INSTITUT D'URBANISME DE LYON

XIII[ème] Plateforme internationale francophone sur les agglomérations
Lyon, 11 au 13 mai 2015

Réseau ferroviaire et développement métropolitain – de la stratégie à l'action – les expériences de la métropole lyonnaise

Roelof Verhage
Suzanne Lesueur

cnrs déposser les frontières

PUCA plan urbanisme construction architecture

UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2 UNIVERSITÉ DE LYON

triangle UMR 5206

GRANDLYON la métropole

Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise

bon de commande n° 14028227976 du 31-12-2014

Sommaire

Préface	3
1. La question de l'urbanisation autour des gares	4
2. Effet gare et potentiel de développement	5
3. Intérêts partagés entre acteurs de la mobilité et acteurs de l'urbanisme	8
4. Etoiles ferroviaires, gares et intermodalité	11
5. Modèles de développement autour des gares	13
6. Le projet gare comme projet urbain	17
Annexe 1 – Programme	20
Annexe 2 – Liste des participants	21

Préface

La plateforme internationale francophone sur les agglomérations est un dispositif d'échanges de savoirs et de savoir-faire mis en place depuis 2003 par des praticiens et des chercheurs. Elle a pour objectif de contribuer à la constitution d'un socle commun de connaissances qui sont produites à partir des pratiques professionnelles et des travaux de recherche. Il s'agit donc d'apprendre des autres, de s'enrichir mutuellement. L'opération plateforme est une initiative de pays francophones : la Suisse, la Belgique et plus particulièrement Bruxelles et la Wallonie, le Canada avec le Québec, la France.

La plateforme sur les agglomérations a tenu sa treizième édition à Lyon. Celle-ci avait pour objectif d'approfondir le sujet développé l'année précédente à Bruxelles : « Montage de projets d'urbanisme sur des sites complexes pour le développement d'un nœud intermodal ». Il s'agissait ainsi de poursuive l'étude des liens urbanisme-aménagement-transports-mobilités à proximité de gares.

Dans la plateforme à Lyon, ce sujet a été abordé par l'entrée du développement urbain autour des gares. Il a donné lieu à des présentations des enjeux dans l'agglomération lyonnaise et de cas étrangers, des visites de terrain et des échanges en salle[1]. En mettant ainsi en contact des chercheurs en urbanisme et aménagement de différents pays et des praticiens de différents organismes concernés par les questions de transport et de développement urbain dans un contexte conviviale, la plateforme a permis une véritable « fertilisation croisé » entre les différents participants. Nous remercions vivement tous les acteurs qui par leur participation active ont contribué à la réussite de ce plateforme, et en particulier le PUCA, Grand Lyon Métropole et l'Agence d'Urbanisme de Lyon qui, par leur soutien financier et / ou matériel, ont rendu possible cette plateforme.

La combinaison de présentations, de visites de terrain et de séances de travail, mélangeant chercheurs et praticiens font la richesse de la plateforme internationale des agglomérations (photo : Yves Hanin)

[1] Voir la liste des participants et le programme de la plateforme en annexe.

1. La question de l'urbanisation autour des gares

La recherche d'un modèle de la ville durable, plus dense, plus écologique, et intégrant mieux la question des mobilités, a placé la gare au cœur des stratégies du développement urbain, et ce à plusieurs titres : réduction des nuisances liées à l'utilisation de l'automobile, limitation du phénomène d'étalement urbain, réduction de l'émission des gaz à effet de serre en améliorant l'accès au transport en commun. On observe un consensus assez largement partagé autour de l'objectif de restructuration de la ville autour des gares, et plus généralement d'intensification des usages urbains dans ces secteurs, comme en atteste la multiplication des préconisations en matière de densification autour des points d'accès aux réseaux de transport et commun inscrites dans les documents d'urbanisme, comme c'est le cas dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise[2].

Comment ce consensus s'est-il construit ? En quoi consiste le « potentiel de développement » porté par les gares ? Comment se traduisent les injonctions au développement urbain autour des gares dans les projets urbains ? Mais surtout, comment concrètement atteindre ces objectifs ? Telles sont les questions auxquelles la plateforme a cherché à apporter des éléments de réponse, en s'appuyant sur les expériences lyonnaises et d'ailleurs.

Les études et recherches sur le sujet tendent à se focaliser sur les projets autour de grandes gares centrales, desservies par la grande vitesse, et visant à redynamiser le quartier tout en réinterrogeant les composantes de la centralité à l'échelle d'une métropole. Or il apparaît d'emblée que la thématique du développement urbain autour des gares ne peut pas être abordée de la même façon dans le cas de gares secondaires, essentiellement desservies par des lignes régionales. Il convient d'articuler les enjeux et les potentialités de ces situations bien distinctes.

Lors de la plateforme, l'articulation transport - aménagement a ainsi été abordée à travers l'étude de deux gares du Grand Lyon : la gare centrale de la Part-Dieu et la gare secondaire de Vénissieux. Toutes deux cristallisent une double volonté de structuration du nœud multimodal et d'intensification urbaine, mais à des échelles très différentes. Il s'agissait lors de la plateforme d'apporter de nouveaux éléments au sujet de l'articulation entre réseau ferroviaire et développement métropolitain. Le passage de la stratégie, qui prône une restructuration urbaine autour des gares, aux projets concrets de développement urbain était au cœur des échanges.

Ce document présente les observations et les interrogations principales qui ont été évoquées lors de la plateforme. Ces éléments seront présentés selon quatre entrées thématiques qui ont émergé des échanges lors de la plateforme : l'existence d'un « effet gare » sur le développement urbain (paragraphe 2) ; l'importance des jeux d'acteurs pour réussir l'articulation entre les gares comme point d'entrée du système de transport en commun, et le développement urbain (paragraphe 3) ; l'intégration des gares dans les villes à travers leur place dans le système de transport multimodal (paragraphe 4) ; et finalement la question des « modèles de développement urbain » qui pourraient être identifiés autour des gares (paragraphe 5). Le texte termine avec une brève réflexion sur le positionnement des projets de développement urbain aux alentours des gares, par rapport à des projets urbains « banals» (paragraphe 6).

[2] Voir Verhage R., Aurélie Delage (2014), Gares périphériques et développement urbain dans l'agglomération lyonnaise, in : J. Dubois (sous la direction de), *Aménager les métropoles : les réponses des urbanistes*, Editions de l'Aube, pp. 215-235.

2. Effet gare et potentiel de développement

Un consensus semble s'être imposé autour de l'existence d'un potentiel de développement urbain lié à la proximité d'une gare, d'un « effet gare »[3]. Il ne s'agira pas ici de remettre en question l'existence de cet effet gare, mais de s'interroger sur la façon dont il est capté et exploité. A ce sujet, une question centrale est revenue à plusieurs reprises : les réflexions générales menées sur la gare, sur le contexte urbain et ferroviaire ne viennent-elles pas gommer les spécificités locales des cas, et leur complexité construite par une histoire propre ? Est-il pertinent de parler de projets autour des gares comme d'une catégorie de projets qui serait concernés par les mêmes dynamiques liés à la proximité de la gare ? Ne faudrait-il pas plutôt aborder ces projets comme autant de cas spécifiques où la proximité de la gare n'est qu'un des éléments de contexte qui influencent le développement urbain possible ?

