

Urbanisme : retour des gares à toutes les échelles... mais gare aux (dés)illusions.

Les gares sont au cœur de l'urbanisme, comme elles le furent souvent aux sources du chemin de fer, mais alors toujours au bord des villes déjà faites. Elles sont désormais un point focal du projet d'urbanisme dans la ville dense aussi bien que dans ses franges et sa couronne périurbaine. Mais pour des raisons qui ne relèvent pas de la même logique.

Dans la ville dense qui les a absorbées, elles sont l'un des lieux de convergence de flux, lui-même intégré à des quartiers urbains qui accumulent habitat et emplois, équipements publics et services. C'est-à-dire un lieu où s'additionnent la haute accessibilité et l'intensité de la vie urbaine, un lieu où s'empilent le centre urbain, le nœud de réseau et le pôle attractif. Le renouveau du rail, combinant la grande vitesse nationale et internationale et des dessertes régionales dont la fréquence est désormais élevée, voire cadencée, fait des gares des centres de la convoitise, offrant du foncier et des promesses d'immobilier et de services dont l'exploitant ferroviaire entend tirer parti, en France comme ailleurs en Europe, en Allemagne notamment.

Mais comme le montrent plusieurs exemples étrangers, la fonction ferroviaire risque à ce « jeu de la meilleure place » de se marginaliser dans un espace de commerces et de bureaux dont elle aura offert l'opportunité en se retirant elle-même aux marges de ces hauts-lieux métropolitains de nouvelle génération, associant la fonction économique à l'échelle du continent à l'économie résidentielle du quartier urbain. Au risque, aussi, d'assécher la vie urbaine de proximité, diffusée au fil des espaces publics ? La logique des gares ne regarde pas que le seul exploitant ferroviaire : c'est une question d'urbanisme au sens large. Gares en ville, ville en gare, qui serait opposé à une telle intégration ? Mais les termes de l'équation sont-ils équilibrés ? À suivre, donc...

Aux franges des agglomérations et dans les couronnes périurbaines, les gares relèvent d'une autre logique : en faire, par densification des alentours, des points d'entrée dans le système urbain polycentrique qui émerge partout dans les aires métropolitaines de quelque importance, un système qui repose sur une accessibilité élevée entre pôles.

Cette fois, les espoirs placés dans la densification autour et à partir des gares relèvent directement du registre du développement urbain durable. On en attend la création d'un système de mobilité fondé largement sur la combinaison du mode ferroviaire et des modes actifs, la marche et le vélo, comme alternative compétitive à l'usage exclusif de la voiture particulière.

Les quartiers de gares ne peuvent pourtant prétendre constituer un modèle d'extension urbaine durable qu'à la condition d'offrir, de gare en gare, à la fois habitat et emploi. La poursuite de la dispersion, tantôt de la résidence, tantôt de l'emploi, risque de faire des points denses fixés par les gares des lieux de dissémination ou d'attraction diffuse des navetteurs, indifférents à l'offre ferroviaire parce que les lignes et du même coup les trains ne conduisent pas là où sont soit l'emploi soit l'habitat.

Les conditions à réunir pour que la densification autour des gares soit efficace en termes d'accessibilité alternative à la route sont donc multiples et ne peuvent être considérées qu'à l'échelle de l'aire métropolitaine. Est-ce bien le cas ? Faute d'une conception de la « ville des bordures » à la bonne échelle, les vertus de la densification autour des gares pourraient s'évaporer au gré de l'expérience. À suivre, donc...

Parvis de la Gare de Paris-Nord, photo P. Zembri.



Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

Tarifs:	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	12,50 €	13,50 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	45 €	52 €
- tarif "particuliers" (*)	33 €	37 €

(*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile ; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal : à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie IMP Graphic 49 rue du Colonel Rabier 58204 Cosne Cours sur Loire

Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE
Jean-Marie BEAUVAIS
Xavier DESJARDINS
Frédéric DOBRUSZKES
Pierre-Henri ÉMANGARD
Vincent KAUFMANN
Philippe MENERAULT
Alain MORCHEOINE
Marie-Stéphanie NOCQUET
Arnaud PASSALACQUA
Michel QUIDORT
Alain RICHNER
Jean-François TROIN
Philippe VENTEJOL
Michel VRAC
Pierre ZEMBRI

Illustration du titre des articles

Christian NOGUIER

Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

Rédaction, administration, publicité

5, rue Danès de Montardat
78100 Saint-Germain en Laye

Ventes - Abonnement

Université de Cergy-Pontoise - MRTE
Pierre Zembri - 33 Bd du Port
95011 Cergy-Pontoise cedex

Maquette

COEPT - METROPOLIS

Site internet

<http://olegk.free.fr>

Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).

« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts). Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

Fondateur

Sylvain ZALKIND

Président d'honneur

Maurice PLANTIER

Siège social

5, rue Danès de Montardat
78100 Saint-Germain en Laye

Président

Francis BEAUCIRE

Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS

Michel QUIDORT

Secrétaire général

Alain RICHNER

Tésorier

Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

1 Éditorial de la rédaction

Urbanisme :

Retour des gares à toutes les échelles... mais gare aux (dés)illusions

3 La modernisation du réseau d'autobus de Hanoï : un défi pour une ville au développement rapide

Clément Musil

11 Le rôle des acteurs privés dans la mobilité des villes méditerranéennes :

les vélos en libre-service à Barcelone et à Marseille

Maxime Huré

16 Un tabou nommé Gare :

l'accès de la concurrence aux gares de voyageurs

Bérénice Duval

22 Un nouveau plan de développement pour les chemins de fer israéliens

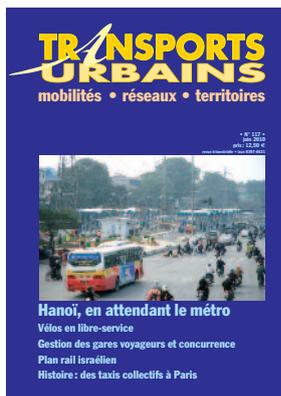
Harel Even

26 Entretien avec Philippe Petitprez. Directeur de l'aménagement et de l'urbanisme de la société Immochan, Directeur général de Citania

Xavier Desjardins

28 Les taxis collectifs aux marges de la mobilité parisienne des années 1930

Arnaud Passalacqua



Couverture
Vue du pôle d'échanges de Long Bien (Hanoï), dont la réalisation a été co-financée par la Région Île-de-France et l'Union Européenne, et qui a été inauguré en 2009.
Photo : Clément Musil

Le numéro est coordonné par Pierre Zembri

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).