

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Les nouveaux projets de quartiers de gare aux Etats-Unis et le *transit-oriented development* : vers une fabrique de politiques urbaines durables ?

Auteur(s) :

Matthieu SCHORUNG, doctorant en géographie, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, matthieu.schorung@gmail.com

Mots-clés :

Gares, quartiers de gare, TOD, politiques urbaines, développement durable

Résumé :

Les Etats-Unis connaissent depuis une dizaine d'années une période de renouveau ferroviaire marquée par un réinvestissement important dans ce mode et par une succession de projets visant à rénover ou à construire de nouvelles gares centrales ou périphériques qui s'accompagnent pour certains par des transformations des quartiers de gares.

En avril 2009, le président B. Obama présente son initiative pour faire entrer les Etats-Unis dans l'ère de la grande vitesse. Dix corridors sont désignés pour recevoir les fonds fédéraux, en complément des fonds de certains Etats, dont le California Corridor et le Northeast Corridor. Cette initiative permet d'ouvrir une nouvelle ère dans l'histoire du transport ferroviaire aux Etats-Unis, et de relancer les réflexions politiques, techniques et scientifiques sur le mode ferroviaire à toutes les échelles et y compris dans le secteur privé (Ruggeri et Schorung, 2017). Cette dynamique nouvelle concerne également les gares et les quartiers de gare des lignes interurbaines. Les gares représentent un enjeu multiscale pour une grande variété d'acteurs – institutionnels à l'échelle fédérale et fédérée, opérateurs, comtés, municipalités, structures de gestion spécifiques – qui peuvent répondre à différents objectifs (Urena, Ménerault et Garmendia, 2009) :

1. Ouverture et accessibilité d'un territoire
2. Amélioration des performances des réseaux de transports collectifs
3. Création ou reconfiguration des connexions intermodales d'un territoire
4. Participation à l'image de marque d'une ville et à son attractivité

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire peut donner un nouveau souffle à la construction ou à la rénovation de pôles multimodaux ambitieux parfois impressionnants sur le plan architectural. Une telle implantation entraîne soit la construction d'une nouvelle gare, soit la réutilisation et la modernisation d'une gare historique en centre-ville. La gare en position centrale a pour fonction essentielle d'assurer la centralité métropolitaine tant d'un point de vue résidentiel, commercial que dans le cadre d'un centre d'affaires (Facchinetti-Mannone et Richer, 2011). Les projets de gare de grande ampleur s'accompagnent généralement de réflexions et d'un processus de planification plus ou moins avancé sur les quartiers de gare et la promotion de

mobilités métropolitaines et interurbaines durables. Là encore il existe diverses typologies pour répertorier et classer les opérations d'aménagement de quartiers de gare à partir des principes adoptés (*transit-oriented development*, mixité fonctionnelle, mixité sociale), des objectifs assignés à l'opération (développement résidentiel, nouveaux espaces commerciaux, quartier d'affaires, projet iconique dans le cadre d'une politique de marketing territorial etc.) et de ce qui compose le projet (immeuble de bureaux, unités de logements, résidentiel de luxe ou logements abordables, boutiques, espaces publics ouverts, espaces verts).

Cette communication s'appuie sur l'analyse de plusieurs projets de quartiers de gare dans trois corridors ferroviaires interurbains :

1. La gare et son quartier environnant de San Francisco (Transbay Transit Center qui s'inscrit dans le corridor ferroviaire de l'ouest de la baie de San Francisco (San Francisco-San Jose). Ce corridor est aujourd'hui desservi par l'opérateur Caltrain, et il va être utilisé après son électrification et sa modernisation par le futur service à grande vitesse de la California High-Speed Rail Authority ;
2. La gare d'Union Station Washington D.C. et le projet de quartier de gare Burnham Place qui s'inscrit dans le corridor Nord-Est, propriété de la compagnie ferroviaire nationale Amtrak. Ce corridor est le plus fréquenté de tout le pays par une grande variété de réseaux – interurbains, régionaux, urbains – et fait circuler les seuls trains à grande vitesse du pays du service d'Amtrak Acela Express ;
3. La gare et le quartier de gare de Miami Central qui est le point de départ d'un nouveau service ferroviaire entièrement privé (Brightline) dont la première phase de Miami à West Palm Beach a été inaugurée au printemps 2018. La seconde phase est prévue en 2020 jusqu'à l'aéroport d'Orlando.

Les porteurs des trois projets de quartiers de gare étudiés revendiquent une application du concept de *transit-oriented development*, ainsi qu'une approche « *smart growth* ».