Si il existe un potentiel de développement, il est important de noter que ce potentiel est propre à chaque gare et ses alentours. La gare ne génère pas nécessairement un développement. C'est la conjonction de plusieurs éléments qui rend possible ce développement : une demande, un besoin, et la façon dont on va gérer et répondre à cette demande. Par exemple, la création de la gare de la Part Dieu à l'endroit où elle se trouve actuellement est une décision politique, prise au début des années 1980. Il y a eu en ce moment une conjonction entre la décentralisation et l'arrivée de la grande vitesse. La combinaison de ces deux éléments désignait le site de la Part-Dieu comme le plus adéquat pour la réalisation d'une gare principale pour l'agglomération lyonnaise. Cette décision a forcément eu un impact sur le quartier de la Part Dieu qui l'entoure, et dont la réalisation sur des anciens terrains militaires avait commencé une bonne décennie plus tôt. A l'inverse, l'existence du quartier de la Part-Dieu, avec son centre commercial, ses équipements et ses bureaux font qu'il y a d'emblée une centralité urbaine autour de la gare. Considérer la gare comme un objet isolé ne permet pas de rendre compte de son potentiel de développement. Son contexte et son insertion territoriale sont des caractéristiques cruciales à prendre en compte.

Malgré les différences entre les cas de figure, notamment entre les gares centrales et les gares secondaires, un premier constat frappant est l'utilisation d'une même terminologie – accessibilité, centralité, attractivité – pour qualifier le potentiel de développement. Il est à noter que le sens d'un même terme peut varier fortement en fonction du contexte dans lequel il est employé. Une certaine confusion émerge de cette utilisation assez générale de mots, dont on a alors du mal à saisir la portée.

Le mot « accessibilité » revient très fréquemment dans les descriptions de quartiers de gares et de projets urbains, l'accessibilité étant considérée comme un réel atout. Ainsi, pour les grandes gares centrales, on fera notamment référence aux interconnexions sur les grandes distances, et souvent à la grande vitesse. C'est particulièrement le cas à la Part-Dieu, où l'objectif de la gare était d'accueillir le TGV à Lyon, dans le cadre du projet national de la grande vitesse. En outre, les gares centrales ont pour spécificité d'articuler les échelles macro (national, international), méso (régional, air métropolitaine) et micro (agglomération, quartier). Bien que l'accessibilité multimodale soit présente à la fois dans les discours pour les gares centrales et pour les gares périphériques, les dernières sont

[3] Et ce malgé le fait que, dans le sillage de Jean-Marc Offner, plusieurs recherches contestent ou nuancent les « effets structurants » des gares (voir Offner J.-M., Les « effets structurants » du transport : Mythe politique, mystification scientifique, *L'espace géographique*, 1993, n°3, pp.233-242).

caractérisées par un poids plus important donné à la voiture. L'accessibilité automobile reste un élément structurant majeur de l'aménagement aux abords des gares périphériques.

La centralité est également une notion très présente dans les discours. De manière générale, il existe une très forte attente sur la gare comme vecteur de centralité, comme un élément qui doit être lisible dans le territoire, et donc avoir un effet structurant sur le territoire. Les gares centrales sont clairement identifiées comme des centralités, des nœuds d'articulation entre le réseau et la surface. En ce qui concerne les gares secondaires, cette notion de centralité demeure mais se mesure davantage à la proximité aux nœuds principaux. Dans le cas de Vénissieux, l'enjeu est celui de la distance au centre de Lyon. Il y a par ailleurs une complémentarité évidente entre ces deux types de gares et si l'on souhaite donner une dimension urbaine aux quartiers de petites et moyennes gares, un défi serait de penser l'articulation entre urbanisme et transport sans cette ambition de centralité qui caractérise les projets de grandes gares.

Enfin, des ambitions très fortes sont placées sous le terme d'attractivité. Ils traduisent la conviction que les gares centrales sont capables d'attirer toute une série d'activités, d'utilisateurs, d'investisseurs, conviction qui est à la base de beaucoup de projets autour de gares centrales dans de nombreux villes en France (par exemple à Lille, Bordeaux et Rennes) et ailleurs (par exemple à Rotterdam et Turin[4]). Dans ces projets, les activités tertiaires supérieures sont particulièrement visées. A lyon, c'est notamment le cas à la Part-Dieu, où l'attractivité est largement générée par la décision politique. Le commerce est une autre fonction qui est concerné par l'attraction des gares. En revanche, là où la gare centrale peut attirer des activités commerciales desservant l'ensemble du territoire métropolitain, les gares secondaires ne semblent pouvoir prétendre qu'à des commerces de proximité.

Parce que le transport ferroviaire est envisagé comme une alternative à l'automobile en termes de réduction de la consommation d'énergie et de lutte contre la congestion, les alentours des gares sont considérés comme des lieux privilégiés pour l'accueil de populations. Un certain « potentiel logement » est ainsi systématiquement identifié dans tous les quartiers de gare, potentiel qui varie selon les dynamiques démographiques locales et les caractéristiques du foncier[5].

Au-delà de ces termes qui traduisent les externalités positives qu'est censé offrir la proximité de gares pour le développement urbain, le « potentiel de développement » autour des gares est lié à une disponibilité de foncier considéré par différents acteurs comme mutable. Il est vrai que dans les alentours des gares se trouvent généralement des terrains plus ou moins en friche ou sous utilisés. C'est particulièrement le cas autour des gares secondaires, qui sont fréquemment articulées avec des zones d'activités fonctionnant plus ou moins bien depuis qu'elles ont été rattrapées par la nappe urbaine. Prenons le cas de Vénissieux : l'entreprise Renault Trucks, voisine de la gare, a annoncé en juin 2015 un plan social de plus de 500 emplois, principalement sur ses sites de Saint-Priest et de Vénissieux. Bien que les emplois concernés soient essentiellement des emplois administratifs, et non productifs, et que la fermeture du site ne soit pas à l'ordre du jour, cette annonce illustre la

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

[5] Voir par exemple : Agence d'Urbanisme de Lyon, *Les potentiels d'urbanisation autour des gares de l'étoile ferroviaire lyonnaise : étude exploratoire*, 2006, où cette exercice est réalisée pour l'agglomération lyonnaise.

possibilité de la libération du foncier aux alentours de la gare de Vénissieux dans un avenir plus ou moins proche.

Il convient de noter que les projets de développement urbain, notamment autour de gares secondaires, se retrouvent fréquemment en concurrence avec des projets de développement urbain ailleurs dans les mêmes communes, voir ailleurs sur les lignes de chemin de fer autour de gares comparables à l'échelle métropolitaine. Par conséquent il existe un besoin de coordination à l'échelle de la commune, mais aussi de l'intercommunalité, notamment en matière de définition d'une stratégie plus affirmée qui établit un ordre de priorité dans le développement, afin d'atténuer ces jeux de concurrence, mais aussi pour augmenter les chances que quelques unes de ces gares au moins puissent se développer.

Malgré les fortes disparités entre des gares centrales et périphériques sur le terrain, il est frappant de constater la forte ressemblance entre les représentations et les discours des projets autour de la Part Dieu et de Vénissieux. Cela montre une certaine difficulté à sortir de la pensée générique de la gare. Cet élément renvoie à la question de la représentation de la gare, qui a assez peu évolué, alors même que la manière de concevoir l'insertion de la gare dans la ville évolue. Cela questionne également l'élaboration des typologies de gares. Pour le moment, ces typologies sont encore largement conçues à partir du niveau de service ferroviaire. Une typologie des gares qui combine leur rôle dans le réseau de transport et leur insertion dans le tissu métropolitain pourrait aider à mieux cibler les potentialités de développement.

