



La nouvelle halle de la gare King's Cross à Londres est mise en avant comme l'icône du renouveau des infrastructures ferroviaires anglaises.

Entre Europe et Chine, des gares insolites au carrefour des mondes

RÉSUMÉ > Nouvellement bâties ou réaménagées, les gares européennes s'inscrivent dans un projet urbain travaillé et incarnent de nouvelles valeurs où chacun bâtit sa propre mobilité, son temps. À l'autre bout d'un autre continent, en Chine, les gares restent d'abord des lieux de connexion, au gigantisme assumé. Il ne s'agit pas de traîner, mais d'attraper un train.



TEXTE > CRISTIANA MAZZONI, LIONEL DEBUS, ALI MAHFOUD ET LANG FAN

Arrivé à destination dans l'une des gares récemment réaménagées pour accueillir la grande vitesse, il est rare de rester insensible à sa nouvelle spatialité éclatée, aux matériaux, couleurs, lignes déployés, à ses ambiances insolites, mélange de flux anonymes et de singularités possibles. Gares *insolites* au sens d'inhabituelles, étonnantes sinon extraordinaires, compte-tenu des usages qui s'étaient installés dans ces types de bâtiments, en Europe, à partir de l'entre-deux-guerres et jusqu'aux années 1980. En effet, par définition, la grande gare urbaine fait partie de ces objets qui impactent la ville et ses habitants en profondeur. Aujourd'hui, comme il y a un siècle et demi, elle renoue avec les grands enjeux sociétaux de son temps. En cela, la gare contemporaine cristallise en *essence* comme en *substance*, si ce n'est le *Zeitgeist*¹ du 21^e siècle, au moins les changements paradigmatiques qui caractérisent nos sociétés urbaines, à la rencontre de différents mondes culturels.

On sait qu'installée bien souvent en lieu et place des anciens remparts, ou en limite de la ville historique,

CRISTIANA MAZZONI est architecte-urbaniste et professeur à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg où elle dirige le laboratoire Architecture, morphologie, morphogenèse urbaine et projet (Amup). Elle est co-responsable scientifique de la Chaire franco-chinoise de Mobilités métropolitaines innovantes qui associe l'Ensa de Strasbourg, l'Université de Tongji à Shanghai et le groupe Systra. LIONEL DEBUS et ALI MAHFOUD sont architectes-urbanistes, LANG FAN est architecte. Ils sont doctorants au laboratoire Amup.



1. Soit « l'Esprit du temps ».



En Europe, toute l'histoire contemporaine des villes est liée à celle des infrastructures ferroviaires.

la gare vapeur a accompagné le développement économique de la ville industrielle du 19^e siècle et a structuré sa croissance urbaine. De même, le développement des différents réseaux ferrés a servi – dès la deuxième moitié du 20^e siècle, entre ruptures et continuités structurelles, entre tram-trains, trains de banlieue et lignes à grande vitesse – de support à la croissance urbaine puis métropolitaine européenne. Tant et si bien qu'en Europe, toute l'histoire contemporaine des villes est intimement liée à celle des infrastructures ferroviaires. Ville, gare et territoire urbanisé retrouvent ainsi, de fait, la relation de symbiose qui les caractérisait. Après la gare vapeur et celle liée à l'arrivée de l'électricité, il s'agit aujourd'hui d'une nouvelle gare connectée – intelligente et sensuelle à la fois. Et si, d'un côté, cette gare contemporaine européenne est devenue, ces deux dernières décennies, une centralité urbaine et métropolitaine qui ancre les villes dans des logiques de mondialisation, à travers son rôle d'interface de métropolisation et le développement de lignes à grande vitesse, de l'autre, elle invite en même temps à « ralentir », sinon à s'arrêter, à redéfinir, pour chaque ville et chaque territoire ce génie du lieu qui porte en lui-même le lien subtil avec le *Zeitgeist* contemporain. Quels sont donc les caractères de ces grandes gares européennes qui les rendent si extraordinaires? Et, dans la confrontation avec la culture de projet urbain et métropolitain en Chine, quels nouveaux axes de recherche pourraient s'ouvrir?

