

LA RÉGÉNÉRATION RÉCENTE DES GARES ET QUARTIERS DE GARE : ÉTAT DES LIEUX ET NOUVEAUX ENJEUX



Les 2 et 3 octobre 2023

Colloque

- ↗ La gare, espace d'innovation et d'expérimentation
🕒 Session 1
- ↘ La gare comme interfaces
🕒 Session 2
- ↙ Le quartier de gare :
une nouvelle centralité ?
🕒 Session 3
- ↖ Résider dans le quartier
de gare
🕒 Session 4



Le Mans Université



Session



Expérimentation



LA GARE, ESPACE D'INNOVATION ET D'EXPÉRIMENTATION

.....

Cette première session part du constat que de nombreuses gares deviennent de véritables laboratoires urbains d'innovation, d'expérimentation de démarches et de concepts technologiques, aménagistes et architecturaux liés aux transitions socio-écologiques, climatiques et énergétiques d'une part, au renforcement de leur centralité d'autre part.

Les communications attendues pourront éclairer et discuter les actions de restructuration interne des gares et de leur parvis à la lueur des principes engagés de désartificialisation, de densification urbaine, de concentration multifonctionnelle, d'intensification des temps d'usages, de sobriété et de frugalité urbanistiques, d'engagement environnemental (urbanisme circulaire, réemploi, métabolisme urbain, décarbonation), mais aussi en matière de gestion des espaces vacants, de l'urbanisme transitoire, du e-commerce, de l'hybridation commerciale émergente, etc.

Les propositions de communication, les entrées et approches attendues ici, émaneront de contextes variés (interactions territoriales internes et externes aux gares), multiscalaires (de la gare métropolitaine aux haltes TER des espaces périurbains et ruraux) et multi-acteurs Sncf Réseau, Gares & Connexions, collectivités locales, prestataires de service, développeurs, promoteurs, maîtres d'ouvrage publics et privés, usagers, etc.).

Session

2



Interfaces



LA GARE COMME INTERFACES

.....

Cette deuxième session s'intéresse au rôle d'interface(s) que les gares jouent entre le réseau ferré et le territoire au contact de systèmes spatiaux d'échelles bien différentes dont les enjeux sont largement interdépendants entre eux.

La gare apparaît comme une triple interface : entre gare et réseau (ferré) d'abord où la logique d'efficacité des parcours est cruciale pour conforter l'attractivité du mode ferroviaire (et tout particulièrement pour les gares directement connectées à la grande vitesse ferroviaire) ; entre la gare et son aire d'attraction où ce sont les enjeux d'accessibilité et d'articulation des réseaux les desservant qui priment ; entre la gare et la ville, enfin, qui positionnent la gare et ses quartiers proches au cœur d'enjeux d'aménagement majeurs. Ces derniers sont marqués par des opérations d'envergure qui ont contribué au renouveau de ces quartiers de gare initialement marginalisés au cours de la seconde moitié du XXe siècle.

Les propositions de communication chercheront à apporter des éléments de réflexion sur l'évolution récente de ces différentes interface(s) dans un contexte de mutation des gares : réorganisation institutionnelle au regard de l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires régionaux et nationaux, évolution du modèle économique des gares avec valorisation/développement de la fonction commerciale, évolution de la gestion des flux non seulement pour accompagner la croissance de la fréquentation en préservant une logique de fluidité des cheminements mais aussi pour sécuriser la fonction transport et garantir la sécurité des voyageurs.

Session

3



Centralité



LE QUARTIER DE GARE : UNE NOUVELLE CENTRALITÉ ?

.....

Cette troisième session pose l'hypothèse du quartier de gare comme espace polarisant à l'échelle d'une agglomération. Le renforcement progressif de la dimension multifonctionnelle de ces quartiers, depuis les années 1980 grâce à l'avènement de la grande vitesse ferroviaire et à la tertiarisation progressive de l'économie française, semble concourir à l'accroissement de son attractivité. Aujourd'hui facteur de convergence de flux de différentes natures (de transport, d'individus), le quartier de gare constitue un espace où cohabitent acteurs privés et publics, résidents, actifs, commerçants et voyageurs, induisant une forte dynamique de restructuration urbaine. Cette mutation contribue de fait à restructurer l'environnement proche de la gare.

Les propositions de communication auront pour objet de décrypter quels sont effectivement les processus à l'œuvre et dans quelle mesure ils contribuent à consacrer le quartier de la gare comme point central de la ville (au point, parfois, de concurrencer le centre-ville ?). Les communications veilleront à proposer une analyse transversale et globale de la multifonctionnalité du quartier, de la gestion des flux de voyageurs entrants et sortants, de l'articulation de différents modes de transport, des équipements et fonctions qui se sont greffés à la gare, et du rôle de la planification urbaine dans cette diversification d'usage, conduisant au renforcement de sa dimension polarisante.

Session

4

R

Résider



R



RÉSIDER DANS LE QUARTIER DE GARE

.....

Si, dès le XIXe siècle, les quartiers de gare ont vu converger les flux de passagers et de marchandises dans un environnement marqué par le bâtiment “ voyageurs ”, les entrepôts, les installations de maintenance ferroviaire, voire quelques hôtels et cafés, puis plus tard des commerces, la fonction résidentielle ne fut pas absente, pendant plus d’un siècle, des enjeux urbanistiques associés à l’aménagement des abords des gares. Le tournant tertiaire des années quatre-vingt, soutenu par des procédures de ZAC assurant la requalification des quartiers de gare, transforme le paysage urbain qui s’enrichit d’immeubles d’affaires mais ouvre également la voie aux premières grandes opérations de construction de logements collectifs privés et sociaux. Parallèlement, d’anciennes maisons ouvrières ont servi parfois de point d’appui à un processus de gentrification conférant aux quartiers de gare un changement de statut : d’espace à la marge, il devient un secteur prisé.