Maquette du projet de la Part-Dieu, vu vers l'ouest avec la gare au milieu (photo : Aurélie Delage)

Plusieurs questionnements émergent de ces réflexions sur l'effet gare, en premier lieu une interrogation sur les attentes portées sur les gares, et particulièrement sur les gares secondaires. On a un peu l'impression que la gare serait l'outil magique au service du développement urbain, mais sont-elles réellement cette « solution miracle ». Le potentiel de développement que l'on attribue aux gares n'est-il pas surestimé ? Faut-il absolument leur donner une fonction urbaine ? Dans la mesure

où la question est suffisamment complexe en s'en tenant au domaine du transport, ne faudrait-il pas mieux se contenter d'une vision plus modeste des gares comme simple outil de transport ? Un projet de gare peut-il réellement changer le contexte urbain ?

L'exemple de la gare d'Ottignies, à une trentaine de kilomètres au sud-est de Bruxelles, peut illustrer ces réflexions. Les urbanistes qui étaient sollicités pour le développement des alentours de la gare à Ottignies avaient une réelle ambition d'y créer un quartier de gare. Ils avaient la volonté de rompre avec ce que prévoyait la SNCB, c'est à dire une situation où les gens arrivent en voiture, la garent dans une parking en proximité immédiate de la gare et sortent de cette parking directement dans la gare pour prendre le train. Au contraire, ils avaient un niveau d'exigences très fort, poursuivant l'idée que pour que les gens fréquentent ce lieu, il fallait qu'il devienne un lieu de vie. Pour créer cette polarité secondaire, sans faire concurrence à la polarité du centre-ville, il fallait trouver des activités spécifiques. Dans le cas d'Ottignies, la proposition consistait en l'implantation d'activités fonctionnant 24h /24. En effet, la gare est souvent perçue comme un lieu où il se passe toujours quelque chose. C'est un endroit où on pourrait alors logiquement trouver la pharmacie de garde par exemple.

De manière générale, dans le cadre de projet autour de gares secondaires, il paraît possible de jouer sur la localisation en limite de métropole pour attirer certaines entreprises qui recherchent des configurations particulières. En effet, étant située en dehors du cœur de la métropole, la gare secondaire est parfois à proximité d'équipements ou d'infrastructures qu'on ne trouve pas au centre-ville, comme une rocade ou un échangeur d'autoroute. Il est donc possible de mettre en avant la proximité avec cette infrastructure pour attirer des entreprises, celles-ci s'articuleront plus avec l'infrastructure que la gare, mais cela permettrait d'entamer la création d'une nouvelle centralité. Une autre possibilité est la relocalisation des commerces de centre-ville qui sont peut-être trop dépendants de l'automobile, comme un supermarché par exemple. A Ottignies, on souhaitait également trouver dans le nouveau quartier un rôle de soudure entre les différents quartiers existants.

Après avoir pris connaissance des propositions des urbanistes, les élus ont révélé que cela ne correspondait pas du tout à leurs attentes. Ce qu'eux voulaient, c'était la facilité pour laquelle les gens sont venus habiter dans ce périurbain, c'est-à-dire pouvoir circuler en voiture, éventuellement pouvoir prendre le transport en commun, avoir beaucoup de parkings (un pour la gare, un pour le magasin, un pour l'équipement public), avoir beaucoup de verdure, etc. Ils ne voulaient pas d'un quartier dense, qui leur donnait le sentiment de se faire rattraper par la ville. Finalement, l'urbanité et la centralité que voulaient créer les urbanistes ne correspondaient pas aux besoins autour de cette gare secondaire. Le modèle adapté était plutôt celui d'une gare monofonctionnelle avec un grand parking facile d'accès.

Il faut noter qu'Ottignies n'est pas située dans la continuité de la ville-centre, contrairement à Vénissieux. Le développement urbain autour de la gare de Vénissieux ne pose pas les mêmes enjeux que celui à Ottignies. A Vénissieux, il s'agit plutôt d'organiser une pression existante qui arrive de la métropole que de susciter une pression. La difficulté y est plutôt de coordonner les différents acteurs pour traduire cette pression en un développement territorial cohérent.

3. Intérêts partagés entre acteurs de la mobilité et acteurs de l'urbanisme

La réflexion sur les acteurs met en évidence des divergences entre l'échelle métropolitaine et l'échelle du projet, et dans le prolongement de cela entre la gare centrale de La Part-Dieu et la gare secondaire de Vénissieux. Dans le cas de grandes gares centrales, une vision forte est portée par les élus. Lyon, tout comme Bruxelles étudiée lors de la plateforme de l'année dernière, est une métropole engagée dans une dynamique à l'échelle européenne : son ambition est de devenir une métropole européenne. Le projet urbain autour de la gare de la Part-Dieu est censé contribuer directement à la réalisation de cette ambition, en conséquence le portage politique y est particulièrement présent. Cela pose la question de l'articulation avec des gares secondaires qui font l'objet d'une autre vision politique, celle du SCoT, insistant sur la dimension multipolaire. Il y a donc une contradiction entre un portage politique « hyperpolaire » sur la Part-Dieu, et une vision multipolaire portée sur les gares secondaires comme Vénissieux.

Présentation des projets autour de la gare de Vénissieux à l'hôtel de ville (photo : Aurélie Delage)

L'intégration urbanisme-transport implique une coordination entre de multiples acteurs, ayant des champs d'action, des échelles et des temporalités d'intervention différents, des cultures professionnelles et techniques spécifiques, des objectifs et des visions distincts voire parfois divergents. Par exemple, les urbanistes ont tendance à vouloir sortir d'une gestion du quotidien au niveau des pôles multimodaux pour se projeter à long terme, et proposent une organisation de l'urbanisation autour de pôles hiérarchisés le long de lignes de transport. Mais cette idée d'urbanisation et de densification autour des gares et le long des lignes n'est pas forcément partagée par les élus, comme le montre l'exemple d'Ottignies évoqué ci-dessus. Il arrive fréquemment que les élus craignent de voir la ville arriver chez eux et souhaitent préserver le caractère périurbain de leur commune. Dans cette logique, il s'agit d'organiser un rabattement principalement automobile sur les nœuds ferroviaires. De leur côté, les opérateurs de transport sont plutôt enclins à limiter le nombre de nœuds, pour des questions évidentes de coûts et de gestion.

Une ambiguïté demeure concernant les intérêts urbanistiques et les enjeux et questions de mobilité. Par contre, on ne retrouve pas nécessairement ce clivage quand on compare une approche plutôt urbaine et une approche en termes de mobilité, que quand on parle des acteurs de la mobilité et des acteurs de l'urbanisme. Il y a des acteurs « hybrides », notamment les collectivités territoriales telles que les régions ou les intercommunalités, qui ont des compétences tant dans le champ de l'aménagement du territoire que dans le champ des transports. Pour ces institutions, il est particulièrement difficile de dissocier l'intérêt urbanistique de l'intérêt de transport, dans le sens où ce dernier fait partie du fait urbain.

Dans ce contexte d'imbrication d'enjeux et d'intérêts de différents acteurs, il s'agit d'agréger des intérêts particuliers afin de construire un intérêt collectif si on veut faire aboutir des projets. Pour faire dialoguer les acteurs de l'urbain et du transport et pour permettre le rapprochement de leurs intérêts, il est important que chacun parvient à exprimer ses contraintes, à les expliciter et à faire comprendre aux autres la rigidité de son cadre d'action. La compréhension des contraintes propres à chaque acteur est un point de départ à l'instauration du dialogue. Ces intérêts parfois contradictoires entre les acteurs de l'urbain et du transport contribuent à réduire le périmètre d'intervention du projet. En effet, réduire le périmètre d'action et les champs d'intervention pour se focaliser sur un point précis permet de minimiser les risques de désaccord entre les différentes parties. Dans le cadre d'un projet de quartier de gare, ce périmètre restreint devient l'élément central du projet, qui fait l'objet des décisions les plus détaillées, tandis que le reste est abordé de manière plus diffuse.

