratégies métropolitaines (Ménerault, 2009 ; Devisme, 2009) y compris à l'étranger (Terrin *et al.*, 2011), et plus récemment dans les espaces périphériques (Verhage et Delage, 2014), ou les villes moyennes (Roudier, 2015), ainsi que les gares franciliennes « du quotidien » (Avide, 2018). Si l'articulation urbanisme-transport (Gallez *et al.*, 2013) est au cœur de nombreux travaux replaçant les gares dans les politiques publiques (Maulat, 2014), en revanche, rares sont ceux qui abordent les effets sociaux de ces mutations comme la gentrification (Le Corre *et al.*, 2014).

Ainsi, la ville orientée vers les transports collectifs est devenue un « nouveau modèle d'urbanisation » (Gallez *et al.*, 2015). Mais, si les réflexions sur les gares périphériques et infra-métropolitaines sont inspirées par un modèle d'urbanisme récent importé des États-Unis, le *Transit-Oriented System* (TOD⁴), les nouveaux quartiers de gare comme vitrine métropolitaine échappent semblait-il à cet effort de théorisation. C'est précisément ces objets urbains incontournables aussi bien dans le paysage

urbain que dans les stratégies politiques urbaines que cet article propose d'étudier.

Ces projets renouvelant les quartiers de gare traditionnels hérités du XIX^e siècle, à l'image fortement dégradée, pour les transformer en quartiers tertiaires autour d'une gare TGV reposent sur des traits récurrents : programmation mixte bureaux-logements, rhétorique de l'attractivité territoriale grâce à la connectivité, architecture contemporaine, coproduction publique-privée de la ville dans le cadre du projet urbain. L'accumulation de ces éléments, doublée d'une apparition presque synchrone dans de nombreuses villes, suggère une standardisation à la fois de la forme urbaine produite et des modes de faire.

En première lecture, l'engouement pour ces projets pourrait être rapproché de l'« irrésistible attrait pour l'équipement-projet » (Offner, 2001, p. 55) connu depuis longtemps : au-delà des croyances qu'il peut susciter (Offner, 1993), le pôle de transports est particulièrement rassembleur et directement imputable à ses décideurs car « le grand est porteur d'efficacité décisionnelle » (*ibid.*, p. 57). Cependant, à l'analyse, il se joue dans ces quartiers un enjeu métropolitain dépassant l'infrastructure. Ce sont des éléments au service d'une stratégie d'attractivité dans un contexte de concurrence entre les territoires – produisant le paradoxe suivant : un élément incontournable de la panoplie métropolitaine, mais également peu distinctif des autres métropoles. Ainsi, pour abonder dans le sens de l'hypothèse formulée par ce numéro d'une standardisation liée à la compétitivité territoriale accrue, nous proposons d'envisager la gare, indissociable de son quartier, comme une ressource territoriale dans laquelle puisent les acteurs

4. Défini au début des années 1990 par Peter Calthorpe en Californie, le TOD vise à créer des polarités fonctionnellement mixtes et denses facilitant les déplacements en modes doux du fait du périmètre restreint du quartier (environ 600 mètres d'un nœud de transport). Inspirés des théories du *Smart Growth* (prônant la ville compacte) et du *New Urbanism* (mouvement architectural favorisant le retour à des formes propices à la sociabilité de village), les TOD ont été largement étudiés en Amérique du Nord (Dushina *et al.*, 2015), puis diffusés en France notamment grâce aux travaux d'organismes publics (Cerema, 2015).

Le parvis de la gare de Saint-Étienne Châteaucreux, vers l'est : la voiture hier omniprésente est remplacée par un pôle d'échange multimodal



publics et privés pour engager l'action collective et positionner leur territoire dans cette compétition. Nous postulons alors que forme urbaine et modes de faire entretiennent mutuellement une certaine standardisation de l'urbain, et faisons l'hypothèse que le potentiel métropolitain du quartier de gare explique une relative homogénéité des jeux d'acteurs, une homogénéisation de leurs pratiques et in fine des formes urbaines produites.

Pour comprendre les ressorts de ces projets standardisés, nous choisissons de ne pas envisager les villes pionnières, mais de déplacer la focale sur des villes qui assument le caractère standard de leur stratégie urbaine. Nous comparons deux villes post-industrielles de profil socioéconomiques identiques, mais où la gare joue un rôle fonctionnel différent. À Liège, l'arrivée du train à grande vitesse Thalys, reliant la ville à Paris et Aix-la-Chapelle, suscite un projet de gare pharaonique qui entraîne un projet urbain. À Saint-Étienne, la gare, certes desservie depuis les années 1980 par un TGV, est modeste. Elle est pourtant le cœur d'un projet urbain ambitieux. Dans les deux cas, les acteurs rencontrés au début des années 2010 affirmaient qu'il aurait été plus risqué de ne pas suivre la mode plutôt que de s'y soumettre, quitte à ce que le projet ne réponde pas aux besoins les plus urgents du territoire. Pourquoi les collectivités se sentent-elles ainsi comme acculées à reproduire des solutions éprouvées ailleurs ?

Le recul temporel vis-à-vis du temps de l'enquête (2008-2012⁵) met en valeur les enjeux mais aussi les limites de ces

stratégies mimétiques. Une double approche par l'espace et par les acteurs nous permettra dans un premier temps de dresser un panorama de ces opérations standards afin d'en comprendre les ressorts et les potentialités. Puis nous nous concentrerons sur la genèse des projets de Saint-Étienne et Liège pour en montrer l'application différenciée ainsi que les jeux d'acteurs, afin de décomposer les modalités de l'accord qui se nouent autour de la gare et d'un projet standard – stratégie dont les limites seront discutées en conclusion.

Le nouveau quartier de gare, attribut métropolitain standard

Une analyse diachronique des quartiers de gare met en évidence que l'une des raisons du succès de ces projets urbains standards repose sur les qualités intrinsèques héritées de la gare et du quartier de gare. Ces derniers apparaissent comme des ferments métropolitains porteurs dans le contexte de compétition entre les territoires.

Portrait-robot d'un projet en série – l'« Euro-quartier de gare »

Malgré la prolifération de projets en quelques années, il n'existe pas à proprement parler de modèle de ces nouveaux quartiers de gare. Même si le projet pionnier d'Euralille a pu être donné en référence, il n'y a pas vraiment d'opération exemplaire qui aurait été reproduite en tant que bonne pratique, tel que cela a pu être observé pour les écoquartiers par exemple.

On peut néanmoins dégager un « portrait-type » de ces quartiers de gare nouvelle génération. Les projets ont pour plus petit dénominateur commun la présence d'une

5. Cet article s'appuie sur les résultats d'un travail de thèse en aménagement et urbanisme soutenue en 2013. Le terrain stéphanois a été réactualisé en 2016.

gare TGV, c'est-à-dire accueillant le train à grande vitesse, même si ce dernier ne roule pas forcément sur une ligne à grande vitesse jusqu'à la gare. Le volet transport comprend généralement l'adjonction à la gare (compétence de l'opérateur ferroviaire) d'un pôle d'échanges multimodal (compétence des collectivités locales), conduisant au réaménagement du parvis de gare en espace public valorisé avec une grande lisibilité de l'intermodalité et un soin particulier accordé aux modes doux (figure page précédente). Le volet urbain de la programmation est dominé par l'orientation tertiaire mais intègre les principes de mixité fonctionnelle (commerces, services, logements) et sociale. Les vocations traditionnelles de restauration et de capacité hôtelière des quartiers de gare sont étoffées – et montées en gamme – par l'arrivée fréquente d'un hôtel de standing. Un équipement public (musée, palais des congrès, salle de spectacle) est souvent le moyen de créer un signal urbain à l'architecture audacieuse, si possible de la main d'un architecte de renom. En termes d'affichage marketing, la rhétorique du développement durable peut être mobilisée, davantage pour la certification environnementale des techniques de construction que les pratiques de mobilités durables auxquelles les pôles d'échanges multimodaux sont pourtant propices.