Cette quatrième session cherche à analyser l’impact de ces opérations de régénération et de densification urbaine sur le marché immobilier résidentiel. Les abords de gare s’imposent-ils désormais comme de véritables quartiers de vie, parfois plus prisés pour la qualité de leurs aménités (nœud central de transports intra-urbains, services, commerces, espaces publics, etc.) que pour l’accessibilité immédiate à une offre ferroviaire interurbaine ?

Les communications exploreront ainsi l’évolution du parc résidentiel tant en termes de formes que de valeurs foncières, les pratiques et représentations des habitants, les transformations du paysage bâti et son influence sur les ambiances urbaines, etc. Les communications pourront également interroger la compatibilité entre la montée en gamme résidentielle des quartiers de gare et le maintien d’une certaine forme de marginalité sociale.



Informations

Ces quatre sessions de communications seront complétées par trois tables rondes qui rendront compte de ces effets à partir de mises en contexte géographique précises :

- Table ronde 1 : Quelles sont les mutations des gares et quartiers de gare du Grand Paris Express ?
- Table ronde 2 : Le renouveau des quartiers de gares dans les espaces périurbains et ruraux.
- Table ronde 3 : Le quartier de gare : une nouvelle centralité pour les acteurs de l'innovation ?

Programme

lundi 2 octobre

à Le Mans Université



à l'heure	09:30	Accueil	
retard 05 min.	09:50	Mot d'introduction	
à l'heure	10:00	Conférence introductive	
à l'heure	10:30	Session 1	1
à l'heure	12:00	Déjeuner	
à l'heure	13:30	Session 2	2
à l'heure	15:30	Pause	
à l'heure	15:45	Session 3	3
à l'heure	17:30	Table ronde 1	TR
à l'heure	20:00	Dîner	

mardi 3 octobre

à Le Mans Innovation



à l'heure	08:30	Session 4	4
à l'heure	10:15	Pause	
à l'heure	10:30	Table ronde 2	TR
à l'heure	11:30	Table ronde 3	TR
à l'heure	12:30	Déjeuner	
à l'heure	13:30	Visite de terrain Gare du Mans • Quartier de gare	
à l'heure	15:30	Conférence de clôture	
à l'heure	16:15	Fin du colloque	

Accès

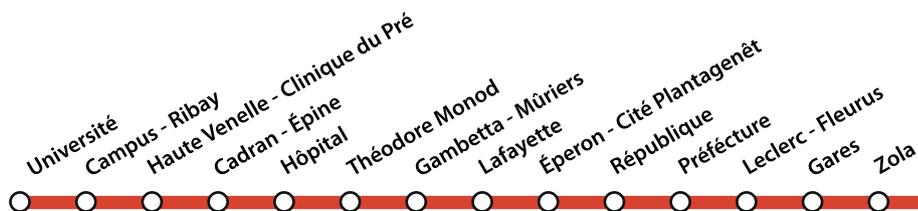
Le Mans Université
Arrêt : Campus - Ribay



Le Mans Innovation
Arrêt : Gares



T1 Université ↔ Antarès Stade MM.



Avenue Olivier Messiaen,
720850 Le Mans



57 Boulevard Demorieux,
72000 Le Mans

Comité scientifique



- Nacima Baron, *Université Gustave Eiffel*.
- Guy Baudelle, *Université Rennes 2*.
- Gérald Billard, *Université du Mans*.
- Laurent Chapelon, *Université Paul-Valéry Montpellier 3*.
- Valerie Facchinetti-Mannone, *Université de Bourgogne*.
- Arnaud Gasnier, *Université du Mans*.
- Jean Varlet, *Université Savoie Mont Blanc*.
- Jean-Pierre Wolff, *Université Toulouse Jean Jaurès*.
- Pierre Zembri, *Université Gustave Eiffel*.

Appel à communications



Consignes aux auteurs

Les propositions de communication devront être fournies en version électronique, au format Word (.docx), et contenir :

- un **titre** en français ;
- les **nom et prénom** des auteurs, leur **rattachement** institutionnel (laboratoire, université, etc.), ainsi que leur **adresse électronique** ;
- un **résumé** en français d'une longueur de 2 000 signes maximum, soit une demi-page ;
- des **mots-clés** (5 maximum) ;
- les principales **références bibliographiques** (5 maximum) ;
- la **session** visée.

Les soumissions se feront directement sur le site :

regengare2023.sciencesconf.org

Date limite de dépôt : mardi 20 juin 2023

Comité d'organisation



Gérald Billard
Professeur des Universités, ESO Le Mans.

Louis-Thibault Buron
Enseignant-Chercheur contractuel, ESO Le Mans.

Stanislas Charpentier
Ingénieur d'études, docteur en géographie, ESO Le Mans.

Arnaud Gasnier
Professeur des Universités, ESO Le Mans.

Lionel Bertrand
Directeur Projet Setec, Chargé d'enseignement École des Ponts-Paris Tech.

Contact : regengare2023@sciencesconf.org