

# LES GARES FERROVIAIRES URBAINES ET LEUR TRANSFORMATION

N° 49

Déc.  
2012

QU'EN SAVONS-NOUS ?



**S**ymboles de la Révolution Industrielle triomphante dans la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, comme en atteste le caractère monumental des gares parisiennes, les gares ferroviaires se sont progressivement cantonnées à un rôle purement fonctionnel.

L'entrée dans le XXI<sup>ème</sup> siècle a modifié la perception que l'on avait jusqu'alors de la gare. Elle n'est désormais plus considérée comme un simple lieu de passage. Sont prises en compte les autres fonctions qu'elle peut assurer, outre celles inhérentes à son rôle de point d'échange.

À l'instar des aéroports, l'arrivée, le départ ou le transit des voyageurs deviennent l'occasion de développer une offre en services et en commerces, rendant la gare non plus seulement un lieu de passage mais aussi un lieu de vie.

## LA GARE FERROVIAIRE, D'UN LIEU MONOFONCTIONNEL D'ARRÊT ET DE DÉPART DES TRAINS À UN LIEU MULTIFONCTIONNEL

L'essor du chemin de fer durant la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle a nécessité la création de grandes gares urbaines, situées sur la ligne principale desservant la ville, en limite d'urbanisation d'alors, mais généralement aux portes des centres-villes d'aujourd'hui. L'activité des espaces urbains aux alentours d'une gare est fortement structurée par la présence du nœud ferroviaire. Outre les seuls accès aux trains, les gares et leurs espaces proches sont devenus les principaux lieux de l'intermodalité dans les grandes agglomérations. Réseau ferré, transports collectifs urbains et interurbains, taxis, parcs de stationnement s'y côtoient et des milliers de personnes les traversent quotidiennement.

Ces « quartiers-gare » sont fréquemment des espaces peu attractifs dans lesquels la densité d'habitation et d'activité est basse et dont la réputation peut être mauvaise. Longtemps peu investis, perçus comme de simples lieux de passage, de montée et de descente des passagers des trains, ils représentent aujourd'hui une réelle problématique urbaine.

Deux facteurs convergent aujourd'hui pour permettre un changement complet dans la prise en compte des gares et de leur quartier. Maintenant au cœur des villes, les terrains ferroviaires autour des gares, qui ne sont plus adaptés à l'exploitation moderne du réseau, offrent des opportunités foncières rares. Sur un autre plan, l'importance du nombre de personnes qui fréquentent quotidiennement de manière incontournable les gares confère à ces espaces une valeur incontestable pour le développement de l'activité commerciale ou de services.



La gare de l'Ouest (actuelle gare de Caen), à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

De ce constat émane la volonté des pouvoirs publics et des responsables de la gestion des gares et des réseaux ferroviaires de rendre attractifs les quartiers-gare en en faisant des centralités urbaines à part entière. Deux principales stratégies se conjuguent pour régénérer les gares ferroviaires urbaines et leurs alentours : faire de la gare, et plus généralement de son quartier, un lieu emblématique de la ville, et développer les commerces et services dans les gares pour transformer ces lieux de passage en lieux de vie.

## LA GARE, INFRASTRUCTURE EMBLÉMATIQUE DE LA VILLE

Au début de la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle a lieu en Europe le « boom ferroviaire ». L'architecture des premières gares construites durant la Révolution Industrielle se doit de refléter la grandeur des villes des pays nouvellement industrialisés, comme en témoignent par exemple les façades des grandes gares urbaines au Royaume-Uni ou en France (Gares du Nord et Saint-Lazare, Euston station, Liverpool Lime station...).