D'un point de vue opérationnel, ces projets sont invariablement le fait de la puissance publique locale, principalement des communautés d'agglomération ou communautés urbaines, à la fois à l'initiative et au pilotage. À ce titre, le projet est pensé comme un levier de développement territorial pour le quartier mais aussi pour la ville voire au-delà. Les stratégies de communication du tournant des années 2010 sont surtout dominées par le champ de la compétition interurbaine : le nouveau quartier d'affaires, symbolisé par l'immeuble tertiaire de verre et d'acier, doit donner au territoire les attributs d'une métropole moderne, dynamique, attractive pour de futurs habitants ou employés. Ce sont là les éléments rhétoriques classiques d'une politique de l'offre déployée par la ville entrepreneuriale (Harvey, 1989), entraînant

une forte sélectivité spatiale des stratégies politiques (Béal, 2014).

En France, le panorama d'une trentaine de projets au tournant des années 2010 ne révèle pas d'antériorité des projets dans les plus grandes villes : il n'y a pas de diffusion du « modèle » des plus grandes vers les plus petites villes. Les plus grandes villes ne sont pas non plus celles où le projet est le plus vaste. Certes, les plus grosses opérations se trouvent bien dans les plus grandes aires urbaines françaises (Bordeaux Euratlantique, plus de 150 ha), mais une ville comme Saint-Étienne espère développer 60 hectares autour de sa gare, quand Nancy, de taille équivalente, programme 15 hectares. Quant à Perpignan, elle développe un quartier de 35 hectares, soit autant que Nantes, ville pourtant trois fois plus peuplée. La superficie des opérations n'est donc pas corrélée à la taille des villes. Elle ne dépend pas non plus de la qualité de la desserte ferroviaire : Saint-Étienne engage une opération de grande ampleur autour d'une gare dont l'essentiel du trafic est dédié aux trains express régionaux (TER) pour seulement quatre allers-retours TGV par jour avec Paris, de même que le projet de Perpignan est de taille équivalente à celui de Nantes pour un trafic sept fois moins élevé.

Cet idéal-type se décline de diverses façons, avec comme substrat minimal commun un pôle d'échanges multimodal, et des variations dans l'ampleur de la programmation du projet urbain et l'ambition métropolitaine dont il est l'expression. Ce que nous avons proposé de qualifier d'« euroquartier de gare » (Delage, 2013), par référence au nom souvent donné à ces opérations (Euralille, EuroRennes, Euratlantique, etc.), en est l'expression la plus complète : 1) le pôle d'échanges articule des réseaux de modes et de vitesses différents, avec un degré de connectivité intra- et interurbaine fort ; 2) la vocation tertiaire est centrale au point d'ériger le secteur en « quartier d'affaires » ; 3) le statut de vitrine urbaine comme signal d'une ville attractive dans la compétition interurbaine est clairement recherché, comme en atteste la récurrence de gestes architecturaux

Méthodologie

Nous nous inspirons de la démarche proposée par Ascher qui, en l'absence de définition simple de la métropole française, en avait dressé un « portrait-type », « sachant que, comme pour un "idéal-type", aucune métropole ne correspond exactement ou complètement à ce portrait » (Ascher, 1995, p. 31).

Pour établir ce portrait-robot, nous avons collecté l'information à partir de nombreux sites internet institutionnels (sites dédiés au projet, pages sur le site des collectivités locales) que nous avons recoupés et enrichis avec des éléments de la presse spécialisée (*Traits urbains, Urbanisme*) et de la littérature grise (plaquettes promotionnelles). Ce travail a été mené au

début de la recherche doctorale, en 2009, régulièrement actualisé jusqu'en 2012, sans grand changement observé en fin de période, ce qui laissait penser à une stabilisation du nombre de projets engagés.

À partir d'une requête simple dans un moteur de recherche type « projet de gare + nom de grande ou moyenne ville », nous avons pu documenter les projets urbains autour des gares centrales d'une trentaine de villes françaises et une quinzaine de villes européennes (Italie, Espagne, Royaume-Uni, Allemagne principalement). Quand la requête était infructueuse pour une ville, nous allions consulter le site des collectivités locales et cherchions dans

l'onglet « grands travaux » ou « grands projets » afin de vérifier l'absence de projet.

Pour imparfaite qu'elle soit (dépendance à l'affiche médiatique, difficile exhaustivité, difficile comparabilité des chiffres en termes de surfaces ou de nombre de logements qui ne sont pas toujours établis sur les mêmes bases de calcul ou de définition), cette manière de faire présente l'avantage d'un inventaire rapide des projets. Le discours contenu dans ces sites est donc à prendre pour ce qu'il est, à savoir un discours à visée de communication, pas forcément mis à jour en temps réel. C'est une photographie des projets médiatisés au tournant des années 2010.

Tableau 1 : Le quartier de gare, une ressource territoriale

Caractéristiques du quartier de gare		Potentialités
Caractéristiques fonctionnelles = Pôle d'échanges multimodal	Un nœud de transports (bus, tram, métro, tête de taxi, etc.)	. Accessibilité inter- et intra-urbaine (double rente de position)
	Un lieu de vie (capter le flux de passagers)	. Valorisation commerciale du bâtiment voyageurs . Réflexion sur les services en gare -- mais complexité du jeu d'acteurs
Caractéristiques urbaines = Pôle urbain (voire une nouvelle centralité)	Voies ferrées	. Recouvrement des voies = création de foncier + diminution coupure urbaine
	Friches (industrielles et ferroviaires)	. Foncier mutable de grande ampleur, peu de propriétaires, localisation péricentrale -- mais nécessaire dépollution complexe
Caractéristiques symboliques = L'identité du « quartier de gare »	Gare = monument urbain	. Patrimoine architectural . Signal urbain, entrée de ville
	Le voyage en train	. Imaginaire positif de l'ailleurs . Image de marque du TGV dans le secteur tertiaire (vitesse = modernité)
	Ancien quartier industriels	Rotonde, bâtiments industriels, mémoire cheminote = patrimoine industriel

Source : A. Delage, 2017

permettant au projet d'être médiatisé dans les revues spécialisées. On peut néanmoins nuancer cette catégorie : dans certains cas, le projet autour de la gare est réellement pensé comme le moteur d'une dynamique dans l'ensemble de la ville (Euralille). Dans d'autres, le projet de la gare se trouve inclus dans un périmètre de renouvellement urbain plus large : l'action urbanistique autour de la gare relève davantage d'une mise à niveau urbaine d'un secteur dégradé (Marseille Saint-Charles dans le cadre d'EuroMéditerranée).

La gare et le quartier de gare, une ressource territoriale

Le quartier de gare hérite de son histoire de nombreuses spécificités qui en faisaient un espace urbain à part dans la ville « ferroviarisée » du XIX^e siècle (Sauget, 2009). Les hommes comme les activités qui gravitaient originellement autour de la gare entretenaient un lien fonctionnel direct avec l'infrastructure de transport, qui était l'exutoire des biens produits sur place, ou la destination de flux de marchandises et de voyageurs. Ces derniers représentaient un potentiel économique, comme clients des nombreux hôtels et restaurants de ces quartiers. On y trouvait également des activités interlopes (trafics, prostitution), ainsi que de l'habitat populaire de cheminots et de travailleurs, les populations bourgeoises fuyant cet équipement porteur de nuisances (bruit, fumée, etc.).