Deux approches différentes peuvent être suivies comme cadre général dans lequel les acteurs ajustent leurs intérêts et objectifs. D'une part, le contenu du projet peut être le sujet d'une contractualisation entre tous les acteurs en amont. A partir de ce contrat, les financements seront stabilisés et les responsabilités partagés. D'autre part, le contenu du projet peut être fixé de façon globale, offrant un cadre suffisamment flexible pour autoriser des arrangements en aval. Dans les deux situations, il semble illusoire de rechercher à tout prix un intérêt commun, de penser qu'on trouverait une résolution d'intérêts différents voire divergents. L'enjeu est plutôt de chercher comment ces différents intérêts pourraient se combiner ou se concilier.

En décomposant cette question de l'intérêt, on arrive à la question de la légitimité de chaque acteur à intervenir dans tel ou tel partie du projet global. Les intérêts particuliers sont confortés par des régimes de légitimité qui appartiennent à des registres différents. Il convient notamment d'en distinguer deux : la légitimité technique et la légitimité démocratique. Les opérateurs de réseaux avaient traditionnellement en France un rôle moteur extrêmement fort au sujet des projets de redéveloppement des gares, justifié par une forte légitimité technique. Aujourd'hui les expertises techniques sont encadrées et soumises de fait à l'arbitrage politique. Ainsi, dans le cas de la Part-Dieu où le portage politique, qui fait de ce projet le nouveau projet destiné à faire rayonner Lyon à l'échelle européenne, est très forte, les considérations techniques, certes incontournables, semblent reléguées au second plan dans les discours.

Ainsi, on voit une expertise portée par les élus avec un régime de légitimité démocratique prendre le pas sur des légitimités partielles portées par des instances dont la légitimité relève plutôt de la dimension technique (notamment les différents organismes liés à la SNCF). Dans ce cadre, on ne peut par ailleurs plus réduire la démocratie à la démocratie représentative. La légitimité démocratique des élus n'est pas toujours en phase avec la démocratie de base qui se manifeste de différentes

manières. Il peut s'agir d'objections affichées par des habitants ou des usagers contre les projets portés par les élus, mais également d'expérimentations éphémères ou de cheminements qui ne sont pas toujours reconnus dans le cadre d'utilisation et d'usages du quartier.

A travers le sujet de la démocratie citoyenne, c'est la question de l'expertise qui est posée. En effet, on retrouve un catalogue de solutions dans les projets de gares pourtant très différentes, solutions qui ne sont pas nécessairement adaptées à un contexte spécifique. Or parfois, les usages particuliers d'un site peuvent apporter des éléments suffisants, voire innovants, pour répondre à certains objectifs. L'observation des usages permet notamment de mieux comprendre le fonctionnement du site et les attentes qu'en ont les utilisateurs. Dans cette optique, l'expérimentation peut également avoir un intérêt notable, dans la mesure où elle permet de vérifier l'efficacité ou non d'un aménagement avant d'engager des investissements importants.

Afin de mieux prendre en compte les habitants dans les sphères d'élaboration et de prise de décision, et pour renouveler les modes d'expertise, un certain nombre de propositions peut être fait :

- Reconnaître l'expertise d'usage ;
- Prendre en compte le fait que chaque projet est singulier et ne pas reproduire un guide de bonnes pratiques antérieures, qui ne s'appliquent pas automatiquement dans des situations différentes ;
- Recourir à un tiers expert qui n'est pas dépendant d'un acteur, qui peut être choisi par les habitants ou qui a un rôle décalé par rapport aux experts habituels ;
- Tester des expériences éphémères qui pourront être ultérieurement soumises à évaluation pour voir si elles sont reproductibles ;
- Développer les supports de discussion, notamment en exploitant les possibilités qu'offre le numérique.

4. Etoiles ferroviaires, gares et intermodalité

La mobilisation de l'expertise d'usage a une importance particulière dans le développement de l'intermodalité. Clé de voute d'une mobilité durable, l'intermodalité se met progressivement en place à l'échelle des aires urbaines, et le transport ferroviaire y trouve toute sa place. Pourtant, pour bien aborder ce sujet, un effort de définition est nécessaire pour distinguer des notions souvent confondues. La multimodalité caractérise la présence de plusieurs modes de transports en parallèle qui permettent de relier un lieu à un autre, et qui sont donc empruntés de manière distincte pour parcourir un même trajet. L'intermodalité, quant à elle, désigne l'utilisation successive de plusieurs modes de transport lors d'un déplacement. Elle cherche à garantir un cheminement « porte-à-porte » en minimisant les ruptures de charge. C'est donc la multimodalité, la variété des modes de transport, qui permet la pratique de l'intermodalité. Mais de quoi parle-t-on quand on parle d'intermodalité ? Ne faut-il prendre en compte que les modes mécanisés, ou bien la marche rentre-t-elle en ligne de compte ? Et qu'en est-il des déplacements combinant plusieurs transports d'un même réseau urbain, comme deux bus ou deux tramways ? Se pose ensuite la question de l'estimation de l'intermodalité. Comment recenser le nombre d'usagers effectuant des changements de modes, comment montrer si l'intermodalité est réellement pratiquée et dans quelle mesure ?

L'intermodalité est-elle réellement un nouveau mode de comportement en plein essor ou sa pratique reste-elle marginale ?

On retrouve l'enjeu de l'articulation des modes de transport, et à travers cela des échelles territoriales, dans tous les projets de quartiers de gare. En effet, cette dernière est toujours placée à l'interface de plusieurs modes de transports. Qu'elle soit centrale ou secondaire, la gare se mue en pôle d'échange multimodal de plus ou moins grande envergure[6]. Selon les cas, il s'agit d'organiser le rabattement en voiture, en modes doux, en transports en communs urbain et/ou interurbains. La gare devient le nœud où se croisent des réseaux de transports desservant des échelles de territoire différentes. Or à vouloir rassembler ces différentes échelles dans un seul lieu, on produit aussi de la congestion, des difficultés de gestion, etc. C'est donc un enjeu fort qui peut se traduire par des antagonismes.

S'il existe une réelle volonté politique de développer l'intermodalité, la demande de la part des usagers se révèle contradictoire. En effet, les individus tendent à vouloir éviter les ruptures de charge, et à se conforter dans une routine. D'une part, ils n'aiment guère changer leurs habitudes de déplacements, et d'autre part, ils ne cherchent pas, *a priori,* à effectuer des trajets intermodaux. En même temps, la multimodalité et l'intermodalité sont recherchées car elles offrent un certain confort en proposant des alternatives, dans le cas d'éventuels imprévus ou d'évènements exceptionnels qui imposent aux voyageurs de modifier leur parcours. Il existe donc une certaine demande, non pas tellement pour un changement radical dans la façon de se déplacer, mais pour une multitude de modes simultanés à disposition.

Le nœud multimodal autour de la gare de Vénisseux : train, tram, métro, bus… et marche à pied (photo : Aurélie Delage)

[6] Voir aussi : Richer C., *L'émergence de la notion de « pôle d'échanges » : entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires,* Les Cahiers Scientifiques du Transport, n°54, 2008, pp. 101 à 123.