LA GARE CONTEMPORAINE EUROPÉENNE, POINT DE CONVERGENCES

Que ce soit à travers les modes de pensée qui l'ont façonnée et qui la façonnent encore ou via les réalités spatiales, métropolitaines et sociétales qu'elle véhicule et dont elle est l'expression, la gare contemporaine européenne est devenue le support d'une métropole polycentrique, dense et poreuse en même temps. Ne se limitant plus seulement à l'objet isolé du bâtiment-voyageur, elle devient un point de convergences, à la rencontre des différentes échelles, espaces et temporalités qui distinguent les territoires dont elle définit le centre. Ces convergences témoignent de l'émergence d'une société complexe, au travers de changements plus profonds encore, notamment le passage d'un paradigme

du transport vers un paradigme de la mobilité, avec son recentrement autour de l'utilisateur mobile et connecté, co-concepteur et co-producteur de ses propres formes de mobilité. Cette nouvelle mobilité transcende et métisse ce qui autrefois était séparé : vitesse et lenteur, distance et proximité, individuel et collectif, mobilité mécanique et mobilité douce, physique et virtuelle... Une nouvelle mobilité mixte, complexe voit donc le jour, qui fait se rencontrer le réel et le virtuel, le mobile et l'e-mobile. Et ce faisant, a changé l'architecture des lieux de la mobilité européens.

La gare européenne contemporaine incarne donc de nouvelles valeurs, réponses trouvées par des acteurs toujours plus nombreux aux enjeux métropolitains émergents. Ainsi, redevenue une centralité importante dans les territoires urbanisés, elle est pensée durablement et intégrée de manière optimale à son environnement, qu'il soit naturel ou urbain. Intelligente, elle communique par les réseaux numériques avec ses usagers et leur permet de rester connectés. Sensuelle, la gare est redevenue un lieu de plaisir et d'émotions, conçue pour enrichir l'expérience du temps passé, que ce soit à l'intérieur de son périmètre, ou, plus généralement, dans une situation de mobilité. Condensé de ville, objet urbain inévitable et vers lequel tout converge, la gare contemporaine devient ainsi, à l'image de nos sociétés, à l'image de nos villes, un objet de plus en plus complexe, de plus en plus central dans nos modes de vie et nos territoires.

Elle se fait alors, tout à la fois : une interface de métropolisation, qui contribue, à travers sa présence, les liaisons qu'elle offre et son écriture architecturale, au rayonnement et à l'internationalisation de la ville dans laquelle elle s'inscrit ; un nœud incontournable sur les différents réseaux de mobilité ; un lieu réinvesti dans le tissu urbain.

Ainsi, en transcendant les logiques binaires du 20^e siècle, et en existant en même temps au sein de deux dimensions spatiales, l'une réticulaire et hypermobile, l'autre topographique et hyperlocale ; en devenant le point de convergence où se croisent et deviennent lisibles les échelles territoriales, et en étant tout à la fois nœud et lieu ; en multipliant enfin les temporalités entre temps-distance et temps-substance, entre vitesse et lenteur, la gare européenne est de nature quantique,

protéiforme, simultanément transcendant, polychronique, ubiquitaire, interface, jusqu'à ce que l'individu mobile et connecté se décide, chemin faisant, à activer tel ou tel rôle, à fixer le temps d'un instant, son caractère.

Mais surtout, dans le contexte contemporain de transition vers un paradigme de mobilité, la gare, espace par définition public, devient reliante : elle permet de rester relié aux autres, d'être connecté au monde. Elle favorise la création de liens nouveaux, active et entretient les réseaux sociaux auxquels on appartient. Elle rend visible et accessible les territoires urbains et les ressources ou services du quotidien, et démultiplie les activités en mobilité, les opportunités de tous ordres, les rencontres heureuses, les potentiels de sérendipité.

La gare centrale de Berlin, une mise en abyme des sols de la ville

La gare qui reflète plus que d'autres ce changement de paradigme est, selon nous, la gare centrale de Berlin, située sur les rives de la Spree à l'emplacement de l'ancienne *Lehrter Bahnhof*. La construction de la nouvelle gare centrale démarre au milieu des années 1990 et marque, avec le réaménagement de la gare de Leipzig et le développement du programme *Bahnhöfe 21*, un tournant important dans la conception des grandes gares allemandes.

Au-delà des questions relatives à une nouvelle programmation liée au déploiement des surfaces commerciales, le débat s'ouvre sur la haute technologie employée dans le chantier, ainsi que sur la renaissance architecturale et urbaine qu'introduit la politique de développement de la compagnie nationale des chemins de fer, la *Deutsche Bahn*. Le projet de Meinhard von Gerkan & Partners propose la construction d'un seul bâtiment compact, réinterprétation de l'ancien modèle du *Hauptbahnhof* et des gares de passage sur deux niveaux de la *S-Bahn*.