Mais, sous l'effet conjugué (et disjoint temporellement comme structurellement) de la désaffection pour le transport ferroviaire et de la désindustrialisation (cf. figure p.146), les quartiers de gare deviennent au cours du XX^e siècle un espace de relégation urbaine et sociale. L'habitat se dégrade, le départ des activités industrielles laisse de vastes friches, notamment derrière la gare. Contrairement au siècle précédent, fortement marqué par

la révolution industrielle triomphante, où elle était signal de modernité et de valeurs positives de progrès, la gare devient synonyme de déclassement : seuls les éléments de nuisances techniques ou de marginalité restent dans les esprits et marquent les quartiers de gare d'une connotation largement négative.

Dès lors, si l'on dresse un diagnostic des caractéristiques du quartier de gare (tableau ci-dessus), il apparaît de façon très nette que ces espaces sont certes contraignants pour des raisons techniques liées à la présence d'une infrastructure de transport lourde (Baron et Messulam, 2017) – ce qui explique sans doute en partie le long désintérêt pour ces espaces –, mais que de nouvelles potentialités pourraient favoriser une revalorisation de ces quartiers. En particulier, deux éléments constituent des atouts conséquents dans l'optique du renouvellement des quartiers (péri)centraux dégradés : l'excellente accessibilité inter- et intraurbaine conférée par le pôle d'échanges multimodal d'une part⁶, et d'autre part les disponibilités foncières mutables, présentes en grande quantité, sous la forme de vastes tènements propices à des opérations de grande ampleur – ce qui limite le nombre de propriétaires auprès de qui négocier et facilite la mutation. De ce fait, la gare et son quartier possèdent incontestablement de nombreux atouts pour devenir un espace urbain stratégique aussi bien pour les collectivités locales que pour les acteurs privés en quête d'investissement.

Au vu de ces éléments, le quartier de gare constitue donc une ressource mobilisable dans différentes

6. Cette affirmation est à nuancer dans le sens où parfois c'est précisément le projet urbain qui déclenche la rationalisation de l'offre de transports en concentrant les lignes au niveau de la gare.

perspectives correspondant aux « mots clés » de l'action collective urbaine du début du XXI^e siècle, au premier rang desquels la métropolisation. Cette dernière rend impérieuse l'attractivité des territoires mis en concurrence, et le TGV a longtemps constitué un facteur majeur d'attractivité des villes qui se battaient pour obtenir une desserte à grande vitesse. La métropolisation repose également sur l'interconnexion des territoires à plusieurs échelles (le pôle d'échange multimodal s'en charge) et sur la concentration des hommes et des activités : les vastes disponibilités foncières sont propices à une densification en zone périurbaine. Les quelques éléments patrimoniaux, bien que peu mobilisés, ajoutent à la valeur de cet espace. Ainsi, la gare est un ferment métropolitain (figure ci-contre) à la fois pour son quartier mais aussi pour l'ensemble du territoire dans lequel elle s'inscrit ; le quartier de gare, lieu de brassages et d'échanges, est archétypal d'une ambiance métropolitaine.

Le retour du standard ? Proposition d'un « modèle évolutif⁷ » du quartier de gare

Cette analyse morphologique et fonctionnelle des quartiers de gare laisse finalement apparaître plusieurs degrés de standardisation. D'une part, l'héritage du XIX^e fonde en quelque sorte le potentiel « standardisable » du quartier de gare : l'origine même de ces quartiers réside dans l'équipement équitable du territoire, chaque préfecture devant avoir sa gare. Cette dernière a ensuite quasiment invariablement polarisé des activités qui ont constitué le « quartier de gare », singulier par rapport aux autres quartiers de la ville, mais similaire à ceux des autres villes. Ainsi, dans toutes ces villes, on trouvait le café de la Gare, le buffet de la Gare, l'Hôtel Terminus ou tout autre commerce faisant référence à l'activité ferroviaire. Il y avait également une dichotomie entre la façade urbaine, regroupant ces activités liées aux voyageurs, et « l'autre côté des voies », désignant un secteur moins urbain, moins valorisé.

Sous l'effet d'éléments structurels, ces quartiers ont ensuite évolué dans toutes les villes de façon semblable, acquérant une mauvaise image sociale et urbaine, le « quartier de gare » ayant une connotation péjorative. Ainsi, avant même tout projet urbain standard sur les nouveaux quartiers de gare, toutes les villes possèdent un espace urbain avec des caractéristiques similaires.

Cependant, les projets de régénération des gares marquent un double renversement par rapport à cet héritage. Le quartier de gare n'est plus porteur de la même signification dans la ville. Au XIX^e siècle, la gare, comme élément de réseau, symbolisait une certaine équité

territoriale, et la taille de la gare⁸, indice de sa place dans la hiérarchie du réseau, reflétait la place de la ville dans la hiérarchie urbaine ; le quartier de gare industriel en était le prolongement. Aujourd'hui, la gare TGV est le reflet d'un espace-temps contracté de façon différentielle par la grande vitesse. Partant, elle est logiquement un vecteur autant qu'un outil au service de la concurrence entre les territoires. Quant au quartier de gare, le projet dont il est le support est une vitrine paradoxale de la capacité métropolitaine locale manifestée par la reprise d'éléments similaires d'une ville à l'autre. Cette standardisation s'accompagne d'une banalisation du quartier de gare dans la ville : en reprenant bon nombre des éléments de programmation des projets urbains sans gare, plus rien ne distingue des autres quartiers, si ce n'est la présence de la gare, dont le caractère ferroviaire cherche d'ailleurs à être rendu plus discret (recouvrement des voies comme à Rennes). En outre, le gommage récurrent de toute référence locale peut parfois faire penser à des projets extraterritoriaux, déconnectés de leur territoire dont ils ne présentent aucune spécificité.

Au vu de ces éléments, nous proposons un « modèle évolutif » du quartier de gare sur les deux derniers siècles : le regard diachronique permet de considérer le quartier de gare dans sa trajectoire urbaine et d'en dégager les récurrences par époque (tableau page suivante).

Ainsi, le modèle évolutif du quartier souligne les changements de statut urbain de la gare et de son quartier, avec pour constante à travers les périodes une communauté de destin dans toutes les villes. Si les quartiers de gare initiaux pouvaient s'inscrire dans le modèle progressiste de l'urbain, selon la catégorisation de F. Choay (1994), les nouveaux quartiers s'en détachent. Ils symbolisent certes la modernité, mais les projets n'ont pas de visée réformatrice ou normative propres aux modèles urbains (Carriou et Ratouis, 2014) : ils sont au service de territoires dont ils sont la vitrine métropolitaine.

Le projet standard, condition de possibilité de coproduction public-privé d'espaces urbains dans des territoires en difficultés ?

Saint-Étienne et Liège sont des villes au passé industriel prospère lourdement frappées par la désindustrialisation dans la seconde moitié du XX^e siècle. Chacune se situe dans l'orbite d'une métropole de plus grande importance, respectivement Lyon et Bruxelles, situées à une petite heure de train. Mais alors que Saint-Étienne est à l'écart des principaux flux en France, Liège au contraire bénéficie d'une situation de carrefour

7. Nous empruntons l'expression et la démarche à Maria Gravari, qui établit un « modèle évolutif de la relation ville-port » dans le cadre de son travail de thèse sur les fronts d'eau (Gravari, 1990).

8. Les compagnies ferroviaires avaient établi une typologie architecturale en fonction de l'importance de la gare dans le réseau : plus la desserte était riche, plus le bâtiment voyageur était imposant.