L'historien Georges Duby écrivait à ce propos dans l'introduction de *l'Histoire de la France urbaine* : « la gare ne fût-elle pas, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, par ses proportions orgueilleuses et par l'ensemble de signes qu'elle exposait, l'équivalent de ce qu'avait été, sept cents ans plus tôt, la cathédrale gothique, l'expression architecturale majeure de la fierté urbaine ? »



**La gare du Nord, dont la construction sous sa forme actuelle fut achevée en 1865.**

De nos jours, les gares centrales peuvent encore jouer ce rôle d'emblème de la ville. Ainsi la rénovation d'une gare existante ou encore la construction d'un bâtiment ferroviaire à l'architecture de pointe peut servir à donner à la ville un rayonnement à une large échelle. La gare urbaine peut ainsi devenir un outil de développement du territoire par la promotion de la modernité de celui-ci.

Par exemple, dans le cadre de l'aménagement du Grand Paris, les gares, perçues comme des « portes d'entrée de la métropole », constituent un « repère urbain structurant », « un symbole et un emblème international ». La gare n'est pas un simple lieu de passage mais un élément du patrimoine local qui met en valeur le territoire. Plusieurs gares européennes (re)construites depuis le début du XXI<sup>ème</sup> siècle sont des chefs-d'œuvre architecturaux. La gare de Liège-Guillemins, en Belgique, en est un exemple.

### La reconstruction de la gare des Guillemins à Liège : un pari architectural pour insuffler un nouveau souffle à la ville



**L'ancienne façade de la gare de Liège-Guillemins, construite en 1958 et démolie en 2007 pour faire place à la nouvelle gare.**

La création d'un réseau TGV incluant la France, l'Allemagne et les Pays-Bas dans les années 1990 place la Belgique au centre de ce nouveau hub ferroviaire de l'Europe septentrionale. En 1997, une nouvelle ligne reliant Paris à Cologne est inaugurée, desservant quelques gares belges d'importance moindre, dont celle de Liège.

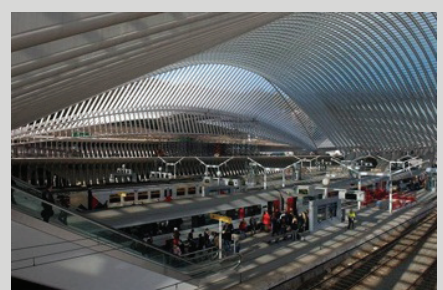
L'arrivée du Thalys est l'occasion d'une reconstruction complète de la gare Liège-Guillemins, la gare centrale de la ville. Le projet est confié à l'architecte

Santiago Calatrava Valls, célèbre pour avoir dessiné de nombreux gares et ponts. La reconstruction de la gare pour en faire un édifice magistral dure de 2000 à 2009.

Pour Eurogare, maître d'œuvre du projet, « la gare s'impose comme un symbole du renouveau de la ville et comme l'une de ses plus prestigieuses cartes de visite ». La requalification de la gare des Guillemins est un outil de requalification de la ville entière : le terminal ferroviaire devient un élément de reconnexion des deux parties de la ville de part et d'autre de la gare.

À Liège, la gare devient aussi le pôle multimodal de la ville : outre les lignes de trains internationales, nationales et régionales, on trouve une gare de bus, une maison des cyclistes, une connexion à l'autoroute ainsi qu'une aire de stationnement et des passerelles piétonnes pour accéder à la gare. Un tramway et un parking-relais sont, de plus, actuellement en projet.

À la rentrée scolaire 2012, une crèche a été inaugurée dans la gare, ce qui marque l'ouverture de nouveaux services en gare comme c'est notamment de plus en plus le cas en France, où la perception du rôle des gares dans la fabrique de la ville change aussi.



**Vues de l'extérieur et de l'intérieur de la nouvelle gare en 2009 et 2010.**



## LA GARE, ESPACE DE VIE ET D'INTERMODALITE

Presque cent ans après le « boom ferroviaire » de la Révolution Industrielle, on considère avec l'avènement de l'automobile dans les années 60 que le rail devient obsolète et n'a pas d'avenir. Certaines gares commencent à tomber en désuétude. Pourtant, plusieurs facteurs laissent entrevoir, à la fin du second millénaire, un redéveloppement de l'activité ferroviaire :

- le développement d'un réseau de trains à grande vitesse (TGV) à partir des années 1980 ;
- les opportunités foncières des gares et de leurs alentours : les « espaces mous » appartenant aux gérants des infrastructures ferroviaires prennent de la valeur ;
- la promotion du développement durable, dont les transports collectifs sont un élément principal.