Le nouveau bâtiment est situé face aux ministères, au Reichstag. Il s'inscrit dans la ville comme une machine tant architecturale qu'économique, d'une complexité considérable et impliquant une interaction entre l'ensemble des bâtiments présents sur le site. Le bâtiment lui-même abrite l'un des nœuds ferroviaires les plus importants de toute l'Allemagne, à la croisée des axes nord-sud et est-ouest de la ville, avec un trafic annuel de 30 millions de voyageurs, empruntant dans

cette gare à la fois les trains métropolitains, régionaux et internationaux. L'ample voûte vitrée de la halle, longue de 430 mètres, sépare et relie deux édifices parallèles occupés par des bureaux. Le vaste hall d'accès aux quais se caractérise par une forte transparence vers l'extérieur et par une mise en abyme extraordinaire de l'espace intérieur, où les ponts sur lesquels s'alignent les quais et les voies ferrées se chevauchent les uns sur les autres et sont reliés entre eux par des terrasses ouvertes, des escaliers, des remontées mécaniques et des ascenseurs qui dessinent des tours vitrées.

La surface totale de 175 000 mètres carrés comprend cinq niveaux de quais et de circulation des trains et est divisée en 15 000 mètres carrés environ de locaux destinés au commerce et à la restauration, 50 000 mètres carrés en surfaces de bureaux, 5 500 mètres carrés pour l'activité ferroviaire et 21 000 mètres carrés pour les circulations et la distribution. Les quais ont une emprise de 32 000 mètres carrés, le parking de 25 000 mètres carrés. La grande fluidité des espaces et des parcours intérieurs ainsi que le recours important à l'acier et au verre permettent à la lumière naturelle de pénétrer jusque dans les vastes souterrains.

Les ponts sur lesquels s'alignent les quais et les voies ferrées se chevauchent et sont reliés par des terrasses, des escaliers.

La gare centrale de Berlin abrite l'un des nœuds ferroviaires les plus importants d'Allemagne.





La gare King's Cross à Londres, à la rencontre de plusieurs places urbaines

La gare a été inaugurée quelques mois avant les Jeux Olympiques de Londres en 2012.

Déjà dans les projets présentés au concours d'architecture de 1988 pour l'extension de la gare King's Cross et sa jonction avec la voisine gare St. Pancras, la proposition du groupe vainqueur Foster & Associates cherchait à créer une unité formelle à l'intérieur d'un milieu dégradé et fragmentaire, matérialisée par l'insertion d'un nouvel édifice qui se confronte aux témoignages, tout proches, de l'architecture industrielle du 19^e siècle. Il a fallu attendre plus de vingt ans pour voir enfin réalisés, à la fois le nouveau terminal des trains à grande vitesse en provenance du continent, sous la voûte restructurée de la gare St. Pancras, et l'extension de la gare King's Cross à travers une grande couverture à voûte vitrée qui prolonge et réanime l'espace de la place adjacente. Inaugurée en mars 2012 à l'occasion des Jeux olympiques, cette nouvelle halle est mise en avant par les spécialistes comme l'icône du renouveau des infrastructures ferroviaires anglaises.

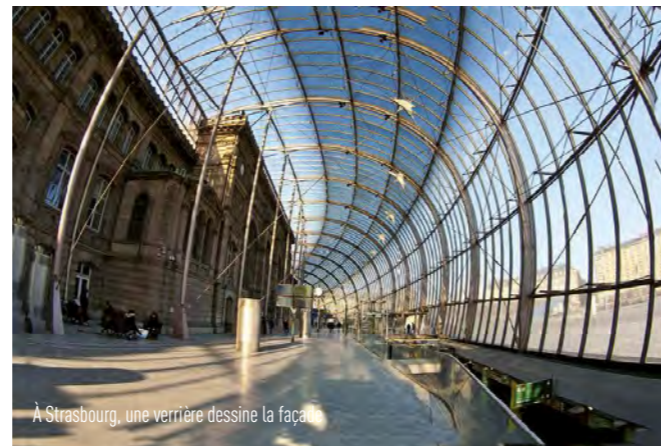
Le projet vise tout d'abord à transformer la gare historique en un pôle d'échange plurifonctionnel tout en mettant en valeur l'architecture du bâtiment original conçu par Lewis Cubitt en 1852. Il prévoit en même temps le réaménagement de la place de 75 000 mètres carrés qui se trouve en face de la gare, avec l'objectif de rendre visible depuis la ville, par l'élimination des constructions métalliques datant des années 1970, son ancienne façade emblématique avec sa double fenêtre thermale vitrée. Il répond aussi aux exigences contemporaines d'amélioration de la performance des flux des voyageurs et de leur sécurité au niveau des accès et des

King's Cross : transformer la gare historique en pôle d'échange plurifonctionnel.



services proposés. La nouvelle halle côté ouest, qui couvre 7 500 mètres carrés au sol et s'élève à 20 mètres est composée de seize colonnes en acier dont la forme s'apparente à la silhouette d'un arbre.