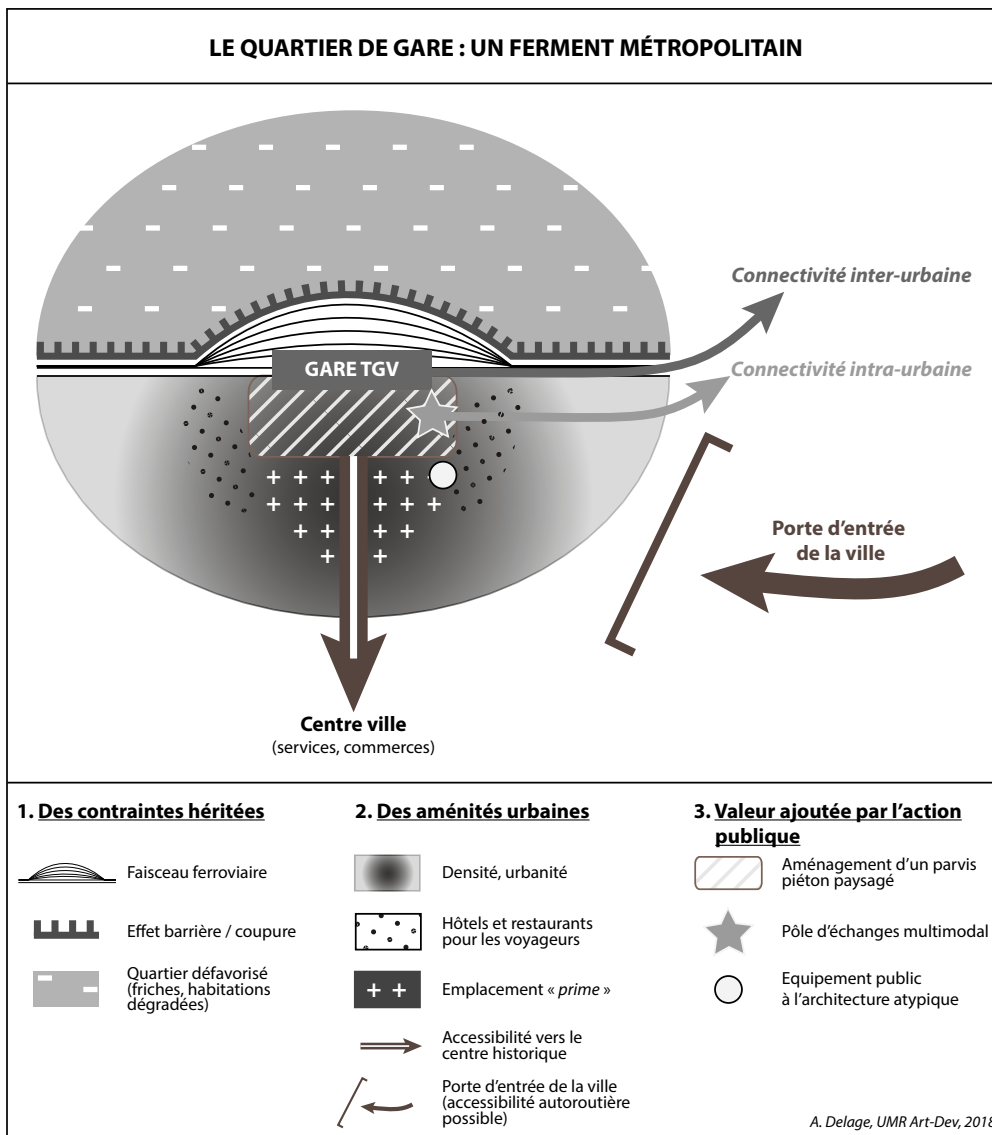


Tableau 2 : Un « modèle évolutif » du quartier de gare

	-1- Naissance du quartier de gare	-2- Déliquescence du quartier de gare	-3- Renouveau du quartier de gare
Contenu standard	<p>La ville industrielle</p> <ul style="list-style-type: none"> - activités industrielles - activités de messagerie - activités liées au voyageurs (hôtels, restaurants, cafés...) 	<p>Désindustrialisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - friches industrielles et ferroviaires - maintien et déclassement des activités liées aux voyageurs 	<p>La ville post-industrielle</p> <ul style="list-style-type: none"> - pôle d'échanges multimodal - quartier d'affaires - quartier résidentiel mixte - montée en gamme des activités liées aux voyageurs
Relation gare <--> quartier de gare	<p>La gare génère l'urbain</p> <p>Lien fonctionnel fort entre la gare et le quartier de gare</p>	<p>Déconnexion des trajectoires</p> <p>de la gare (maintien de la fonction ferroviaire) et de son quartier</p>	<p>La gare est une enclave gestionnaire (SNCF) dans le tissu urbain</p>
Relation quartier de gare <--> ville	<p>Identité urbaine singulière et ambivalente du quartier de gare : vitrine de modernité / un « antimonde »</p>	<p>Le « quartier de gare » est clairement identifié dans l'imaginaire collectif comme un quartier mal famé, une verrue urbaine</p>	<p>Un quartier de la ville avec une gare : banalisation du quartier de gare dans la ville (d'un point de vue architectural)</p>

Source : A. Delage, 2017

à l'échelle européenne. Saint-Étienne est une ville rétrécissante : elle a perdu un quart de sa population en quarante ans dans la commune-centre, mais l'agglomération a continué de croître pour atteindre plus de 500 000 habitants aujourd'hui. La perte de population stéphanoise (essentiellement des jeunes actifs) est aujourd'hui jugulée autour de 170 000 habitants. Liège est une ville un peu plus peuplée (presque 200 000 habitants), mais a connu un mouvement similaire de départ des habitants de la commune-centre vers les périphéries. Les deux villes ont entrepris la régénération de leur quartier de gare dégradé mais selon des modes différents : si les programmations semblent proches, les rationalités présidant à ces choix ne sont pas toujours semblables. Dans des villes présentant des profils métropolitains contrastés, la gare est-elle un ferment métropolitain similaire ?

La crainte de laisser passer une opportunité de redéveloppement

De l'avis unanime des acteurs rencontrés à partir de 2008 à Saint-Étienne, il était nécessaire de régénérer ce quartier de gare ; son orientation tertiaire ne fait pas débat pour nombre d'entre eux. Certains pointent le décalage entre un projet inédit pour Saint-Étienne, ville industrielle où l'usage de la voiture domine et où les gens habitent dans le périurbain, et un projet banal dans d'autres villes : « Pour Saint-Étienne, ça paraît révolutionnaire (...) mais c'est un projet que toutes les villes de cette taille ont fait⁹. » Le consensus est fort pour agir autour de la gare : « Partout on constate que les gares sont des pôles d'attractivité¹⁰ » car, précise un autre agent, « il y a une confiance de la part des élus pour avancer de l'argent sur un quartier de gare », avant d'ajouter « mais le risque n'est pas énorme : les quartiers de gare en Europe, c'est un truc d'avenir¹¹ ». Les acteurs locaux pensent que peut-être « on ne va pas rencontrer un concours de circonstances comme ça de longtemps¹² ». La régénération du quartier de gare est donc autant une évidence qu'une opportunité à saisir pour le redéveloppement de la ville dans son ensemble, avec l'espoir implicite que ce qui a été fructueux ailleurs le sera à Saint-Étienne.

