

### INTRODUCTION

Les gares centrales, pensées à la fois comme des portes d'entrée dans les réseaux ferroviaires voire multimodaux et des portes d'entrée dans la ville, tirent leur degré de centralité d'une multitude de facteurs, pas seulement en lien direct avec le transport ferroviaire. Du fait d'une infrastructure vieillissante et de leur valeur patrimoniale relative - héritage d'une histoire compliquée du rail américain (entre essor au XIXe siècle et quasi-abandon au XXe) - les possibilités de mener des projets de (re)développement des gares centrales, à l'aune d'un regain d'intérêt du gouvernement pour le transport ferroviaire, sont multiples et diverses, notamment pour réaménager leur espace urbain environnant.

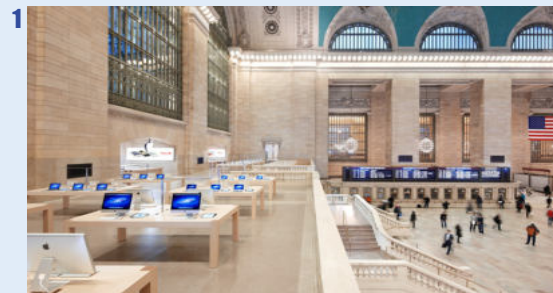
### I. UN MOTEUR DE DYNAMISME DES CENTRES-VILLES AMÉRICAINS

Certaines gares centrales sont économiquement attractives et génératrices de richesses. Cela va de pair avec leur multifonctionnalité, leur bonne liaison aux réseaux de transports, mais leur (haute) fréquentation et leur inscription dans les pratiques quotidiennes de leurs usagers. Ces paramètres sont par exemple pris en compte dans le schéma de développement « The Transbay Transit Center Project » de la gare centrale de San Francisco. D'autre part, la gare et son quartier interagissent et se développent mutuellement :

**Le quartier affecte la gare** : le plan de transformation de la gare Union de Washington consiste à relier la zone du commerce et de la restauration du sud et la zone de parking et de gare routière du nord. Avec ce projet mené par l'Amstrack, la gare sera plus largement ouverte et connectée à l'espace urbain depuis l'extérieur, grâce à un parvis (Place Burnham) en recouvrant la voie ferrée, dédié à la construction de plusieurs équipements (bureaux, commerces, logements). Il s'agit aussi de souligner la monumentalité de la gare afin d'en faire un emblème de la ville.

**La gare fait le quartier** : les gares génèrent des effets structurants sur leur territoire. Par exemple, La zone NoMa au nord de la gare, un ancien quartier industriel, est entièrement reconstruite 10 ans après la nouvelle station de métro. Des projets immobiliers ont été menés sur la friche, donnant vie à un quartier considéré comme désagréable. Néanmoins, il y a toujours un manque d'identité urbaine véritable : cette urbanité ne surgit pas spontanément.

#### Grand Central Station : Requalification d'un espace fonctionnel en espace commercial au sein de la gare historique :



#### Carte des réseaux ferroviaires aux États-Unis



### II. UN PROCESSUS DE REDÉVELOPPEMENT SÉLECTIF

Si, les gares ne sont aujourd'hui plus simplement pensées comme un simple lieu de passage pour les voyageurs, elles ne font pas toutes l'objet de stratégies de développement de manière égale. Cette inégalité dépend de trois facteurs :

#### La situation géographique dans le système urbain

Si historiquement les gares sont implantées géographiquement de manière centrale dans les villes, d'autres gares créées après l'avènement de l'automobile se situent à l'extérieur des centres urbains. Ex : Gare centrale de Miami dédiée au trafic interurbain et suburbain

#### L'intégration des gares centrales dans leur tissu urbain

La nouvelle gare de San Francisco jouit d'une parfaite intégration à son environnement du fait de son hyper centralité et de l'aménagement des abords de la gare. À l'inverse, la gare de Seattle qui pourtant est géographiquement centrale (comme San Francisco) et qui propose nombre de connexions est, elle, mal intégrée à son environnement et le cheminement piéton y est très difficile.

#### La configuration de leurs espaces, dont dépend

leur visibilité et l'importance de leur marquage urbain. Certaines gares centrales jouissent d'un fort rayonnement dû à leur notoriété historique - New-York, Chicago ou Boston - alors que d'autres, plus récentes, ne marquent pas encore assez l'espace urbain de leur empreinte patrimoniale - Miami ou San Francisco. L'architecture constitue donc un levier de visibilité important, au même titre que leurs œuvres d'art ou le caractère ancien du bâti.

