

Urbia

n°13 - février 2012

URBIA

Giuseppe Pini
Introduction

Gianluigi Giacomel, Antonio Martin Diaz, Mathieu Pittet et Filippo Rivola
Gares du CEVA : des opportunités pour l'implantation d'installations à forte fréquentation de l'agglomération franco-valdo-genevoise ?

Valérie Facchinetti-Mannone
Les gares TGV : des interfaces au service du projet urbain ?

Christophe Jemelin
Le métro m2 à Lausanne : quelles nouvelles interfaces avec la ville et le canton ?

Stéphane Gusmeroli et Bernard Lensele
L'articulation des politiques d'urbanisme et de transport autour des projets de tramway : l'éclairage de l'expérience grenobloise

Sonia Lavadinho
Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ?

Jacques Grangé
L'aéroport comme interface urbaine: le cas de la métropole parisienne

Thierry Merle
Rencontres franco-suisse des urbanistes. Rétrospective d'un mécénat intellectuel par-dessus les frontières

ISSN 1661-3708

Urbia

Les Cahiers du développement urbain durable

Interfaces et Métropoles



© Photographie : Luis Jou, Corée



COMITÉ ÉDITORIAL

Antonio Da Cunha, Professeur, Institut de géographie, Université de Lausanne

Peter Knoepfel, Professeur, Institut des hautes études en administration publique (IDHEAP), Université de Lausanne

Jean-Philippe Leresche, Professeur, Institut d'études politiques et internationales (IEPI), Université de Lausanne

Stéphane Nahrath, Professeur, Institut universitaire Kurt Bösch (IUKB)

Géraldine Pflieger, Maître d'enseignement et de recherche, Département des sciences politiques, Université de Genève

Christophe Mager, Maître d'enseignement et de recherche, Institut de géographie, Université de Lausanne

Joëlle Salomon Cavin, Maître-assistante, Institut de politiques territoriales et d'environnement humain (IPTEH), Université de Lausanne

Julie Pollard, Maître-assistante, Institut d'études politiques et internationales (IEPI), Université de Lausanne

Stéphane Boisseaux, Maître-assistant, Institut des hautes études en administration publique (IDHEAP), Université de Lausanne

Sandra Guinand, Assistante-doctorante, Institut de géographie (IGUL), Université de Lausanne

Lou Herrmann, Assistante-doctorante, Institut de géographie (IGUL), Université de Lausanne

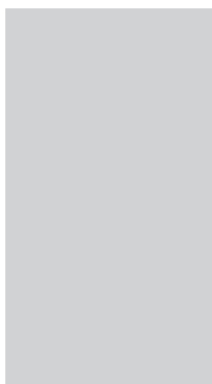
Marta Alonzo, Assistante-doctorante, Institut de géographie (IGUL), Université de Lausanne

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Antonio Da Cunha

COORDINATRICES DE L'ÉDITION

Marta Alonzo et Lou Herrmann



Unil

UNIL | Université de Lausanne





COMITÉ SCIENTIFIQUE

Naima Chabbi-Chemrouk, Ecole polytechnique d'architecture et d'Urbanisme (EPAU), Alger, (Algérie)

Bernard Declève, Professeur, Faculté d'Architecture, d'Ingénierie architecturale, d'Urbanisme, Université Catholique de Louvain (Belgique)

Cyria Emelianoff, Maître de conférences, ESO Le Mans GREGUM, Université du Maine (France)

Mario Gauthier, Professeur, Département des sciences sociales, Université du Québec en Outaouais, (Canada)

Philippe Hamman, Maître de conférence, Département d'urbanisme et d'aménagement régional, Université de Strasbourg (France)

Ioan Ianoş, Professeur, Centre multidisciplinaire de recherches avancées sur les dynamiques territoriales, Université de Bucarest (Roumanie)

Daniele Ietri, Facoltà di Scienze Politiche, Sede di Cuneo (Italie)

Vladimir Kolossov, Professeur, Institut de Géographie, Académie des sciences russes, Moscou (Russie)

Daniel Le Couedic, Professeur, Institut de Géoarchitecture, Université de Bretagne Occidentale (France)