L'évocation d'un projet tertiaire autour de la gare de Châteaureux remonte en réalité aux années 1980 lors de l'arrivée du TGV, mais aucun projet n'avait alors abouti en raison de la crise des années 1990 et d'un manque de volontarisme local. Au début des années 2000, les conditions semblent réunies pour engager pour de bon

la régénération de Châteaureux : le contexte général est favorable à ces espaces, et le contexte local a changé, avec une prise de conscience des difficultés urbaines de la ville. L'équipe dirigeante de Saint-Étienne a en effet vécu comme un véritable « électrochoc » (Masboungi et De Gravelaine, 2005, p. 20) les chiffres du recensement de la population de 1999 : la ville a encore perdu 10 000 habitants durant la dernière période intercensitaire. Le maire, qui a mis l'urbanisme à l'agenda dès sa prise de fonctions en 1994, en rupture avec des années de politiques plutôt en faveur de l'emploi et de l'économie (Béal, 2006), renforce cette orientation de l'action publique. C'est ainsi qu'un schéma directeur est commandé à un cabinet d'architecture et d'urbanisme afin de planifier le nouveau quartier de gare et de modifier les documents d'urbanisme en conséquence.

À Liège, c'est l'opérateur ferroviaire qui joue un rôle déterminant dans la mise à l'agenda local d'un projet urbain autour de la nouvelle – et contestée¹³ – gare TGV dont l'architecture renverse les codes classiques des gares (figure page suivante). La vision de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) transpire dans des documents officiels telle que l'étude d'impact environnemental de la gare, reprise mot pour mot dans le rapport d'incidence préalable à la délivrance du permis d'urbanisme pour la gare, qui incite à un projet de régénération urbaine. Ce document indique en effet que « [l]a construction d'une nouvelle gare aux Guillemins est une opportunité pour la valorisation du quartier et de la ville de Liège, surtout que ce projet est conçu par un architecte de renom comme Calatrava » (Étude d'incidence environnementale, 1999, p. 98). En 2002, la carte de vœux de la SNCB, dessinée par Santiago Calatrava lui-même, dévoile et diffuse largement son ambition urbanistique. On y voit le projet pharaonique d'un quartier entièrement neuf autour de la nouvelle gare, qualifié par certains d'haussmannien, faisant table rase de l'existant. L'opérateur ferroviaire lance le projet, moins par souci du bien commun que par volonté de valoriser le foncier dont il s'est largement porté acquéreur à la faveur du chantier de la gare. La Ville de Liège, également propriétaire de terrains devant la gare, se voit alors contrainte de réagir face à la polémique locale croissante, et met le projet à l'agenda politique. En rupture avec ce « méga projet » – dont le premier dessin était de surcroît techniquement irréaliste – la Ville choisit un architecte local pour concevoir un schéma directeur « à taille humaine » et répondant aux

9. Entretien avec le service prospective, Saint-Étienne Métropole, 16 avril 2008.

10. Entretien avec le service urbanisme, Ville de Saint-Étienne, 28 avril 2008.

11. Entretien avec le service aménagement du territoire, Saint-Étienne Métropole, 17 avril 2008.

12. Entretien avec l'ancien chef de projet du tramway, 28 avril 2008.

13. La nouvelle gare de Liège, à quelques mètres de l'ancienne, est décalée par rapport à l'axe historique du quartier dont le fonctionnement est déstructuré. Le bâtiment de Calatrava est, quant à lui, vu comme hors d'échelle et au coût disproportionné (312 millions d'euros, auxquels s'ajoutent 125 millions d'euros pour la mise à niveau de l'infrastructure en vue de l'arrivée du Thalys dans la nouvelle gare).



A. DELAGE

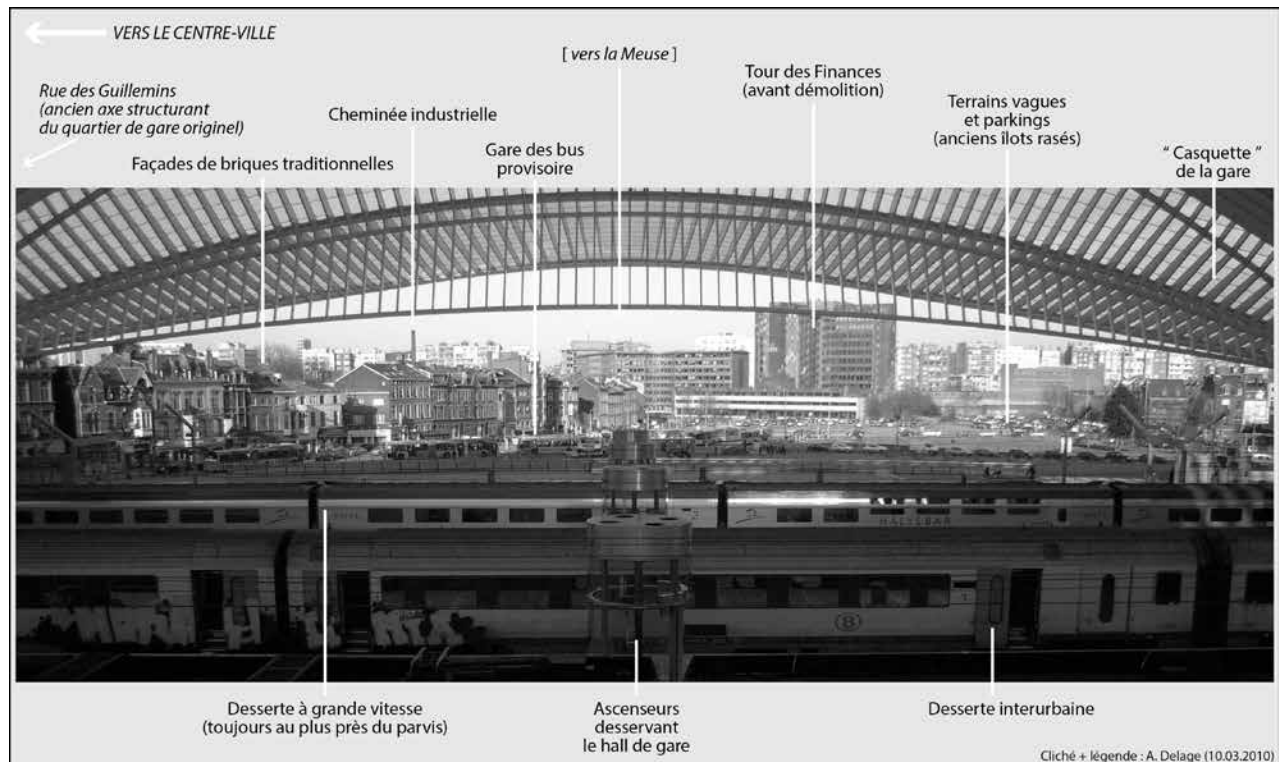
besoins spécifiques du quartier, qui connaît des difficultés sociales et a été profondément déstructuré par le chantier de la nouvelle gare. Les acteurs publics rencontrés en 2010 reconnaissent qu'il s'agit là d'une opportunité à saisir, même si les facteurs de blocage étaient importants, notamment en matière de gouvernance.