Le développement de l'intermodalité se joue à l'échelle métropolitaine. En effet, dans les milieux urbains denses, la coordination entre divers modes de transport ne pose pas réellement problème, vu l'importance de l'offre. En revanche, dès que l'on s'éloigne de la concentration urbaine vers un tissu urbain plus diffus, le transport de masse est difficile à organiser. L'intermodalité nécessite alors une réponse en termes de modes de déplacement nouveau. C'est là que le transport ferroviaire peut jouer un rôle important en offrant une alternative pour la voiture sur des trajets relativement longs. Mais cela soulève le problème de la complexité du dépassement des échelles institutionnelles. En outre, dans le tissu lâche du périurbain, l'intermodalité implique très souvent une articulation voiture-train, et l'importance de la voiture implique un besoin de stationnement conséquent autour des nœuds. Cela pose un problème difficilement soluble : la fonction de rabattement impose la présence de parkings autour des gares, mais empêche alors la densification urbaine.

Depuis le début des années 2000, c'est-à-dire depuis que les régions sont devenues les autorités organisatrices de transport ferroviaire, le TER s'est bien développé à l'échelle métropolitaine. Cela est sans doute en partie dû au fait que les élus régionaux se sont appropriés le transport ferroviaire comme un moyen de faire reconnaître leur action, comme ils ont faits avec le vélo en libre-service au niveau des communes et intercommunalités. Ce ne sont ainsi pas tant les opérateurs ou les urbanistes, mais bien les politiques qui sont à l'origine de ce développement du transport ferroviaire métropolitain. De fait, un fort portage politique agit comme un réel catalyseur dans la mise en place des politiques publiques. Pourtant, malgré la mise à l'agenda politique du développement de l'intermodalité, les difficultés à développer ces pratiques de déplacements intermodaux restent importantes. Afin d'épauler les politiques, il est envisageable de mettre en place une sorte de « manager des nœuds multimodaux », à l'image du Syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise, structure récemment créée qui a pour objet de mettre en place une stratégie de mobilité, des services de qualités, etc., à l'échelle des quatre agglomérations de Lyon, Saint-Etienne, Vienne et la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère.

A un niveau plus fin, il reste encore beaucoup de questions en suspense quant à la meilleure façon de développer l'intermodalité. On peut mentionner l'idée de la tarification intégrée ou unique, pour simplifier les pratiques intermodales par les usagers. Ce type de tarification ne fait pas l'unanimité, car elle pourrait poser des problèmes en matière de gestion de réseau ou de pression sur certaines gares. Les opérateurs notamment, avancent l'argument que les différents modes de transports ne remplissent pas les mêmes rôles, et craignent qu'avec un tarif unique, les usagers auront tendance à attendre les mêmes services, comme une desserte très fine du territoire par le train.

Il y a également débat sur la question des parkings-relais, qui pourraient avoir des effets pervers. Ainsi, si l'on instaure des tarifs peu élevés ou la gratuité, la crainte est de voir des utilisateurs habitant à proximité venir en voiture alors qu'ils pourraient venir à pied ou en vélo. A l'inverse, si l'on met en place un tarif préférentiel en fonction de la distance, favorisant les personnes habitant le plus loin, il existe un risque de favoriser l'étalement urbain. Et, finalement, est-ce judicieux de faire reposer la mobilité et surtout l'intermodalité métropolitaine uniquement sur le transport ferroviaire ? Après tout, ces territoires « entre deux », qui ne sont ni accessibles en transports collectifs urbains ni en train, pourraient voir émerger des solutions de mobilité plus légères, moins coûteuses, mais ayant tout autant d'avantages, tels que le covoiturage ou d'autres moyens innovants.

5. Modèles de développement autour des gares

Il existe un consensus quasi unanimement partagé que les gares constituent des ressources – à la fois des opportunités et des outils – pour le développement urbain à plusieurs échelles. Mais il convient de préciser de quel type de développement il est question, et pour qui. En effet, si le développement métropolitain est presque toujours un présupposé implicite, il peut s'agir d'un développement politique, social, ou encore économique.

Il y a un certain lien entre types de gare et modèles de développement. Les grandes gares centrales, souvent desservies par des lignes de grande vitesse et au moins par des lignes nationales, sont souvent associés au développement d'un quartier économique privilégiant les activités du tertiaire supérieur[7]. Au niveau de la gare elle même, il semble aussi qu'un modèle est en train de prendre le dessus et de s'imposer. Dans ces projets, on trouve ainsi souvent un couple composé d'un élu ou du maire et d'un architecte « star », des caractéristiques architecturales notamment un bâtiment monumental et un hall lumineux, des services et activités annexes à la fonction transport comme des galeries commerciales, etc. Les gares secondaires quant à elles allient généralement développement résidentiel et fonction de rabattement.

Certains modèles de développement de quartiers de gares sont ou semblent ainsi éprouvés, comme les modèles de gares centrales, ou ceux de petites gares relais dans des zones périurbaines. Mais plusieurs cas de figure existent où la question d'un modèle de développement persiste. C'est par exemple le cas dans l'entre deux, comme autour de la gare de Vénissieux, à la fois dans la continuité du tissu urbain et desservie par les transports en commun de l'agglomération. Un autre modèle qui mériterait de plus amples réflexions concerne les gares en dehors des villes. Comment évaluer le fonctionnement de ces gares situées entre des villes, comme la gare de Haute-Picardie, ou de Le Creusot – Monceau-les-Mines ? Si les villes ont besoin des gares, les gares ont-elles besoin des villes ? Le nombre de réseaux connectés est-il suffisant ? Ou s'agit-il d'un premier temps d'un développement futur ?

En même temps, les modèles qui paraissent éprouvés sont parfois mis en cause. L'effet TGV, censé assurer le dynamisme autour des grandes gares centrales peut être questionné, en prenant l'exemple de la gare du midi à Bruxelles. Malgré la présence de multiples réseaux et la volonté politique de faire de ce centre bruxellois une porte internationale, cela ne produit pas les effets attendus. Comment interpréter et comprendre cet insuccès ? Quelques éléments de réponse ont été apportés, notamment le décrochage par rapport au tissu urbain et les modèles qui ont peut-être fait leur temps : le modèle hollandais ABC avec une vision peut-être réductrice, le modèle d'urbanité aujourd'hui.

Il semblerait que dans leur croissance, les villes franchissent un seuil au-delà duquel le modèle ferroviaire en étoile passerait à un modèle plus polycentrique. En prenant en compte des critères

[7] Voir : Bertolini L., Des gares en transformation, Nœuds de réseaux et lieux dans la ville, in Gares en mouvements, *Les Annales de la Recherche Urbaine,* Juin 1996, n°71, pp. 86-91, qui identifiait déjà ces caractéristiques du modèle de développement urbain autour des gares il y a presque deux décennies.

plus larges pour apprécier le développement urbain, incluant les connexions, les effets de congestion, les effets environnementaux, la cohésion sociale, la distribution, etc., il semble qu'au-delà d'un certain seuil les macrostructures polycentriques sont favorisées, et donnent lieu à un modèle plus juste. Face à l'efficacité du réseau parisien du TER, organisé en étoile, on peut se demander si cette organisation ne peut pas être tout aussi performante dans les grandes villes, et si cet effet de seuil n'est pas simplement une vision d'aménageur. Toutefois, dans le contexte lyonnais où la gare centrale de la Part-Dieu est proche de la saturation, se pose effectivement la question d'un éventuel passage d'un modèle étoilé vers un modèle polycentrique.