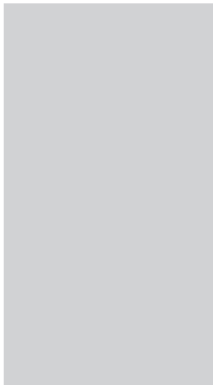
Darko Radovic, Department of systems Design Engineering, Université de Keio (Japon)

Franck Scherrer, Professeur, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal (Canada)

Markus Zepf, Professeur, Institut d'urbanisme de Grenoble (France)

Carlos Vainer, Laboratoire Etat, Travail, Territoire et Nature (ETTERN), Institut de Recherche et Planification Urbaine et Régional, Université fédérale de Rio de Janeiro, (Brésil)

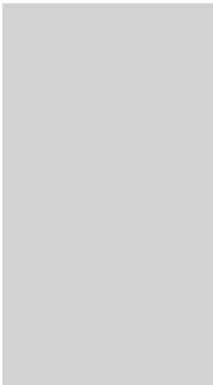
Imène Zaâfrane Zhioua, Institut supérieur des technologies de l'environnement, de l'urbanisme et du bâtiment, Tunis (Tunisie)





Urbia

n°13 - février 2012



Urbia est une publication semestrielle de l'Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable qui a pour objectif de diffuser les résultats de recherches récentes relatives au développement urbain durable, sous la forme d'articles issus notamment de mémoires de Master, de travaux de diplôme de MAS ou de thèses de doctorat.

Toute proposition d'article ou demande de renseignement est à transmettre à :

Marcia Curchod
Observatoire Universitaire de la Ville et du
Développement Durable
Institut de Géographie
Bâtiment Anthropole
CH - 1015 Lausanne
Tél: ++ 41-(0)21-692 30 70

Courriel :
Marcia.Curchod@unil.ch



UNIL | Université de Lausanne



PHOTOGRAPHIE PAGE DE COUVERTURE

Photographie : Luis Jou, Corée 2012

ÉDITION

Institut de Géographie - Université de Lausanne

IMPRESSION

Chabloz S.A. Lausanne, www.imprimeriechabloz.ch

MISE EN PAGE ET GRAPHISME

Gaston Clivaz

TIRAGE

300 EXEMPLAIRES

ISSN

1661-3708



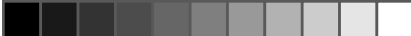


TABLE DES MATIÈRES

Giuseppe Pini

Introduction p. 3

Gianluigi Giacomel, Antonio Martin Diaz, Mathieu Pittet
et Filippo Rivola

Gares du CEVA : des opportunités pour l'implantation
d'installations à forte fréquentation de l'agglomération
franco-valdo-genevoise ? p. 11

Valérie Facchinetti-Mannone

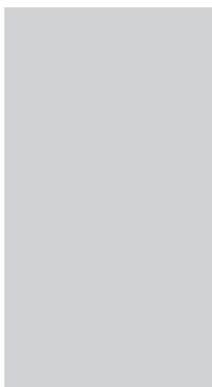
Les gares TGV : des interfaces au service du projet
urbain ? p. 27

Dr Christophe Jemelin

Le métro m2 à Lausanne : quelles nouvelles interfaces
avec la ville et le canton? p. 49

Stéphane Gusmeroli, et Bernard Lensel

L'articulation des politiques d'urbanisme et de
transport autour des projets de tramway : l'éclairage
de l'expérience grenobloise p. 63



Unil

UNIL | Université de Lausanne





Sonia Lavadinho

Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ?

p. 93

Thierry Merle

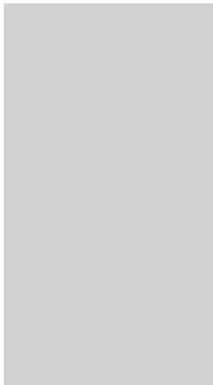
Rencontres franco-suissees des urbanistes.
Rétrospective d'un mécénat intellectuel par-dessus les frontières