Modèle et écart au modèle

Néanmoins, si la stratégie mimétique et standard est assumée, elle n'est pas pour autant suivie ni appliquée aveuglément. À Saint-Étienne, en 2004, le premier schéma directeur de Chavannes (cabinet d'architectes parisiens) affirme son positionnement dans la lignée des projets canoniques. Il propose en effet un plan ambitieux, avec réduction de l'emprise ferroviaire et recouvrement d'une partie des voies, afin de construire des bâtiments tertiaires à proximité immédiate d'une gare désormais traversante. Cette « cité des affaires » se décompose en un « petit parc d'activités « vitrine » » du côté du parvis principal et un pôle tertiaire de l'autre côté des voies. Un nouveau quartier d'habitation complète l'ensemble. Le document se réfère explicitement à l'exemple « précurseur » d'Euralille ou à la gare biface du Mans et s'inscrit pleinement dans les « partis-pris qui président aujourd'hui à un nombre croissant de projets de développement » (Cahier Mission 1, élaboration du plan masse général, p. 7). Chavannes se réclame de Rem Koolhaas, le concepteur d'Euralille, et lui

emprunte le principe de l'enjambement des voies ferrées pour y installer de nouvelles activités tout en réduisant la coupure urbaine. Le projet confine à la table rase eu égard à l'ampleur des démolitions-reconstructions proposées, et semble déconnecté de son contexte immédiat. Cette impression est renforcée par les angles de vue retenus dans les visuels : les collines typiques de Saint-Étienne sont gommées et aucune intégration paysagère n'est envisagée avec la colline du Crêt-de-Roc (ancien quartier des passementiers) pourtant tout proche et en fond de perspective. L'ensemble dénote un projet autocentré, peu intégré à la ville.

Ce schéma directeur, qui a par ailleurs contribué à la révision du plan local d'urbanisme de la ville, a ensuite été précisé en 2005 par des plans de compositions confiés au japonais Fumihiko Maki, prix Pritzker 1993, dont l'équipe avait déjà travaillé sur des quartiers de gare au Japon. C'est donc non seulement un grand nom de l'architecture, mais aussi un expert international des quartiers de gare qui vient travailler à Saint-Étienne, en collaboration avec les services de Saint-Étienne Métropole. Maki concentre son attention sur la zone immédiatement à proximité de la gare et en face du nouveau siège de Casino. Il propose un principe de mixité fonctionnelle à l'échelle de l'immeuble, qu'il nomme SoHo – *Small Office, Home Office*. Inspirés du mode de fonctionnement japonais, ces SoHo devaient répondre aux besoins des personnes transitant par les gares

Vue du parvis de Liège-Guillemins, depuis les quais de la nouvelle gare : des voies à la tour des Finances, près de 300 mètres de friches et usages temporaires


d'une ville où ils travaillaient sans y habiter. La cible de ces petits studios accompagnés de services adaptés était donc les cadres à forte mobilité (inter)nationale ayant besoin d'un pied-à-terre lors de leurs brefs séjours récurrents à Saint-Étienne. Force est de constater que la proposition de Maki cherchait à tirer parti au maximum du potentiel métropolitain de la gare, avec une réflexion réellement à l'articulation de l'urbanisme et des transports. Cette proposition n'a cependant pas vu le jour, ou du moins avec une programmation différente. Les bâtiments contigus à la gare (le « Centre d'affaires stéphanois », cf. figure 2) sont le premier programme piloté par le nouveau maître d'ouvrage, l'Établissement public d'aménagement de Saint-Étienne (Epase) en 2007. Si le promoteur retenu (qui a travaillé un temps en partenariat avec les ateliers Maki) reprend la forme architecturale proposée par Maki, la composition interne a été modifiée, éliminant les « SoHos ». L'étude de marché soulignait en effet l'inadaptation de cette offre au marché local, d'où le choix de ne proposer que des surfaces tertiaires¹⁴. Mais, alors que le maître d'ouvrage visait une offre de commerces de proximité afin de créer une nouvelle polarité vivante dans Saint-Étienne, ce sont in fine les agences bancaires, aux qualités urbaines moindres, qui sont arrivées les premières.

Ainsi, la réalité du marché local constitue une puissante force pour se détacher d'un modèle qui pouvait

sembler hors d'échelle. Ce réajustement du programme peut également être lu comme un appauvrissement de l'ambition initiale, éliminant une proposition qui aurait pu être innovante en France. Les forces du marché dans ce cas contribuent à la banalisation fonctionnelle sinon architecturale du quartier de gare dans le paysage urbain.

Tri sélectif des opérateurs urbains

Ce type de projet urbain a pour conséquence d'opérer une sélectivité des acteurs de la construction à même d'intervenir dans ces projets : l'ampleur de l'opération et surtout la taille des programmes, développant plusieurs centaines de mètres carrés, appellent des promoteurs disposant de la capacité à déployer des moyens financiers, opérationnels et de communication nécessaires pour mener à bien ce type de chantier dans des délais acceptables. Cela favorise donc les promoteurs nationaux habitués de ce genre de projets, et élimine de fait les entreprises de promotion locales qui ne disposent pas d'une assise financière et opérationnelle suffisante.

Le second élément de sélectivité est lié au cahier des charges plus ou moins explicite des collectivités : ces dernières sont souvent friandes de grandes signatures du monde de l'architecture, dans une attitude confinant au *name dropping*. Or ces mêmes grands groupes sont davantage susceptibles d'avoir dans leur carnet d'adresses le contact d'un « starchitecte ». Il y a donc un effet de double peine pour les promoteurs et architectes locaux, qui pâtissent moins du manque de qualité de leurs propositions

14. Entretien avec un promoteur, 17 février 2010.

La Cité administrative émerge derrière les décombres de l'ancien quartier de gare



A. DELAGE, 18 JUN 2011

que de la faiblesse de leur réseau. Ainsi, à Saint-Étienne Châteaucreux, le groupe Altarea-Cogedim a remporté le marché de la Cité administrative (cf. photographie ci-dessus), signée par Manuelle Gautrand, récipiendaire de plusieurs prix d'architecture. Linkcity (ex-Cirmad, filiale du groupe Bouygues) développe un îlot en partenariat avec les ateliers Nicolas Michelin, également primé à maintes reprises. Jean Nouvel, prix Pritzker 2008, devait intervenir sur l'îlot en face de la gare pour le compte du promoteur Constructa – mais le projet n'a pas abouti sur ces bases-là.

Ainsi, à Saint-Étienne Châteaucreux, les grands promoteurs nationaux (à ceux déjà mentionnés s'ajoutent BNP Paribas Immobilier ou encore Vinci et Cardinal) sont massivement présents. Ils reviennent pour de nouveaux appels d'offres dans le secteur, « routinisant » ainsi leur présence stéphanoise¹⁵ (Delage, 2016). Cela restreint encore le

nombre d'entreprises assurant la production du morceau de ville en question.

À Liège, on observe les mêmes éléments : cet attrait pour le signe architectural (en dehors de la gare Calatrava) s'est traduit par la démolition d'une tour administrative considérée comme démodée pour en construire en 2015 une nouvelle, aux lignes plus élancées, plus modernes. Propriété de Fedimmo, filiale du groupe côté en bourse Befimmo, la Tour Paradis, ou Tour des Finances, est aujourd'hui la tour la plus haute de Wallonie (136 mètres), et abrite cent fonctionnaires fédéraux des finances. Fedimmo est par ailleurs propriétaire d'une emprise foncière considérable en cours de valorisation¹⁶.

Ces opérateurs urbains, bien intégrés dans les circuits financiers internationaux, apportent leurs manières de penser et de faire, leurs réseaux, leur capacité opérationnelle. Ce faisant ils impriment le paysage urbain, soit

15. Certes, leur action reste régie par le code des marchés publics et l'obligation de mise en concurrence. On peut néanmoins faire l'hypothèse que leur connaissance du contexte local et leur habitude de travail avec le maître d'ouvrage leur permet de calibrer au plus juste leur réponse à l'appel d'offres, augmentant ainsi leurs chances de remporter le concours.

16. L'enquête doctorale s'arrête en 2013, mais depuis, la presse se fait régulièrement l'écho de grands projets immobiliers privés, le plus récent étant le Paradis Express, écoquartier mixte bureaux-logements pour le compte de Fedimmo (3,5 ha), récompensé au Mipim 2016.

dans le sens de l'exceptionnalité, soit dans le sens d'une certaine banalité architecturale, en fonction des cahiers des charges qui leur sont imposés et des contraintes financières.

