

## Résumé de la thèse d'Emilie Roudier

*« Quand la ville moyenne entre en gare : des projets entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales »*

La thèse s'intitule « *Quand la ville moyenne entre en gare : des projets entre mimétisme métropolitain et recompositions territoriales* » et a été soutenue le 18 Février 2019 à l'École d'Urbanisme de Paris. A partir de l'analyse des projets de transformation des pôles gares dans les villes moyennes, cette thèse a pour ambition de révéler des formes de territorialisation de l'action publique locale. Elle pose un regard renouvelé sur les stratégies d'aménagement et sur l'exercice de la conduite de projet des collectivités locales de ces territoires et elle propose une analyse des enjeux, des acteurs et des modalités de programmation dans les villes moyennes.

\*

### Présentation de la démarche de recherche

*A l'origine de la thèse : une confrontation entre des acquis académiques et des pratiques professionnelles*

Cette thèse est l'aboutissement d'une recherche commencée en 2014 pendant un stage de fin d'études dans le bureau d'études Kisio. La mission du stage était de participer à des études de faisabilité et de programmation de pôles d'échanges, aménagés aux abords des gares. Alors que je pensais travailler à l'origine sur des grands projets d'aménagement - comme à Paris, Lyon ou Bordeaux - qui ont été présentés au cours de mon parcours universitaire et étudiés dans les principaux programmes de recherche, ma première mission était de concevoir un pôle d'échanges pour la gare de Guéret, préfecture du département de la Creuse, commune de 15 000 habitants desservie par huit TER au quotidien. A partir de cette situation, je me suis rendue compte que ces réaménagements n'étaient pas réservés aux grandes villes et que derrière des projets avec les mêmes noms, il y avait des réalités bien différentes.

Cette recherche est née précisément de cette confrontation entre, d'une part, mes acquis académiques et mes références scientifiques associés aux grands projets d'aménagement ; et d'autre part, mes premières pratiques professionnelles dans des projets hors contextes métropolitains. Après un premier mémoire de fin d'études issu de cette expérience (Roudier, 2014), j'ai eu l'opportunité d'approfondir mes questionnements dans une thèse en convention Cifre avec le Lab'Urba (Université Paris-Est) et Kisio à partir de février 2015.

*Les transformations des pôles gares dans les villes moyennes : des projets sur le devant de la scène opérationnelle et dans les coulisses de la recherche urbaine*

Ce travail de recherche s'intéresse aux transformations des gares ferroviaires. Depuis la fin des années 1990, les gares dans l'ensemble du territoire national font l'objet de nombreux

réaménagements (Delage, 2013). Ce mouvement de transformations des gares a été encouragé par une triple évolution de l'offre de transport, des politiques publiques et des stratégies des acteurs ferroviaires. Le développement du Train à Grande Vitesse (TGV) puis la restructuration des Trains Express Régionaux (TER) ont engendré une augmentation significative du nombre de voyageurs sur le réseau ferroviaire (Zembri 2008 ; Ollivier-Trigalo 2009). Cette double évolution, de l'offre et de la demande, a fait émerger de nouveaux enjeux liés à la revalorisation des gares et des infrastructures de transports dans les politiques d'aménagement (Cerema, 2012). En parallèle, les injonctions politiques à la mobilité durable et à la coordination entre urbanisme et transport (Gallez et al, 2015), mises en œuvre progressivement depuis les années 2000, ont encouragé cette évolution. La loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain en 2000, puis les lois Grenelle I et II en 2010 ont incité les collectivités locales à développer les transports collectifs et à orienter la densification urbaine autour des nœuds de transports.