#### Enjeux Politiques

- Augmenter** la part modale du train
- Réduire** la part modale de l'automobile
- Débloquer** des fonds publics

#### Enjeux Economiques

- Booster** l'économie locale
- Susciter** un retour sur investissement
- Maîtriser** la spéculation immobilière et foncière

#### Enjeux urbanistiques

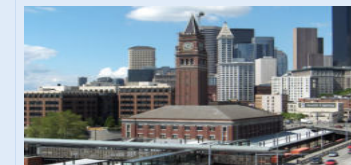
- Dynamiser** les centres-villes
- Développer** de nouveaux quartiers
- Spécialisation** fonctionnelle de la gare

### III. TYPOLOGIE DIFFÉRENCIÉE SELON LEUR INTÉGRATION URBAINE

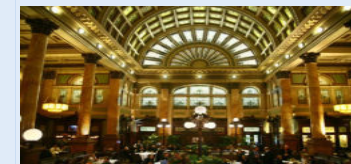
Il est possible de déterminer quatre grands ensembles de gares centrales faisant l'objet d'une intégration urbaine différenciée, selon trois critères : ancienneté et notoriété historique ; place de la gare dans les réseaux de transport et dans le système urbain ; insertion urbaine et accessibilité

#### GARE PATRIMONIALISÉE

Gare centrale convertie en hall d'accueil et d'information reliée à la nouvelle gare principale. D'autres locaux plus adaptés accueillent les infrastructures de transport, tandis que l'aspect historique de la gare de King Street Station est préservé par cet espace réaménagé.



Gare King Street Station Seattle



Pittsburgh Station, reconverte en restaurant depuis 1976



Union Terminal Station Cincinnati, réaménagée en musée en 1986

Pittsburgh et Cincinnati, deux exemples de gares patrimonialisées réaménagées en centre culturel et restaurants afin de préserver ces anciens terminaux ferroviaires.

#### GARE EN RÉNOVATION

L'influence des gares centrales reste primordiale, par leur impact sur l'environnement local, c'est pourquoi certaines gares telles que celle de Philadelphie se voient être positionnées au cœur d'un processus de rénovation urbaine, qui englobe l'ensemble d'un quartier, ou d'une ville.



Gare de 30th street station Philadelphie



Portland Union Station, projet d'intégration douce, et de création d'un vrai hub multimodal



Denver Union Station, rénovée dans le cadre du Transit oriented development du quartier

Portland et Denver, deux exemples de gares rénovées ou en cours de rénovation pour un réaménagement global d'un quartier. Ceux-ci représentent des projets de développement urbain liés à l'amélioration de la gare.

#### GARE DÉSFFECTÉE

Dans d'autres cas, les politiques publiques ne sont pas parvenues à réintroduire les gares centrales dans le processus d'intégration urbaine, comme le prouve l'exemple de Michigan Central Station, qui malgré les projets de reconversion est encore aujourd'hui "à l'abandon".



Gare Michigan Central Station



Station Pawtucket / Central Falls Abandonnée en 1959



Miami Station, Ancienne gare centrale marginalisée par la nouvelle gare

Deux autres exemples de gares marginalisées par une trop faible fréquentation mais aussi par la création de nouvelles gares centrales mieux situées.

#### GARE NOUVELLE

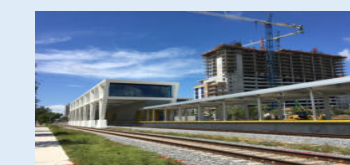
Ces gares centrales peuvent aussi servir de nouveau point de centralité, construit autour d'infrastructures de transport et d'aménagements, comme celui du projet de Brightline en Floride, qui profite de l'influence touristique régionale pour capter ces flux et investissements autour de ses gares.



Gare Miami Central



The Salesforce Transit Center, réaménagement de la gare afin de créer une "vraie" gare centrale de l'Ouest



West Palm Beach Station, gare nouvelle aménagée pour créer une nouvelle centralité régionale

Les deux exemples suivants ont permis la création d'un nouveau quartier, ou d'un nouveau pôle multimodal à travers l'influence du transport ferroviaire.

### CONCLUSION

Alors que le gouvernement songe à développer la grande vitesse, les opportunités de repenser l'intégration urbaine de chaque gare centrale selon leur spécificités sont multiples et cumulables (multimodalité, piétonnisation, installation de commerces et bureaux, patrimonialisation etc.). En réalité, ce potentiel n'est cependant pas exploité pour toutes les gares, d'où une hiérarchisation entre les unes bien insérées dans leur système urbain et les autres reléguées en leur marge. Au vu de la complexité du jeu d'acteurs impliqués, la volonté politique apparaît comme nécessaire mais non suffisante pour réduire ce déséquilibre.

#### BIBLIOGRAPHIE