Ainsi, la première proposition du rapport Keller du 10 mars 2009 sur la gare contemporaine est d'« affirmer la gare comme un centre de ville, un espace public continu, avec des circulations facilitées et des services à la population diver-

sifiés ». Ces services sont décrits comme pouvant être des espaces commerciaux, des restaurants, des bureaux et des services au public. Le rapport Keller insiste aussi sur la nécessité d'associer les différents acteurs politiques, économiques et sociaux présents sur les territoires au réaménagement des gares.

En 2009, le groupe SNCF a créé en son sein une branche nommée Gares et Connexions, exclusivement dédiée à « la gestion et au développement des 3000 gares françaises ». Gares et Connexions est composée de deux filiales, l'AREP, qui s'occupe de l'architecture, de l'urbanisme et du design, et A2C, qui s'occupe de la commercialisation des espaces en gare.

Les priorités de Gares et Connexions sont la promotion de la qualité des services aux voyageurs (accès facilités à la gare, confort...), l'accueil de tous les opérateurs et modes de transports en gare, et la réalisation des investissements nécessaires au développement des trafics. Cette branche de la SNCF a pour ambition de « faire des gares de véritables lieux de vie au cœur de la ville ». Un des enjeux est le développement de l'intermodalité en gare mais cette ambition passe avant tout par l'aménagement de l'intérieur des

bâtiments-voyageurs : modernisation des espaces, accueil des clients, concessions d'espaces à des fins commerciales...

Certaines gares rénovées prennent ainsi l'allure de galeries marchandes, à l'instar de quelques gares ferroviaires européennes comme Rome Termini, la gare principale de la capitale italienne, qui s'est dotée à sa rénovation en 2000 d'une galerie centrale de 220 mètres de long proposant un éventail d'enseignes de restauration et d'équipement de la personne.

Cette tendance répond à une volonté des usagers de trouver de telles offres en gare : 78 % des Français aimeraient y trouver plus de commerces et services, selon un sondage CSA pour la SNCF. Chaque gare accueille un public différent et l'offre commerciale que la SNCF souhaite y implanter dépend donc de ses caractéristiques : flux internationaux en gare du Nord, flux pendulaires en gare Saint-Lazare... La gare des années 2000 n'est plus seulement un lieu de passage mais aussi un lieu de vie et de consommation, résultat des opportunités foncières et de fréquentation par un grand nombre de ces lieux centraux dans la ville.

**La requalification de la gare Saint-Lazare : un exemple de rénovation pour faire de la gare un lieu de rencontre et de consommation**



*La façade historique de la gare Saint-Lazare, avec au premier plan l'entrée principale de la station de métro.*

Le programme « Gares en Mouvement » de la SNCF, créé pour œuvrer à la rénovation des grandes gares du réseau, a précédé la création de Gares et Connexions. C'est dans le cadre de ce programme qu'ont eu lieu les

travaux de rénovation de l'intérieur de la gare Saint-Lazare, qui se sont étalés sur presque dix ans, entre 2003 et 2012. Derrière la façade historique du bâtiment, l'intérieur de la gare a été modernisé pour répondre aux besoins des 450 000 voyageurs quotidiens.

La salle des pas perdus, un grand espace vide qui servait à rejoindre les quais depuis l'entrée de la gare, est devenu un centre commercial sur trois niveaux avec la présence de boutiques de grandes enseignes, de supermarchés et de cafés et lieux de restauration, en plus des traditionnels marchands de journaux et « sandwicheries ».