Un produit d'appel pour les chasseurs de prime ?

Ce tri des opérateurs urbains au profit des plus grands groupes immobiliers financiarisés a des effets sur les rationalités à l'œuvre en matière de prise de décision. Les villes comme Saint-Étienne ou Liège, en raison de l'atonie de leur marché immobilier, sont en effet généralement boudées par ces grands groupes qui considèrent que l'investissement y est trop risqué, en vertu des lois du marché qui commandent une attitude prudentielle (Lorrain, 2011).

De ce point de vue, le projet standardisé est rassurant pour plusieurs raisons. La première est conférée par la reconnaissance d'un type de projet éprouvé ailleurs et le sentiment d'être en terrain connu. Dans le schéma de pensée du promoteur, et en amont dans celui du banquier ou de l'investisseur, la gare TGV est un élément clairement identifiable dans une ville souffrant d'une mauvaise réputation, voire inconnue et n'inspirant donc pas confiance. Plus que l'aménité de transport, c'est l'image de marque du TGV qui est attractive en ce qu'elle renvoie à la « recette » éprouvée ailleurs du quartier d'affaires/quartier tertiaire – les deux termes, recouvrant des réalités pourtant différentes, sont d'ailleurs employés à dessein pour entretenir une confusion dans les imaginaires. En vertu des standards immobiliers, ces quartiers sont en effet considérés comme des localisations « prime », c'est-à-dire des localisations de premier choix dans une ville, où les chances de rentabilisation du programme sont les plus grandes. Dans le circuit financier, les taux de rendement exigés par les banques y seront moins élevés. Partant, dans une ville considérée comme peu attractive, il y a une certaine péréquation du risque en investissant dans ces secteurs. Ainsi, la gare, en tant que telle est support de projet urbain, et le quartier de gare ainsi redéfini, acquièrent une valeur assurantielle¹⁷, c'est-à-dire que ce n'est pas forcément l'usage immédiat qui donne la valeur au lieu, mais ses multiples usages potentiels.

Ainsi, il apparaît que le projet standard favorise l'action collective urbaine dans des villes en difficultés, non pas selon un principe de causalité linéaire simpliste, mais plutôt grâce à la congruence¹⁸ des acteurs qu'il induit. Ces projets font signal auprès de promoteurs dont la présence

est souhaitée pour des questions d'affichage par les collectivités : des grues puis des bâtiments neufs sont un indicateur concret, visible dans le paysage urbain, de l'attractivité d'un territoire. Le caractère standard du projet accroît la valeur assurantielle, pour ne pas dire refuge, de la gare TGV ; il permet à des acteurs mus par des rationalités différentes de faire converger leur action sur des endroits spécifiques et restreints du territoire. Mais si ce caractère assurantiel du standard aide à déclencher l'action, cela ne présume pas de la poursuite du projet, de ses vicissitudes, phasages et reformulations ultérieures en fonction des contraintes rencontrées, comme le rappelle le cas de Liège, dont la mutation du quartier connaît de nombreux rebondissements depuis l'inauguration de la gare TGV en 2009.

Standards, trop standards ? Des projets en perte de vitesse

L'analyse des projets de régénération urbaine des quartiers de gare documente leur caractère doublement standard, à la fois dans leur contenu et dans les pratiques employées. Programmation similaire d'une ville à l'autre concourant également à la banalisation du quartier de gare dans la ville, recours à des acteurs semblables d'un projet à l'autre, routiniers de ce type de projet : les nouveaux quartiers de gare expriment le paradoxe de villes en quête d'attributs métropolitains déployant des stratégies mimétiques pour tenter d'administrer la preuve de leur attractivité (mais non de leur singularité) dans la compétition entre les territoires. C'est une vitrine au sens commerçant du terme : ce que l'on met en avant pour inciter le client à entrer dans la boutique. Le projet standard fait figure de passage obligé, surtout pour des territoires en difficulté, sans pour autant être une fin en soi : il doit être lu comme un moment de l'action, pour amorcer le renouveau de la ville, dont il semble une condition nécessaire mais non suffisante.

L'analyse fonctionnelle du quartier de gare montre combien c'est une ressource territoriale riche, facilement mobilisable par les collectivités pour servir leur stratégie de compétitivité, en accord avec les attentes des acteurs privés. Dans leur quête commune de minimisation de la prise de risque (financier, politique, économique), a fortiori dans des contextes territoriaux et immobiliers difficiles, ces acteurs trouvent dans la gare et son quartier, pris comme un tout, une valeur assurantielle, accrue par la récurrence même de projets standards autour du TGV. Cela n'exclut pas les effets d'opportunité, voire de mode, par crainte d'un décrochage territorial.

On peut néanmoins se demander si ce modèle des nouveaux quartiers de gare que l'on peine à dégager n'est pas en définitive davantage fantasmé que réel (ou même réaliste) : c'est un support autant qu'un vecteur de métropolisation, un horizon privilégié de l'action pour

17. La notion est empruntée à Pierre Veltz, pour qui les métropoles sont un lieu privilégié de localisation des entreprises en raison de la valeur assurantielle des métropoles (Veltz, 1996).

18. Notion développée par Jean-Marc Offner pour désigner un « modèle d'adaptation réciproque » entre deux phénomènes, qui permet, « à un moment donné », « l'apparition de nouvelles formes d'organisation spatiale » (Offner, 1993, p. 239).

une coalition d'acteurs de marché (Pollard et Halpern, 2013) dont plusieurs sont intégrés dans la finance internationale. Produit d'une hypersélectivité spatiale par des acteurs tous régis par une attitude prudentielle, ce type de projet est une expression manifeste de l'influence du néolibéralisme dans la fabrique urbaine. Or, si ce dernier est parfois accusé de concourir à la standardisation de l'urbain à travers des mégaprojets de centre-ville (*waterfronts*, centres commerciaux, cf. Hackworth, 2007), l'exemple des quartiers de gare invite toutefois à une réponse plus nuancée, en montrant que les ressorts de cette standardisation sont multiples. Le modèle évolutif construit par une approche diachronique souligne combien les nouveaux quartiers de gare sont une réactualisation architecturale et fonctionnelle d'une forme urbaine standard héritée du XIX^e siècle. Si l'image de modernité est un invariant, la mutation fonctionnelle et symbolique du quartier de gare éloigne cependant ce dernier du modèle entendu comme « projection spatiale de la ville future » (Carriou et Ratouis, 2014). Ce qui a pu être un moment théorisé dans

un élan prospectiviste comme un « lieu-mouvement » (Amar, 1989) de la ville du futur, c'est-à-dire un lieu d'optimisation des modes de vie mobiles et d'urbanité (défini par ses usages donc) apparaît plus prosaïquement comme un lieu particulièrement profitable de maximisation des rentes (défini par sa valeur d'échange donc) : rente de situation multiscalaire (nœud de transports intra- et intermétropolitain, situation péricentrale), rente foncière (friches), rente symbolique (l'image de marque du TGV). Mais cela soulève deux questions : celle de la trajectoire sociale de ces quartiers, dimension largement absente de ces projets, en dépit d'une riche histoire populaire des quartiers de gare ; celle de la durabilité de ces « modèles » urbanistiques. Or, face aux difficultés rencontrées sur le terrain, en matière de commercialisation notamment, de nouvelles façons de faire émergent aujourd'hui, moins calquées sur les logiques des grands opérateurs internationaux, relevant davantage du sur mesure, en partenariat étroit avec les acteurs privés locaux : serait-ce « la fin des grands paquebots¹⁹ » ?