Le projet a enfin été le point de départ du développement urbain du secteur nord, en amont de la gare et anciennement occupé par les gazomètres et d'autres hangars industriels. Le projet urbain, conçu à partir d'investissements privés, a pour objectif l'aménagement de 27 hectares de terrains en friche avec l'édification d'un grand parc, bureaux, commerces ainsi que 2 000 appartements. Le projet d'aménagement comprend en outre la construction de vingt nouvelles rues, dix espaces publics majeurs et la restauration de vingt bâtiments historiques.



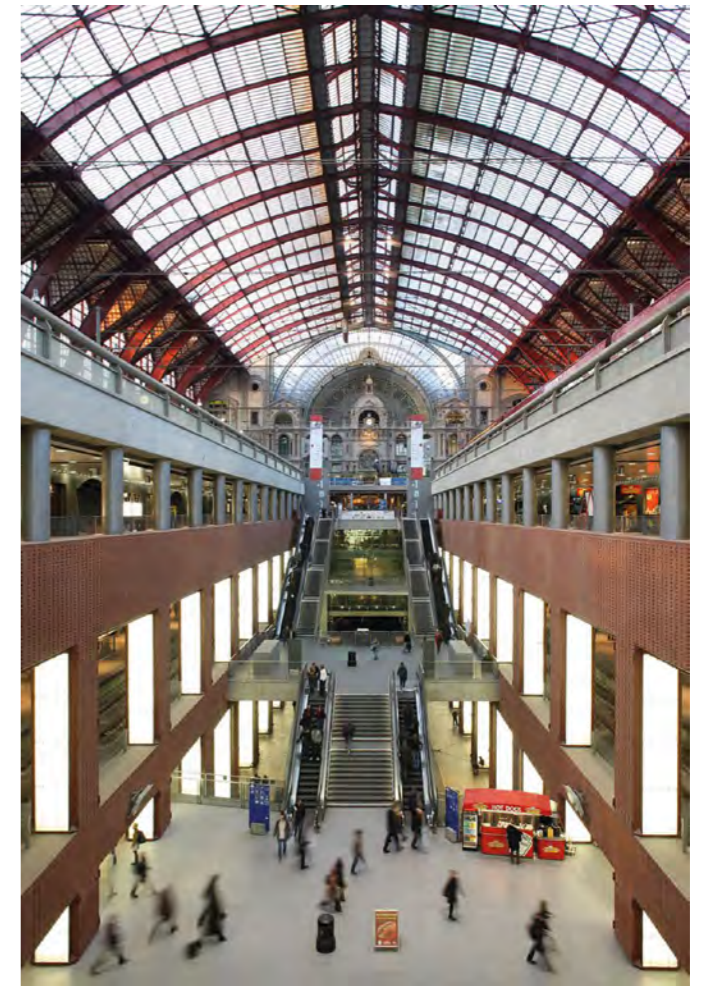
À Strasbourg, une verrière dessine la façade.

La gare centrale de Strasbourg, des enjeux de caractère transfrontalier

La nouvelle gare Tgv de Strasbourg est inaugurée le 10 juin 2007, avec un flux prévisionnel de 60 000 voyageurs par jour. Elle devait être accompagnée de la mise en œuvre d'une ligne de tram-train reliant la gare à l'aéroport, qui, faute de financements, n'a pas été réalisé. La gare se configure néanmoins comme un important pôle d'échange entre lignes à grande vitesse, transports collectifs urbains (tramway et bus), et liaisons interurbaines (Ter et trains inter-régionaux en direction de Bâle et Karlsruhe, lignes de cars interurbains de la région strasbourgeoise).

La transformation de la gare historique en un nouveau pôle d'échange intermodal au cours des années 2000 s'inscrit dans les travaux que l'Arep – l'agence des gares filiale de la Sncf – conduit sur l'ensemble des grandes gares en France et qu'elle exporte à l'étranger, en Europe comme sur d'autres continents. La grande verrière qui dessine la nouvelle façade de la gare sur son parvis, n'est pas seulement un geste architectural fort : elle crée une nouvelle salle des pas perdus à l'interface entre la gare et la ville, espace à la fois de déambulation et d'attente ; elle met en valeur et protège en même temps l'ancien bâtiment restauré et accueillant de nouveaux espaces de vente ; elle relie et donne à lire les différentes strates de la gare, celles au niveau de la ville et des services pour les voyageurs et ceux, souterrains, de la galerie du tramway, de la station des trams et des taxis, des parkings voitures et vélos. En aval du bâtiment des voyageurs, les faisceaux des rails pour les trains régionaux et internationaux se situent – suivant les plans d'aménagement des ingénieurs allemands datant des années 1870 – à 4,2 mètres au-dessus du niveau de la chaussée.

