




PUCA
plan
urbanisme
construction
architecture

Actes séminaire POPSU Europe

POPSU [Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines] Europe

Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain
Lyon, Lille, Rotterdam

Séminaire POPSU [Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines] Europe « Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain » organisé les 3 et 4 Juin 2009 à Lyon et les 17 et 18 septembre 2009 à Turin.



Danièle Valabrègue, Responsable du Programme.

Jean-Jacques Terrin, Responsable Scientifique du Programme.



Document réalisé par Jean-Baptiste Marie, chargé d'études.

Sommaire

Introduction

1^e Partie : Projets de villes

Lille- Gare d'Euralille, *Francis Ampe*

Lyon, la Part-Dieu : Quartier d'affaires et nœud multimodal, *Maxime Bouly, Jean-Marc Valentin, Roelof Verhage*

Rotterdam Central District, *Peter M.J. Pol, Wouter Jacobs and Renate Veerkamp*

2^e Partie : La parole aux experts

Annexes

Liste des participants

Introduction

www.archi.fr/Gip_epau/popsu

La plateforme POPSU

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

POPSU Europe

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

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

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

Au delà de ces observations, la plateforme européenne souhaitait aussi mettre l'accent sur l'identification de méthodes innovantes de management par projet au sein de l'action publique. Pour débiter cette action, deux séminaires ont été organisés en 2009 sur le thème « Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain ». Ces deux séminaires se sont déroulés à Lyon (3 & 4 juin) et Turin (17 & 18 septembre). Les villes de Barcelone, Lyon, Marseille, Rotterdam et Turin y ont participé. L'expérience de Lille y a été présentée par Francis Ampe, urbaniste. Une synthèse de ces travaux a été présentée à Rotterdam (3 & 4 décembre) à l'occasion du colloque « Rotterdam Global Urban Summit 2009 ».

Ces séminaires et leur valorisation ont été organisés par Danièle Valabregue, directrice du programme au PUCA, Jean-Jacques Terrin, Responsable scientifique du programme, et Jean-Baptiste Marie, chargé d'études, doctorant au laboratoire LéaV de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles. Quatre experts ont préparé ces rencontres, y ont participé et en ont animé les débats : Marcel Bajard, consultant Arep ; Alain Bourdin, chercheur au Lab'Urba, responsable scientifique du programme Popsu ; Philippe Segrétain, président du conseil d'administration d'Egis ; Corinne Tiry, chercheure LACTH et Ipraus.

Les séminaires

Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain

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

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

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

Logiques d'acteurs

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

Développement économique

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

Echelles et mobilité

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

Formes urbaines et densité

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

1^e Partie I Projets de villes



Lille | Gare d'Euralille

Francis Ampe, urbaniste



Introduction

La première image que l'on retient lorsqu'on s'intéresse au quartier d'Euralille, est celle de l'image du projet dessinée par Rem Koolhaas. Elle fait figure de symbole, voire d'œuvre d'art pour certains. Comme tout projet, il a évolué avec le temps. C'est d'ailleurs le génie de la gouvernance et de la décision politique et économique que de savoir s'adapter au temps qui passe. Avec Euralille et la création de la gare TGV, c'est tout un nouveau quartier qui s'est construit, sur plus d'une centaine d'hectares à l'emplacement d'une ancienne zone de fortification. C'est le signe, dans la posture lilloise, de la volonté de rupture évidente. Changer de nom, changer de siècle, changer de vision, changer d'économie... Depuis la première opération, la dynamique d'Euralille s'est prolongée au nord et au sud, accompagnant les mutations d'une métropole à dimension européenne.

Les logiques d'Acteurs

Lille est une ville d'environ 200 000 habitants, caractérisée par un leadership puissant, celui de Pierre Mauroy. Ancien Premier ministre et ancien Président du Conseil Régional, Pierre Mauroy a surtout été le maire de Lille pendant 25 ans avant d'être le Président de la Communauté urbaine. Sans lui, il n'y aurait sans doute pas eu de projet Euralille, et cela est dû en grande partie à sa grande capacité de vision et de prospective, propre aux personnages politiques d'envergure. D'autres acteurs ont joué un rôle important dans la mise en œuvre du projet Euralille et sa définition : le premier directeur de la SEM Euralille, Jean-Paul Baïetto puis son successeur Jean-Louis Subileau. S'ajoute bien sûr le nom de Rem Koolhaas, qui a été retenu comme concepteur du nouveau quartier à la suite d'un concours. Ce dernier a travaillé à Lille de 1988 à 1995, comme urbaniste en chef en quelque sorte et également comme architecte de Lille Grand Palais.

L'agence de développement et d'urbanisme de Lille a également joué un rôle important, en particulier en soutenant quelques postures clé :

- d'abord une posture stratégique en aidant à l'écriture d'une stratégie qui sera traduite dans le schéma directeur ;
- ensuite une posture de long terme en faisant le point régulièrement sur les objectifs à long terme du projet et en proposant une dimension prospective;
- enfin une posture internationale, transfrontalière, européenne, et mondiale, en réfléchissant au positionnement de la métropole lilloise à ces différentes échelles.

Un projet comme Euralille supposait bien sûr une gouvernance locale élargie. Dans le cas lillois, la communauté urbaine (ou Lille-Métropole), créée en 1966, regroupe aujourd'hui 87 communes et une population d'environ 1,1 million d'habitants. L'ancienneté de ce regroupement a permis de construire près de 40 ans d'histoire commune de coopération et de gouvernance, servant ainsi de terreau pour faire émerger le projet d'Euralille. Par ailleurs s'est constitué en 1993 un club informel, nommé Comité grand Lille, réunissant des personnes de la société civile (chefs d'entreprise, universitaires, urbanistes, avocats, etc.) et qui s'était fixé comme objectif d'assurer le développement par l'international à partir de projets concrets élaborés en toute indépendance. La conjonction des deux dynamiques a permis d'élaborer une vision nouvelle.

Cette vision nouvelle s'est construite autour de 3 éléments stratégiques : le Tunnel sous la Manche, le TGV Nord-Europe et le Transfrontalier. Pierre Mauroy a porté la négociation avec Madame Thatcher et la Grande-Bretagne, le traité a été signé à Lille en 1986 et le tunnel a été mis en service en 1994. Conséquence immédiate du tunnel, le TGV Nord a pu alors entrer en service. Quant au Transfrontalier, il s'est concrétisé par l'organisation d'un espace franco-belge, plus large que la seule Communauté urbaine, allant. A partir de ces « 3T » (Tunnel, TGV et transfrontalier) s'est développée une stratégie d'accompagnement du processus de mutation et de métropolisation.

Plusieurs étapes ont conduit à la définition du projet. La première étape a consisté à obtenir par le rapport de force que le tracé du nouveau TGV passe par Lille. Les négociations, menées par Pierre Mauroy, ont conduit à une modification du tracé. La seconde étape visait à faire en sorte que la gare TGV soit au coeur de l'agglomération, et non pas en rase campagne (sur le modèle de Mâcon, Le Creusot,...) Là encore, les négociations menées par le maire de Lille ont conduit à une modification du projet et à la décision de création d'une gare en centre-ville. Ces transformations ont entraîné un surcoût estimé à l'époque par les ingénieurs de la SNCF à 800 Millions de Francs. A l'échelle des finances locales, ce montant était considérable, poussant le maire à trouver de nouvelles sources de financement. La solution proposée a consisté en la création d'une « turbine tertiaire » chargée d'attirer des entreprises et de créer des richesses, la taxe professionnelle générée permettant de financer ce surcoût. L'idée a ainsi émergé de développer le tertiaire dans un tout nouveau quartier d'affaires

autour de la future gare TGV. Les études préalables démontraient alors que le croisement des TGV à Lille allait créer un fort potentiel de développement.

La formalisation du projet est ensuite passée par un concours original, organisé par la ville de Lille et au cours duquel un jury a auditionné 8 urbanistes français et étrangers proposant chacun leur vision du futur quartier. Le projet de Rem Koolhaas, qui a finalement été retenu, a séduit par son caractère radical et la rupture forte qu'il imposait par rapport au contexte urbain.

Le développement Economique

L'ambition initiale d'Euralille était de créer de toutes pièces un grand quartier d'affaires, inscrit dans le prolongement du tissu urbain du centre-ville et capable d'assurer une mixité de fonctions : centre commercial, parc des expositions, école de commerce, logements... Cette mixité sera encore renforcée dans les développements futurs mixant logements et activités. Pour Lille-Métropole il s'agissait d'utiliser l'opportunité créée par le carrefour des lignes TGV pour développer une nouvelle offre économique. Cette impulsion a permis d'envisager une transformation plus importante encore de ce quartier de Lille jusqu'à devenir centre d'agglomération.

Une des premières questions qui s'est posée lors de l'élaboration du projet était bien sûr de déterminer quel serait le potentiel économique du projet et du nouveau quartier. Si la stratégie des « 3T » ouvrait de nouvelles opportunités, encore fallait-il les valoriser et les rendre visibles. La gare existante, gare de Lille-Flandres, offrait peu d'opportunités de développement pour accueillir le TGV. Son fonctionnement en « cul-de-sac » marquait la fin de la ligne. A côté de cette gare s'étendait un vaste terrain d'environ 70 hectares, non constructible depuis le 17^{ème} siècle, à proximité des anciennes fortifications de Vauban. Le maire a obtenu le déclassement de ce terrain militaire, le rendant ainsi constructible et offrant une opportunité de développement suffisante pour créer un nouveau quartier.

Parmi les principaux éléments architecturaux du projet, la tour Lille Europe a fait l'objet d'un montage financier par des investisseurs locaux. L'enjeu pour l'architecte, Claude Vasconi, était de construire une tour à cheval sur la nouvelle gare, avec un pilier de chaque côté. Le chantier commencé en 1993 a rapidement été stoppé par la crise de 93-94. A la même époque l'investisseur principal de la seconde tour, dessinée par Christian de Portzamparc, le Crédit Lyonnais, était lui aussi en difficulté financière. Enfin la 3^o tour, dite tour des médias de Richard Rogers a été abandonnée. Pour autant, la société Euralille, SAEM mise en place pour gérer l'ensemble du projet, a pris le risque de construire le premier pilier de la tour du Crédit Lyonnais, pressée par la SNCF qui devait inaugurer la gare TGV. Mais le retrait d'une partie des investisseurs a conduit l'architecte à revoir sa copie et à réduire la taille de la tour. Il conçoit alors une tour avec un seul pilier, proposant un bâtiment-pont au-dessus de la

gare surmonté d'une tour s'appuyant sur le pilier existant. Il en ressort un bâtiment emblématique, devenu le symbole d'Euralille, que les Lillois ont baptisé la « chaussure de ski » ou le « L » de Lille.

Si les contraintes financières ont parfois conduit à ce type d'adaptation, l'opération n'en reste pas moins un succès. Les chiffres du tourisme sont particulièrement éloquentes sur ce point. La liaison directe avec Londres est visible tous les week-ends dans les rues de Lille. Malgré son quartier historique, secteur sauvegardé, la ville n'attirait que peu de touristes. Avec le TGV le phénomène s'est inversé. En ce qui concerne les espoirs de voir se créer un pôle européen pour les entreprises s'installant autour de la gare Lille-Europe, même si la réalité est un peu moins glorieuse que les discours, les résultats sont là. Le parallèle est intéressant avec Marseille et les effets d'Euroméditerranée. Lille a été une grande capitale industrielle jusque dans les années 60, avant de rentrer dans une spirale de déclin d'une trentaine d'années. Aujourd'hui l'accessibilité vers Bruxelles, Paris, et Londres, ouvre de nouvelles perspectives d'emplois et de création d'entreprises. Lorsque l'on observe en détail les passagers du TGV entre Paris et Lille, on constate qu'un équilibre s'est instauré entre les passagers lillois qui vont travailler à Paris et les passagers parisiens qui vont travailler à Lille, sur un modèle équivalent à la liaison Paris-Lyon.

Au delà de ces résultats en termes de création d'entreprises et d'emplois, c'est surtout grâce au tourisme urbain que l'on n'hésite plus à parler de succès. Cette réussite touristique, qui ne faisait pas partir des objectifs initiaux du projet, a aussi ouvert de nouvelles perspectives, conduisant par exemple au choix de Lille comme capitale européenne de la culture en 2004 par exemple.

Echelles et Mobilité

Il faut se rappeler que la commune de Lille est intégrée dans la conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing, qui s'est développée historiquement le long d'un grand boulevard, passant progressivement de la conurbation à la métropole. Ces trois pôles sont également reliés par le tramway depuis près de 100 ans, ce qui a conduit à des habitudes en termes de déplacement pour les habitants qui utilisent ce lien fixe, confortable et régulier. La connexion entre ces pôles s'inscrit ainsi dans une continuité historique, malgré la mutation introduite par la nouvelle centralité métropolitaine créée par le TGV et Euralille.

Avec le TGV mis en service en 1993, Lille n'est plus située qu'à 1 heure de Paris et à 50 minutes de l'aéroport Charles-de-Gaulle. La métropole lilloise est aujourd'hui à 1h30 de Londres (grâce au Tunnel sous la Manche), et à 38 minutes de Bruxelles. Ces connexions transforment également les mentalités et modifient l'image de la gare. Alors que l'ancienne gare de Lille-Flandres apparaissait comme un terminus, un bout de ligne, la nouvelle gare de Lille-Europe est conçue comme un « hub ».

A l'intérieur de la gare, la tableau d'affichage annonce des trains à destination de Londres, Rotterdam, Marseille, Genève, Nantes, ou encore Bordeaux. L'accessibilité a changé d'échelle mais aussi de nature. Avec la nouvelle gare TGV le nombre de voyageurs passant par Lille est ainsi multiplié par 50. De manière simplifiée on peut dire que le TGV Nord-Europe met en relation les 10 millions d'habitants de la région Ile de France avec les 15 millions d'habitants du grand Londres et les 25 millions d'habitants de l'espace Bruxelles-Amsterdam-Cologne.

Cette nouvelle dimension a été marquée dans le nom du nouveau quartier, Euralille. Le terme Euralille a été inventé pour symboliser cette articulation des échelles : pour donner un signe, pour donner un nom, à la fois à un quartier, à un opérateur, à un aménageur (la société d'économie mixte qui s'appelle Euralille), et à la fois pour exprimer la dimension européenne de Lille.

Programmation, Architecture et Espaces Publics

L'ensemble du projet a été géré sous la forme classique d'une ZAC (zone d'aménagement concerté), Euralille 1. Sa superficie de 90 hectares indique que l'on a intégré progressivement quelques bâtiments supplémentaires, notamment le terrain sur lequel a été construit la salle des congrès Lille Grand palais, sur le site d'une ancienne patinoire ainsi que les terrains du Romarin situés sur la commune voisine de La Madeleine. Le plan d'ensemble témoigne du caractère relativement linéaire du projet. L'extension du périmètre est semblable à ce qui s'est produit dans le cas de Marseille et du projet Euroméditerranée. Elle s'est traduite par la création d'une seconde ZAC, Euralille 2. Cette extension est en grande partie liée à la décision de construction d'un nouveau siège pour le Conseil régional. Le conseil régional, comme souvent, était locataire de bureaux un peu partout dans la ville. Si, au départ, Pierre Mauroy souhaitait que le Conseil régional construise une tour dans Euralille 1, cette proposition a été écartée par le président du Conseil régional de l'époque, Michel Delebarre, maire socialiste de Dunkerque. Un nouveau quartier d'habitations et un ensemble de bureaux le long du boulevard périphérique sont également prévus dans ce nouveau périmètre. Ce quartier mixte est proposé sur le nom de « bois habité » ; en d'autres termes les plantations seront effectuées en premier et viendront ensuite se construire les logements. Ce programme a été réalisé rapidement en raison de la forte demande de logements de qualité en centre-ville.

En dehors de ce périmètre, il existe d'autres opportunités de développement et d'extension du projet. A proximité immédiate de Lille Grand palais, il existe encore un potentiel de développement actuellement en discussion : une ancienne gare de triage multimodale, la gare Saint Sauveur, qui jouxte l'hôtel de ville, ce qui lui un caractère de grande centralité. La connexion d'Euralille à la Grand'place offre elle aussi de belles opportunités de développement, notamment à partir du bâtiment de la Vieille Bourse, dont le permis de construire a été délivré au temps des Pays bas espagnols vers

1675. Situé sur la Grand'place, à 300 m d'Euralille, il est relié à la gare de Lille-Flandres par la rue Faidherbe, une rue haussmannienne percée en 1850 lors de l'arrivée du chemin de fer dans la ville. Dès 1995, l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille a proposé au maire de lancer une réflexion sur le devenir de la rue Faidherbe. Giuseppe Bonacorsi, urbaniste responsable des projets urbains à l'agence, a proposé un travail intitulé : « du XVII^e au XXI^e siècle : redessiner la rue Faidherbe ». En raison des échéances électorales, la municipalité n'a pas poursuivi cette réflexion. Ce n'est qu'en 2004, lorsque Lille était capitale européenne de la culture, que ce projet s'est concrétisé. La rue Faidherbe a été baptisée la « Rambla ». Elle a été complètement redessinée en établissant le lien entre la ville historique et le nouveau quartier d'Euralille. Encore aujourd'hui, à l'heure où Lille a lancé son opération Lille 3000, la rue Faidherbe a été investie par des œuvres monumentales d'un groupe d'artistes russes. Cette rue est devenue un lieu de rencontres, de manifestations populaires, de musique, d'art urbain, etc.