Dans ce domaine, les divers acteurs rencontrés lors de la plateforme l'ont confirmé : Lyon reste dans une logique de concentration autour de la Part-Dieu. Cela est en partie lié à la difficulté de passer d'un modèle monocentré autour de Part-Dieu à un modèle davantage polycentrique qui pourrait s'appuyer en partie sur la gare TGV à l'Aeroport de St-Exupéry, mais aussi sur d'autres gares régionales dans l'agglomération lyonnaise comme la gare de Perrache, la gare de Vaise et la gare de Vénissieux. Il semble s'agir avant tout d'une volonté politique de créer un pôle, un centre très urbain au cœur de l'agglomération qui puisse être porteur du développement international de la ville.

Visite du quartier de la Part-Dieu avec la SPL Lyon Part-Dieu (photo : Yves Hanin)

A l'échelle de la gare et de son quartier, des chercheurs[8] ont mis en évidence la relation entre ce qu'on attend des gares aujourd'hui et ce qu'étaient les gares autrefois. Trois périodes clefs

[8] Voir par exemple les travaux de Karen Bowie (BOWIE, Karen et TEXIER, Simon (dir), *Paris et ses chemins de fer*, Paris, Action Artistique de la Ville de Paris, 2003), ou de Isaac Joseph (JOSEPH, Isaac (dir.), *Villes en gares*, Editions de l'Aube, 1999)

ressortent de ces études : les gares d'autrefois, les gares pendant une période intermédiaire, et les attentes qu'on a des gares d'aujourd'hui et pour l'avenir. Autrefois, des quartiers urbains étaient entièrement structurés par la gare. C'étaient des quartiers qui avaient des fonctions spécifiques dans la ville: il y avait des entrepôts, des zones de stockage des marchandises, des hôtels pour les voyageurs de commerce qui faisaient des allers-retours, etc. Tout le système de circulation était conditionné par l'existence de cette gare. Dans un deuxième temps, le système ferroviaire a fortement reculé face à l'essor de la voiture particulière et à la structuration de la ville par l'automobile. Les gares ont commencé à perdre leurs attributs habituels, et se sont repliées sur une simple fonction de transport de voyageurs. Tout l'environnement des gares a alors disparu. Ce modèle-là est typiquement le modèle parisien : actuellement les gares parisiennes ont perdu et continuent à perdre à toute vitesse leurs attributs de structuration de leur quartier, en voyant notamment leurs emprises ferroviaires grignotées progressivement pour y construire des logements et des bureaux, ce qui réduit l'emprise de la gare ferroviaire sur la ville. Dans d'autres villes et régions françaises, au contraire, on observe un sursaut des attentes vis-à-vis des gares pour essayer de retrouver ce qu'était le quartier de gare des années 1890. On fait alors jouer au tertiaire supérieur ce que les gares de 1880-1910 jouaient sous un autre mode en termes d'attraction des investissements.

Par ailleurs, en réfléchissant et en agissant en termes de projets, les acteurs des projets ont parfois tendance à oublier la dimension des temps longs. L'histoire locale a un poids qui agit sur les projets, mais les projets eux-mêmes s'inscrivent dans des horizons plus ou moins lointains. La vision d'un projet bénéficierait d'être inscrit dans la durée. Certes des opportunités sont permises et il faut savoir les saisir, mais il faut aussi savoir rester modeste. Quand on regarde des projets de petites et moyennes gares en Suisse, lancées il y a longtemps, certes on peut aujourd'hui observer des changements (environnement plus agréable, circulations mieux gérées), mais cela n'a jamais généré le développement escompté. Il faudra admettre que ce n'est peut-être pas par l'aménagement urbain qu'on arrivera à garantir que le potentiel sera exploité. Toutefois, on ne doit pas non-plus sous-estimer la capacité planificatrice. Elle peut avoir d'autres rôles, notamment des rôles importants de mise en relation d'acteurs, de processus d'apprentissages collectifs, qui vont produire leurs effets un jour ou l'autre. Puis dans une situation où le développement urbain autour des gares dépend dans une large mesure de l'investissement privé, il ne faut pas négliger la capacité de projets et de plans portés par les élus de réduire les risques liés à cet investissement. Ainsi, en modifiant le rapport entre risques et revenues, la planification peut jouer un rôle important dans l'attraction d'investissement privé et donc dans le développement urbain.

Par ailleurs, il faut se demander ce qu'il se passerait en l'absence de tout encadrement des dynamiques autour des gares. En effet, le fonctionnement du réseau de transport et les comportements de mobilité ont, d'une manière ou d'une autre, un impact sur le territoire. Si aucune stratégie locale n'est mise en place, il y a fort à parier qu'un « effet gare » va se manifester spontanément. Or il est compliqué de prédire la nature ou la portée de cet effet gare, et encore moins ses conséquences à l'échelle locale, comme une sur-occupation du foncier au service de l'automobile, ou à l'échelle métropolitaine, en termes de ségrégation spatiale par exemple. Il est possible que l'on veuille faire jouer un rôle trop important aux gares, notamment aux gares secondaires. Toutefois une stratégie d'articulation urbanisme-transport apparait indispensable pour maîtriser le développement autour des gares.

Ce que les différents modèles de développement atour des gares ont en commun est qu'ils nécessitent des interactions et de l'articulation entre les opérateurs privés et les opérateurs publics. L'encadrement de ces interactions influence la réussite des projets. Dans ce domaine, les contrats d'axes français sont des dispositifs intéressants et leur analyse pourrait être riche d'enseignements au sujet de la gouvernance des projets de développement urbain à proximité des gares. En Suisse, ces projets de développement et d'articulation transport-urbanisme sont aujourd'hui portés par les cantons, et les villes sont mises en concurrence pour l'obtention des subventions. En Belgique, ont été évoquées les questions d'affectation des sols, de transformation, d'adaptation des plans de secteurs, de la disponibilité du foncier. La problématique de la privatisation des opportunités a été abordée à travers l'exemple canadien, où des compagnies privées développent le transport et se rémunèrent en valorisant du foncier. Faut-il y voir un type de développement futur ?

Cette dernière question renvoie au sujet de la création de plus-value. Il fut un temps où l'acteur public réussissait à entrer dans le partenariat public/privé en vendant des terrains. En tant que vendeur, il pouvait entre autres jouer du prix pour attirer des investisseurs, et exercer une certaine influence sur l'acquéreur à travers l'acte de vente. Aujourd'hui, l'acteur public ne détient plus de terrains, il joue beaucoup plus sur ce qu'il peut encore monnayer, commercialiser, c'est-à-dire sa fonction réglementaire et notamment son autorité pour décider de l'indice de construction. L'acteur public joue sur sa capacité à créer de la valeur pour attirer les investisseurs. Ainsi, on note dans le cas de la Part-Dieu une modification complète dans la gouvernance de projet, ici le public se dessaisit complètement de l'outil opérationnel pour se concentrer sur le réglementaire comme moyen d'action. On pourrait presque dire qu'il encadre une dynamique uniquement par le permis de construire. Cette évolution des modalités de gouvernance est partie intégrante des modèles de développement autour des gares.