A une échelle plus fine, ce sont plusieurs types d'espaces qui sont concernés par ces transformations : il y a les gares au sens strict du bâtiment voyageurs mais également leurs abords (parvis, parking, gare routière, etc.) et leurs quartiers. Cette thèse s'intéresse à l'ensemble de ces espaces et je les considère comme interdépendants. La gare attire des voyageurs et exerce une influence sur ses abords et son quartier, qu'importe le niveau des flux. De plus, leurs transformations respectives s'inscrivent généralement dans un objectif commun de revalorisation et de réorganisation. Dans cette recherche, ces trois espaces sont regroupés dans la notion de « pôle gare ». Cette notion ne sera pas toutefois utilisée de manière exhaustive et systématique pour toutes les analyses : elle constitue surtout un point de référence.

Ce travail se concentre plus précisément sur les transformations des pôles gares dans les villes moyennes. Littéralement, les villes moyennes correspondent aux villes de taille plus modeste que les grandes villes. Leurs critères d'identification ne sont toutefois pas univoques et font l'objet de débats dans la recherche urbaine (Demazière, 2014). Souvent associées à la France des préfectures et des sous-préfectures (Béhar, 2011), les villes moyennes sont des éléments structurants de l'armature urbaine française : elles accueillent 20 à 25% de la population nationale et plus de 25% des emplois (Cget, 2018). Ces villes se caractérisent, d'une part, par leur place dans la hiérarchie urbaine nationale, à un échelon intermédiaire entre les métropoles régionales et les petits bourgs ruraux ; d'autre part, par leurs fonctions de centres urbains et d'activités dans leurs agglomérations respectives (Santamaria, 2012). Les villes moyennes sont néanmoins loin de constituer une catégorie homogène. Elles présentent des situations géographiques diverses et des trajectoires contrastées, même si elles sont souvent perçues comme des villes en difficulté (Cget, 2018).

Les pôles gares des villes moyennes ont fait l'objet de nombreux projets depuis les années 2000, avec plus de soixante démarches recensées. Ces réaménagements sont toutefois restés dans l'angle mort de la recherche urbaine. Les principaux programmes de recherche se sont concentrés dans une large mesure sur les transformations des gares métropolitaines et parisiennes (Joseph, 1999; Barre et Menerault, 2001 ; Terrin, 2011) au risque d'en dresser un portrait-type uniquement par le prisme métropolitain. Seuls quelques travaux se sont intéressés à l'aménagement des gares TGV des villes moyennes (Klein et al, 2012 ; Facchinetti-Mannone, 2013) et aux gares TER (Cerema, 2012 ; Maulat, 2014). Les projets conduits dans les villes moyennes s'inscrivent pourtant

dans des contextes territoriaux singuliers, bien différents des contextes métropolitains. Les villes moyennes sont notamment marquées par des dynamiques socioéconomiques souvent plus limitées et par la modestie des ressources financières et techniques des collectivités locales. Ce constat interroge l'intérêt des communes et des intercommunalités des villes moyennes pour ces projets complexes et coûteux qui semblent a priori peu adaptés à leurs dynamiques territoriales et à leurs capacités d'action.

### *Les réaménagements des pôles gares : un prisme d'analyse de la territorialisation de l'action publique locale*

En analysant les transformations des pôles gares dans les villes moyennes, la thèse a pour ambition de révéler des formes de territorialisation de l'action publique locale. Pour construire la problématique de recherche, ces transformations sont considérées comme des projets d'aménagement : elles résultent à la fois d'une intention politique qui trouve sa finalité dans la transformation de l'espace (Pinson, 2009) et d'une activité collective visant à concevoir et réaliser techniquement cette transformation (Arab, 2003). Ces projets d'aménagement sont généralement lancés et conduits par les collectivités locales. De ce fait, ils sont ici envisagés comme des portes d'entrées pour étudier précisément les modalités d'adaptation des enjeux, des outils et des moyens des politiques locales aux spécificités territoriales des villes moyennes.

Cette thèse s'inscrit ainsi dans une double perspective. D'une part, elle se situe dans la continuité des travaux scientifiques qui tendent à mettre au cœur des investigations les particularités des projets de gares en dehors des contextes métropolitains. D'autre part, elle s'inscrit dans le renouvellement de la recherche sur les villes moyennes initié depuis 2010 (Demazière, 2014), et en particulier dans la continuité des travaux qui analysent l'action publique locale dans ces territoires (Gaudin, 2013).