L'ensemble du projet Euralille a été conçu par l'architecte Rem Koolhaas. Il a été pensé dans une stratégie de rupture avec le reste de la ville. Ainsi, Euralille est considéré à la fois comme un nouveau quartier, mais aussi comme un « morceau de ville ». Cette expression sans doute banale a été utilisée tout au long du développement du projet. Elle indique clairement la volonté de programmer à l'intérieur des 500 000 m² prévus toute une gamme d'activités. Outre la gare, on imagine alors des immeubles de bureaux pour développer l'emploi, un centre commercial, des logements, des équipements publics... Ainsi l'Ecole supérieure de commerce de Lille se déplace par exemple et vient s'installer dans Euralille. Il en est de même pour la salle de spectacle musical, l'Aéronef. Plus récemment a été créée la Maison de la ville et de l'architecture. Quant à Lille Grand Palais, il s'agit d'un bâtiment trifonctionnel puisqu'il réunit à la fois, un centre de congrès, une halle d'exposition et une salle de spectacle de type zénith, le tout à l'intérieur d'un seul bâtiment. Enfin on trouve un parc conçu par Michel Desvigne, le parc Matisse, qui apporte un vaste espace vert au cœur de l'opération et en plein centre-ville.

Si l'on revient plus en détail sur chacun de ces éléments, la gare apparaît comme l'élément central. Avec l'arrivée du TGV, la question s'est bien sûr posée de l'avenir de la gare existante. Très rapidement le choix de créer une deuxième gare s'est imposé. La gare existante en cul-de-sac ne permettait pas de répondre aux exigences du trafic TGV qui nécessitait une gare traversante. Or les modifications de la gare existante aurait entraîné un surcoût considérable, estimé à 1 Milliard de Francs. Il a donc été décidé de créer une deuxième gare, faisant apparaître un « triangle des gares » qui correspond à l'espace interstitiel entre les deux bâtiments. C'est dans cet espace de transit, dessinés par Jean Nouvel, qu'ont été construits le centre commercial, un immeuble de logements et différents équipements publics.

Avant la construction de la nouvelle gare, la gare de Lille-Flandres était entourée d'un parking sauvage. En termes d'accessibilité, la décision de modifier le tracé du boulevard périphérique a joué un rôle considérable pour la desserte de ce « triangle des gares ». En effet, au moment où Euralille est conçu, les services de l'Etat lancent la construction d'une voie rapide pour permettre la continuité autoroutière entre les autoroutes du Nord et du Sud. Ce projet de voie rapide va ainsi être intégré dans le cahier des charges d'Euralille et organisera l'espace autour de cet axe. Le quartier est donc aujourd'hui desservi par une sortie autoroutière. En plus de cette accessibilité routière et autoroutière, Euralille est desservi par le métro, le VAL (métro automatique léger), et le tramway. A l'intérieur de la nouvelle gare, l'organisation des voies permet le passage direct des TGV sur les voies centrales à 200 km/h. Les trains qui s'arrêtent sont orientés sur les voies latérales.

Un débat important a opposé les ingénieurs routiers et les urbanistes sur la nature du lien routier entre la gare Lille-Europe et Lille Grand Palais. Les premiers voulaient un « tuyau à voitures » assurant une continuité routière ; quant aux seconds, ils demandaient un boulevard plus en rapport avec le contexte d'hyper-centre permettant d'aller à pied du Grand Palais à la gare. C'est finalement cette option qui a été retenue, et à l'usage on voit effectivement que cela fonctionne. Il suffit de voir les personnes qui partent du palais des congrès avec leur valise pour aller prendre le train, sur ce court trajet de 10 minutes !

Dans le périmètre d'Euralille, en dehors de la gare et des tours qui constituent des éléments architecturaux forts, d'autres secteurs se sont développés. Le quartier de Saint Maurice, qui a repris le nom d'un ancien quartier de Lille, se situe à l'Est du périmètre. Il regroupe des habitations et des bureaux, ces derniers étant situés le long du périphérique afin de limiter les nuisances sonores. Ce quartier est aujourd'hui terminé. D'autres secteurs sont en cours de développement comme le quartier Chaude Rivière, rendu accessible par la qualité de la liaison entre Lille Grand Palais et les gares.

Le centre commercial d'Euralille est un des éléments structurant du site. Il a été conçu pour être ouvert sur la ville et placé sur l'itinéraire permettant de relier la gare de Lille-Flandres et celle de Lille-Europe. A l'usage, ce n'est pas vraiment ce qui se passe, tout simplement parce que les usagers qui se rendent d'une gare à l'autre sont plutôt pressés et évitent de passer devant les boutiques. Pour autant le centre commercial fonctionne correctement.

En ce qui concerne le choix de la grande surface la concurrence a été très forte. Il faut se rappeler que c'est dans la région lilloise que le groupe Auchan a créé ses premiers hypermarchés. (le premier magasin du groupe a été installé dans un quartier populaire de Roubaix, les Hauts Champs, ce qui a inspiré le nom de la société). Dans le secteur lillois, le groupe Auchan est majoritaire. Un des enjeux

du projet était de dynamiser le commerce de distribution dans le centre-ville, en imposant la création d'un centre commercial avec un hypermarché à proximité de la gare. Deux enseignes ont bataillé pour obtenir l'emplacement, Auchan et Carrefour, et c'est ce dernier qui a remporté la partie.

Conclusion

Aujourd'hui le quartier d'Euralille est vraiment perçu comme le quartier central de la métropole lilloise, ce qui n'était absolument pas le cas il y a 20 ans lorsque le projet a démarré. La création de la gare TGV et l'aménagement du quartier des gares ont accompagné les transformations de la ville et son changement d'échelle. D'une petite ville de province, Lille est devenue une grande métropole aux ambitions internationales. Fort de ce succès, la fréquentation de la gare n'a cessé de croître. Et avec l'extension du réseau à grande vitesse, vers Rotterdam, Amsterdam, et Cologne, se pose désormais la question d'une éventuelle troisième gare au Sud de l'agglomération. La presse s'est faite l'écho d'un débat qui opposerait la SNCF et la Communauté urbaine de Lille. En réalité, des questions subsistent sur l'éventuelle saturation de la gare de Lille-Europe. On peut se demander ce que signifie une gare saturée, surtout lorsque l'on regarde les chiffres de fréquentation d'autres gares, comme la gare de la Part-Dieu à Lyon qui a vu son trafic multiplié par trois en quelques années. Il est difficile de parler de saturation pour la gare de Lille-Europe aujourd'hui. Pour autant, la limite entre succès et saturation semble extrêmement mince et il faudra bien se poser la question du devenir de cette gare au regard de l'extension du réseau à grande vitesse vers l'Europe du Nord.

Lyon la Part-Dieu I

Quartier d'affaires et nœud multimodal

Maxime Bouly, Jean-Marc Valentin, Roelof Verhage



1. Développement de la Part-Dieu

1.1. Le quartier de la Part-Dieu

Avec 8.400 entreprises et 60.000 emplois, dont près de 90% sont liés au secteur du service aux entreprises, regroupés dans un parc immobilier d'un millions de mètres carrés¹, la Part-Dieu est le premier centre d'affaires lyonnais, et même le premier hors d'Ile de France. Au-delà du secteur privé, le quartier est aussi marqué par la présence d'administrations (Communauté urbaine, Cité administrative d'Etat) et de nombreux commerces, au sein du centre commercial régional, autour duquel le quartier s'est construit dans les années 1970. La Part-Dieu est ainsi un quartier attractif, mais pénalisé par le vieillissement de son parc immobilier (dont 60% a plus de vingt ans) et la pénurie de foncier.

Au cœur de ce quartier se trouve également la Gare de la Part-Dieu, la principale gare de l'agglomération, qui joue un rôle fondamental dans le réseau ferroviaire national, puisqu'il s'agit du principal pôle de correspondance du réseau SNCF. C'est à la fois une gare grande vitesse et une gare régionale, centre du réseau TER rhônalpin. Elle accueille environ 87.000 personnes par jour, alors qu'elle n'a été conçue que pour 35.000. C'est par ailleurs le principal pôle multimodal de l'agglomération, avec une dizaine de lignes de bus, 3 lignes de tram (avec le futur tramway Rhônexpress vers l'aéroport), bientôt 3 lignes de trolleybus à haut niveau de service et une ligne de métro.

¹ Données Grand Lyon, Direction des services aux entreprises.

1.2. L'évolution du quartier

Le quartier de la Part-Dieu a été lancé dans les années 1960, en lieu et place d'une caserne sur une vingtaine d'hectares. Après avoir projeté un grand ensemble, la ville de Lyon réalisa sous l'impulsion de l'Etat (dans le cadre de la politique des métropoles d'équilibre) un centre directionnel régional à vocation administrative et économique. Après un refus initial, la SNCF décida dans les années 1970 (alors que le quartier était en construction) d'implanter à la Part-Dieu, sur le site d'une ancienne gare de triage, une nouvelle gare voyageur pour accueillir le futur TGV. Il résulte de cette décision tardive un hiatus entre les deux projets, puisque le quartier d'affaire tourne le dos à la gare, point central du quartier, mais aussi à cause du changement de parti pris d'urbanisme entre les deux opérations, le quartier accompagnant la gare étant conçu sur un principe d'urbanisme de rue qui s'oppose à l'urbanisme de dalle du centre directionnel.

Après ces deux premières phases d'aménagement, le quartier, semble désinvesti par le politique, au profit d'autres opérations d'envergure. Un plan de développement dans les années 1990 resta sans suite en ce qui concerne son volet immobilier du fait de la crise immobilière. Il a néanmoins donné lieu à des opérations curatives visant à améliorer l'environnement du quartier² (destruction de passerelles piétonnes, création de cheminements au sol, aménagements visant à atténuer le caractère autoroutier de certaines voiries).

En 2008, le Grand Lyon lance une nouvelle réflexion sur l'avenir de la Part-Dieu dans l'objectif d'en faire un des fers de lance du développement de l'agglomération. Il s'agit, dans le cadre d'un projet de développement métropolitain, à la fois de construire un quartier de grande qualité urbaine et de renouveler son rôle comme principal pôle tertiaire lyonnais, tout en maintenant son excellent niveau d'accessibilité, facteur de son attractivité. Il n'existe pas de programme ou de plan masse défini pour l'ensemble du quartier : cela vient du fait que nous sommes encore au début de la démarche projet, mais également d'une volonté délibérée de faire reposer ce développement sur l'initiative des propriétaires et des promoteurs, avec le Grand Lyon dans un rôle de facilitateur et d'encadrement.

1.3. L'organisation du projet

Les réflexions actuellement menées sur le quartier de la Part-Dieu combinent deux enjeux : l'enjeu de développement du quartier d'affaires dans un « quartier à vivre » et celui du désengorgement de la gare ainsi que l'optimisation du fonctionnement du pôle d'échanges. Ces deux enjeux mobilisent des acteurs différents, qui sont interdépendants mais interagissent sur des scènes de décision relativement distinctes : celle dédiée aux transports et celle dédiée au projet urbain.

La scène dédiée au transport regroupe les différentes autorités organisatrices des transports et des acteurs spécifiques comme la SNCF ou RFF, ainsi que le Grand Lyon. L'Etat pourrait également être

² « Le pôle d'affaires sur dalle s'intègre à la ville », Le Moniteur des travaux public, 24 septembre 2004

sollicité, en raison des investissements importants et du rôle majeur du nœud ferroviaire lyonnais, dont le devenir est étroitement lié à celui de la gare. La scène dédiée au projet urbain regroupe les propriétaires fonciers initiaux, les promoteurs et le Grand Lyon qui est dans un rôle central dans la mesure où il pilote l'ensemble du projet et est responsable du plan local d'urbanisme. C'est également le Grand Lyon qui se trouve à l'interface des deux scènes de décisions et qui est susceptible de coordonner les actions.

Le projet de redéveloppement de la Part-Dieu ne fait pas l'objet d'un plan *a priori*. L'absence de procédure d'ensemble pour le développement du quartier traduit une vision du Grand Lyon sur l'encadrement pertinent de la mutation du quartier. Le développement de l'immobilier dans le quartier doit être porté par le secteur privé, au travers de projets de construction nouvelle, soit par renouvellement urbain, soit par développement de terrains aujourd'hui sous-exploités, soit par réhabilitation d'un parc immobilier aujourd'hui trentenaire et de moins en moins adapté aux besoins, réhabilitation qui incomberait aux propriétaires actuels. Le développement s'appuie sur des opportunités plutôt que sur un plan. Le rôle du Grand Lyon est de créer les conditions qui permettent ces types de développement, et d'encadrer les initiatives privées. L'idée sous-jacente à cette approche est que l'intérêt de la collectivité, qui cherche à développer son offre tertiaire et à améliorer l'image du quartier, coïncide avec celui de propriétaires qui cherchent à valoriser leur patrimoine. Ceci est en phase avec l'évolution des collectivités territoriales qu'on observe à travers l'Europe : les collectivités se trouvent de plus en plus en compétition pour attirer des investissements privés d'un caractère « foot-loose »³. La conséquence de cette évolution dans l'aménagement urbain est que le rôle des collectivités évolue d'un rôle de producteur direct de l'espace urbain, vers un rôle de créateur des conditions grâce auxquelles d'autres peuvent le produire⁴. Au lieu de « réguler » le développement urbain, le secteur public essaye de plus en plus de « stimuler » ce développement⁵.

La question de la coordination se pose à deux échelles distinctes. Il s'agit d'abord d'harmoniser les objectifs de développement économique et de fluidification du transport. Pour la SNCF, principal acteur de la scène de décision concernant le transport, l'objectif principal est la gestion du trafic ferroviaire, c'est-à-dire que des solutions qui réduiraient l'importance de la gare de la Part-Dieu dans le réseau LGV (par exemple via un redéploiement vers la gare de Saint-Exupéry) ne sont pas exclues, alors que pour le projet urbain, cette solution est clairement sub-optimale : une gare de la Part-Dieu qui joue un rôle de tout premier ordre dans le réseau ferroviaire français et européen est un véritable atout pour le développement du quartier.

La question de la coordination se pose ensuite au niveau des sous-projets. Le choix de gouvernance du Grand Lyon, qui consiste à encadrer un développement qui repose sur des initiatives locales, sans véritable procédure d'ensemble se justifie au regard des caractéristiques du quartier (rareté du foncier,

³ P. NIJKAMP, P., M. van der BURCH, G. VINDIGNI (2002), A comparative institutional evaluation of public-private partnerships in Dutch urban land-use and revitalisation projects, *Urban Studies*, vol. 39, no. 10, pp. 1865-1880.

⁴ KORTHALS ALTES, W.K. (2002), Local government and the decentralisation of urban regeneration policies in the Netherlands, *Urban Studies*, vol. 39, no. 8, pp. 1439-1452.

⁵ P. Healey (1997), *Collaborative planning : Shaping places in fragmented societies*, London : MacMillan

marché porteur, périmètre large), mais rend la collectivité très dépendante des acteurs privés en ce qui concerne la forme du projet. Les cycles immobiliers auront une grande influence sur la réalisation des projets annoncés et il plane une incertitude sur la réelle capacité d'attirer des investisseurs sur de tels projets. Si les acteurs privés renoncent à leurs projets, le Grand Lyon devra s'adapter pour assurer la réalisation d'un quartier cohérent et de grande qualité urbaine tel qu'il le souhaite.

2. Les enjeux pour la Part-Dieu

2.1. Renforcer la Part-Dieu comme le centre d'affaires de la métropole lyonnaise

Le développement de la Part-Dieu est souvent mis en avant dans les documents de communication comme ayant pour objectif de faire de ce quartier un centre d'affaires à fort rayonnement. L'image souhaitée pour le quartier est un reflet des ambitions de la métropole. Lyon aspire à figurer parmi les métropoles européennes les plus attractives. L'un des facteurs de réussite de cet objectif est l'implantation de tertiaire supérieur, et notamment de directions d'entreprise. La notion de tertiaire supérieur renvoie aux activités qui fondent la fonction métropolitaine selon Saskia Sassen⁶. Cette notion peut ainsi faire référence à l'échelle d'influence pour le tertiaire de commandement (sièges nationaux, européens ou mondiaux vs directions régionales) ou encore au domaine d'activité (high-tech vs low-tech, finance...). Le tertiaire supérieur peut aussi se distinguer par le niveau de rémunération de ces employés. Le projet de développement de la Part-Dieu, qui reste à maints égards un centre directionnel de dimension régionale, doit permettre de développer une offre immobilière susceptible d'attirer à Lyon ces emplois.

La métropole lyonnaise tente donc d'affirmer son rayonnement sur la scène internationale⁷ par l'attraction des entreprises et des classes sociales supérieures⁸. A partir des années 1990, la communauté urbaine met en place une stratégie de métropolisation qui se concrétise par l'élaboration de grands projets structurants, comme la Cité Internationale, la Porte des Alpes, ou encore Gerland, où se situent aujourd'hui un certain nombre de sièges sociaux de grandes entreprises, qui paradoxalement concurrence la Part-Dieu, où dans le même temps, les projets esquissés sont abandonnés. Aujourd'hui, cette stratégie de métropolisation a changé d'orientation, il s'agit de renforcer l'attractivité du quartier qui est d'ores et déjà le plus attractif pour les entreprises, c'est-à-dire la Part-Dieu.