Les projets du Transbay Transit Center (San Francisco) et de Washington Union Station (Washington D.C.) relèvent globalement d'une application des critères du TOD. Leurs objectifs fondamentaux sont communs et relèvent d'abord de la sphère des mobilités – développer le potentiel d'une grande gare pour en faire un nœud multimodal de dimension métropolitaine et régionale – et de la sphère du développement durable – par la conception d'un quartier « vert » favorable aux mobilités durables, aux espaces publics qui favorise le retour de la nature en ville. La dimension économique est évidemment prégnante puisque ces projets visent à faire de chaque quartier un pôle commercial et résidentiel attractif, vitrine du dynamisme métropolitain – preuve en est la présence de bâtiments iconiques avec un geste architectural fort – et ils participent également par certains mécanismes financiers au financement du projet de transport. Le projet Miami Central relève avant du *transit-related development* puisqu'il ne correspond pas à bon nombre des critères présentés ci-dessus. Il s'agit là d'un projet privé avant tout orienté vers la valorisation immobilière qui s'appuie sur l'opportunité offerte par la construction d'un nouveau pôle multimodal à proximité immédiate du principal quartier des affaires et touristique de Miami.

Lorsque l'on retient des critères relatifs à la stratégie politique et à la planification identifiés par C. Curtis, J. Renne et L. Bertolini (2009), on se rend compte que la réalisation d'un véritable projet TOD passe par l'adoption d'un plan multi-acteurs, qui allie à la fois des acteurs publics et privés, et par la mise en œuvre d'une stratégie globale qui intègre à la fois les questions de mobilités, d'infrastructures, de développement urbain et de zonage. Ce n'est pas le cas pour le projet de Miami Central pour lequel les acteurs publics demeurent en retrait et n'ont pas profité de cette occasion pour élaborer une stratégie de développement durable pour l'ensemble du quartier. La critique principale que l'on peut émettre à propos de ces trois projets suite à notre analyse, et plus largement d'une partie des projets de plateformes multimodales et de

gares aux Etats-Unis, est qu'il manque une vision planificatrice plus large pour intégrer le développement durable dans la fabrique de la ville. Ces trois projets sont des projets individuels qui apportent, pour deux d'entre eux, un nouveau quartier durable et *transit-oriented* mais qui manquent d'une vision à une échelle métropolitaine voire régionale.

Cette communication s'inscrit dans les principaux objectifs de cette session 18 puisqu'elle s'intéresse aux enjeux des politiques urbaines durables par le biais de plusieurs exemples de projets de nouveaux quartiers de gare aux Etats-Unis. Il s'agit de comprendre si ces initiatives produisent un effet de mobilisation des acteurs à une échelle plus large ou si elles se contentent de fabriquer des îlots de durabilité au sein d'espaces urbains étalés, polycentriques et dépendants de la voiture individuelle. Cette s'inscrit dans le prolongement de mon travail de thèse intitulé « Le transport ferroviaire de passagers aux Etats-Unis entre réappropriation politique, conflictualités institutionnelles et processus de territorialisation » sous la direction de P. Zembri.

References

- Bertolini, L., Curtis, C. and J. Renne (2012), 'Station Area projects in Europe and Beyond: Towards Transit-Oriented Development?', *Built Environment*, **38** (1), 31-50.
- Cervero, R., Ferrell, C. and S. Murphy (2002), *Transit-oriented development and joint development in the United States: a literature review*, Washington D.C., TCRP Research Results Digest.
- Curtis, C., Renne, J. and L. Bertolini (2009), *Transit-Oriented Development: Making It Happen*, London, Ashgate.
- Dittmar, H. and G. Ohland (2004), *The New Transit Town. Best Practices in Transit-Oriented Development*, Washington D.C., Island Press.
- Loukaitou-Sideris, A. (2013), 'New rail hubs Along High-Speed Rail Corridor in California, Urban Design Challenges', *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, **2350**, 1-8.
- Menerault, P. (2009), 'Gares ferroviaires et projets métropolitains : une ville en mutation' in D. Paris and D. Mons, *Lille métropole, laboratoire du renouveau urbain*, Paris, Parenthèses, 100-122.
- Pouyanne, G. (2004), 'Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine-mobilité. Méthodologie, premiers résultats', *Les Cahiers scientifiques du transport*, **45**, 49-82.
- Quinn, B. (2006), 'Transit-Oriented Development : Lessons from California', *Built Environment*, **32** (3, September), 311-322.
- Renne, J. (2009), 'From transit-adjacent to transit oriented development', *Local Environment*, **14** (1, January), 1-15.
- Ruggeri, C. and M. Schorung (2017), 'L'Obamarail, l'émergence d'une nouvelle géographie ferroviaire aux Etats-Unis', *Territoire en mouvement Revue de géographie et d'aménagement*, **35**, [Online].
- Urena, J-M., Menerault, P. and M. Garmendia (2009), 'The High-Speed rail challenge for big intermediate cities: a national, regional and local perspective', *Cities*, **26** (5), 266-279.