19. Entretien avec le chargé de projet Châteaureux à l'Epase, 10 juin 2016. Les « grands paquebots » désignent dans sa bouche les projets de grande ampleur déployés de façon plus ou moins standard inadaptés à des territoires en difficultés.

Références bibliographiques

- Amar G., (1989), *Lieux-mouvement, les enjeux de la station*, RATP, Rapport réseau 2000, n°46, 26 p.
- Ascher F., (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob, Paris, 346 p.
- 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, 310 p.
- Baron N., Roseau N., (2016), « Les gares au miroir de l'urbain », *Flux*, 2016, 1, n°103-104, pp. 1-8.
- 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.
- Béal V., (2014), « Trendsetting cities : les modèles à l'heure des politiques urbaines néolibérales », *Métropolitiques*, 30 juin 2014, [en ligne] www.metropolitiques.eu/Trendsetting-cities-les-modeles-a.html
- Béal V., (2006), « L'évolution du gouvernement municipal dans une ville industrielle : le cas de Saint-Étienne », *Pôle Sud*, 2006, 2, n°25, pp. 89-105.
- Belliot M., (2009), « Vers le grand retour des gares », *Urbanisme*, n°365, p. 4.
- Carriou C., Ratouis O., (2014), « Actualité des modèles urbanistiques », *Métropolitiques*, 18 juin 2014, [en ligne] www.metropolitiques.eu/Actualite-des-modeles.html
- Cerema, (2015), *Articuler urbanisme et transport. Les contrats d'axe français à la lumière du Transit-Oriented Development*, Cerema, 152 p.
- Choay F., (2014 [1965]), *L'Urbanisme : utopies et réalités*, Seuil, Paris, 464 p.
- 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 Châteaureux et Liège Guillemins (Belgique)*, thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme, université Lyon 2 Lumière, 542 p.
- Delage A. (2016), « "Give me a high-speed rail station, or nothing!" How private stakeholders consider investing in the high-speed rail station's area in shrinking cities », *Belgeo*, 3, 2016, [en ligne] <http://belgeo.revues.org/17901>
- Desjardins X., (2017), *Urbanisme et mobilité, des pistes pour l'action*, Éditions de la Sorbonne, Paris, 226 p.
- Devisme L. (dir.), (2009), *Nantes, petite et grande fabrique urbaine*, Éditions Parenthèses, Marseille, 267 p.
- Dushina A., Paulilhac F., Scherrer F., (2015), « Le TOD comme instrument territorial de la coordination entre urbanisme et transport : le cas de Sainte-Thérèse dans la région métropolitaine de Montréal », *Flux*, 2015, 3, n°101-102, pp. 69-81.
- Gallez C., Kaufmann V., Maksim H., Thébert M., Guerrinha C., (2013), « Coordonner transport et urbanisme. Visions et pratiques locales en Suisse et en France », *Revue d'économie régionale et urbaine*, Armand Colin, 2013, 13 (2), pp. 317-338.
- Gallez C., Maulat J., Roy-Baillargeon O., Thébert M., (2015), « Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine », *Flux – Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et territoires*, n°101, pp. 5-15.
- Gravari M., (1992), *La mer retrouvée, Baltimore et autres reconquêtes de fronts d'eau urbains*, thèse de doctorat sous la direction de J. Bastié, soutenue à l'université Paris IV-Sorbonne en géographie-aménagement, 18 juin 1992, 3 volumes, 893 p.
- Hackworth J., (2007), *The Neoliberal City. Governance, Ideology, and Development in American Urbanism*, Cornell University Press, 221 p.
- Harvey D., (1989), « From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism », *Geografiska Annaler B*, vol. 71, n°1, pp. 3-17.
- Le Corre Th., Guy C., Dumont M. (coord.), (2014), *Rapport final POPSU 2 « Gares, pôles d'échanges et leurs quartiers »*, 160 p.
- Lorrain D., (2011), « "La main discrète". La finance globale dans la ville, *Revue française de science politique*, 2011, 6, vol. 61, pp. 1097-1122.
- Masboungi A., De Gravelaine F. (dir.), (2005), *Construire un projet de ville. Saint-Étienne « in progress »*, Éditions du Moniteur, Paris, 111 p.
- Maulat J., (2014), *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Étude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes*, thèse de doctorat en géographie et aménagement, université Paris 1, UMR Géographie-Cités, 564 p.
- Ménerault Ph., (2009), « Gares ferroviaires et projets métropolitains : une ville en mutation », in D. Paris, D. Mons (dir.), *Lille Métropole, laboratoire du nouveau urbain*, Éditions Parenthèses, pp. 100-122.
- Ménerault Ph., Barré A. (dir. et coord.), (2001), *Gares et quartiers de gare : signes et marges. Actes du séminaire international du 22 mars 1999 à Villeneuve d'Ascq*, Éditions INRETS, Arcueil, 216 p.
- Neuman M., (2015), « The Compact City Fallacy », *Journal of Planning Education and Research*, 25, pp. 11-26.
- Offner J.-M., (1993), « Les "effets structurants du transport" : mythe politique, mystification scientifique », *L'espace Géographique*, n°3, pp. 233-242.
- Offner J.-M., (2001), « Raisons politiques et grands projets », *Annales des Ponts et Chaussées*, n°99, juillet-septembre, pp. 55-59.
- Pollard J., Halpern Ch., (2013), « Les acteurs de marché font-ils la ville ? », *EspacesTemps.net*, Traverses, 17 juin 2013, [en ligne] www.espacestemp.net/articles/les-acteurs-de-marche-font-ils-la-ville
- Roudier E., (2015), « Les "Grandes Gares" : des projets adaptés aux villes moyennes ? », *Métropolitiques*, 14 décembre, [en ligne] www.metropolitiques.eu/Les-Grandes-Gares-des-projets.html
- Sauget S., (2009), *À la recherche des pas perdus. Une histoire des gares parisiennes*, Éditions Tallandier, Paris, 299 p.
- Terrin J.-J., Marie J.-B., Leheis S. (dir.), (2011), *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Éditions Parenthèses, Marseille, 217 p.
- Veltz P., (1996), *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Presses universitaires de France (Économie en liberté), Paris, 262 p.
- Verhage R., Delage A., (2014), « Gares périphériques et développement urbain dans l'agglomération lyonnaise », in J. Dubois (dir.), *Aménager les métropoles. Les réponses des urbanistes*, Éditions de l'Aube/Bibliothèque dans Territoires/La Tour d'Aigues, pp. 215-235.
- Site internet de l'Epase, avec actualisation régulière des projets : www.epase.fr.

Biographie

AURÉLIE DELAGE est maître de conférences en aménagement et urbanisme à l'université de Perpignan Via Domitia, rattachée à l'UMR Art-Dev. Elle étudie l'action collective urbaine, et les mécanismes de création de valeur dans les quartiers en difficultés socioéconomiques, notamment à proximité d'infrastructures de transport (gares TGV, autoroutes urbaines). Elle s'intéresse également aux territoires en déclin et à leurs stratégies de rebond (programme de recherche MSH Sud, copiloté avec Benoît Prévost et Max Rousseau).

Elle a récemment publié : « "Give me a high-speed rail station, or nothing!" How private stakeholders consider investing in the high-speed rail station's area in shrinking cities », *Belgeo*, 3, 2016, [en ligne] <http://belgeo.revues.org/17901> ; « Le Bronx, des flammes aux fleurs : combattre les inégalités socio-spatiales et environnementales au cœur de la ville globale ? », *Géococonfluences*, 2016, [en ligne] <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/etats-unis-espaces-de-la-puissance-espaces-en-crisis/articles-scientifiques/le-bronx-des-flammes-aux-fleurs>

aurelie.delage@univ-perp.fr