⁶ S. SASSEN, *The Global City: New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, Princeton, 1st ed., 1991

⁷ Grand Lyon, *L'esprit d'entreprise, Déclaration commune des présidents pour la nouvelle plateforme*.

⁸ B. JOUVE, « De la métropole d'équilibre à Lyon inc. », in P. BOINO (Dir.), *Lyon : La production de la ville*, éd. Parenthèses, Marseille, 2009

La grande vitesse joue un rôle important dans ces ambitions. L'accessibilité de la ville a été mise en avant comme un point à renforcer par l'étude de *Cushman & Wakefield*⁹. C'est un enjeu métropolitain, dont dépend l'attractivité de l'agglomération, mais aussi un enjeu pour la Part-Dieu, quartier de la grande vitesse, prochainement relié à l'aéroport par un tramway express, qui apparaît comme le quartier le plus à même d'accueillir les activités tertiaires supérieures. Il faut toutefois nuancer ce point de vue. Comme le montre Olivier Klein, si le lien entre grande vitesse et efficacité économique est utilisée comme « support des discours métropolitains », il n'y a pas de vocation économique automatique des quartiers gare grande vitesse¹⁰. Ce qui n'empêche pas qu'elle puisse jouer un rôle de catalyseur dans des projets de développement urbain, comme le montre par exemple Euralille.

2.2. Imbriquer les échelles et des modes de transport

La gare de la Part-Dieu joue un rôle fondamental dans le système de déplacement de l'agglomération. C'est la principale gare de l'agglomération, mais aussi un maillon essentiel du réseau ferroviaire français, puisque c'est la principale gare de correspondance de la SNCF. C'est également le centre du réseau TER Rhône-Alpes et le premier pôle multimodal de l'agglomération lyonnaise, ce qui assure son accessibilité depuis l'ensemble de l'agglomération. Le pôle multimodal de la Part-Dieu est donc un pôle de correspondance de tout premier ordre, entre liaisons urbaines, entre liaisons nationales, mais aussi un point d'interactions entre les différents réseaux. Ce pôle multimodal est néanmoins difficilement lisible, du fait du jalonnement et de la difficulté des cheminements piétons.

Le hall de la gare, conçu pour 35.000 voyageurs/jour est actuellement saturé avec près de 90.000 usagers quotidiens. Au-delà des voyageurs du réseau ferroviaire, le hall de cette gare biface est utilisé comme liaison piétonne¹¹ entre les quartiers est et ouest mais aussi comme liaison entre le pôle d'échange Vivier-Merle (Métro, Tram, Bus) et Vilette (Tramways T3 et Rhônexpress, gare routière). La gare est également saturée, avec l'augmentation du nombre de TER et de nouvelles liaisons TGV qui verront bientôt le jour (vers Strasbourg, Barcelone, Turin). Cette situation pourrait être atténué avec la création prochaine d'une nouvelle voie à quai, mais à terme la question de la saturation des voies d'accès se posera. Le devenir de la gare est donc intimement lié à celui du nœud ferroviaire.

Si la situation actuelle reste en l'état il risque d'y avoir des conflits entre les circulations à grande vitesse et les circulations régionales ; or, l'enjeu est de réussir à maintenir une desserte périurbaine, desserte quotidienne pour les usagers du quartier mais aussi pour l'ensemble de la ville, tout en préservant l'accessibilité nationale et européenne du quartier. Ce défi est à l'origine de projets, comme la nouvelle gare de Lyon-Jean-Macé, en liaison directe avec la Part-Dieu par le métro, ou le

⁹ Cabinet Cushman & Wakefield, *European Cities Monitor*, 2007

¹⁰ O. KLEIN *Les horizons de la grande vitesse : le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*. Thèse pour le doctorat de sci. écon. (écon. des transp.) : Université Lumière, Lyon 2. 2001

¹¹ J. Pelletier, *La Gare de la Part-Dieu : un équipement décisif du centre directionnel de Lyon*, Géocarrefour, Volume 60, N°4, 1985, pp. 317-331

contournement fret de l'agglomération (CFAL) qui permettra de dévier le trafic marchandise et de dégager des sillons pour les circulations voyageurs. A terme, il faudra envisager d'autres solutions, comme par exemple l'élargissement du faisceau ferroviaire ou la création de nouvelles voies nord-sud en tunnel, solution extrêmement coûteuse, d'autant qu'il n'existe pas de perspective de rentabilisation par la vente de foncier, ou encore un partage avec la gare de Saint-Exupéry.

2.3. Créer un quartier attractif et de haute qualité urbaine

Le modèle sur lequel est fondé le développement du quartier de la Part-Dieu est celui d'un quartier d'affaire de centre-ville. Ce quartier est déjà intégré au reste de la ville, même si le parti-pris d'urbanisme de dalle, le passage en trémie sous le centre commercial des deux grandes voies est-ouest, les voiries de type autoroute urbaine qui le borde et son réseau viaire de type lotissement lui confère un caractère insulaire. La poursuite des aménagements vise à l'estomper. En même temps, la construction de tours vise à renforcer la centralité et à limiter la dispersion des fonctions tertiaires. Il s'agit aussi de renforcer la mixité fonctionnelle, déjà présente grâce aux commerces et aux équipements culturels, en imaginant par exemple comment le quartier pourrait vivre la nuit.

Le projet porte en partie sur la silhouette urbaine. Dès le lancement du projet, il a été décidé de construire le centre directionnel autour d'une tour signal, la Tour du Crédit Lyonnais (Pei & Cossutta, 1975) dont le dernier étage arrive au niveau de l'esplanade de Fourvière. Cette hauteur a longtemps été considérée comme la hauteur maximum que l'on pouvait atteindre à Lyon, conception aujourd'hui caduque comme le montre le projet de Tour InCity (200m). Au principe de tour signal a été substitué celui de silhouette urbaine, dont la vocation est de signaler le quartier, de le valoriser dans son statut particulier parmi les centres tertiaires, mais aussi d'identifier la ville et de lui donner une image de modernité.

Les projets immobiliers annoncés sont ainsi principalement des projets de tours de bureaux. La question de la mixité avec l'habitat n'apparaît pas ici comme cruciale ; en revanche la dernière opération d'aménagement (La Buire) en date comportait un programme majoritairement de logements. Cette question est donc liée au périmètre que l'on considère : le secteur de la Part-Dieu peut-être délimité de plusieurs façons. On peut en retenir deux, le premier est le « hot-spot tertiaire », où se concentrent les bureaux, à proximité de la gare et le long des voies ferrées. Le second est un périmètre plus large, qui se développe plutôt d'est en ouest, en direction du centre historique de Lyon et de Villeurbanne. Il correspond au périmètre d'étude et de réflexion en cours, incluant les secteurs plus résidentiels alentour. Cette définition du périmètre Part-Dieu peut influencer la lecture que l'on a de la notion de mixité dans le quartier.

Les interventions en cours portent également sur le volet espaces publics, dans la continuité des opérations curatives entreprises depuis les années 1990, qui visaient notamment à rompre avec le modèle de l'urbanisme de dalle séparant les modes de déplacements.

Les démolitions de passerelles ont succédé aux démolitions des autoponts.

Le développement de l'offre des transports collectifs, du tramway à l'offre TER a permis de reconsidérer la place de la voiture, durant la dernière décennie et d'entrevoir de nouvelles perspectives dans l'organisation et la conception des différents modes de déplacements et des espaces publics.

C'est dans ce cadre que va être requalifiée la rue Garibaldi, pour transformer un axe de type autoroute urbaine en boulevard urbain apaisé et végétalisé, afin d'atténuer ce qui apparaît comme une rupture entre le quartier et son environnement. Le quartier demeure toutefois un quartier où l'automobile occupe une place importante, avec de nombreux parkings et des voiries très capacitaires, bien que le site soit très bien desservi par les transports en commun. Il existe des cheminements piétons sur la dalle, mais les liaisons entre le niveau de la rue et celui de la dalle sont souvent peu lisibles. Le Centre commercial provoque également une coupure importante. L'enjeu de cette requalification est donc de donner une place plus lisible aux modes doux. Aussi la communauté urbaine réfléchit elle à un fonctionnement des déplacements analogues à celui que l'on trouve dans des centres anciens ; il s'agit de changer la vision que l'on a des quartiers tertiaires, d'hyper mobilité de type Part-Dieu.

3. Pour conclure : une démarche projet, une vision, pour répondre à ces multiples enjeux

La particularité du projet de développement de la Part-Dieu, réside dans le fait que l'on intervient dans un quartier d'affaires déjà très structuré et constitué, quartier qui bénéficie d'une certaine attractivité et d'une image plutôt positive.

Bien que les marges de manœuvre foncières et immobilières soient relativement faibles, il y a une réelle volonté et capacité à tirer le meilleur profit des spécificités et singularités du quartier pour revisiter son fonctionnement, rénover son image et définir une nouvelle urbanité pour le quartier d'affaires du 3^{ème} millénaire.

C'est le sens même de la démarche que le Grand Lyon est en train d'engager, avec la désignation d'une équipe d'urbaniste pluridisciplinaire dont le mandataire est l'AUC, dont la mission consiste à définir une vision à travers un concept urbain cadre et l'accompagnement de sa mise en œuvre.

Cette démarche qui s'inscrit sur le temps long sera pilotée techniquement au Grand Lyon par un dispositif « mission territoriale », dispositif de suivi, de mise en œuvre et de coordination qui rassemble et fédère au sein d'une petite équipe, les exigences de la maîtrise d'ouvrage urbaine.

La mission s'appuiera sur les choix, les orientations portées par le nouveau concept urbain en cours de définition, pour faire partager la vision, orienter les décisions et coordonner l'ensemble des acteurs notamment privés, parties prenantes du projet.

Cette démarche projet au caractère assez atypique peut être définie comme un concept plan ayant valeur d'outil pour encourager, encadrer et accompagner les investissements privés et les programmes publics.

Rotterdam Central District I

Peter M.J. Pol, Wouter Jacobs and Renate Veerkamp.



The connection of Rotterdam with the pan-European high-speed rail network provides many opportunities for urban economic development. In Rotterdam, the entire central station district will be redeveloped and upgraded to accommodate increased traffic flows and fully exploit the area's improved international accessibility. As such, the development of Rotterdam Central District (RCD) perfectly fits within the Dutch tradition of integrating land use planning and urban development with transportation planning. In this paper we will describe and analyse the Rotterdam Central District from this integrated perspective.

What does this high-speed train mean for the city of Rotterdam and what does it mean for this new central station area?

1. STAKEHOLDERS: ROLES AND PARTNERSHIP

An economic successful area development around a station area is particularly dependent on the organising capacity of the actors involved. Many station areas are not well developed because the actors involved cannot agree on a common development strategy. As a consequence, large economic chances are unused, the actors involved generate less value increases of their assets and there are less economic spread effects to the surrounding urban areas. Some other preconditions should be fulfilled as well, such as : to develop a common vision on the desired area development, by which cohesion, high spatial quality and a good image can be achieved; a successful marketing of the area development; and the realisation of an appropriate form of cooperation by the actors involved. In the Rotterdam-Central station-area it is tried to prevent such a suboptimal result by developing a common vision on the area development and by translating this in an appropriate organisational form: a new form of cooperation.

The key actors for the area development in the RCD are the City of Rotterdam, Groothandelsgebouwen NV, ING, Unilever, LSI, BPF Bouwinvest, KanAm Grund and Maarsen-Group. They were involved in setting up the new area vision and have expressed that they endorse the common vision on the station area. In 2009 they have set up a common interest association. This organisation will do tasks as area marketing, management of the public space and could function as an area management organisation.

The area management organisation (AMO) could make choices which functions do and which functions do not contribute to the 'mixone', the zone in which identity-determining functions will be housed. These can be activities which are not able to pay the regular rental levels for the area, but they are of high value for the total concept. An example might be a branch location of a museum. By its presence, the attractiveness and thereby the market value of the total area might rise. The AMO can therefore decide to locate this function for a lower rental price, because it will contribute to higher overall value of the station area. The aim of the AMO could therefore be to implement the area concept in such a way that clearly added value is created in the entire station area. Its activities could consist of: exploiting and management of the concept space (the 'mixone'); marketing the area; and quality management of the area (particularly of the public space).

Ideally, the AMO should almost continuously decide on the way the concept space is being filled up, to adapt to market changes and to take care of the desired mix, of which there will be activities not fully able to pay the regular rents. The latter will become even more important after proven success of the area concept, by which land and rental prices will inevitably increase. This might lead to a process of "self-destruction of diversity" (Jacobs, 1961). By rising prices not all functions might be able to afford being located in that area. As a consequence the area might become a monofunctional area, which might lead to a loss of its attractiveness and, hence, its economic value. The AMO should therefore take care that also in the future there will be a certain mix of functions in order to guarantee its economic attractiveness on the long term.

It is expected that the more successful the concept space, the higher the (continuous) demand will be for location in the free development space. When all involved actors are aware of this economic mechanism and there is sufficient trust in setting up a common organisation which is able to operate in the common interests, there should be sufficient incentives to set up timely and decisively the AMO together with the complementary investment fund.

As a key project for the Netherlands, the project is supported by the national government. The local governments were invited to come up with plans for redeveloping the station areas: if the national government is agreeing with the plans, they are subsidizing those plans. So this is the linkage between the national and the local government and of course the negotiations between the governments about the specific plans and the costs of them. We can talk about a subsidizing linkage: it's up to the local governments to come up with plans how to redevelop it, and then they also have to work together with the railway company. Furthermore it's important that there are also private investors involved with the station developments in Rotterdam. There are always local negotiations between those private investors, the local governments and then the national government as a subsidizing agency. There are also several cooperations between the cities but also competition is good for coming up with good plans.

The entire project is organized by a team who is working as a project leader, with people working within the different departments that are related to this development. This organization gathered all the stakeholders in the area, such as the owners and the users of the buildings, the local government and the private developers. They are working together on a vision, but also on the implementation. So we have this stakeholder organization of the private and public sector, and in the public sector we have a kind of project team with a project leader working on this project.

2. ECONOMIC DEVELOPMENT

The impact on the regional economy and the effects of high-speed rail access can be understood as follows. Blum et al. (1997) distinguish three main advantages of regional economic development through infrastructure: increased competition through improved accessibility; economic specialisation and increased productivity; and more equal distribution of real income through integrated labour and capital markets. A second issue emerged within literature on high-speed rail networks deals with *urban governance and the integration with spatial planning* (Banister, 1995; Cervero, 2001). The advent of high speed rail connection, provided city policymakers and urban planners with the opportunity to plan new centres of economic activity around the new train stations (example: Euralille) or to upgrade existing train stations and their direct surroundings.

Rotterdam was assigned an important station on Amsterdam-Paris high-speed rail link, identified as a priority project in the Trans-European Transport Network policy. The planning started in 1994 and the infrastructure link is now in final stage of completion. This new TGV station provided the port-city an outstanding opportunity to improve its international accessibility for business and travellers, while at the same time redevelop and upgrade the rather deteriorated central station district. Rotterdam's urban economic profile has been historically determined by its seaport activities. Today, the port of Rotterdam is the busiest port of Europe and ranking number five in the world. However, over the last decades the relationships between port and city have changed, while the urban regional economy has become more diversified. The opening into service of the new high-speed train, on a dedicated line between Paris and Amsterdam, offers new perspectives of development in Rotterdam. But if we already know the costs of this line (about 10 billion Euros for the Netherlands), we don't know yet what are the revenues of this line. We do know that those revenues will be particularly around the nodes, but they are not coming automatically. That's why a collective action has been launched to invest in those places and to make them attractive.

The main objective was to create a new urban vision for the city of Rotterdam, focused on a strong economy and an attractive residential city. The entire development of the Rotterdam Central District is turned towards this objective: to strengthen our economy, in particular the knowledge economy and the port economy; and to invest in residential areas, in particular for more high-income people. Until

the 1970s, because of the large need for port workers, the city invested particularly in social housing, leading to a kind of imbalance in housing supply. With the RCD development, the investments in residential locations for high-income people are preferred to also support the development of a knowledge intensive economy. One of the striking elements of the development strategy is the mixed zone ('mixone', with different kinds of functions. In particular the new buildings are conceived with attractive basement floors (services, cultural equipments, showcase, etc.), to attract the activities of the global entrepreneurs. With the connexion to Amsterdam and to the airport, the objective is to develop an economic route between all these nodes, but also to avoid that the economic activities move away because of this improved accessibility. That's why a lot of investments are made to transform this station area in a very attractive place.

In order to guarantee this economic development, the city of Rotterdam made the choice to not impose a new master plan and then to redevelop the office plots and develop new ones, but to start with an economic study. The objective was to identify what are the needs of the new users and what can we expect for new activities. Based on these elements, they developed a new global vision of what can be expected in this area and what it is heading for. The masterplan is conceived only afterwards, as an instrument to put all these ideas on a map.