p. 125

Jacques Grangé

L'aéroport comme interface urbaine: le cas de la métropole parisienne

p. 149





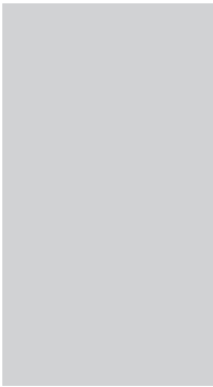
Introduction

Giuseppe Pini, professeur associé

Institut de Géographie
Université de Lausanne
Anthropole
CH - 1015 Lausanne

Courriel :
giuseppe.pini@unil.ch

Site :
www.unil.ch/igul





Ce numéro d'Urbia est consacré aux interfaces de transport et à leur rôle dans la génération de territoires. Il s'appuie sur six communications présentées lors de la 8^{ème} *Rencontre franco-suisse des urbanistes* consacrée au thème des Interfaces et Métropole, rencontre qui s'est tenue à Lausanne début juillet 2011 et qui soulevait la question des interfaces des réseaux qui font la ville.

L'interface est une notion issue de la chimie et est le fruit de la mise en contact de systèmes de natures différentes (Lampin-Maillet, 2010). Elle a été appropriée tardivement par les sciences sociales : l'étude des interfaces s'insère alors dans la vaste problématique de l'interaction spatiale qui cherche à comprendre, d'une part, les intensités et les effets territoriaux des relations qui s'établissent entre les lieux et les acteurs y-localisés, d'autre part, les conditions dans lesquelles ces interactions interviennent (Pini, 1992).

C'est au niveau d'une discontinuité entre systèmes territoriaux que l'interface est créée par la Nature ou par l'Homme. Divers types d'interfaces existent selon que celles-ci se localisent sur des contacts de surface (interface aérolienne) ou sur des croisements de réseaux (interface réticulaire) (Groupe de recherches « interfaces », 2008). Ces interfaces sont souvent matérialisées par une infrastructure particulière : une gare, un aéroport, une plateforme rail/route, un port, un pont, un passage de frontière, etc.

L'interface assure l'interconnexion des réseaux desservant et innervant des systèmes territoriaux différents et recoud une discontinuité spatiale voire temporelle et assure ainsi la continuité entre systèmes spatiaux en concentrant, filtrant, retenant et distribuant les interactions. Ces interactions modèlent l'espace et les lieux mis en contact : l'interface devient le lieu intermédiaire de concentration, de superposition, de transit de flux qui sont la manifestation de relations entre lieux de toutes sortes telles la complémentarité et l'intégration spatiales, la croissance et la dominance économiques ou la polarisation. L'interface devient elle-même productrice d'espace et de territoire en combinant les logiques de fonctionnement des systèmes et réseaux interfacés et des niveaux d'échelle différents. Son aire d'influence et sa capacité à créer des potentialités de développement et d'urbanité vont bien au-delà de ses limites

géographiques : grâce à la superposition de flux de toutes sortes et à son fonctionnement, elle engendre des effets à la fois sur les espaces qui l'entourent et les espaces qu'elle met en relation. Cette capacité est notamment exploitée dans les politiques coordonnant urbanisme et transport conduites, depuis une dizaine d'années, par les Autorités compétentes en Suisse et ailleurs, dont la manifestation la plus tangible est la densification de l'habitat, de l'emploi et des services à la population autour des interfaces de transport public. Les potentialités ainsi créées par ce type de politique volontariste profiteraient aux habitants grâce à l'amélioration de l'accès aux opportunités de vie et des conditions de rupture de charge lors de leurs déplacements, aux acteurs économiques s'appropriant la plus-value générée par l'amélioration de l'accessibilité de l'interface et de la densification des passages des potentiels chaland et, enfin, aux acteurs publics par l'équité spatiale de la desserte en transport public permise et par le désenclavement et la compétitivité accrues de leur territoire de compétence.

Les différentes contributions de ce numéro d'Urbia se focalisent sur les interfaces de transport (Pini, 2000) issues de contacts entre réseau(x) de transport et espace urbain, voire régional, ou entre réseaux de transport desservant les niveaux d'échelle international, national et local. Les interfaces de transport sont des pôles d'échange, « des lieux d'articulation et de correspondance entre modes de transport, modes exploités et organisés selon des logiques différenciées » (Godard, 2001), mais aussi des points de correspondance (PORTAL, 2003) et des points d'entrée dans le réseau de transport. Les interfaces de transport s'inscrivent sur une discontinuité spatiale et/ou temporelle des réseaux vaincue par l'intermodalité. L'intermodalité recouvre l'idée de l'usage de deux ou plus modes ou moyens de transport et donc de leur complémentarité dans la réalisation d'un déplacement.