6. Le projet gare comme projet urbain

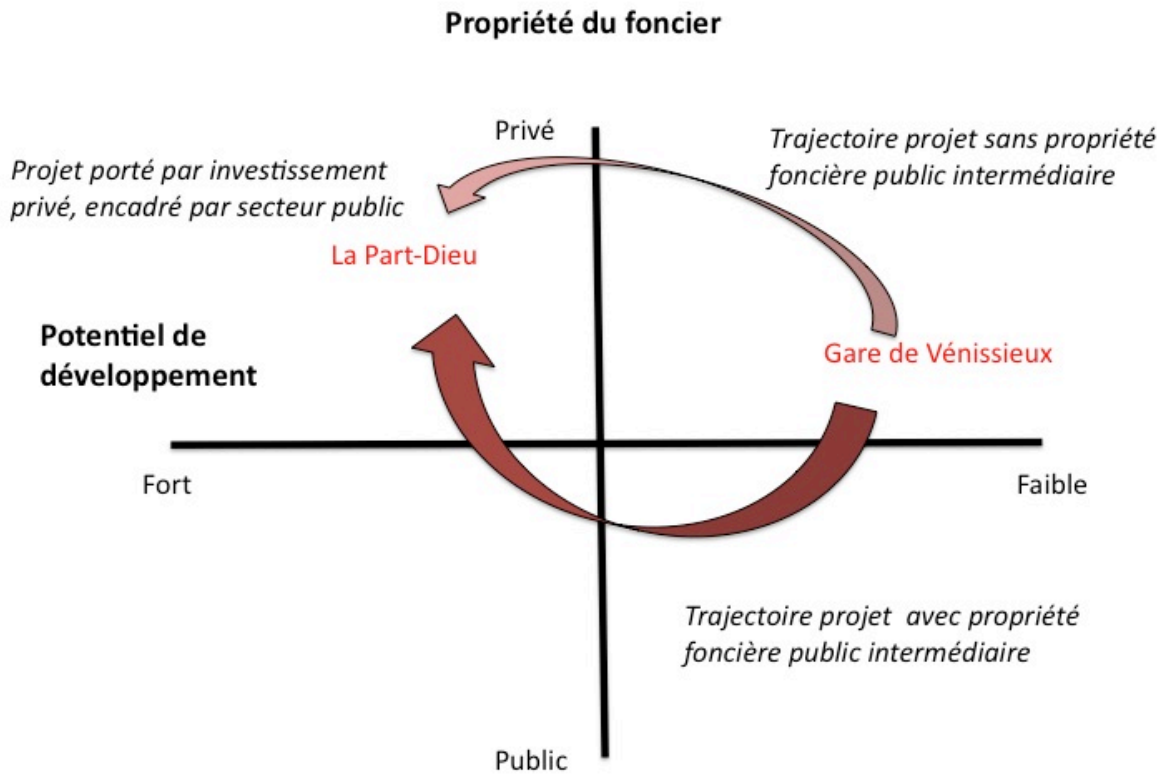
Il ressort des paragraphes précédents que la présence d'une gare dans un lieu offre des opportunités pour le développement urbain, dans la mesure où il contribue à la capacité de ce lieu d'attirer des investissements, notamment des investissements privés. De cette façon, la présence d'une gare contribue à ce que nous avons appelé le potentiel de développement dans un lieu, en offrant des externalités positives (accessibilité, centralité, lisibilité d'une adresse) aux investisseurs. Le fait que le développement urbain autour des gares est une objectif général des collectivités publiques contribue à l'attractivité des alentours des gares pour l'investissement privé à travers la sécurité qu'il offre aux investisseurs : les alentours des gares semblent bien être des lieux qui vont prendre de la valeur dans une avenir proche[9].

La proximité d'une gare joue également sur la propriété foncière. Nous avons déjà évoqué qu'à proximité des gares, la présence de foncier potentiellement mutable est souvent assez important (anciens zones ferroviaires et d'activités qui ont perdu leur fonction primaire). En outre, de grands

[9] Voir aussi : Delage A. (2013), « La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare, à Saint-Étienne Châteaucreux et Liège Guillemins (Belgique) », thèse de doctorat en géographie, aménagement et urbanisme sous la direction de F. Scherrer (Université Lyon 2 - Lumière)

tènements de foncier sont souvent détenus par un nombre restreint de propriétaires, ce qui facilite leur mobilisation, éventuellement à travers une propriété foncière intermédiaire par la collectivité publique.

Ces deux caractéristiques – potentiel de développement et propriété du foncier – donnent aux projets de développement urbain autour des gares leur coloration particulière. Le schéma ci-dessous cherche à illustrer cette situation[10]. Dans le schéma, l'axe horizontal représente le potentiel de développement, qui peut être plus fort ou plus faible en fonction des externalités présentes autour de la gare. L'axe vertical représente la propriété foncière, qui peut être à dominance public ou privé. Les flèches indiquent les trajectoires des projets : la flèche par le bas représente le trajectoire « traditionnelle » en France, où le secteur public (la collectivité) achète le foncier et prend en charge l'aménagement. Ainsi, en créant des externalités positives, il améliore l'attractivité du site pour les investisseurs privés, qui prennent ensuite en charge la construction et la promotion immobilière. La flèche par le haut représente la situation actuelle (ou du moins, de plus en plus fréquente), où il devient de plus en plus difficile pour le secteur public d'obtenir le foncier autour des gares. Il faut donc trouver d'autres moyens pour déclencher des projets de développement urbain.



Dans ce schéma, le projet de la Part-Dieu se trouve plutôt dans le quadrant en haut à gauche : propriété foncière essentiellement privée et fort potentiel de développement. Ainsi, le développement urbain pourrait se faire de façon spontanée, l'encadrement public a essentiellement

[10] Pour une explication en plus de détail de ce schéma et ses incidences sur le développement urbain, voir VERHAGE, Roelof et LINOSSIER, Rachel, *La co-production public-privé dans les projets urbains*, dans : BOINO, Paul (dir.), Lyon : la production de la ville, éditions paranthèses, 2009.

pour objectif d'assurer la qualité du développement. Il faut toutefois noter que la Part Dieu n'est pas arrivée à cet endroit attractif spontanément : il y a eu énormément d'investissements publics dans le passé qui font qu'il y a maintenant une qualité de desserte, d'équipements, d'espaces publics, etc.

Beaucoup d'alentours de gares se trouvent dans une situation où le terrain est privé, mais le potentiel de développement n'est pas fort, et donc il ne se déclenche pas d'investissements de façon spontanée. Cela semble être plus ou moins le cas à Vénissieux, même si cette gare bénéficie d'un certain potentiel de développement lié à sa qualité de nœud intermodal. L'intervention publique dans ces situations n'a pas seulement pour objectif d'encadrer le projet de développement urbain, mais avant tout de le déclencher. En suivant la logique du schéma ci-dessus, cela peut se faire de deux façons. Dans le premier cas de figure, l'acteur public achète le terrain et rend le foncier public. Cela n'entraîne pas directement des investissements par le secteur privé, mais cela permet aux acteurs publics de travailler le terrain afin de le rendre attractif, et de pouvoir revendre du foncier. Les investisseurs privés prennent ensuite le relais. Or cette solution est de moins en moins à l'ordre du jour dans le contexte actuel de réduction des investissements publics dans le développement urbain. Cela conduit au deuxième cas de figure, dans lequel il n'y a pas de propriété temporaire du foncier par un acteur public. Dans cette situation, il faut trouver le moyen de rendre la situation attractive pour des investisseurs privés directement, sans passer par la phase de propriété publique du foncier. A cette fin, les acteurs publics peuvent jouer sur la réglementation, travailler sur l'espace public, amener des équipements publics, améliorer le nœud de transport (intermodalité, fréquence, desserte). Mais il est indéniable que la maîtrise publique sur le déroulement du projet (forme, temporalité) est moindre dans ces cas de figure que quand elle détient le foncier.