Rotterdam has a tradition of making economic policy plans for the city center approximately every seven years, normally those plans were really focused on the redevelopment of buildings, and in the last decades they were focused particularly on high rise buildings. There was insufficient attention for the economic spin-off of those buildings and for the quality of the places. So this time we, a new special economic policy plan was made: the innercity as 'city lounge'. To build a quality of place for locals, residents, business visitors, etc. This plan is based on the urban vision for the total city: built on strong economy, attractive environment and better public space. In order to achieve these aims, six ambitions were set: smart economy, city center living, culture and leisure, river city, groundscraper (opposite from skyscraper) and connected city. In 2007, the actors involved worked together on a common vision on the area development, led by the 'concept developer' Concire. To achieve this, amongst others, four expert-meeting days were held with international experts. They talked on the specific characteristics of the area and the opportunities to maximise the benefits of it. Ultimately, the common vision was the 'Weena, glocal city district': the area along the office boulevard Weena has to develop into a vital multifunctional area ('city district') accommodating activities which operate in worldwide networks, but are also locally rooted ('glocal activities'). The station quarter has to develop as a 'WTC at area level', an area in which small and medium-sized companies – which operate internationally – can easily communicate with their network partners and in which they can find all complementary facilities. The Groothandelsgebouw-building is considered to be an inspiring example for this area concept.

3. SCALES AND MOBILITY

The Rotterdam Central Station is in the heart of Rotterdam, which is also in the heart of the Randstad of Netherlands, composed by the four biggest cities of the country (Rotterdam, The Hague, Amsterdam, Utrecht). Thanks to this central localisation, the high-speed train already links Rotterdam since 1996 (the Thalys is running on the old track to Paris for instance); but the new high-speed line makes Rotterdam even faster accessible from Europe (in particular Paris, London and the German hinterland). Rotterdam will be the first international stopping place of the dedicated high-speed train. So that's make Rotterdam even more central in the Netherlands, meaning that the city has to try to benefit as much as possible of this new accessibility opportunity.

The Rotterdam train station currently handles 110,000 passengers a day. With the advent of the high-speed line and Randstad Rail, the number of travellers at Rotterdam Central is expected to have increased in 2025 to around 323,000 a day. As a major transit hub, Rotterdam Central District will accommodate different mobility flows along a hierarchy of spatial scales and connect the city centre area with other major international centres of business.

- The high speed rail connection of RCD will optimize the travel distance with Amsterdam-Schiphol International Airport (19 minutes), Antwerp (30 minutes, Brussels (60 minutes) and Paris (2,5 hours).
- The Randstad Rail connection of RDC will optimize commuter flows in The Hague- Rotterdam greater metropolitan region. This new light rail linkage will offer a collective transport system between the two cities, which will be mutually connected. Moreover, the fast urbanising in-between area of Lansingerland, Pijnacker-Nootdorp and Zoetermeer will be better connected to the two large cities.
- The metro-subway system connects these international and regional flows with the metropolitan commuter system.
- The streetcar system finally provides the most fine-tuned grid on the intra-urban neighbourhood level.

For people who are travelling by high-speed train, they also want to travel fast via complementary transport modes. So the RDC is connected with various complementary transport modes in which we are investing to improve accessibility. In front of the central station, you have access to the conventional train, metro, tram, bus, taxis, cars, and bicycles.

Contrary to some other cases, even if the accessibility by public transport is improved, it's not to the detriment of the car accessibility. The car route is going to be put underground, and a new linkage is also planned (for 2018) from the highway of Rotterdam (ring road) directly to the central station. This highway is important to guarantee the accessibility of the RDC in the metropolitan area and it constitutes an important improvement in the road network. Some other infrastructures are also planned but not fully secure at the moment. A new parking facility is also in construction in front of the

central station for about 750 cars and it will be linked underground with an existing parking garage. Nevertheless, the objective is not to continue to plan in favour of the car instead of the other modes. A large pedestrian square in front of the central station will be opened to the inner city. A new plan has been introduced in order to reduce the public space given to the car, by making bigger pathways and smaller streets. The strategic choice to increase the car accessibility is also related to the economic study on the needs of the RDC's users. The car accessibility is a powerful argument to create a real office district and to attract activities.

With this choice to articulate all the modes of transport, the RDC is accessible at all the different scale, from the international level (airport and high-speed line) to the metropolitan and local level (car and public transport). This improvement in accessibility should lead to a large traffic increase, as suggested by the traffic forecasts for passengers in the central station. The capacity of the old station was not sufficient. A new building was also necessary, to answer this demand and also to symbolize the importance of this hub. An enormous transparent hall given a spacious feeling is planned. It should be at the same time a showroom for Rotterdam, with a huge screen showing what's going on in the city of Rotterdam and the big cruise boats arriving in the port. All the modes of transport will also be connected, physically for most of them, and virtually with the port, on this place.

4. PROGRAMMING, ARCHITECTURE AND PUBLIC SPACES

In and around the Rotterdam central station, there is a large variety of spatial development projects. Together these projects will make the station a highly attractive location area for companies and inhabitants. Moreover, there is sufficient development space available to accommodate new urban functions, which is quite unique for an inner city location.

The most important projects are: the connection to the high-speed line (realised in 2009); the connection with RandstadRail (realised in 2010); the realisation of a new eye-catching terminal building of Rotterdam Central Station (to be realised in 2012); the development of the adjacent Pompenburg- and Hofplein-area; a large variety of projects in the inner city; and the construction of a new car tunnel between the Highway ring and the inner city (as from 2018).

The new railway station is designed by Team CS, a cooperation between Bentheim Crowell Architects, Meyer and Van Schooten Architects and West 8. At the current station square a large transparent hall will be built, with an asymmetric top pointing to the inner city as well as the high-rise buildings of the inner city. The hall will be owned and exploited by the City of Rotterdam. It will become predominantly the domain for the traveller with large information screens on the travel possibilities and the things to visit in Rotterdam. The hall will accommodate hardly any commercial functions. Shops are to be found in the enlarged travellers corridor below the rail tracks (exploited by the railway company). A high, colourful and transparent roof will be built above the rail tracks. Because of this transparency, size and height, it will generate a feeling of space and transparency, desirable to further

change the image of the station. Photovoltaic cells will be integrated in the transparent roof in order to increase the sustainability of the area.

In the recent past, the central station area in Rotterdam did not have a positive image. The quality of the place was not high: the station square was dominated by traffic, by trams, busses, taxis and bicycles. By feet, it was not easy to find your way from the station to the city centre. Moreover, the build up area behind the Weena, around the Schiestraat, was deteriorated and badly maintained. However, at the moment this is changing dramatically. Within ten years the whole area will be completely transformed to a new inner city part, with high quality standards. At the front side of the station, there will be a large pedestrian space to walk to via the Kruisplein to the inner city, because one of the important challenges for the city of Rotterdam is to better link this inner city part with the station area, so that it will become one coherent inner city development. Outside on the ground level, the city of Rotterdam is planning to invest substantially in the quality of the public space, according to the new agreed 'Rotterdam standards'. The Delftselaan and the Weena will therefore obtain a substantially higher appearance. Sustainability is an important precondition for the urban planning in the Rotterdam Central District. There is a formal agreement between the City and the private stakeholders to develop as sustainable as possible (e.g. reducing the demand for energy, reuse of water, limiting emissions of the buildings, stimulating environment-friendly transport). Furthermore, attention is being paid to obtain good physical and functional connections to the surrounding urban areas. The central station area has to become a part of the surrounding urban grid, stimulating many interactions rather than being a large urban barrier. One of the elements to improve this is the plan to realise a new bridge for slow traffic (for bicycles and pedestrians) crossing the Schiekade towards the Pompenburg area.

CONCLUSIONS

The RCD project is a good example of the Dutch comprehensive-integrative planning tradition in which different layers of government and from different policy sectors cooperate in the local development process. We have to be aware of this specificity, especially when we make an international comparison. At the macro level, planning and management are embedded within a sort of model society, in which the relationships between the State, the market and the civil society are based on certain ideologies and historical experiences. It's very much influencing the way you approach urban development projects or make investments in infrastructure. Looking at the Dutch tradition, we see a comprehensive integrated approach, which is very different from the French approach, which is a more urban planning or urban management kind of approach.

At the same time, the RCD shows how the Dutch have become more engaged in public-private partnerships and a development-led style of planning; and even have incorporated urban design

principles in the development process. If on the major level we have the institutional arrangements, in other words the different planning systems and laws (zoning ordinances, environmental impact assessments, but also fiscal regulations) at the micro level we have the agency, the different players who are working within a framework of institutional arrangements. And at this micro level, the situations are not stable, they are dynamic, and it creates an allocation of resources, a development process, a certain ownership structure and a certain land use structure.

Banister, D. (ed.) (1995), *Transport and urban development*, E & FN Spon: London.

Blum, U., Haynes, K.E., and C. Karlsson (1997), The regional and urban effects of high speed trains, *The Annals of Regional Science*, 31: 1-20.

Cervero, R. (2001), Integration of urban transport and urban planning, in: M. Freire and R. Stren (eds), *The challenge of urban government: policies and practices*, 407-427, World Bank: Washington.

Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York.

Kennedy, C., Miller, E., Shalaby, A., Maclean, H. and J. Coleman (2005), The four pillars of sustainable urban transportation, *Transport Reviews*, 25, 393-414.

OECD (2002), *Governance for sustainable development: Five OECD case studies*, OECD: Washington.

2^e Partie I La parole aux experts



Séminaire POPSU [Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines] Europe « Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain » à Lyon les 3 et 4 Juin 2009.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

Nous allons commencer notre dernière partie, la dernière ligne droite, qui est intitulée « La parole aux experts ». En réalité tout le monde autour de la table a sa propre expertise. En introduction, je vous propose de donner d'abord la parole à Peter Pol afin qu'il nous dise quels sont les principaux points qu'il lui semble nécessaire de développer dans les semaines et dans les mois qui viennent, d'ici à ce que nous nous retrouvions à Turin.

Peter Pol

Strategic policy advisor Development Corporation of the City of Rotterdam

Thank you very much. I want to express four points.

The first one, which was also concurrently from this presentation of Lyon, is having a good, coherent vision on the area development. I think this is a very important one, for realizing the sound development of the station area and trying to optimize the economic benefits of it. Of course such a vision is not something which is that which is not going to change, things are changing during decades, and think about this development of Part Dieu, if we're looking three decades ago, the world was looking much different than it looks now, so such a vision can change during time. But, I think it's very important to have a good vision for the urban area development, which is necessary for giving direction to the development you want to achieve. That's the first important point.

The second point I think is to have a good knowledge about what's the, what you can expect from the users of the urban area. You have to do a good analysis to get a feeling, impression of how future users are going to use this area, what kind of users you can attract and to make such a good analysis, economic analysis, you can mention it. I think it's very important to be able to make a good master plan : First you have to know what kind of functions you can develop, and afterwards, you can think about what kind of buildings to develop, what kind of public space we need. But first you have to know what kind of users you can attract, I think this is a very important thing to do.

Thirdly, I think it's getting more and more important to get a good balance between the economic development of an area, particularly the station area, and the quality of space. That's becoming much more important because knowledge intensive activities are demanding for high educated people, and they are set in great store by good quality of life. So if you count to offer a good quality of life in your district, your neighborhood, you're not competitive anymore, so, to get a good balance between the economy and quality of space is very important. That's also a major point in the city of Rotterdam that's often paid very much attention for being accessible, accessible, accessible, because also of its port function, but now we're trying to achieve much more this balance between a good functioning economy and also achieving a good quality of life. The presentation this morning of Renate showed many éléments of this paying attention to the quality of space.

And that's more or less also my fourth point, this quality of place, I think it's very important. This quality of place can be several dimensions to have a good public space, the good maintenance of the public space, very important. You see often that big investments are done in new public spaces, but if you're not able to organize the maintenance in a sound way, the place can deteriorate very, very fast. So, also this maintenance is a very important point. And to create very attractive ground floors, including attractive functions, I think it's a very important element to realize a very good quality of place.

Francesco Corsico

DITER, Dipartimento Interateneo du Politecnico di Torino

I realize that during these two days of conference the topic has grown up around technological innovation, the TGV. But the problems we are confronting with in the future of our cities are not technological problems, but social, economic, urbanistic, problems. We have to confront these problems with the fact that our cities are a node of networks with different levels of hierarchy, and also that there are different levels of connections between cities. In this way, I think that conflicts are banal problems in Lyon between Satolas and Part Dieu, as well as in Rotterdam between Schiphol and the center of the city. These places are different nodes of the networks in relation with different urban territories. But I think we have to try to build an image of these networks, of their role in the different cities and of the different hierarchies of the connections. I think that an important point of view is to have a good picture of the space in which happens this kind of problem.

The second topic for me is that we need a strategy to evaluate the problem with which we are facing and we are trying to manage in the future. I would like to confront these ideas with our experience in

Torino. We had a long and deep crisis and we had the necessity to have a vision of an integrated level of intervention of the city. This vision of the future means a different structure for the entire city. Many scholars say that we don't know what are the consequences of the crisis that developed cities are facing in this period. These scholars say that the only thing they know is that they are sure that the future will not have the same characteristics than in the past. I figure that we have to think about the future, starting from the point of view that we are starting a period of crisis, and we don't know exactly what will happen in the future. We have to try to think about a new wave of profound change in the future.

The third topic, I ask myself if it could be useful to compare these experiences with the use of technologies and to compare them in a marketing language - strength, weakness, opportunity, and threats – with the railway station of TGV we are studying. Because in a way, during these two days, we have studied the weakness of the situation, which are strengths compared with other cities, or other parts of the cities around this area. What are the opportunities in the future and what are the threats that are coming from the environment? It's a question, not an answer.

Philippe Segretain

Expert

Président du conseil d'administration du groupe Egis

Merci Jean-Jacques, je voulais te féliciter toi et ton équipe, vous avez eu une belle intuition, il y a quelques mois quand vous nous avez demandé de nous réunir autour de ce thème. Il n'y a pas de jour sans que la presse, et pas la presse transport mais bien la presse politique et économique, fasse que ce sujet dépasse le débat d'experts. La relation entre la gare et le développement régional et urbain est devenu un grand débat politique européen. Vous avez vu juste, avec un petit temps d'avance, ce qui rend notre tâche plus difficile car tout ce que nous allons dire va tout de suite devenir un élément du débat public.

Le sujet est aujourd'hui traité partout en Europe, et de manières différentes. À Barcelone, autour de la future gare de la Sagrera, on entend déjà une histoire qui ressemble au début de l'histoire que Francis Ampe nous a racontée tout à l'heure, c'est à dire qu'il y a encore des décideurs, en tout cas en Catalogne, qui croient à l'efficacité d'un système politique fort, appuyé par une réflexion technique et par une capacité d'action. La visite de ce quartier Nord-Ouest de Barcelone, montre une volonté d'aménagement. À l'inverse, descendre de la gare à Liège Guillemins est un choc, puisque l'œuvre d'art qui a été faite comme gare TGV défie la colline qui est derrière elle et méprise la ville qui est à ses pieds. Il y a deux approches radicalement différentes du même sujet : comment mettre une gare dans une ville ? On est donc au cœur d'un débat public.

Ce débat public je l'aborde avec beaucoup d'humilité, tout d'abord parce que je possède une approche très pointilliste : deux jours, et quelques voyages sur le sujet, alors que j'ai été très frappé par la qualité des interventions de ce matin, dont celles de nos collègues de Rotterdam, et aussi par la capacité de Francis Ampe à nous présenter une vision historique et politique du sujet. Face à ces interventions structurées, j'ai une vision superficielle. Et puis l'autre raison de l'humilité, ce qui m'a frappé hier soir en nous baladant sur cette dalle vide, à côté du conseil des prud'hommes, à quelques mètres de la gare surchargée : le projet de Ch. Delfante, qui a 35 ans suscite des critiques. Quels seront les sarcasmes dans 35 ans sur nos idées d'aujourd'hui ? Tout cela doit nous ramener à beaucoup d'humilité.

Je me suis d'abord interrogé sur la gare de la Part Dieu, avant de m'étendre sur des sujets de gouvernance.

La Part Dieu, en anglais « the share of God », je me suis demandé où était la part du sacré ? Bien entendu, nous travaillons dans les locaux de la communauté urbaine, donc une partie du pouvoir municipal est là ; à quelques mètres, il y a la cité administrative, donc le pouvoir national est là, et puis un peu plus loin il y a l'Auditorium, le pouvoir culturel est là. Il y a donc du Sacré dans cette partie de la ville. Pour autant, le Maire n'est pas ici, le Préfet n'est pas ici. Quant à l'auditorium, et là je reprendrais bien la comparaison avec le Sacré, un peu comme les cathédrales à l'époque où l'Eglise de France voulait les cacher, l'auditorium (un très grand auditorium) est peu visible.

Voilà une ville, un quartier, qui n'a pas osé montrer sa dimension sacrée. Je me suis demandé s'il n'était pas victime d'une espèce de fatalité, comme si sur le lieu de cette ancienne gare de triage ne pouvait se faire que du triage de voyageurs, et que le lieu de cette ancienne caserne ne pouvait être que le « back office » du combat économique, d'un combat qui se mène ailleurs.