À dix ans de ce premier projet de réaménagement émerge avec force la question de l'inscription de cette gare dans le contexte de transformation de la ville en une métropole transfrontalière prenant toute sa place dans le système métropolitain du Rhin supérieur (Bâle, Strasbourg, Karlsruhe, avec 9 millions d'habitants à une heure et demie en voiture du centre de Strasbourg). La loi de janvier 2014 sur les métropoles a de fait décrété la création d'une nouvelle collectivité locale, l'Euro-métropole, intégrant plus qu'auparavant la dimension transfrontalière et transnationale. Construite sur la longue durée suivant le modèle polycentrique des villes allemandes et suisses, Strasbourg, avec sa voisine Kehl, s'apparente à une métropole des courtes distances qui pourra s'appuyer sur l'efficacité du maillage ferroviaire déjà en place et baser son propre développement sur la performance et la résilience de la ville face à la transition énergétique grâce à l'articulation entre la grande vitesse et le ferroviaire léger (tram-train, tramway) et le développement de quartiers denses autour des gares et stations.



La gare centrale d'Anvers, un chantier d'une grande complexité, tant architecturale que technique.

La gare centrale d'Anvers, valorisation du passé et regard vers le futur

À Anvers, la réalisation de la liaison ferroviaire nord-sud pour les trains à grande vitesse a été l'occasion de réaménager l'ancienne gare centrale – Antwerpen Centraal – tout en mettant à nouveau en valeur sur la *Koningin Astridplein* son architecture éclectique datant du début du 20^e siècle : aussi bien ses façades extérieures que sa salle des pas perdus avec l'imposant escalier de marbre polychrome qui la relie à la halle des trains avec sa belle structure de verre et d'acier. Le choix d'arrêter le Tgv dans le centre de la ville d'Anvers a aussi imposé des travaux d'une très grande complexité, tant architecturale que





La gare centrale d'Anvers est composée de trois volumes aux dimensions exceptionnelles.

technique, pour que ce monument historique accueille dans ses entrailles, à 20 mètres sous les sols de la ville, le nouveau tunnel long de 3,8 kilomètres, et pour qu'il s'articule aux nouveaux bâtiments dessinant son extension du côté de la *Lange Kievitstraat*.

La gare voit le passage de 500 trains par jour avec un flux de 25 000 voyageurs. Elle est composée de l'articulation de trois volumes aux dimensions exceptionnelles : l'ancien bâtiment abritant les espaces de circulation et d'accueil des voyageurs ; la halle d'acier et de verre abritant, sur plusieurs niveaux, les quais des trains à grande vitesse ainsi que des trains régionaux, qui se distribuent, avec une série de galeries commerciales, de part et d'autre d'une vaste nef centrale ; le nouveau bâtiment qui se développe à l'extrémité opposée de la halle et qui fait face au complexe hôtelier et de bureaux du *Kievitplein*.

Outre les grands travaux d'ingénierie, la rénovation et la sauvegarde du bâtiment ancien et les travaux de valorisation de l'espace urbain par l'inscription de nouveaux bâtiments, le projet comporte la création d'une « tunnel photovoltaïque » aux portes de la ville – le long des voies qui relient Anvers à Paris – avec l'installation de 1 600 panneaux solaires qui permettent l'alimentation électrique de la gare par cette énergie verte. Le projet dialogue enfin avec les éléments définis dans le masterplan de la ville de 2006, où le thème de l'eau est articulé à celui des lignes ferrées tout en définissant par-là deux figures importantes du futur développement urbain.

De la gare HQE d'Archères-Ville à la gare durable de Belfort-Montbéliard

Ce concept de performance environnementale des bâtiments-voyageurs a été abordé aussi en France et notamment au moment du réaménagement de la gare d'Archères-Ville, dans les Yvelines, entre 2008 et 2009. La rénovation du bâtiment principal a été définie comme un véritable « laboratoire pour le développement du concept de gare à Haute qualité environnementale (HQE) ». Ceci a permis de pallier l'absence de confort des espaces destinés aux voyageurs, de réorganiser les flux (personnel et voyageurs), de mettre en conformité son accessibilité, et aussi de diminuer sa consommation énergétique. Des cellules photovoltaïques, des panneaux solaires, des pièges à chaleur, une centrale géothermique et un système de récupération des eaux de pluie sont ins-



La gare Tgv de Belfort-Montbéliard associe technologie et nature.