Six communications font l'objet de ce numéro d'Urbia dont quelques points-forts sont esquissés ici de suite. qui inciteront, je l'espère, la lecture *in extenso* de la communication.

Pour Jacques Grangé, les aéroports sont des lieux qui créent des proximités temporaires entre usagers grâce à l'indispensable in-

termodalité. Dans le cas de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, agir sur l'intermodalité à plus ou moins longue distance devient une stratégie d'aménagement du territoire et de développement régional notamment en termes d'un mix de tourisme d'affaires et de mutualisation d'informations techniques, scientifiques et économiques. Paradoxalement, l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, qui maîtrise les intermodalités lointaines, éprouve des difficultés à organiser les intermodalités de proximité qui produisent, *in fine*, de l'urbanité. Pour pallier cela, les communautés Roissy Portes de France et Terre de France ont élaboré un projet urbain via un « Contrat de Développement Territorial » articulant lieux de travail et d'habitat, intermodalités lointaines et de proximité. Il s'agit de « fabriquer » une nouvelle urbanité métropolitaine à partir des polarités d'intermodalité tout en mutualisant les services présents sur le territoire des deux communautés.

Valérie Facchinetti-Mannone, quant à elle, montre l'émergence de projets urbains en lien avec la localisation des gares sur les lignes ferroviaires à grande vitesse. Les gares sont-elles des interfaces produisant de l'urbain favorisant, à son tour, l'émergence de nouvelles centralités métropolitaines ? Dans ce contexte, la gare est considérée comme un élément stratégique des politiques d'aménagement urbain par sa capacité à articuler des structures spatiales multiscalaires fonctionnant selon des logiques différentes. La réussite de ces projets urbains est conditionnée par la capacité des acteurs économiques, d'une part, à anticiper les effets futurs de l'amélioration de l'accessibilité générée par la grande vitesse, d'autre part, à coordonner leurs actions. En analysant le cas des gares TGV de France et d'Espagne, V. Facchinetti montre que les localisations centrales des gares TGV dans les villes ont permis de requalifier des quartiers, voire d'en créer des nouveaux. De même, les localisations péri-centrales ont été favorables à la création de nouveaux quartiers à condition de disposer d'une connexité des réseaux de transport maximale à toutes les échelles. En revanche, les gares périphériques ont généré difficilement de l'urbanité, et cela à cause du manque de synergie entre les différents acteurs du territoire et de leur mauvaise connexité aux différents réseaux de transport.

Pour Sonia Lavadinho les interfaces de transport sont des espaces vécus par les usagers grâce à la marche ; l'interface combine alors la fonction de transit et la fonction de séjour, la fonction de mouvement rapide et la fonction de mouvement lent, la fonction de transport et la fonction de créateur d'urbanité. Les interfaces ont un double rôle : elles concentrent les flux de différents types et cumulent des fonctions complémentaires à celles de mobilité. Elles se chargent d'urbanité car elles sont des espaces publics à part entière. Les interfaces deviennent des « hubs de vie », espaces abritant « simultanément des dynamiques de transit et de séjour et capables d'accueillir de multiples activités sur des temporalités étendues. ».

Stéphane Gusmeroli et Stéphane Lensel, montrent que la réalisation d'une ligne de tram est un outil de (re)composition urbaine : le tram est un outil d'aménagement urbain qui revitalise les quartiers qu'il dessert et en valorise le foncier. La coordination de l'urbanisme et des transports publics, dans le cas de la réalisation d'une ligne de tram à Grenoble, est le fruit d'une démarche participative très structurée associant l'ensemble des acteurs de l'agglomération dans l'élaboration d'une charte « urbanisme et transport » et d'un « contrat d'axe ». La charte définit les objectifs d'intensification urbaine, de maillage et de qualité de l'environnement autour des interfaces-gares du tramway. Le « contrat d'axe » précise les modalités opérationnelles de mise en œuvre pour atteindre ces objectifs.