J'avais ces réflexions un peu pessimistes, quand j'ai compris que le Sacré était bien dans le quartier grâce au TGV. En France nous avons toujours sacralisé la technique. La technique nous apparaît comme quelque chose de fabuleux. Donc rassurons nous, le Sacré est bien là.

À partir de là, voici ce que j'ai entendu : ce quartier intègre quatre fonctions : la fonction centre commercial, et trois « Hub ». Le Hub interrégional et international (avec le Train Grande Vitesse), le Hub régional, et le Hub urbain. On note tout de suite que Francis Ampe nous a expliqué qu'à Lille le choix avait été fait que Lille Flandres et Lille Europe soient à distance pédestre, mais ne soient pas réunies dans le même objet. Et apparemment, il nous dit même que c'est un élément de la création de valeur et du succès. Or ici, nous avons tout au même endroit. La question qui se pose au moment de la saturation est : peut-on tout optimiser à la fois ? Et là encore je note que, Francis nous le disait tout à l'heure, l'on ne traverse pas forcément avec ses valises un centre commercial pour y faire ses achats. On traverse un centre commercial dans une gare pour aller prendre son train et on ne fait pas des achats en même temps, on sent bien que dans la conception de vouloir tout optimiser à la fois on heurte tel ou tel objectif.

Mais les avantages de la Part Dieu, ne sont-ils pas ailleurs dans les dysfonctionnements notés ? Il y a des dysfonctionnements parce qu'il y a de la place. Imaginons un instant que tout ait été optimisé, que le Hub urbain ait été empilé, et que l'on n'ait pas à faire ces centaines de mètres à pied pour aller du métro aux deux lignes de tramway, celles qui sont à l'Est et à l'Ouest. On aurait réinventé Châtelet-Les Halles, et à ma connaissance, Châtelet-Les Halles n'a jamais été un lieu de création de valeur majeur. Un des potentiels de la Part Dieu est peut-être lié à ces dysfonctionnements de planification, qui peuvent être des créateurs de richesse. Et à cet égard, je regrette que l'on n'ait pas entendu les autres acteurs. On a entendu Bernard Simon qui représentait le SYTRAL, l'autorité organisatrice. Mais j'aurais bien aimé entendre ce que dit KEOLIS Lyon, l'opérateur de transport urbain. Où montent ses voyageurs ? Où descendent ses voyageurs ? Quels sont les changements de comportement liés aux créations de ligne ? Etc... J'aurais bien aimé entendre Veolia, qui fait le pari d'investir dans Leslys, une concession à risque, pour aller de la Part Dieu à Satolas. Ils ont fait un pari puissant en matière d'investissement et en matière de dette, j'aurais aimé qu'ils nous disent quelles étaient leurs propres projections de trafic. Entendre aussi ces entreprises dont on ne parle jamais, si ce n'est qu'on va les déplacer d'un endroit à l'autre, mais on ne leur a pas demandé leurs avis : les opérateurs d'autocar qui tournent autour de la gare, les gens qui s'appellent Trans-Isère, la Régie Départementale du Rhône, Veolia, Transdev, etc... Ils ont des autocars et laissent des passagers tout autour. Je ne les ai pas entendus et c'est dommage, car ces acteurs urbains ou périurbains doivent avoir voix au chapitre comme on la donne à l'opérateur ferroviaire national.

Pour autant, il y a des choses faciles à faire : si des études ont été commandées pour savoir combien coûterait un tunnel ferroviaire souterrain (et on sait les montants énormes que Turin, Barcelone, Bruxelles, Rotterdam, ont envisagé ou ont dépensé). Je proposerais déjà bien aux lyonnais de se raccrocher à la vieille pratique de la traboule et de faire, de nombreuses traversées piétonnes Est/Ouest qui régleraient une partie de la saturation. Par contre, un consensus s'est fait et j'ai l'impression que le débat est clos, il y a une totale cohérence de tous les intervenants autour du thème : il n'est pas question que la Part Dieu ne soit pas le point d'ancrage de tous les TGV qui traversent la ville. C'est une pétition de principe politiquement forte, face à laquelle les arguments du type « Satolas n'est pas saturé » ne tiennent pas, n'ont aucun sens ; et même, quelle surprise pour tous que de découvrir hier, au hasard d'une de vos interventions, que le Lyon-Turin n'arrivait pas à Lyon. Et on n' imagine pas une seconde que le Lyon-Turin ne puisse pas arriver à Lyon. Ou alors, toute une partie du discours sur la création de valeur par la gare, apparaît comme radicalement creux.

Des solutions à l'empilement s'esquissent, grâce à la gare Jean Macé par exemple, et ma question sur Perrache reste ouverte, mais apparaît la possibilité que le hub régional s'étale sur plusieurs lieux et apparemment ce n'est pas un drame. On peut penser que le hub urbain puisse s'améliorer par des mesures relativement simples d'améliorations des parcours, principalement à pied, entre ce qui est à l'Est et ce qui est à l'Ouest de la gare. Tout ceci nous appelle à se concentrer sur le seul sujet majeur : la Part Dieu peut-elle rester ce pôle qui permet de changer de train lorsque l'on va de Barcelone à

Rotterdam ou de Montpellier à Francfort ? Est-ce le sujet majeur ? Ne faut-il pas ouvrir et sérier ces questions ?

Il reste le problème de la dalle et six mètres de dénivelé, et regardons ce qu'a su faire le maire de Saint-Nazaire avec un bunker en centre ville. Il a décidé de l'éclairer, de le magnifier, d'en faire un élément de sa ville. Je me demande s'il ne faudrait pas faire de même avec la dalle de Ch. Delfante, l'éclairer, la magnifier.

A partir de là, j'ai essayé d'élargir mes réflexions. La presse d'hier qui est très prolix sur le sujet, donne des classements de villes en Europe. Je n'ai pas entendu une seule fois qu'elle parlait de classement de quartiers. Elle classe des villes et non pas des quartiers, attention à ne pas prendre la partie pour le tout, le débat que nous avons aujourd'hui sur le quartier gare, ne peut résumer le débat sur la ville. Or, dans le discours politique, on passe très souvent de l'un à l'autre, comme si l'attractivité de l'agglomération se résumait à l'attractivité d'un quartier fut-il majeur. Deuxième point, je n'ai toujours pas compris quel était le périmètre de la Part-Dieu et quel en était la gouvernance ? Par contre, à travers tout ce qu'on a dit aujourd'hui, j'ai compris qu'il y avait un rapport permanent entre périmètre et gouvernance. Il y a une phrase très forte, « il n'y a pas un seul périmètre, mais il y a des périmètres par sujets, et il y a des gouvernances par sujets ». Cette interaction jamais stabilisée et probablement jamais « stabilisable » entre gouvernance et périmètre, doit être une question à garder en tête. À cet égard, j'ai été un peu frustré, quand j'ai lu le rapport Keller. Madame Keller a eu à faire un grand rapport sur la gare, commandé par le Premier ministre. Il y a dans la lettre qu'elle a envoyée au Premier ministre une phrase curieuse, elle dit « Monsieur le Premier ministre vous m'avez demandé comment libérer les investissements autour des gares », car les investissements ne seraient-ils donc pas libres ? On pense donc trouver la réponse, et c'est un peu décevant, parce que Madame Keller propose de faire de la comptabilité analytique et que l'opérateur SNCF distingue bien dans ses comptes ce qui relève du transport et ce qui relève de la fonction gare. Il me semble que le sujet mérite plus, et la manière dont nos amis de Rotterdam nous ont parlé du rapport entre le pouvoir urbain et le pouvoir de l'opérateur, me semble remettre les choses un peu plus au bon niveau. Encore un effort à la SNCF, abandonner une partie du pouvoir dans la gare, au bénéfice du pouvoir urbain. Et à cet égard, tout semble indiquer que cette orientation ne fait pas l'unanimité. Il y a à la fin de ce mois, un colloque organisé normalement par une association d'élus, TDIE, un colloque sur la gare de demain. Dans la liste des intervenants, on voit la SNCF, ses filiales KEOLIS, EFFIA, RFF et un juriste pour vérifier la cohérence de ces rôles. De grands élus assurent l'introduction et la conclusion. Quand un grand colloque est organisé sur le rôle de la gare, je l'aurais souhaité plus ouvert, comme ce que nous nous venons de faire aujourd'hui en demandant à ATIS REAL et aux gestionnaires du centre commercial de parler. Je souhaiterais les emmener à Rotterdam. Et j'ai compris qu'à Turin, de même qu'à Barcelone, un pouvoir politique et stratégique fort donnait les contraintes et les objectifs à l'opérateur ferroviaire.

Juste une dernière remarque pour terminer, au sujet de la coexistence des fonctions. On a vu une très belle image de la gare de Rotterdam, à bien des égards aussi belle que les aéroports de Roissy par exemple, très belles et très fonctionnelles et sans doute très agréables à traverser, que j'opposerais volontiers au terminal 2 à Heathrow, qui un peu comme la gare de la Part Dieu, ressemble aux souks de ma ville natale, Marrakech. C'est à dire que l'on ne peut pas aller prendre un train ou un avion sans enjamber les ballots. Je trouve intéressant de poursuivre, comme ont fait nos collègues néerlandais, la réflexion sur un objet dédié à la fonction transport. L'idée de valoriser en vendant chaque « square inch », ne me semble pas un optimum, y compris probablement pas un optimum économique.

Pour conclure, une question a été posée, un peu provocante hier, l'un d'entre nous a dit « On ne voit pas beaucoup les habitants là dedans, où sont-ils ? » Alors je voudrais rassurer nos collègues étrangers qui se sont posé la question, je trouve bien au contraire que les habitants sont là, car la Part Dieu est un fantastique succès de fréquentation. Les chiffres qu'on a vus prouvent que la Part Dieu marche. Dans la grande tradition de la démocratie, les gens ont voté avec leurs pieds, ils sont venus. Paradoxalement, le système que nous critiquons fonctionne. Il lui manque peut-être un élément de visibilité, un monument, il lui manque, pourquoi pas, une gare visible.

Benoît de Saint-Martin

Chef de projet urbain

Direction de l'urbanisme de la ville de Paris

Juste une intervention pour dire que si la mairie de Paris n'est pas partie prenante de ce séminaire en tant que ville participante, je tiens à souligner à quel point ces débats sont enrichissants et d'actualité. Le rapport entre gare « cul-de-sac » localisée en centre ville (Gare du Nord) et gare de contournement (Pleyel ?) située près d'un aéroport, est au centre de la réflexion actuelle sur le devenir des transports de Paris Métropole. Par ailleurs, nous constatons à quel point la gouvernance est à géométrie variable selon les thématiques abordées (transport, urbanisme, économie ou logement) Cela peut expliquer en partie le fait que le périmètre du quartier de la Part-Dieu n'est pas clairement défini. Enfin, j'espère qu'il sera possible de poursuivre nos échanges européens et que la Ville de Paris participera activement au prochain séminaire organisé par le PUCA, par exemple sur le thème des espaces publics.

Corinne Tiry

Expert

Chercheur au LACTH, chercheur associée à l'IPRAUS

Bonjour, je suis architecte et chercheur au LACTH (École d'architecture et de paysage de Lille), j'enseigne à l'École d'architecture de Paris-Belleville, et suis chercheur associé à l'IPRAUS, son laboratoire. L'IPRAUS mène depuis plusieurs années des travaux de recherche au sujet de l'articulation entre transport et urbanisme, thématique relayée au sein d'un enseignement du projet urbain en post-Master à l'adresse de jeunes architectes diplômés, à l'appui de questionnements sur la mobilité contemporaine.

J'ai préparé une petite intervention, finalement plutôt en réaction à ce que j'ai entendu hier dans la bouche des différents acteurs de Lyon, ou du Grand Lyon. Je regrette cependant qu'ils ne soient pas là aujourd'hui. Je vous propose un sujet qui me tient à cœur et je pense à sa pertinence par rapport aux questions qui ont été soulevées ou qui se sont révélées hier. Il s'agit de la question de la dynamique d'échelles de projet. Il me semble que ce qui manque cruellement aujourd'hui dans cette volonté de « faire projet » autour de Lyon Part Dieu et de sa gare, c'est ce type d'interrogations : quelle dynamique d'échelles de projet à mettre en place, quelles interactions d'échelles ? À partir de cette interaction ou dynamique d'échelles de projet, une seconde question arrive immédiatement, c'est bien sûr : quel rôle attribuer au grand équipement de transport au sein de cette dynamique de projet ? Je parle volontairement de « grand équipement de transport » et non de gare, dans la mesure où j'intègre plusieurs paramètres : son offre commerciale, intermodale, sa capacité structurante d'un tissu urbain, etc. Enfin, à partir de ce rôle possible que peut jouer le grand équipement de transport, à travers quelle forme architecturale et urbaine ce rôle peut-il prendre corps ?

Je me suis livrée à un petit exercice académique rapide, au risque d'être un peu caricaturale. Cet exercice vise à revisiter une typologie architecturale et urbaine que j'ai mise en place concernant les grands équipements de transport en Europe et en Asie au cours des années 1990-2000, afin de comprendre quelles transformations majeures ces grands équipements de transport présentaient, à partir d'une lecture territoriale et non d'une lecture de l'objet architectural seul.

Ce travail de typologie avait amené à la conclusion qu'aujourd'hui, le grand équipement de transport se caractérise principalement par sa capacité — plus que tout autre grand équipement — à répondre à une problématique d'aménagement à au moins deux échelles, qu'elles soient locale, urbaine, territoriale, voir mondiale d'une part ; à travers le rôle qui lui est attribué au sein des systèmes urbains préexistants d'autre part.

Différentes analyses de cas ont permis de préciser des dispositifs majeurs au nombre de trois : dispositifs de diffusion, de régénération et d'intégration du grand équipement de transport dans la ville ; à travers des rôles distincts qui correspondent à ces trois dispositifs : un rôle de polarisation du territoire, un rôle de connexion de fragments urbains qui étaient jusqu'alors séparés, déconnectés, ou/et (parce que tout cela peut être cumulé) un rôle de caractérisation d'un lieu (c'est peut-être surtout ce dernier qui fait défaut dans le cas de la Part Dieu).

À partir de ces catégories, la question que je me suis posée est : comment se situe la Part Dieu dans cette grille ?

Premier exemple de ce dispositif de diffusion et de polarisation du territoire, c'est un dispositif qui répond à une problématique de saturation (une question posée par la Part Dieu). C'est une réponse que l'on trouve beaucoup en Asie, c'est le dispositif de l'« hyperpôle ». Vous connaissez sans doute l'exemple de la gare de Kyoto qui date du milieu des années 1990. La Ville a fait le choix de se saisir d'une opportunité : la création d'un aéroport international à une centaine de kilomètres, pour reconstruire sa gare (desservie par une ligne à grande vitesse). Le principe a été de concentrer dans la gare une variété, une mixité de fonctions : fonctions commerciales, d'hôtellerie, fonction culturelle (exposition de sculptures), etc. et bien sûr une connexion directe et rapide à l'aéroport. Le tout accompagné d'un certain nombre de services en gare à destination des voyageurs de l'aéroport : services d'enregistrement des bagages, etc. Une valeur ajoutée en terme de services. Autre exemple, la gare centrale de Hong Kong, qui profite d'une même opportunité : la délocalisation de l'aéroport et la création d'une ligne dédiée qui relie rapidement la gare centrale de Hong Kong et le nouvel aéroport. On retrouve le même type de mixité de fonctions mais avec une emphase sur les fonctions financières : le gouvernement de Hong Kong en profite pour étendre son centre financier. Dans ce cas de figure, en termes de dispositif, le choix porte sur la concentration des fonctions (finance internationale, hôtellerie, le commerce international et non le « mass market ») au-dessus de la gare, le tout couronné par un gratte-ciel (et non une tour) : le premier gratte-ciel de Hong Kong qui devient le « landmark » de la ville, le nouveau repère à l'échelle métropolitaine.

Au regard de ce premier cas de figure, celui de l'hyperpôle, nous constatons qu'à la Part Dieu, toutes ces fonctions sont éclatées. La première question est quel choix fait-on, par rapport à un projet de gare et par rapport à une mixité de fonctions ? Est-ce qu'on travaille sur un principe d'agglomération, ou travaille-t-on sur le renforcement de cet éclatement et comment ?

Voyons la deuxième configuration qui répond à une problématique de coupure, et que j'avais appelé « le grand équipement de transport comme connecteur urbain ». Ce cas de figure correspond aux projets de Lille et Rotterdam. Euralille, en deux mots : la gare est une agrafe entre un centre et des faubourgs. Les fonctions sont aussi mixtes mais relativement éclatées. On y dispose d'un certain nombre de grands objets architecturaux qui sont reliés par un vide, un espace public. Dans le cas de Rotterdam, je fais référence à un ancien projet qui a été abandonné et qui n'est donc pas celui qui est en cours aujourd'hui. Ce projet de l'architecte britannique William Alsop proposait un système proliférant, qui prenait l'option de franchir les rails, entre centre et faubourg, avec un choix d'urbaniser la gare, de proposer une gare non seulement de passage, comme celle de la Part Dieu, mais en belvédère. Ce projet proposait une structure qui venait franchir et englober la gare, et qui permettait d'avoir un rapport visuel direct à la ville, aux paysages urbains existant et nouveau, c'est-à-dire de

créer une nouvelle strate urbaine. Autre type d'exemple dans cette catégorie des « connecteurs urbains », encore en Hollande : la gare d'Arnhem, qui présente l'option du système compact (un peu à l'image de l'exemple de Hong Kong). Les architectes ont choisi, à une échelle beaucoup plus ramassée, de réorganiser l'intermodalité sous la forme d'un paysage, d'utiliser les flux comme thématique d'aménagement intérieur de la gare, et de superposer au nœud intermodal des fonctions tertiaires et commerciales. Le tout surmonté de tours qui là aussi sont les premières tours dans la ville d'Arnhem, qui est une ville moyenne. Ces tours deviennent le signe urbain, à travers la gare, du renouveau de la ville.