## **Une thèse réalisée en bureau d'études pour étudier les collectivités locales**

### *Une posture de recherche en bureau d'études*

Cette recherche a été réalisée à l'épreuve des pratiques professionnelles. L'enquête se fonde en partie sur une immersion dans le bureau d'études Kisio Analysis, filiale de Keolis, elle-même filiale du groupe SNCF. Composée d'équipes de travail pluridisciplinaires (architecte, urbaniste, ingénieur, économiste, géomaticien), la structure réalise des études générales sur les transports et les mobilités (connaissance des pratiques, restructuration de réseaux, planification territoriale, aménagement, etc.). Une équipe était dédiée plus particulièrement aux études de pôles d'échanges multimodaux portées par des collectivités locales (commune et intercommunalité). Parmi les études traitées par Kisio, une grande partie d'entre elles concernaient des gares ferroviaires situées dans des villes petites et moyennes. L'enquête de terrain porte ainsi sur les activités du bureau d'études et sur les cadres d'action de leurs clients. Ce point d'observation a permis de bénéficier d'un accès direct aux acteurs, aux dossiers et aux données ainsi qu'à la continuité des processus de projet.

A partir de cette posture, les recherches se sont concentrées principalement sur les phases d'études qui sont situées en amont de la réalisation des projets et qui sont les activités du bureau d'études. Situées en amont de la réalisation, les études sont dédiées à l'« *exploration des possibles* » (Arab, 2004) et constituent deux jalons dans le processus de projet. Leurs lancements marquent le basculement entre la volonté politique de réfléchir à la transformation d'un espace donné et le processus de projet donnant à voir au concret cette transformation (Lacaze, 2010). Elles sont aussi le lieu de la confrontation entre les ambitions des collectivités locales et les conditions nécessaires à la réalisation des projets.

Une comparaison a également été réalisée entre des projets de villes moyennes (Saintes, Périgueux et Saint-Omer) en s'appuyant en partie sur des études traitées par Kisio. L'objectif était de bénéficier au mieux de cet environnement de recherche et de représenter au mieux la diversité territoriale des villes moyennes. Ces trois réaménagements sont conduits sur différents types d'espaces (bâtiment voyageurs, abords et quartier) et sont conduits par des acteurs différents soit par la Ville (Saintes), soit par l'intercommunalité (Saint-Omer), soit par les deux (Périgueux). Ces trois gares sont aussi situées dans différentes régions et à des distances différentes par rapport au centre-ville. Enfin, elles sont toutes les trois non desservies par le TGV et ont des fréquentations de gares sensiblement différentes (Saint-Omer et Périgueux sont fréquentées par plus de 850 000 voyageurs par an tandis que Saintes n'en accueille que 450 000). Tout au long de la thèse, des recherches complémentaires ont également été réalisées sur des projets conduits dans d'autres villes moyennes (Angoulême, Guéret, Lorient, Quimper, etc.) afin de nuancer ou de confirmer les analyses issues de nos trois études de cas.

#### *Une enquête qualitative basée sur des corpus documentaires, des entretiens semi-directifs et sur des observations de terrains*

L'enquête de terrain s'appuie sur des méthodes d'enquête qualitative. Elle a tout d'abord mobilisé un corpus documentaire hétérogène. Ce corpus est composé de documents institutionnels de planification locale (SCOT, PLU, PGD, etc.) pour comprendre la place de ces projets dans les stratégies d'aménagement locales et régionales ainsi que de documents techniques issus des études de faisabilité (comptes-rendus, plans, données, présentations). Ces documents étaient accessibles par la présence en bureau d'études pour étudier le déroulement de projet, les principaux sujets de travail et l'élaboration des scénarios.