La requalification de la gare présente un double intérêt pour la SNCF : la mise à disposition des locaux commerciaux est synonyme de gains financiers ; la gare n'est plus perçue comme un simple lieu de passage des usagers du ferroviaire, voire de vagabondage de populations considérées comme néfastes, mais devient un lieu attractif et fréquenté grâce à la diversification des activités en gare.



*L'ancienne salle des pas perdus de la gare Saint-Lazare, reliant les stations de métro et RER aux quais de départ des trains, est devenue en 2012 un centre commercial sur trois niveaux.*

## LA REFLEXION SUR LA REQUALIFICATION DE LA GARE DE CAEN



*L'ancienne façade de la gare de Caen, rénovée en 2008 avec notamment l'ajout d'une galerie vitrée.*

La requalification de la gare de Caen et de ses abords a démarré au début des années 2000 avec la démolition de l'ancien centre de tri postal et le réaménagement du bâtiment voyageurs de la gare. Sur cette emprise et d'anciens terrains ferroviaires directement au nord de la gare est actuellement en construction le complexe des Rives de l'Orne. Celui-ci va faire de ce quartier de gare une nouvelle centralité à Caen, à un kilomètre au sud du centre-ville.

Historiquement, la gare tourne le dos à la ville. La requalification permettra d'atténuer cette coupure et de rendre la gare plus « traversante ».

La gare ferroviaire urbaine n'est plus aujourd'hui considérée comme un lieu monofonctionnel. À partir de la fin des années 1990, on entrevoit une évolution des fonctions de la gare comme un outil de développement du territoire et un lieu de vie et de consommation comme peut l'être un centre-ville. La gare moderne et les quartiers alentours ont vocation à constituer une centralité urbaine et un pôle multimodal préfigurant les mobilités et les comportements urbains du futur. Les décideurs publics et les organismes de gestion des réseaux et infrastructures ferroviaires souhaitent à ce titre que la gare ne soit plus laissée pour compte mais soit au cœur des projets d'aménagement de la ville.

La modernisation de la gare de Caen est aussi le résultat de l'essor de cet espace comme lieu central de l'intermodalité dans la ville, avec la présence du train, du tramway, des bus urbains, des cars interurbains, de la zone de stationnement automobile ou « parcotrain », et, bientôt, d'une maison du vélo. La gare est en effet le lieu qui génère le plus de passage dans la ville. Cela fait donc sens d'y développer les différents services de mobilité aux usagers, non seulement du train, mais aussi des autres modes de transport.



*Le tramway passant devant la gare de Caen, avec la gare routière au fond.*



*Le chantier des Rives de l'Orne depuis le parcotrain, au nord de la gare.*

### POUR EN SAVOIR PLUS :

- [www.gares-connexions.fr](http://www.gares-connexions.fr)
- [www.gares-ensemble.fr](http://www.gares-ensemble.fr)
- [www.grandesvilles.org/tags/villes-gares](http://www.grandesvilles.org/tags/villes-gares)

### Sources :

- Georges Duby, Histoire de la France urbaine, 1980-1985
- Le Figaro, « Les gares du futur rêvées par les Français », 09/07/2010
- Le Figaro, « Les gares rivalisent avec les centres commerciaux », 12/05/2010
- Rapport Keller du 10 mars 2009

### Crédits photographiques :

- Wikipédia Commons, Eurogare, AUCAME

Directeur de la publication : Patrice DUNY  
Réalisation et mise en page : ©AUCAME 2012



LICENCE OUVERTE  
OPEN LICENCE

Pour + d'info sur l'Open Data,  
flashez ce QR Code



Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole  
10 Rue du Chanoine Xavier de Saint-Pol - 14000 CAEN  
Tel : 02 31 86 94 00 - Fax : 02 31 39 88 83  
contact@aucame.fr  
www.aucame.fr

Dépôt Légal : 4ème trimestre 2012  
ISSN : 1964-5155