Christophe Jemelin en présentant le cas du métro M2 de Lausanne aborde la problématique des interfaces entre transports publics urbains à haute performance et en site propre (le métro) et les transports publics sur route. L'interface joue ici le rôle de groupage / dégroupage, concentrateur / diffuseur de flux, et ,grâce aux performances du M2, le trajet final vers le centre-ville qui décourage souvent les automobilistes à emprunter les transports publics est moins prégnant dans le choix modal.

Au-delà de l'aspect desserte, les impacts territoriaux du métro M2 et de ses gares se sont localisés dans la partie supérieure de la ligne qui dispose de terrains constructibles dédiés aux logements, aux activités de recherche (Biopôle) et aux services (AquaEcoPôle).

Gianluigi Giacomel et Antonio Martin-Diaz, en analysant les répercussions futures de la construction d'une nouvelle ligne ferrée (CEVA) dans l'agglomération franco-valdo-genevoise et la mise en service d'une desserte de type RER, affirment que les interfaces-gares offrent une amélioration de l'accessibilité et constituent des opportunités de renforcement des centralités de quartier. Ces nouvelles dynamiques urbaines émergeront à condition que le potentiel de l'interface-gare soit pris en compte par les Autorités compétentes dès la planification de l'infrastructure. Dès lors, le problème qui se pose est de savoir comment exploiter au mieux ces potentialités et quelle planification urbaine réaliser autour des gares. En considérant le cas des installations à forte fréquentation, les deux auteurs proposent trois mesures : prévoir autour des gares des installations susceptibles de générer d'importants flux qui exploitent l'accessibilité permise par l'interface, renforcer les centralités des quartiers qu'elles soient symboliques (réalisation d'un bâtiment culturel) ou non et, enfin, favoriser le report modal grâce aux interfaces RER / transports publics urbains.

Ce numéro d'Urbia se termine par l'article de Thierry Merle qui se fait chroniqueur de l'ensemble des Rencontres franco-suisse des urbanistes. Ces rencontres annuelles, initiées par Bernard Lensel, ont lieu depuis 2004, Thierry Merle en étant devenu l'organisateur à partir de 2008. L'objectif de ces rencontres n'a que peu varié tout au long des différentes éditions : échanger, confronter par-dessus la frontière les pratiques et les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire, afin de contrer l'urbanisation en tache d'huile qui caractérise les espaces métropolitains. Lors des premières éditions, l'accent a été porté sur les aspects opérationnels, les participants venant en majorité des milieux professionnels et politiques. Puis les sujets traités devenant de plus en plus complexes et transversaux et le profil des participants se diversifiant, des approches plus théoriques sont venues élargir le champ des présentations et enrichir les débats entre praticiens et universitaires. La 9^{ème} rencontre se déroulera le vendredi 6 juillet 2012 à Thonon-les-Bains et aura pour thème « Territoires et villes numériques ». Thierry Merle vous y convie très cordialement.

Au terme de cette introduction, il ne me reste plus qu'à remercier les différents auteurs pour l'excellente qualité de leurs communications et souhaiter que ces quelques réflexions théoriques et les résumés très succincts des contributions vous inciteront à leur lecture *in extenso*.

Giuseppe Pini

Bibliographie

- BAJARD M., (1999), *Atlas des pôles d'échanges. Appréhender l'organisation spatiale des lieux de la mobilité*. AREP, Paris.
- Godard X., 2001, Le rôle clef des pôles d'échanges dans l'aire marseillaise, *Cahiers Villes et territoires méditerranéens*, no 1, Marseille
- Groupe de recherches « interfaces », 2008, L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique, *L'Espace géographique*, p. 193-207.
- Lampin-Maillet C., et al., 2010, *Géographie des interfaces*, Editions Quae, Versailles,
- Pini G., Joost S., Widmer G., Bridel L., (eds.), 2000, Interfaces de transports : interfaces de territoires. Actes du séminaire de 3^e cycle de Géographie, Conférence Universitaire Suisse Occidentale, Lausanne.
- Pini G., 1992, *L'interaction spatiale*, Encyclopédie de géographie humaine, Economica, Paris, pp. 557-576.
- PORTAL, 2003, Les chaînes de transport, Union Européenne, Bruxelles.