Elle se fonde également sur des entretiens avec les acteurs de ces réaménagements. Ces réaménagements nécessitent la mise en place de dispositifs multipartenariaux qui réunissent généralement les différents échelons des collectivités territoriales (Etat, Région, intercommunalité, commune) et les différentes entités de SNCF (SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau), compte tenu de la fragmentation des compétences transport et aménagement et des propriétés foncières. Dans ce dispositif, le bureau d'études assure l'interface entre la maîtrise d'ouvrage, généralement assurée par la commune ou l'intercommunalité, et les partenaires.

Pour chaque étude de cas, des entretiens semi-directifs ont été réalisés avec l'ensemble de ces acteurs (32 entretiens). L'objectif était double : analyser leurs rôles lors de ces étapes et analyser leurs interactions avec les autres partenaires. Il s'agissait aussi précisément de comprendre le rôle de la structure dans le projet et le rôle de l'acteur, en tant qu'individu, agissant dans la structure. Il s'agissait notamment de leur demander : quand et à quel titre sont-ils intervenus dans le projet ? Quelles problématiques, quels objectifs ont motivé ces réaménagements ? Comment se sont déroulées les études avec les partenaires ? A quelles contraintes ont-ils été confrontés pour mener à bien leurs ambitions ou leurs missions ? Se sont-ils appuyés sur des références précises ou sur d'autres projets réalisés dans des villes similaires ?

En parallèle, des entretiens exploratoires ont été réalisés avec des personnes externes aux études de cas, aux profils variés (chercheur, professionnel, élu, journaliste, etc.). Les enquêtés ont en commun d'avoir soit participé à des projets d'aménagement de même nature dans d'autres villes moyennes, soit travaillé sur des enjeux territoriaux propres à ces territoires. Une partie des enquêtés avait déjà participé à des programmes de recherches concernant les réaménagements des pôles gares ou les villes moyennes (chercheurs, maître de conférences, etc.). Une deuxième partie de ces entretiens externes a été réalisée avec des acteurs ayant travaillé sur des projets dans d'autres villes moyennes ou à d'autres niveaux territoriaux (Régions, bureaux d'études, etc.).

En parallèle de la collecte de données et à l'occasion des entretiens, des observations de terrains ont aussi été réalisées à Saintes, Périgueux et Saint-Omer tout au long du travail de recherche, de 2014 à 2018. Ces observations ont donné lieu à des reportages photographiques qui seront présentés dans le manuscrit et ont permis de constater l'avancée des projets, d'étudier les aménagements existants et l'organisation des villes étudiées. Des observations de terrains ont aussi été réalisées dans d'autres villes moyennes (Brive-la-Gaillarde, Blois, Guéret, etc.) pour compléter ces analyses et pour prendre connaissance du contexte des villes moyennes.

## **Les modalités d'adaptation des projets au contexte des villes moyennes**

### *Plan de la thèse*

La thèse se décompose en cinq chapitres. La place des villes moyennes dans le mouvement de revalorisation des pôles gares est tout d'abord analysée dans les politiques d'aménagement et dans les travaux scientifiques (Chapitre 1). Les caractéristiques des processus de projets de pôle d'échanges et de quartier de gare, relayées dans les travaux scientifiques, sont ensuite confrontées avec les caractéristiques territoriales et de gouvernance des villes moyennes (Chapitre 2). Cette confrontation montre dans quelle mesure le contexte des villes moyennes se distingue nettement du contexte métropolitain, tant dans les problématiques territoriales que dans le cadre de la conduite de projet, et interroge l'adaptation de ces projets complexes au contexte des villes moyennes.

Ces éléments de contexte invitent à étudier en détail la fabrique des projets des villes moyennes, à partir des cas de Saintes, Périgueux et Saint-Omer. Les conditions de lancement des projets sont tout d'abord analysées dans le but de mieux comprendre les objectifs de ces réaménagements et les intérêts des différentes parties prenantes (Chapitre 3). Puis l'analyse se

concentre sur les conditions de conception afin d'étudier la mise en œuvre des objectifs dans les scénarios d'aménagement et l'aboutissement, ou non, des processus de projet (Chapitre 4).