À partir de cette deuxième série d'exemples, une question se pose : de quoi dispose-t-on à la Part Dieu ? On a la même chose qu'à Lille, soit des fonctions relativement mixtes et éclatées, mais il manque le lien. Il manque bien ce qui a été soulevé par nos amis italiens, à savoir l'espace public qui peut faire le lien entre toutes ces fonctions. On a aussi un peu la même chose qu'à Rotterdam, mais il manque ce rapport à la ville, ce regard sur la ville depuis la gare. On est dans une gare qui est un tuyau, qui permet certes de passer de l'est à l'ouest mais de manière purement fonctionnelle. Quand on est un passager, ou même si on ne fait que traverser cette gare, on n'a aucun rapport à la ville, à son paysage environnant, on n'a pas l'impression d'être dans la ville. Enfin par rapport à Arnhem, on retrouve cette même pluralité d'activités, ce haut degré d'intermodalité qui est quand même un atout fort à la Part Dieu, mais encore une fois tout cela est éclaté, non articulé et ne fait pas signe.

Troisième cas de figure, qui répond à une problématique d'enclave, présente sur le site de la Part Dieu et plus précisément au niveau de la dalle et du quartier proprement dit. Deux exemples extrêmes, qui articulent transport et projet urbain mais ne répondent pas à une problématique de grande vitesse. Je voulais quand même en parler parce que ce sont des résolutions intéressantes par rapport à une problématique d'enclavement comme celle de la Part Dieu. Premier exemple, en Europe, c'est le cas de la gare du Flon à Lausanne. Il s'agit d'une station de métro ouverte qui a été créée en fond de vallée, une vallée industrielle en déclin et très peu accessible. La résolution architecturale et urbaine qui a été proposée par les architectes, en l'occurrence l'agence de Bernard Tschumi, est celle d'un système déployé, c'est-à-dire un système de parcours en trois dimensions, sans « murs », qui permet de sortir de ce problème de l'enclavement.

Deuxième exemple situé à Yokohama, au Japon : il s'agit d'un terminal maritime situé sur une jetée et qui occupe la totalité de l'emprise. Cette situation relève également d'une problématique d'enclavement dans la mesure où l'accès est limité à un seul point. La question posée était : comment attirer le public vers ce grand équipement ? La réponse s'est concentrée sur une offre d'espace public : les architectes ont choisi de concentrer toutes les fonctionnalités de la gare maritime sur un niveau à demi enterré, au niveau de la jetée, afin de libérer la toiture de ce grand équipement sous la forme d'un espace public accessible. Ce dernier est ouvert 24h/24h et se situe dans la continuité de parcs urbains existants le long de la baie. Il s'agissait donc aussi de travailler sur la continuité spatiale et

paysagère du site, de faire du grand équipement de transport un lieu d'appropriation possible autant pour les visiteurs que pour les habitants.

Au regard de la Part Dieu, deux paradoxes apparaissent. D'abord la situation d'enclave de la dalle, alors qu'il s'agit effectivement d'un espace ouvert : il ne manquerait peut-être pas grand-chose pour le rendre attractif. Puis ce problème de l'espace fermé de la gare alors que son dispositif assure le passage et la connexion entre le quartier de la dalle d'un côté et Villeurbanne de l'autre côté.

En conclusion, en écoutant les acteurs locaux hier, il m'est apparu que le diagnostic était partagé par l'ensemble de ces acteurs mais qu'il n'y avait pas de projet et encore moins de vision partagée d'un projet. En termes de méthode, peut-être serait-il utile de réfléchir à partir de différents scénarios pour tenter de construire cette vision partagée d'un projet possible pour la Part Dieu. En travaillant à différents scénarios, il s'agirait de faire réagir les acteurs pour faire émerger ce qui peut être partagé (ou pas) afin d'aboutir à l'émergence d'une vision commune d'un projet possible pour la Part Dieu.

Marcel Bajart

Expert

Architecte urbaniste, je travaille sur le rapport entre la gare et la ville depuis une quinzaine d'années dans le cadre du bureau AREP. Je souhaiterais faire quelques commentaires sur les trois exposés que l'on a entendus et faire trois tentatives de réponses à des questions posées, lors des débats.

Tout d'abord sur Lille je voulais rappeler que la théorie de Rem Koolhaas sur l'opération est la théorie de la congestion. Comme ce lieu était vide, il fallait créer une congestion forte pour créer l'urbanité. Je me retourne auprès des Lyonnais, j'espère que vous êtes heureux, la congestion vous l'avez, l'avenir de la Part Dieu est donc garanti.

A propos de Rotterdam, la façon dont on travaille aux Pays-Bas n'a rien à voir avec la façon française. Les opérations sont menées entièrement par les services municipaux, donc c'est la collectivité locale qui est l'aménageur direct et a la main mise sur toutes les opérations. Par ailleurs les Hollandais ont une histoire de la planification très organisée et une pratique de la négociation extraordinaire.

Ce qui me semble original c'est que cette pratique de la planification globale, très générale, est compensée par une vision à l'échelle du piéton, très intéressante. Notamment tout un travail est fait sur le rapport entre les rez-de-chaussée et les immeubles de grande hauteur. On ne le trouve pas dans les plans d'aménagement français qui sont toujours des photos aériennes et comportent rarement la vision du piéton.

Sur la Part Dieu, il y a beaucoup de choses à dire et beaucoup de choses ont été dites. J'ai la

conviction que ce quartier ne marche pas si bien qu'on l'a dit tout à l'heure. Dans la tête des Lyonnais je ne crois pas que la Part Dieu soit une réussite, il est vécu comme un quartier fermé sur lui même. En 1967 un projet s'articulait extrêmement bien sur les grands édifices de la ville, en particulier la préfecture. Le quartier, certes contemporain avait une très belle accroche et des prolongements spatiaux avec les rues de la ville. La fermeture dramatique du quartier s'est faite à partir de l'implantation du centre commercial qui l'a coupé totalement de la ville. C'est le centre commercial qui a cassé les perspectives. Aujourd'hui il est difficile de retrouver ce rapport avec la ville, à part exploser le centre commercial, ou pour le moins retrouver des brèches.

De la conception de l'époque, restent quelques effets architecturaux intéressants. La tour est extrêmement forte et cohérente, elle est devenue à la fois le signal du quartier mais aussi la silhouette de Lyon. Mais aujourd'hui il n'y a pas de rapports entre le rez-de-chaussée et la grande hauteur. Il y a un hôtel somptueux avec un bar extraordinaire au dernier étage et l'entrée est un trou à rats invraisemblable au niveau de la dalle. Il faut retravailler la tour, en tirer parti et créer des relations entre le bas et le haut à l'image de Rotterdam. Il est nécessaire d'ouvrir tous les bâtiments sur l'espace public et créer de nombreux retournements, comme le centre commercial a commencé à le faire .

D'autre par j'insisterais sur la nécessité d'avoir un projet global à long terme pour démarrer les premières tranches. J'ai entendu hier des choses inquiétantes sur le fait de travailler à court terme pour ensuite travailler le long terme. Je voulais terminer sur la Part Dieu sur le même mot que Philippe Segretain. Ce qu'il manque au quartier c'est une vraie gare, qui aurait une belle gueule de gare, une présence. Un édifice fort qui se montre dans la ville avec des espaces publics généreux.

Maintenant, trois réflexions autour de trois questions importantes que l'on a entendues hier. La première sur les modèles de développement, la deuxième sur l'anticipation des comportements des futurs habitants et la troisième, comment fabriquer un projet ensemble?

Première question , au sujet des modèles sur les pôles intermodaux, les situations contextuelles sont toujours différentes. Les situations ferroviaires sont différentes, les situations des transports locaux différents, les situations des contextes urbains différents... Il faut se méfier énormément des modèles car il n'y a pas de bon modèle. La résolution des problématiques des lieux est unique. Il est nécessaire que la Part Dieu invente une nouvelle gare de demain. Certes il est nécessaire de connaître de manière approfondie les autres expériences, mais à partir de ces connaissances il s'agit de réinventer autre chose.

Deuxième question, il s'agit de l'anticipation des comportements. C'est un sujet délicat sur lequel on s'est beaucoup trompé. Qui avait prévu l'utilisation du téléphone portable, du vélo, etc... ? Cependant, aujourd'hui, quand on s'interroge sur les transports, les voyages, il est nécessaire d'envisager un

certain nombre d'évolutions techniques qui seront probablement importantes dans les prochaines années. Par ailleurs, les comportements des habitants et des voyageurs sont difficiles à anticiper parce qu'ils sont liés notamment à l'évolution de la société, de la politique, de la culture... Baudelaire parlait de « la mode, la morale, la passion ».

Deux ou trois petits points qui pourraient alimenter le débat. L'usage de l'automobile va probablement être modifié complètement, le dispositif des voitures de location et des voitures en partage va avoir un développement énorme. Peut être que demain on ne sera plus propriétaire de son automobile et l'on utilisera à la demande des dispositifs de location. Dans les lieux de transports, c'est un sujet important. Comme il y a aujourd'hui des vélos, demain il y aura probablement des petites voitures électriques stockées de la même façon que les vélos. Il y a d'autres avancées techniques qui seront probablement utilisables demain. Les fabricants d'autobus travaillent sur la rotation du train- avant des véhicules. Ce petit détail peut paraître insignifiant mais il est capable de modifier totalement l'espace des gares et des gares routières. Les autobus pourront avoir une rotation presque sur place, alors qu'aujourd'hui les rayons de braquage absolument gigantesques utilisent des espaces énormes. Si simplement ces deux petits points sont réalisables demain, la conception des espaces des gares en sera modifiée.

Troisième question : Comment faire un projet ensemble ? Pour tous ces projets là et notamment à la Part Dieu, il y a énormément d'acteurs. C'est un projet complexe qui manipule des techniques et des dispositifs extrêmement difficiles. La plupart des acteurs qui sont sur le site, n'ont pas forcément envie de travailler ensemble. Cependant très vite ils prennent conscience qu'ils sont condamnés à travailler ensemble. Alors comment travailler ensemble? C'est extrêmement difficile de définir qui fait quoi, qui paye quoi. Si l'on pose ces questions la discussion peut durer des années et rien ne se passe. Pour transgresser cet état on a créé un dispositif que l'on a nommé « la démarche de projet ». Ce n'est pas un projet fabriqué par un et validé par les autres, il faut qu'il y ait une démarche partagée de conception dynamique. Quelques expériences, notamment à Marseille, à Strasbourg ont réussi. Le processus est toujours très long et épuisant, mais indispensable. Chaque acteur a ses intérêts qui ne sont pas ceux des autres. Ils sont souvent même contradictoires. C'est en comprenant bien les besoins de chacun que l'on peut, à partir de toutes ces problématiques, construire un projet global. Quand les acteurs sont de bonne volonté, ce qui a l'air d'être le cas à la Part Dieu, et quand il y a un leader, ce qui a l'air d'être aussi le cas avec le Grand Lyon, on peut penser que demain la Part Dieu aura une belle gare.

Alain Bourdin

Expert

Je ne vais pas dire comme Alain Minc à travers la bouche d' Yves Montand « vive la crise », mais

quelque chose comme ça. La circonstance dans laquelle nous sommes aujourd'hui est une excellente occasion pour regarder les colosses aux pieds d'argile s'effondrer et pour remettre en cause des « ça va de soi » et des évidences qui ne méritent peut être pas de l'être.

Je crois que dans ces affaires de gare et d'urbanisme liés à la gare ou de quartier comme la Part - Dieu, y compris dans la critique qu'on en fait, on admet un ensemble d'évidences qui mériteraient pourtant discussion. Ce moment offre l'occasion de remettre des choses en cause, et il est très stimulant pour les urbanistes aujourd'hui de se dire qu'on a là une fenêtre d'opportunité et d'être obligé de réfléchir à ce qu'on fait. En particulier aux pièges des mots, savoir que quand je pense à la Part Dieu d'un côté et à Saint Exupéry de l'autre, ce sont deux gares, mais d'un point de vue urbain ce sont deux objets complètement différents. Il faudrait arriver à faire ce genre de différenciation là. Des lieux qui ont l'air d'avoir la même fonction, en fait sont extrêmement différents. Il faut mesurer leur place dans une dynamique d'agglomération.

Je voudrais me centrer sur deux ou trois points, qui viennent qui concernent les usages et les acteurs.

Si j'étais le Grand Lyon, je créerais un observatoire sérieux des usages de la ville. Parce que voilà une chose que l'on connaît mal, de la même manière que l'on connaît mal les stratégies de mobilité. On mesure très bien un certain nombre de choses, mais on est très mauvais dans la connaissance un peu fine de ce que sont les stratégies de mobilité, de la construction des mobilités etc. C'est vrai pour beaucoup d'autres usages urbains. Or nous sommes dans des villes dans lesquelles la diversité des usages prend de plus en plus d'importance. Une ville aujourd'hui c'est de l'usage complexe. Le front de la connaissance des usages est un front majeur. Et l'idée selon laquelle on ne peut pas anticiper en la matière est fautive. Voyez l'exemple du téléphone portable. Ce qu'on ne savait pas, c'est qu'on aurait l'instrument technologique accélérateur d'un certain nombre de pratiques que l'on avait parfaitement analysées. Et donc effectivement il y avait la marge d'incertitudes liée à l'objet technique et à son mode de développement, mais il y avait aussi, les connaissances qui ont permis à certaines personnes de comprendre très vite l'ampleur du mouvement. Parce qu'on savait à quoi ça correspondait. En matière d'usage, il faut se persuader que l'on peut savoir beaucoup de choses, qu'on peut anticiper, mais qu'il faut simplement s'en donner les moyens. Et que ce n'est ni les enquêtes ménages telles qu'elles sont faites qui peuvent le permettre, ni les enquêtes de l'INSEE quelles qu'elles soient, même intéressantes. Malheureusement les enquêteurs ont des préoccupations trop étroites et trop spécifiques qui créent un énorme vide que les pouvoirs locaux pourraient remplir. Analysons les usages, prenons les usages au sérieux, et je crois qu'il y a là un des éléments de l'élaboration du projet. Aussi bien du côté du quartier de la Part Dieu, que du côté de la gare, il y a un vrai travail à faire d'anticipation et de modélisation sérieuse et fine. Notamment sur la diversité des usages et des bifurcations possibles dans les usages, là où sont les lieux d'incertitudes. Je ne me satisfais pas de ce qui est un niveau d'analyse très grossier que je ne conteste pas en tant que tel, qui se contente de prévoir les augmentations de flux à partir de ce que l'on connaît déjà. Je trouve que

ce n'est pas assez pour fabriquer un projet qui marche bien. Ce n'est pas assez de savoir combien il y a de visiteurs par jour au centre commercial ou de les stratifier par catégories d'acheteurs, ce n'est pas assez pour comprendre les usages de ces endroits et je pense qu'il y a un gros effort à faire sur ce plan.

Cela entraîne une autre question, qui est : quels usages nous voulons cristalliser dans une gare ? Il est clair qu'on a des pistes liées à la valorisation du foncier pour faire très vite, ou à la valorisation du fait qu'il y a du flux. Cela nous amène à faire des bureaux sur les gares et à mettre du commerce partout où l'on peut dans la gare avec des débats théoriques là dessus, sur lesquels on ne va pas revenir.

Certains types de gares sont des lieux de production de mobilité. Non seulement ce sont des lieux où passent des flux de mobilité, mais où ils s'articulent et même où ils s'organisent, où le voyageur décide de son voyage. Si on prenait cela au sérieux et qu'on réfléchissait en termes de services liés à la mobilité, soit comment on transforme une gare en une énorme centrale de mobilité ? J'utilise le terme « centrale » parce que c'est à la fois dans le virtuel et dans le matériel. Une gare peut être aussi sur Internet le portail par lequel on entre dans un ensemble de services liés à la mobilité. On voit bien un certain nombre de tendances, il y a de la prospective à faire pour aller plus loin et pour réfléchir à ce que peut être la gare comme lieu où l'on peut gérer de la production de mobilité. Ça va depuis ce qu'on constate malheureusement dans de nombreuses villes en France où l'on cherche le plan de la ville et on ne le trouve pas. C'est typique de ce que je veux dire, c'est à dire transformer la gare en espace où je vais gérer la mobilité et où j'aurai les offres de services qui correspondent, etc.