tallés dans son enceinte. Malgré des coûts supérieurs 20 % à 30 % à une rénovation classique, il est certifié que la nouvelle gare permet aujourd'hui une économie d'énergie de 64 % et une baisse de 84 % d'émission de gaz d'effet de serre. Dans le même temps, elle permet d'épargner 59 % de ressources hydriques de la ville. Sous la même enseigne de gare durable ou verte, la gare Tgv de Belfort-Montbéliard réaménagée en 2011 exprime, suivant ses concepteurs, « une synthèse réussie entre technologie et nature » : évocation des savoir-faire locaux (carrosserie, chaudronnerie, industrie automobile et ferroviaire) ; présence de matériaux naturels, grâce à l'utilisation du bois de la structure en lamellé collé et des parements intérieurs en lattes. Le concept de gare durable a eu ici pour objectif d'optimiser la consommation d'énergie grâce à la géothermie et la récupération des eaux pluviales pour limiter le gaspillage par rejet dans la canalisation. La température dans le bâtiment, pendant l'été et l'hiver, a été régulée grâce à un système de puits canadiens. Pour compléter les besoins en énergie thermique et réchauffer l'eau sanitaire, la gare est équipée également de sondes géométriques verticales associées à des pompes à chaleur. Ces installations et équipements techniques permettent en même temps de véhiculer du froid et de rafraîchir les espaces au sein de la gare. Elles assurent également la ventilation modulée de ses espaces. De surcroît, la gare est équipée d'une toiture recouverte de panneaux photovoltaïques atteignant une surface de 300 mètres carrés afin de produire un cinquième de sa consommation énergétique.

La gare à Haute qualité environnementale d'Archères-Ville permet une économie d'énergie de 64 %.

L'HÉTÉROTOPIE DE LA CHINE

Évoquer la gare chinoise pourra laisser le lecteur perplexe. Il y a en effet bien peu de points communs entre l'Ouest français et l'Orient chinois. L'importance croissante de la Chine dans les affaires du monde de la place pourtant plus que jamais sur le devant de la scène internationale. Pour autant, au-delà du simple effet de mode, en tant que professionnels de l'architecture urbaine, chercheurs et enseignants, parler de la nature de la gare en Chine peut se révéler fort utile sur le plan pédagogique et scientifique. D'une part, parce que les enjeux des politiques de transport dans les mégapoles chinoises sont bel et bien réels. Mais surtout, parce qu'il est possible de trouver dans le contexte asiatique contemporain des conditions d'extériorité intéressantes – ce que Michel Foucault appelait si bien « l'hétérotopie de la Chine » –, la Chine est un ailleurs qui sert d'abord à dépayser la pensée, et ensuite, par effet de retour, à réinterroger la réalité de la gare dans le contexte européen et français.

Nous avons abordé à travers les exemples précédents la question de la gare contemporaine en Europe et l'histoire et les problématiques urbaines et métropolitaines dans lesquelles elle s'ancre. Mais qu'en est-il alors de la gare chinoise ?

1842 : après une cuisante défaite face aux armées britanniques, la Chine impériale se voit contrainte, à ouvrir ses portes et cinq de ses ports au commerce avec l'Europe. Dans la brèche ainsi ouverte, des idées nouvelles vont faire leur chemin et venir ébranler la stabilité millénaire de l'Empire du milieu. Et dans ce pays qui se réveille et qui s'agite, une ville va briller plus que les autres. Cette ville, c'est Shanghai, le « Paris de l'Orient », enclave coloniale capitaliste sous contrôle occidental en plein territoire chinois. L'Empire laisse la place à la République nationaliste. Un contexte politique, industriel, économique et démographique va alors amener la ville à connaître un développement phénoménal en quelques décennies à peine pour devenir, dès les années 1920, la métropole fantasmée que l'on connaît, allant même jusqu'à être équipée de deux gares : une au nord, terminus des trains en direction des capitales impériale (Pékin) puis républicaine (Nankin) ; une autre au sud, en direction de l'enclave



La gare centrale de Shanghai, nœud incontournable du réseau ferroviaire entre le nord et le sud de la Chine.

britannique de Hong Kong. Puis la Seconde Guerre mondiale éclate. Shanghai est envahie par les forces japonaises. En 1949, l'envahisseur nippon repoussé, le Parti communiste instaure la République populaire. Jusqu'ici, le modèle de la gare suivait, par mimétisme, les formes, usages et fonctions des gares européennes. C'est à partir de ce moment que la divergence du modèle de la gare chinoise a lieu.