L'ensemble de ces recherches permet, enfin, de rendre compte des caractéristiques propres aux systèmes d'acteurs et aux stratégies d'aménagement - liées aux orientations des politiques locales et aux choix programmatiques - relatives aux réaménagements des pôles gares dans les villes moyennes (Chapitre 5).

#### *Les projets d'aménagement dans les villes moyennes : du mimétisme aux recompositions*

A partir de cette enquête de terrain, nous avons identifié une série de points communs et de différences entre les projets des villes moyennes et les projets métropolitains. Ces résultats étaient plus ou moins attendus mais cette recherche a permis de les documenter.

Les projets des villes moyennes sont ainsi motivés par les mêmes objectifs des politiques publiques, par les mêmes ambitions de développement, par les mêmes objectifs de projet et ils impliquent à peu près les mêmes parties prenantes. En analysant précisément les projets des villes moyennes, nos recherches mettent en évidence que les projets ne sont toutefois pas motivés par les mêmes problématiques locales, que les systèmes d'acteurs ne sont pas régis par les mêmes mécanismes d'interactions et que leurs programmations sont aussi différentes.

Les bâtiments voyageurs des villes moyennes font ainsi l'objet de réaménagements plus ponctuels et plus modestes que leurs cousins métropolitains : la priorité est donnée, comme à Saint-Omer, au développement de services en gares et à la création de services publics locaux, tandis que la programmation commerciale est limitée et ne donne que rarement lieu à des aménagements spécifiques de type galerie. Les transformations des abords sont les projets les plus récurrents et visent plus à répondre à une saturation des espaces de stationnement pour améliorer l'intermodalité entre la voiture et le train plutôt qu'à une saturation des flux piétons. Les projets de quartiers de gares mixtes sont plus rares et on observe plutôt dans les villes moyennes des projets de petits centres d'affaires qui visent à conforter les fonctions de centre d'emplois des villes moyennes dans leurs agglomérations plutôt que des projets avec une mixité des fonctions.

#### *Les collectivités locales face à ces projets complexes : s'affranchir des contraintes*

Nos recherches montrent que c'est souvent en connaissance de cause, de leurs capacités d'action et de leur dynamique territoriales, que les collectivités locales choisissent de lancer ces projets d'aménagement complexes. Elles sont confrontées à des contraintes de plusieurs ordres : techniques, financières mais aussi politiques. Ces contraintes ont des conséquences dans leurs capacités d'action et dans l'ensemble du dispositif multipartenarial. Pour répondre aux contraintes techniques des collectivités locales, les régions et les bureaux d'études adaptent leurs pratiques en faisant preuve de plus de pédagogie notamment sur les enjeux ferroviaires et elles ont un rôle prépondérant dans l'avancement du projet. Face à leurs contraintes financières, les collectivités

locales sont quant à elles d'autant plus dépendantes du soutien des partenaires et de leurs attentes vis-à-vis du projet et elles font preuve aussi de capacités d'adaptation.

Au-delà de ces contraintes, l'ensemble de ces acteurs est confronté à de nombreuses hésitations et tâtonnements pour programmer ces réaménagements.

D'une part, comment favoriser la coordination entre urbanisme et transports collectifs en transformant les quartiers de gares quand il n'y a pas de dynamiques d'attractivité démographique, commerciales et économiques préexistantes ? A Périgueux : le bureau, d'études et les partenaires ont fait part de leurs difficultés pour conduire et pour dimensionner le projet de quartier de gare en l'absence d'un porteur économique fort et dans un contexte où les pratiques de déplacement restent surtout structurées autour de l'usage de l'automobile.