Un autre point, concerne les quartiers de gare. Nous avons toujours autour d'un objet gare, trois niveaux. D'abord, le réseau de gare, c'est à dire l'ensemble des lieux qui sont reliés à la gare dans des interactions un peu complexes. Un exemple concret : c'est la gare de Massy en Ile-de-France, qui se trouve au Sud de Paris. On a à la fois une gare TGV, une gare banlieue, une gare de chemin de fer ordinaire, plus évidemment un grand parking, plus des lignes de bus et un accès autoroutier. Tout ça dans un fond de vallée avec une grosse zone d'activité à côté, mais qui est très peu en interaction. Dans le cas de Massy, il y a deux espaces importants qui sont Orly d'un côté et le plateau de Saclé de l'autre. Quand on travaille sur cet espace là, on s'aperçoit qu'il y a vraiment un réseau territorial d'acteurs qui ont un intérêt particulier dans le fonctionnement de cette gare, mais qui ne sont pas dans sa proximité. Un club des entreprises innovantes du plateau de Saclay était très intéressées dans le développement de cette gare à cause de la relation avec Roissy (à cause de la relation avec les USA) et non avec Orly. C'est ce que j'appelle le réseau de gare, qui peut s'inscrire dans des lieux. C'est un premier niveau de lecture. On peut se demander quel est le réseau de Saint Exupéry ? Quel est le réseau de la Part Dieu ? Ça ne se limite pas aux lignes de transports en commun, c'est beaucoup plus compliqué que ça.

Le deuxième niveau, c'est le quartier de gare à proprement parler. Celui qui avec ses hôtels et ses restaurants est en interaction très forte avec la fonction de gare. C'est ce qu'on a ici avec la Part Dieu, on nous a expliqué pourquoi c'était une chose très structurante dans la Part Dieu.

Puis nous avons un troisième niveau, que j'appellerai le quartier riverain: le quartier des frontières, des marges etc. Ce quartier là, a une réalité, il pose des problèmes de périmètres. On ne doit pas s'y prendre de la même façon par rapport au réseau de gare, au quartier de gare et au quartier riverain. Et ce n'est pas sûr que l'on ait intérêt à mélanger les démarches concernant les uns et les autres. Il faut bien différencier les démarches. Un des aspects de cette diversification des démarches, c'est la composition de la diversité des ambiances, c'est à dire que pour faire fonctionner, pour articuler « gare, quartier de gare et quartier riverain », un des aspects, c'est comment on joue sur une composition d'ambiances ? Là dessus on va voir ce qu'on peut tirer de ces quartiers « diplodocus » qu'on a à certains endroits. On s'est par exemple rendu compte en travaillant sur la Défense, que ce quartier recélait des espaces porteurs d'ambiances de tranquillité, de « cocooning » que l'on n'appréhendait pas bien. Donc sûrement qu'il y a une révision à faire des capacités d'offres d'ambiances qu'il y a réellement avec les dalles, il y a peut être des fils à tirer ici ou là.

Je voudrais à présent insister sur mon cheval de bataille qui est le problème des acteurs. De façon générales et sur des points plus précises.

En général, c'est que je suis un peu méfiant sur ce gadget qu'est la gouvernance par sujet. Pour moi, la gouvernance est à l'échelle d'une institution, d'un territoire, on ne fait pas de la gouvernance de services d'une entreprise, on fait de la gouvernance d'entreprise. Justement dans la gouvernance, il me semble qu'il y a nécessairement des rapports entre des sujets différents. L'enjeu de la gouvernance est dans l'articulation d'une diversité d'acteurs , mais aussi de domaines, de thématiques ,de problématiques. Un dispositif de pilotage existe à partir du moment où l'on articule le tout et ce n'est pas en se basant seulement sur le projet qu'on y arrive, mais bien sur un référentiel commun. Ce qui m'a frappé dans la séance à laquelle j'ai assisté hier, c'est qu'il n'y a pas de référentiel commun, il y a des bagarres pour imposer son référentiel. Il y aura un gros progrès, quand il y aura une capacité d'avoir un référentiel commun. C'est-à-dire poser une problématique commune, partager les savoirs sur cette problématique et qu'on aura un socle sur lequel éventuellement on pourra faire plusieurs projets et un socle commun d'analyses et de connaissances du problème. C'est la base nécessaire d'un projet qui tient, qui fonctionne.

Deux points sur les acteurs encore. Le premier, c'est qu'il y a les acteurs qui entrent nécessairement en matière, ceux qui sont nécessairement concernés, mais il y a le problème de la présence des grands acteurs urbains. Je ne sais pas Francis ce que tu as dit sur Euralille, mais je pense qu'une des idées qu'il faudrait retravailler, c'est celle des cercles de qualité, c'est à dire la manière dont on fait rentrer dans le jeu d'un grand projet, non seulement les grands acteurs qui sont concernés, mais des

grands acteurs locaux et des milieux de la société civile sur lesquels on a besoin de s'appuyer. Il y a beaucoup à expérimenter sur ce sujet, mais sur un territoire de l'importance de la Part Dieu et de sa gare, il y a tout un problème de constitution des cercles de qualité. Et la dernière chose concernant les acteurs, c'est que comme la gestion ultérieure est encore plus importante que le projet, il faut prévoir les coopérations futures, les dispositifs de gestion. Ceux-ci seront d'autant plus efficaces que l'on laissera dans le projet des marges de manœuvre permettant d'introduire des changements au fil du temps.

J'en reviens à mon point de départ donc aux usages. On les gère, mais on ne les décrète pas. On doit réfléchir aux différents dispositifs de gestion. Dans le système des trois niveaux que j'évoquais à l'instant, il y a des dispositifs de gestion pour l'espace gare, pour l'interaction espace/centre/pôle et gare et il y a des dispositifs de gestion pour le quartier riverain. Reprendre le dispositif de « town center management » et les adapter aux quartiers riverains de gare me semble intéressant, mais ce n'est pas ce qu'il faut faire pour la Part Dieu. Il y a toute une problématique à développer, non seulement comment on va faire ce projet, mais aussi dans tout le territoire. C'est dans le fond, des laboratoires très intéressants pour des formes particulières de gestion de proximité. La gestion de proximité ce n'est pas forcément dans des quartiers tranquilles qu'elle s'invente, c'est aussi dans des lieux comme celui là.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

Les quatre experts à qui nous avons demandé de s'exprimer l'ont fait, nos amis de Rotterdam et de Torino l'ont fait également. En conclusion, je voudrais reprendre deux ou trois termes qui ont été évoqués par certains d'entre vous.

Hier on a parlé d'une crise de la modernité et cette crise est en train de se transformer en une crise permanente. On a le sentiment de vivre une actualisation permanente de l'état de crise. Voilà peut-être un sujet sur lequel nous pourrions débattre sérieusement lors de notre prochaine rencontre. Comment, dans ce contexte de crise endémique, les anciens modèles et les nouveaux s'imbriquent-ils au sein de projets qui s'étendent souvent sur plusieurs décennies ? Les questions d'échelles territoriales ont aussi été évoquées par la plupart d'entre vous, avec les spécificités de chacune de vos villes. Là aussi, il serait certainement intéressant de comparer ces différents points de vue. Il en est de même pour les différences de jeux d'acteurs, et de prise en compte des d'usage, que Alain Bourdin vient d'évoquer largement.

« Vive la crise », je ne sais pas si c'est plus qu'un slogan, mais en tout cas c'est certainement un angle d'observation utile. Je proposais tout à l'heure à nos amis turinois d'en faire un thème de débat

lorsque nous nous retrouverons chez eux.

Je me limite à ces quelques pistes et je vous redonne la parole pour une petite heure de débat.

Franck Geiling

Euromed

Quelques observations générales qui ont peu de relations avec le projet marseillais, mais qui sont plutôt des réactions à ce qui a été développé.

Je trouvais intéressant de rappeler préalablement que le thème qui s'intitulait « quartier de gare TGV et renouvellement urbain » excluait le fait que des gares se développent en dehors de la ville aujourd'hui encore et pourtant, comme Alain Bourdin l'a souligné au sujet de Saint Exupéry, ce n'est pas pour autant que ce ne sont pas des gares. La question de l'hyper mobilité liée au téléphone mobile a été évoquée, je pense que celle de la grande vitesse nous y amène tout droit aussi et que la question de l'hyper mobilité nous confronte immédiatement à celle de la performance liée à la vitesse, la vitesse de déplacement, la vitesse d'obtention d'une communication, la vitesse d'utilisation de tous les matériels informatiques possibles et imaginables. Cette performance est souvent portée par certains nombres d'acteurs des déplacements, que je ne citerai pas, comme des outils d'aménagement du territoire notamment. Cette performance va aussi souvent à l'encontre justement de ce que les urbanistes défendent, qui relèvent plutôt de la qualité urbaine au sens général du terme et de sa richesse. On a parlé ce matin ou hier, « d'aéroville », je pense qu'encore une fois, autour des gares, des aéroports ou d'autres nœuds modaux, on s'aperçoit qu'une gare « betterave » ou une gare « champ de patates » est en capacité de faire naître des pôles économiques majeurs.

Le deuxième volet de mes préoccupations est que ces pôles économiques majeurs dès lors qu'ils sont isolés, totalement indépendants et autoporteurs, sont facilement identifiables en termes de retombées économiques. C'est beaucoup moins facile quand on se coltine l'économie urbaine, et l'évaluation des effets sur la dynamique urbaine générale, parce que derrière la performance, il y a la vitesse, il y a aussi la performance économique qui doit être mesurée, surtout si l'on veut avoir un débat contradictoire et faire des choix, en matière de stratégie d'implantation. Je ne reviendrais pas sur telle ou telle partie d'aménagement qui a été retenue dans l'agglomération marseillaise, mais on peut s'interroger et l'on va implanter la gare métropolitaine à Aix l'Arbois ou à Marseille. Ce qui est en jeu, ce sont les vingt minutes de déplacement entre l'Arbois et Marseille ou encore un quart d'heure sur la liaison Paris-Nice. Ce quart d'heure là, c'est une valeur absolue, « performantielle ». On oublie aussi de rappeler que cette performance est aussi concurrentielle par rapport à l'avion sur certains trajets.

Et ce quart d'heure justifie ou pas cette concurrence entre le TGV et l'avion. On en revient à la question de la qualité urbaine et à la question de la qualité relationnelle entre ces deux pôles urbains et l'importance qu'elles peuvent avoir pour la ville. Nos amis turinois en témoignent, il est plus facile et plus agréable pour la plupart d'entre nous de prendre un train en ville que d'aller le chercher dans un pôle extra urbain.

Je crois que cette question n'est pas traitée à priori ici, mais mérite quand même d'être rappelée, parce que le combat n'est pas gagné. quelque soit le parti pris que nous prenons, il n'est pas encore partagé par l'ensemble des acteurs. Il faut continuer de travailler le sujet. Ce qui est dommage, c'est que l'économie urbaine, excusez-moi de revenir là dessus, justifie que les effets induis, que la synergie opérée créent une valeur ajoutée, de la richesse - parce que l'on parle souvent de création de richesses - mais comment l'évaluer pour pouvoir être pertinent en terme de performance ? J'ai l'impression que l'on doit passer d'une logique de performance et d'équipement à une logique d'optimisation et de services. Je crois que c'est une révolution culturelle qui doit s'opérer pour qu'on puisse arriver à s'entendre et que la gouvernance soit effective.

Je voudrais revenir sur quelques interrogations concernant la Part Dieu. Le sentiment que j'ai quand je vois les chiffres annoncés, les usages aussi, 90 000 passagers par jour, 20 000 emplois, et je sais plus quels chiffres pour la fréquentation du centre commercial, c'est qu'il y a une érosion entre la fonction transit de la gare et la fonction résidentielle, même si on parle d'habitants diurnes du quartier. Ceci me laisse à penser que le quartier continue d'assurer une fonction de transit au delà de sa structure urbaine et que l'on a un conflit d'usage qui renvoie à l'hyper fréquentation de la gare, qui renvoie aux ambiances architecturales, à la qualité des espaces publics, de la signalétique d'accueil, etc. Alors que dans le quartier qui est surtout tertiaire, on est sur d'autres registres. On est sur un registre de percolation entre le transit général et le quartier, sur un registre de diffusion et d'éclatement entre la gare et le quartier. Si c'est le cas, il faudra aussi se préoccuper de la manière dont le quartier se rattache au reste de la ville. Mais il semblerait qu'il y ait aussi des ruptures qui s'opèrent de ce point de vue et qui ne sont pas résolues.

Dernier point : on a beaucoup parlé de planification, d'espace public, de programmation. J'ai le sentiment que l'architecture a aussi un grand rôle à jouer en tant que caractérisation d'un espace en même temps que dans son sens plastique, et dans sa capacité à caractériser des espaces symboliques. Il me semble qu'une gare c'est une porte ouverte sur le monde. C'est un espace d'accueil aussi bien qu'un espace de confort. Nos amis de Rotterdam nous parlaient de « city lounge » ou de « lounge city », on est dans ce registre là. On est vraiment dans un hall d'entrée, avec des fonctions de représentation, d'accueil, de confort, d'agrément, etc. On doit trouver des réponses à la question architecturale comme réponse à l'espace transformable des usages, des ambiances récréatives de loisirs, d'agrément autour du commerce. Il me semble que le commerce est une fonction urbaine pour laquelle on n'a aucune réponse. Vous parliez tout à l'heure des usages et des

différences entre les approches des grands opérateurs et celles des responsables du marketing. Le commerce répond, me semble-t-il aux mêmes problématiques. D'un côté, il y a les grands opérateurs commerciaux et les architectes qui raisonnent à l'échelle urbaine, avec une prise en compte de l'espace public et de sa qualité, qui intègrent l'espace urbain comme une composante de l'efficacité commerciale. Tous les centres commerciaux se reconstituent autour de rues intérieures qui se dotent de plus en plus de tous les artifices et les atouts d'une rue ordinaire, sauf qu'il y a encore un toit. Mais d'autre part, il y a le travail du marketing et des comportementalistes sur le comportement d'achat, la manière dont l'attention du chaland peut être captée en vue de l'achat. En même temps, on conditionne l'environnement pour que cet achat puisse être orientée vers le plaisir, l'achat spontané. Entre les deux, il n'y a rien. Attention à ce que l'espace public ne soit pas simplement considéré comme un traitement de sol plus ou moins agréable, avec une répartition des usages plus ou moins forte entre les piétons et les cyclistes, les skateurs, les handicapés, les voitures et les bus. Il faut qu'on comprenne qu'aussi bien en termes de psychologie que de pratique de l'espace et des usages (et de leur traduction architecturale), la globalité du sujet doit être traité à l'échelle du quartier concerné. Et pas seulement, comme c'est le cas malheureusement aujourd'hui, une extension pure et simple d'une boîte dans laquelle on va augmenter la capacité commerciale.

Francis Ampe

Ancien conseiller auprès de la DATAR

Ce qui me frappe dans les débats qu'on a eu, c'est que l'on problématise beaucoup le passage à l'action. Le passage entre conception du projet et mise en œuvre. Alain Bourdin vient de le faire en partie et je suis d'accord avec lui. Je comprends que la réalisation des projets gares est une coproduction, il faut le faire ensemble. Pour réaliser ces projets, il faut qu'on arrive à concevoir la conception et la mise en œuvre du processus. L'exemple de Lille le montre très bien, et c'est pour ça qu'Euralille est un succès qui a pu être réalisé rapidement. Il y a là une organisation du projet qui fait qu'en même temps on a conçu le projet et on a fait ça avec les acteurs nécessaires à la réalisation de ce projet. On a su gérer en amont la conception et les phases de mises en œuvre de manière à les imbriquer comme il se doit. Il faudra qu'on travaille un peu plus sur ce point là, on reste toujours dans les séquences d'analyses et de diagnostics des usages. Alain Bourdin dit dans son discours qu'on ne peut pas faire de projet sans référentiel commun. Il faut que le projet soit le référentiel commun. Il y a là une idée de poursuite intéressante pour la suite de ce genre de séminaire dans la problématisation du passage à l'action et la façon d'organiser la processus.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

Lorsqu'on écoute nos collègues de Rotterdam, on soupçonne qu'ils ont utilisé un référentiel pour

réaliser leur projet. Mais en réalité, ils ont surtout su connecter un nombre impressionnant de projets relativement autonomes dans le temps, dans l'espace. Dans leur esprit ce référentiel commun tient un peu du marketing urbain et leur permet de relier toute une série de projets entre eux et de les décliner au fur et à mesure de leur opérationnalité.

Alain Bourdin

Expert

A mon avis, on a besoin pour penser la Part Dieu d'un référentiel commun qui dépasse largement le cadre de ce territoire. Et on a besoin que les acteurs et les transporteurs entrent dans une pensée qui ne peut être pilotée que par le Grand Lyon, mais dans une pensée qui doit être problématique de l'agglomération lyonnaise et de la mobilité de l'agglomération lyonnaise. À mon sens, dans le cas de la Part Dieu (ce ne sera pas toujours le cas partout), mais dans ce cas précis cela dépasse le territoire et les objets concernés. Il est clair qu'il y a à la fois des problèmes de transports et de mobilité, d'autres qui sont des problèmes de composition, de dynamique, de vocation économique de l'agglomération etc. La difficulté dans un cas comme la Part Dieu, c'est qu'il faut faire entrer tout ça dans un référentiel. Évidemment, ce n'est pas forcément facile avec tel ou tel acteur.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

Il me semble qu'on peut résumer la pensée de Rotterdam de la façon suivante : la grande vitesse est l'occasion de nous repositionner dans le pays, en Europe, dans le monde. Nous allons ainsi attirer de nouveaux habitants, de nouveaux clients. Qu'attendent ces clients de nous ? Pas uniquement une nouvelle gare, mais une nouvelle ville. Nous allons donc décliner toute une série d'offres, de fonctions. À partir de là, ils ont réalisé que tu appelles un référentiel, qui ne s'applique pas à la gare, ni au quartier de la gare, mais bien à l'ensemble de la ville. A partir de ce référentiel, tous les projets se sont inscrits dans une logique de développement économique et non dans celle d'un plan d'urbanisme. Leur objectif est également de préconiser un certain nombre d'intentions formelles qui réponde à l'attente des futurs usagers de la ville de Rotterdam. Ce type de stratégie, nous ne l'avons pas senti ici, à Lyon.