Les *danwei*, les entreprises d'État ou collective, ancrent les populations des centres urbains, devenus les centres de production industrielle d'une économie planifiée. La mobilité sociale devient difficile. Jusque dans les années 1980, l'emprise de la ville restera la même, prise dans les glaces d'un « hiver communiste » que le pouvoir central va faire s'abattre sur Shanghai, berceau du mouvement communiste mais fille du capitalisme de marché. Shanghai ne grandit plus, au profit de villes-satellites qui font leur apparition et se développent rapidement. Les banlieues qu'on a pu voir apparaître en Europe n'apparaissent pas. La gare ne se fait pas support de la croissance urbaine, et les lignes de chemin de fer ne rattachent pas la ville à son territoire périphérique immédiat. Néanmoins, la gare est le seul moyen de s'extirper de Shanghai, et non sans peine. Les voitures sont bondées, en mauvais état. Les

Shanghai, berceau du communisme chinois et fille du capitalisme de marché n'échappe pas à l'« hiver communiste ».





Avec l'ouverture, la métropolisation de Shanghai s'enclenche à la fin des années 1990.

contrôles et les retards fréquents. Les trains lents et les distances énormes. On ne prend pas le train de manière quotidienne. On le prend de manière exceptionnelle, pour rendre visite à de la famille restée à la campagne durant les fêtes religieuses, ou bien pour changer de ville. Dans l'imaginaire chinois, le voyage en train, parangon du transport en commun de masse, est profondément attaché à cette Chine communiste.

Ce n'est qu'à partir de la fin des années 1990 que Shanghai puis la Chine vont sortir de leur léthargie. La mise en place de politiques d'ouverture va enclencher la métropolisation de certaines villes, Shanghai en tête. L'automobile, produit qui fait la fierté de l'industrie planifiée chinoise, remplace peu à peu les bicyclettes pour le transport individuel, et va rester prépondérante jusqu'à aujourd'hui. Peu à peu, les lignes à grande vitesse vont relier la capitale au reste du pays. Et Shanghai se retrouve soudain équipée de quatre gares et de lignes à grande vitesse vers Hong Kong ou Pékin.

Hélas ! Là où la Chine a très bien et très vite réussi à intégrer ses infrastructures autoroutières en milieu urbain, la présence des gares et des faisceaux ferroviaires, héritage occidental, marque quant à elle durement l'environnement urbain. Là où la gare européenne a évolué pour devenir une continuation symbiotique de

la ville, une centralité, la gare chinoise en est restée une limite, sa porte d'entrée monumentale, son point de départ, dans tous les sens du terme.

Shanghai Railway Station

À ce titre, la Shanghai Railway Station – gare centrale de la ville située au nord de l'ancienne concession internationale – est emblématique. La ville, située à mi-distance entre Pékin et Hong Kong, est devenue très tôt une étape obligée du transport ferroviaire chinois, et un nœud incontournable de son réseau ferroviaire entre le nord et le sud.

La Shanghai Railway Station est restée longtemps l'un des hubs ferroviaires les plus importants de Chine. Le premier projet date de 1908. Dès le départ, cette gare et son faisceau de rails ont marqué la limite entre le Shanghai de l'ancienne concession internationale au sud, dirigée par le conseil municipal de Shanghai, et le faubourg pauvre de Zhabei au nord, sous autorité chinoise. La nouvelle gare construite en 1984 et 1987 renforce cette situation de limite, sinon de fracture. Car c'est un véritable mur de rails d'un demi-kilomètre de large qui s'érige entre les bidonvilles au nord et le mélange de tours, centres commerciaux et *lilongs*² au sud. Côté sud, une immense place de gare et un large pavillon vitré donnent accès à une galerie des voyageurs étroite et basse de plafond au premier étage. Elle débouche alors, 500 mètres plus loin, sur un petit pavillon, perdu dans le tissu vieillissant des bidonvilles, sans qu'une réelle place soit aménagée. L'organisation spatiale de la gare, bien que translative, marque bien cette ségrégation entre les quartiers de l'hyper-centre et les bidonvilles périphériques.

Cette situation demeure inchangée pendant près de vingt ans. En 2006, certaines lignes sont déplacées afin de diminuer la pression croissante du trafic passager. La même année, une décision commune est prise pour rénover la gare vieillissante et ses alentours. En juin 2008, à l'approche de l'ouverture des Jeux olympiques de Pékin et à deux ans de l'Exposition universelle de Shanghai, le gouvernement de Shanghai et le district de Zhabei mènent un nouveau projet de réno-

vation, intitulé *Shanghai Railway Station North Plaza Comprehensive Transportation Hub Projet*. Comme son nom l'indique, le projet s'est concentré sur une extension du pavillon nord, le faisant passer de 1 000 mètres carrés à plus de 15 500 mètres carrés, et l'aménagement d'une place au nord de la gare, en incluant également une rénovation du pavillon sud et la mise en place d'une couverture au-dessus des quais. La gare est par ailleurs équipée de sept plateformes de 500 mètres de long, desservant treize voies. Fin 2008, elle était le point de départ ou d'arrivée de pas moins de 107 paires de trains, en plus des lignes passant par Shanghai, pour un nombre annuel de passagers s'élevant à plus de 36 millions, soit une capacité journalière de près de 100 000 passagers.