Les gares apparaissent ainsi comme des éléments de contexte qui font qu'un territoire est attractif et qu'un projet de développement urbain peut être mené ou pas. On peut parler d'externalités, parfois positives parfois négatives, qui entrent en jeu dans les décisions d'investissement des opérateurs privés. Mais d'autres externalités entrent également en jeu dans ces décisions. Cela explique que « l'effet gare » a lui seul, même s'il existe, est rarement suffisant pour déclencher un projet. Si on souhaite restructurer la ville autour des gares, et promouvoir le développement urbain à proximité des gares, il est nécessaire d'insérer la gare et tout ce qu'elle apporte dans une réflexion plus générale sur ce qui détermine l'attractivité d'un lieu, pour des usagers, mais également pour des investisseurs, qui paraissent comme des partenaires indispensables dans les projets.

ANNEXE 1 – Programme

Lundi 11 mai – 8h30 - 18h 30
Lieu : Archives départementales

8h30 :	*Accueil*
8h45 :	Introduction de la plateforme
9h00 :	Dynamiques dans l'aire métropolitaine lyonnaise (Benoît Provillard)
9h20 :	Les orientations du SCoT de l'agglomération lyonnaise (Emmanuel Giraud)
9h50 :	Système ferroviaire lyonnais (Emmanuelle Balmain)
10h20 :	Discussions
10h35 :	*Pause*
10h55 :	L'appel à idées Urbagare (Jean-Marc Valentin)
11h25 :	La position de la SNCF sur le projet Part-Dieu (Julien Chassagne)
11h45 :	Stratégies de transports et de mobilité par les transporteurs (Philippe Bossuet, *à confirmer*)
12h15 :	Discussions
12h30 :	*Déjeuner*
	Présentations des cas lyonnais et visites de terrain
14h00 :	Le projet Part-Dieu (Frédéric Duchêne)
16h30 :	Le quartier de gare de Vénissieux (Sylvain Galdéano)

Mardi 12 mai – 9h - 17h30
Lieu : ENS

9h :	Accueil et explication du déroulement de la journée
9h20 :	Rôle et activités de la Région en matière de transport ferroviaire dans l'aire métropolitaine lyonnaise (Arnaud Germe)
9h40 :	Cas Français : Toulouse / Nantes (Juliette Maulat)
10h10 :	Retour sur les visites à la Part-Dieu et à Vénissieux et discussions
10h30 :	*Pause*
10h50 :	Le cas de la gare d'Ottignies en Belgique (Yves Hanin)
11h20 :	Le projet Léman 2030 (Jérôme Chenal et Laetitia Bettex)
11h50 :	Italie : le système ferroviaire régional milanais (Paola Pucci)
12h10 :	Discussions
12h30 :	*Déjeuner*
14h00 :	- Atelier « Localisation des gares et potentiel de développement : l'effet gare » (Aurélie Delage) - Atelier « Etoiles ferroviaires, gares et intermodalité » (Juliette Maulat)
15h30 :	*Pause*
16h-17h30 :	- Atelier «Quel intérêt commun entre les acteurs de la mobilité et les acteurs de l'urbanisme ? » (Gilles Bentayou) - Atelier « Modèles de développement autour des gares » (Paola Pucci)
18h30 :	Visite accompagnée du quartier Confluence
20h30 :	Repas officiel de Grand Lyon Métropole, Brasserie des Confluences

Mercredi 13 Mai – 9h - 12h30
Lieu : Agence d'Urbanisme de Lyon

9h00 :	Rendu des travaux d'atelier
9h40 :	Discussions et analyses
11h20 :	*Pause*
11h40 :	Bilan et préparation de la plateforme des agglomérations 2016
12h30 :	*Déjeuner*

ANNEXE 2 – Liste des participants

Aubertel, Patrice, Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA).

Balmain, Emmanuelle, Grand Lyon Métropole.

Banâtre, Marie, Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA).

Barthe-Batsalle, Helen, Responsable du service Système d'Information stratégique, Hainaut Développement.

Bentayou, Gilles, Département Mobilité, Cerema.

Bettex, Laetitia, Doctorante, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, CEAT.

Boino,Paul, Professeur Institut d'Urbanisme de Lyon, Université Lyon 2

Bossuet, Philippe, Directeur de la prospective au Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (Sytral).

Boulianne, Louis-Marie, Ancien collaborateur scientifique au CEAT, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, co-fondateur de la plateforme.

Bouzouina, Louafi, Chargé de recherche au Laboratoire d'économie des transports (LET).

Cauhopé, Marion, Département Urbanisme-Habitat, Cerema.

Chassagne, Julien, Directeur de l'opération Part-Dieu, SNCF.

Chenal, Jérôme, Secrétaire général du CEAT, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

Delage, Aurélie, Maître de conférences, Université de Perpignan.

Desmaris, Christian, LET, Maître de conférences de Sciences économique à Science Po Lyon.

Desquesne, Vincent, DGO Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie, Service Public de Wallonie.

Duchêne, Frédéric, Chef du projet Gare Ouverte, SPL Part-Dieu.

Fouchs, Pascale, Cellule de développement territorial, Région wallonne

Galdéano, Sylvain, Direction de l'Aménagement, de l'Urbanisme et de l'Economie, ville de Vénissieux.

Germe, Arnaud, Responsable de l'unité Gares, Région Rhône-Alpes.

Giraud, Emmanuel, Directeur du SEPAL – Syndicat mixte d'études et de programmation de l'agglomération lyonnaise.

Guihéry, Laurent, Maître de conférences, Laboratoire d'économie des transports (LET).

Hanin, Yves Professeur, directeur du CREAT, Université Catholique de Louvain.

Jadoul, Yvon, Responsable de la cellule logement au Cabinet de la Ministre bruxelloise du Logement et de la Qualité de la Vie, Céline Fremault

Javelot, Laurence, Direction de l'Aménagement, de l'Urbanisme et de l'Economie, ville de Vénissieux.

Klein, Olivier, Directeur adjoint du Laboratoire d'économie des transports (LET).

Malherbe, Alain, Université Catholique de Louvain.

Martinez, Jérémy, Chargé de mission au Syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Maulat, Juliette, chercheur post-doctoral, Université Paris Diderot.

Provillard, Benoît, Agence d'Urbanisme de Lyon.

Pucci, Paola, Professeure, Politecnico di Milano.

Razavi, Mohsen H., Doctorant à l'université de Téhéran, invité à l'université de Perpignan.

Rey, Michel, Ancien Secrétaire général de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT-EPFL), co-fondateur de la plateforme.

Roussel, Olivier, Directeur des missions métropolitaines, Agence d'Urbanisme de Lyon.

Ruegg, Jean, Professeur, Université de Lausanne.

Valentin, Jean-Marc, Grand Lyon Métropole.

Van de Casteele, Yves, Conseiller Aménagement stratégique et Logement au Cabinet de la Ministre bruxelloise du Logement et de la Qualité de la Vie, Céline Fremault.

Vanderstraeten, Pierre, Professeur, Université catholique de Louvain.

Verhage, Roelof, Maitre de conférences, directeur de l'Institut d'Urbanisme de Lyon, Université Lyon 2.

Vogel, Jean-Paul, Directeur de l'Institut national spécialisé d'études territoriales (INSET) de Montpellier.