Jean-Marc Valentin

Chargé de mission / Stratégies d'Agglomération

Communauté Urbaine du Grand Lyon

Le début du référentiel pour la Part Dieu c'est peut être le slogan qui tournait sur l'écran dans le hall « More than a business district ». Et par rapport à Rotterdam, je suis tout à fait d'accord, ils essayent de

travailler sans l'idée qu'on ait besoin de passer par un plan d'ensemble qui définit tout. On a cependant quelques objectifs de départ et à partir de là on travaille avec les acteurs nécessaires pour coproduire ce projet et on va définir le projet au fur et à mesure de sa réalisation. Je pense que le Grand Lyon souhaite avancer en ce sens, mais il faut encore trouver les cadres qui le permettent.

Francis Ampe

Ancien conseiller auprès de la DATAR

J'ai été frappé dans le propos de nos amis lyonnais, j'ai senti qu'il y avait une sorte de nostalgie. Nostalgie que la Part Dieu était moins bien que si ça avait été mieux. Mais c'est un mieux qui n'est pas vraiment défini et qui est peut être une illusion. Ça m'amène à réfléchir à une autre piste et à la question de la centralité métropolitaine. Autant dans l'exemple de Lille, il y a une ambition extrêmement claire qui consiste à créer une nouvelle centralité qui n'est plus celle de la ville de Lille, mais de la métropole lilloise sur un territoire beaucoup plus large. On passe de 200 000 à 1 million d'habitants, y compris avec les voisins belges. Alors qu'à Lyon, la question de la centralité ne se pose pas de la même façon. Lyon est une ville puissante avec un centre ville historique musclé et la Part Dieu vient compléter cette centralité, mais dans un autre lieu. Pas tellement éloigné, puisqu'il est à un quart d'heure ou une demie heure à pied. Il y a une sorte de frustration parce que tout ça n'est pas la seule et unique centralité. En même temps dans une ville, on ne peut pas créer tout partout. C'est impossible, il n'y a aucune ville au monde qui crée tout partout. C'est un fait, vous allez dans n'importe quelle ville que vous aimez visiter, que ce soit Barcelone si vous êtes sur la Rambla, vous n'êtes pas sur la plage, ou bien si vous êtes à Paris vous n'êtes pas à Beaubourg ou dans le Palais Royal. Faut-il rechercher cela ? Et au fond assumer la réalité de cette centralité spécifique ? Qui est une centralité spécifique aux grands équipements que l'on vient installer, essentiellement la gare et le centre commercial. S'il y avait une seule chose à faire à la Part Dieu, je pense qu'il faudrait faire « sauter » le centre commercial, du moins le changer. Parce que d'une certaine façon la nostalgie de la ville que l'on sent dans le propos, est une nostalgie dans laquelle la fonction commerciale est diluée, diversifiée, elle est la surprise du coin de rue, la lumière du soir quand on se balade, parce que la vitrine est éclairée. Et chose que l'on ne trouve pas à la Part Dieu, parce qu'il n'y a pas de commerçants pour payer la lumière. Mais en même temps, qui aura le courage de faire ça ? Je prends un exemple un petit peu différent comme disait Philippe Segretain, il n'y a pas de monuments et il y a sûrement une chose moins coûteuse à faire. : c'est ce bâtiment qui bouche la place de la gare quand on est sur le boulevard Vivier Merle. La première chose à faire c'est peut être enlever ce bâtiment et appeler la place, Place de la Gare. On peut mettre une sorte de Beffroi dessus avec une grande horloge un peu plus haut et ça deviendra un lieu clairement identifié. Je pense que ce sont des choses assez simples, mais évidemment cela coûte un peu et ce n'est peut être pas très rentable « électoralement ».

La Part Dieu est utilisée comme un couloir de passage d'Est en Ouest. Hier soir après le dîner vers 23h, j'ai essayé de voir si les marchands de journaux étaient fermés et tout était fermé. Alors qu'il y avait encore des gens qui traversaient et c'est quand même une belle allée piétonne.

Philippe Segretain

Expert

Président du conseil d'administration du groupe Egis

Il y a des paradoxes qui n'ont peut-être pas été mis en valeur et par personne. Pendant la visite, personne ne l'a souligné, mais dans le bâtiment même de la gare sur la gauche, il y a des immeubles d'habitations et le nombre de paraboles qu'il y a sur les balcons de ces immeubles montrent qu'ils sont très vraisemblablement habités par des gens qui cherchent à se brancher sur des réseaux lointains. Je ne suis pas sûr que ce soit une population qui soit passionnée à l'idée d'être à quarante cinq minutes de telle ou telle grande ville européenne.

Marcel Bajard

Expert

Je voulais rappeler ce que j'ai évoqué hier, parce que je connais un peu le milieu lyonnais, Jean-Marc Valentin dira si j'ai raison. Il y a eu un reniement fort de la ville de Lyon sur la Part Dieu. A la fois du point de vue du pouvoir politique local et aussi du point de vue des Lyonnais en général. Pour la bourgeoisie lyonnaise la Part Dieu apparaît un peu honteuse. Les différents maires de Lyon ont d'abord donné l'accent sur Gerland, puis sur la Cité Internationale, et après sur Lyon Confluence. Mais très récemment le Maire de Lyon s'est rendu compte que le destin européen et international de Lyon était quand même lié à la Part Dieu. Ainsi, alors que le quartier était en sommeil, la Part Dieu redevient brutalement dans l'actualité. La décision est très récente et les études de réaménagement n'ont pas encore démarré.

Jean-Marc Valentin

Chargé de mission / Stratégies d'Agglomération

Communauté Urbaine du Grand Lyon

Je rebondis sur ce que Marcel Bajard vient d'introduire. Engager une réflexion pour la définition d'un projet Part Dieu 2020, est une démarche qui date d'il y a un an ou deux. Pour la première fois dans un plan de mandat de l'exécutif communautaire, du Grand Lyon mais aussi de la ville de Lyon, on affiche la Part Dieu comme une opération phare pour les six ans ou douze ans qui viennent. La Part Dieu devient une préoccupation première pour le développement de la ville et de la métropole lyonnaise. Je dirais que cette volonté politique pour assurer le développement et le rayonnement de l'agglomération

lyonnaise au niveau européen a été activé par deux phénomènes. Le premier, c'est le constat de la saturation de la gare de la Part Dieu et la saturation du nœud ferroviaire lyonnais. Donc il va bien falloir coordonner l'ensemble des acteurs et des opérateurs pour déboucher sur une solution et assurer le développement des capacités de la gare TGV de la Part Dieu, qui reste quand même la première porte d'entrée nationale, voire internationale du territoire lyonnais. Le deuxième événement, c'est la nécessité de développer une offre tertiaire supérieure pour conforter la Part Dieu comme la première place, la centralité tertiaire de la métropole lyonnaise. Même si il y a d'autres sites qui se développent sur des fonctions tertiaires plus banalisées, il y a la volonté de mettre l'essentiel des investissements tertiaires supérieures sur le cœur de la métropole et sur le quartier de la Part Dieu.

Côté services, je dirai que bien au contraire il y avait beaucoup d'appétit à travailler sur le quartier de La Part Dieu. Mais il y a eu beaucoup de méprise sur la présentation de la situation, puisque l'on a annoncé « projet urbain Part Dieu, Lyon 2020 ». Sauf que l'on en est encore qu'au début, la feuille est encore blanche et le référentiel commun auquel nous invite à travailler Alain Bourdin, il est justement en cours d'écriture et d'élaboration. Aujourd'hui il y a une ambition politique relayée sur le plan technique, mais nous n'en sommes qu'au début de la réflexion sur la définition d'un projet Part Dieu. C'est un point qu'il faut préciser puisque l'on a eu le sentiment que ce projet était soit mal ficelé, ou peu coordonné, ou peu travaillé. Hors nous en sommes qu'au début, d'une idée politique nouvelle qui vient d'être clairement affichée. Aujourd'hui les acteurs et le Grand Lyon qui a toute la légitimité pour prendre le pouvoir sur la définition du projet urbain s'active aujourd'hui, et s'atèle pour coordonner l'ensemble des opérateurs transports qui auront bien sûr toute leur place dans la gouvernance et la définition de ce projet.

Une dernière observation, je regrette toujours qu'au moment de la conclusion de ces séminaires, au moment où il y a des échanges fort intéressants, l'ensemble des acteurs et notamment le Grand Lyon soit absent autour de la table et c'est fort regrettable, parce qu'il y aurait encore beaucoup de choses à dire avec l'ensemble des participants.

Frédérique Martinent

Direction de l'Aménagement Urbain - Ville de Lyon

Je veux bien compléter les propos de mon collègue Jean-Marc Valentin. Je suis Frédérique Martinent, de la ville de Lyon, qui n'a pas les compétences en urbanisme mais qui dirige l'aménagement urbain, et qui regarde passer les trains à travers les permis de construire qui se déposent sur les territoires de la Part Dieu.

J'ai la même lecture que Jean-Marc Valentin sur le déclencheur de l'intérêt pour la Part Dieu. Le déclencheur ça a été la réflexion sur Confluence et notamment la ZAC 2 de Confluence où à un moment donné nous avons eu Herzog et de Meuron qui sont arrivés avec un projet de tour à

Confluence. Je crois que ça a fait prendre conscience à nos élus de la nécessité de se questionner sur la représentation de la ville et là où devait se passer la représentation du tertiaire. D'un pôle tertiaire fort et la gare de la Part Dieu est arrivée de manière assez évidente. Je n'étais pas là ce matin, mais j'étais présente hier et j'ai un peu regretté que les gens de l'urbanisme ne s'expriment pas dans l'analyse et la connaissance très fine qu'elle a de la Part Dieu. Parce que finalement la Part Dieu, sur le territoire de la ville de Lyon, a comme particularité de n'avoir jamais été achevée. Et un collègue a dit qu'il y avait que douze sites et que c'était très peu, non en fait c'est beaucoup, c'est énorme. Le territoire n'ayant jamais été achevé, il y a là un gisement foncier important. En même temps, c'est un territoire qui a toujours fait l'objet de projets. On nous a présenté les plans de Delfante, qui après ont été repris, alors je n'ai plus les dates en tête, mais il manquait autour de la table un acteur important qui était la SERL, l'aménageur de ce territoire qui aurait pu apporter son témoignage assez intéressant sur la manière dont ce territoire n'a jamais été achevé, et avant d'être achevé, a commencé à se reconvertir.

Donc on a eu les plans Delfante, ensuite il y a eu l'atelier Part Dieu dans les années 80-90. L'architecte conseil, dont je ne me souviens plus le nom, a fait tout un travail qui n'est pas abouti aujourd'hui, mais un travail sur les espaces publics quand même, avec la démolition de passerelles sur Garibaldi, il y a eu tout un effort de fait en matière de liens, d'espaces publics etc. Et puis dernièrement, nous avons eu Jean-Pierre Buffi, qui a fait un projet sur la Part Dieu avec des tours.

Et c'est pour ça que j'aime beaucoup l'idée de référentiel, parce que c'est ce qui manque aujourd'hui sur le territoire de la Part Dieu. On a tout d'abord cette volonté politique forte de remettre de l'investissement, on a aussi un tas de projets dans les cartons et je pense que c'est intéressant de les remettre à plat pour se baser sur un référentiel, qui nous permet de dire : ce quartier pour qui ? Pour quoi faire ? Et avec quelle ambition ? Et l'agence de l'urbanisme, qui je pense aurait du s'exprimer, travaille en ce moment sur un atlas, qui pourrait être la première étape du référentiel.

Je voulais vous remercier, je trouve très rafraîchissant et intéressant cette prise de recul, parce que je crois que la difficulté qu'ont aujourd'hui les acteurs sur ce territoire c'est justement la difficulté de rafraîchir, de prendre ce nécessaire recul.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

A ce titre, j'ai trouvé assez significative la question qui a été posée par les hollandais hier, et qu'ils ont repris dans leurs exposés de ce matin : comment faire pour attirer une population à haut revenu ? Ce matin, ils nous ont précisé leurs stratégies pour attirer ce type de population.

Frédérique Martinent

Direction de l'Aménagement Urbain - Ville de Lyon

Les investisseurs immobiliers, les opérateurs immobiliers, qu'en pensent-ils ? Sachant qu'aucun grand groupe aujourd'hui ne se contente d'attendre qu'on lui offre des droits à bâtir et veut intervenir le plus possible en amont. Est-ce qu'on sait comment ils se positionnent par rapport à la Part Dieu ? Je dis ça, parce qu'on est dans un type d'espace d'activité par rapport auquel il peut y avoir des stratégies assez différentes de la part des opérateurs immobiliers et je voudrais savoir si l'on sait des choses à ce sujet ? Ou si on ne sait pas.

Après cette question factuelle, je trouve qu'il faudrait rebondir sur ce qu'a dit Francis Ampe tout à l'heure, quand il parlait de nostalgie et de l'importance d'un centre historique, d'une certaine manière, est ce qu'il ne faudrait pas s'interdire d'entrer par l'architecture ? Il faut bien sûr sortir par l'architecture, mais est ce qu'il ne faudrait pas s'interdire d'entrer par l'architecture, en disant qu'après tout, c'est là, ne pleurons pas sur ce qui ne va pas, mais réfléchissons sur ce que ça pourrait être la vocation à trente ans.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

Compte tenu de l'heure, je vous propose d'en rester là. Il me reste à remercier le Grand Lyon pour son accueil à la fois chaleureux, gastronomique et logistique et vous remercier tous.

Nous nous retrouverons en septembre à Turin. Notre tâche va consister à rassembler les travaux que les villes nous ont fait parvenir et de retranscrire les conférences et les débats de ces deux journées afin que nous puissions en disposer à Turin.

Encore une fois merci à tous et à très bientôt.

Annexes



Participants séminaire de Lyon

Francis Ampe, Ancien conseiller auprès de la DATAR

Marcel Bajard, Expert POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, Consultant

Laurence Bellot, SNCF

Maurizio Bocconcino, Ingénieur de Torino Internazionale

Alain Bourdin, Expert POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, Lab'Urba

Maxime Bouly, Institut d'Urbanisme de Lyon

François Brégnac, Agence d'Urbanisme - Lyon

Angellica Ciocchetti, Architecte municipalité de Torino

Francesco Corsico, DITER, Dipartimento Interateneo du Politecnico di Torino,

Fabienne Cresci, Déléguée Générale au Développement Urbain - Grand Lyon

André Décroix, Espace expansion - Centre commercial de la Part-Dieu

Thierry Dussauze, Directeur du Centre commercial de la Part-Dieu

Sébastien Fournier, RFF

Frank Geiling, Directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme - Euroméditerranée

Agnès Goux, Agence d'Urbanisme - Lyon

Pascal Hamelin, Directeur Atisreal Auguste-Thouard

Wouter Jacobs, Assistant Professor, Applied Economics, Erasmus University of Rotterdam

Olivier Laurent, Responsable Service Déplacements - Grand Lyon

Rachel Linossier, Institut d'Urbanisme de Lyon

Jean-Baptiste Marie, Chargé d'études POPSU Europe

Frédérique Maertinet, Direction de l'aménagement Urbain - Ville de Lyon

Philippe De Mester, RFF - Directeur de Rhône-Alpes Auvergne

Nicolas Pech, Agence d'Urbanisme

Maureen Pépin, Urbaniste Territoriale - Grand Lyon

Peter Pol, Strategic policy advisor Development Corporation of the City of Rotterdam

Pierre Ravier, Région Rhône-Alpes

Xavier Rhoné, RFF

Benoit de Saint Martin, Direction de l'urbanisme de la ville de Paris

Mathias Schmidt, RFF

Philippe Segretain, Expert POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, Président du conseil d'administration du groupe Egis

Bernard Simon, Directeur Sytral

Sébastien Sperto, Agence d'Urbanisme

Jean-Jacques Terrin, Responsable scientifique du programme POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, Professeur ENSA Versailles

Corinne Tiry, Expert POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, Laboratoires LACTH et IPRAUS

Jean-Marc Valentin, Chargé de mission - Stratégies d'Agglomération - Grand Lyon

Danièle Valabrègue, Responsable du programme POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, GIP EPAU, Plan Urbanisme Construction Architecture

Renate Veerkamp, Project Manager Inner City of Rotterdam, Development Corporation of the City of Rotterdam

Roloef Verhage, Institut d'Urbanisme de Lyon



PUCA
plan
urbanisme
construction
architecture

Mise en ligne Juillet 2010