La gare est également bien connectée aux autres modes de transports de Shanghai. Une station d'échange du métro shanghaien, articulant les places nord et sud par une galerie marchande souterraine des plus lugubres, est accessible de la gare et est desservie par les lignes de métro 1 (la plus ancienne, reliant le nord au sud de Shanghai, et les deux principales gares entre elles), 3 et 4 (boucles de métro aérien reliant entre elles les différentes lignes du métro). La gare est également accessible par 26 lignes de bus urbains, les taxis, et à proximité d'une des quatre gares de bus interurbains de Shanghai. Pôle d'échange intermodal, elle est connectée par le fer aux différentes infrastructures de transport.

Des gares expérimentales pour les métropoles du 21^e siècle ?

C'est face à ce constat que nous avons tenu à développer dans nos séminaires et ateliers de projet de fin d'études des mises en miroir entre des situations métropolitaines très différentes entre elles, s'appuyant sur une observation des caractères hyperlocaux des lieux à investir par le projet de gare. Un projet qui vise à puiser dans le génie du lieu et dans l'essence des cultures locales – européenne et/ou chinoise – l'inspiration pour aller au-delà de la seule dimension hypermobile, l'ancrer dans le paradigme de la mobilité et lui faire dépasser la notion binaire de transport suivant les exemples analysés des gares européennes.

En tant que pôle multimodal, la gare contemporaine capte les flux des différents réseaux de transport. Cette

importance des formes de mobilité se traduit par une succession d'espaces « de l'agitation », connectés aux différents réseaux et sols de la ville. Espaces intérieurs conçus pour fluidifier les circulations des usagers et faciliter l'accès aux différents modes de transport, ils sont caractérisés par leurs grandes dimensions, laissent la lumière naturelle pénétrer dans les entrailles de la ville, et bénéficient d'une agitation caractéristique des grands espaces publics urbains.

En tant que centralité métropolitaine, la gare contemporaine s'ouvre en même temps sur la ville. Elle établit un lieu du rassemblement, des rencontres et de la mobilisation que la population locale, chaland et usagers de la gare peuvent s'approprier, et accueillir marchés ou encore expositions. La volonté des usagers de pouvoir rendre efficace le temps d'attente et de trajet, voire même de passer la journée en gare plutôt qu'au bureau ou à l'hôtel implique la mise en place de lieux dédiés. Ce sont des plateformes de co-working, des lieux de synergie et sociabilité, espaces de concentration, espaces de l'immobilité, ils s'organisent autour d'espaces plus introvertis et calmes.

L'enjeu est donc double : relier différentes parties de la ville et faire de la gare une centralité renouvelée, réappropriée par les habitants du quartier autant que par les voyageurs. En d'autres termes, développer la composante hyperlocale de la gare, celle qui l'inscrit dans son espace topographique, son quartier de gare, et son pendant virtuel, en s'appuyant notamment sur le développement fulgurant des technologies de l'information et de la communication pour en faire, en plus, des îlots de connectivité à haute bande passante suivant le principe que l'infrastructure émergente anéantit le temps et rétrécit l'espace. Trois concepts viennent donc définir les espaces de ces gares insolites – mobilité, mobilisation et immobilité – développant tour à tour le caractère de pôle multimodal, de centralité métropolitaine et locale réinvestie, ou de lieu à la fois réel et virtuel. ■

Cet article rend compte d'un travail en cours sur l'architecture des gares contemporaines que nous menons dans notre laboratoire à l'Ensa de Strasbourg. Les résultats de nos recherches ont un lien très fort avec notre enseignement, ainsi que dans notre pratique professionnelle d'architectes-urbanistes. Notre Chaire franco-chinoise des Mobilités métropolitaines innovantes, fondée en 2015, devrait nous permettre de consolider ce travail dans une perspective internationale et d'ouverture aux innovations techniques soutenables.

Centralité métropolitaine, la gare du 21^e siècle s'ouvre sur la ville.

La volonté des usagers de rendre efficace le temps d'attente et de trajet nécessite l'installation de lieux dédiés.

La capacité quotidienne de la gare de Shanghai : près de 100 000 voyageurs.



2. Il s'agit des ruelles de Shanghai.