D'autre part, comment créer de nouvelles fonctions urbaines, économiques et commerciales dans le pôle gare, de façon à développer l'attractivité du territoire, sans concurrencer les fonctions historiques de leurs centres villes ? Les centres villes sont situés généralement à un kilomètre des gares et, dans les villes moyennes, une grande partie d'entre eux sont confrontés à une double dévitalisation démographique et commerciale. La conduite et la programmation de ces projets nécessite ainsi des arbitrages complexes, notamment de la part des collectivités locales. A Saintes, le projet de quartier de gare a finalement été abandonné pour privilégier le projet de requalification du centre, tandis qu'à Périgueux des équipements prévus dans le quartier de la gare ont été déplacés dans le centre-ville. A Saint-Omer, en revanche, les deux projets sont menés en parallèle et sont même complémentaires.

A une échelle plus fine, la programmation des projets des villes moyennes se compose d'aménagements souvent de taille modeste, à moindre coût et avec une forte dimension fonctionnelle. Par cela, nous entendons que les aménagements choisis le sont surtout pour leurs capacités à assurer la fonction recherchée plutôt que pour leurs capacités à générer de l'attractivité. Les aménagements réalisés ne sont pas nécessairement de grande envergure et sont plutôt tournés vers la valorisation de l'existant. Ces choix de programmation ne constituent pas pour autant des choix par défaut face à leurs contraintes financières : ils peuvent aussi être des leviers d'innovation et des moyens de ne pas reproduire certaines erreurs des métropoles, en valorisant ici la valeur d'usage plutôt que la valeur d'image (Bourdin, 2014). Ils témoignent, en somme, de la mise en œuvre d'une programmation de projet pragmatique dans les villes moyennes.

## **Les villes moyennes : un changement de perspective ?**

A partir de ces principaux résultats, nous pouvons identifier à la fois des apports théoriques pour la recherche urbaine et des apports pratiques pour la conduite de projet.

Cette recherche participe, modestement mais résolument, au renouvellement des travaux scientifiques sur les transformations des gares, de leurs abords et de leurs quartiers. La thèse contribue à révéler les écueils du tropisme métropolitain. En se focalisant sur les projets conduits dans les grandes villes, les travaux scientifiques ont contribué à dresser une grille de lecture homogène et biaisée, en tout état de cause inadaptée à l'analyse des pôles gares des villes moyennes. La thèse complète ces travaux et invite à forger une approche territorialisée de ces projets : leurs objectifs s'inscrivent dans des contextes politiques locaux et des enjeux d'aménagement qui ne se limitent pas à l'échelle du pôle gare et qui diffèrent en fonction des types de villes.

En outre, ce travail de recherche montre aussi l'intérêt d'étudier les transformations des « petites gares », en opposition aux « grandes gares » métropolitaines. Cet intérêt est triple. Premièrement, les réaménagements sont certes plus modestes mais ils n'en demeurent pas moins complexes en matière de gouvernance et de conception. Deuxièmement, l'importance de ces gares varie en fonction des échelles d'observation : les gares des villes moyennes sont des « petites gares » à l'échelle nationale mais elles sont des « grandes gares » à l'échelle régionale tant en termes de fréquentation voyageurs que de trafic ferroviaire. Troisièmement, ces gares sont aussi en première ligne des réorientations récentes des politiques publiques vis-à-vis du réseau ferroviaire. A l'heure où le rapport Duron 2 sur « l'avenir des trains d'équilibre du territoire » en 2015 puis le rapport Spinetta sur « l'avenir du transport ferroviaire » en 2018 tendent à remettre en cause la desserte des villes petites et moyennes, cette recherche rappelle l'importance des pôles gares pour l'aménagement du territoire. Elle met en évidence les efforts réalisés par les collectivités locales pour valoriser leur pôle gare et les contraintes auxquelles elles sont confrontées pour conduire ces projets d'aménagements, dont la réussite ne peut être décorrélée de la qualité de la desserte ferroviaire.

*La conduite de projet dans les villes moyennes : des contraintes aux opportunités ?*

A partir de l'analyse des réaménagements des pôles gares, cette recherche établit une grille de lecture, certes exploratoire et non exhaustive, de la territorialisation de l'action publique dans les villes moyennes. La grille construite à l'issue de notre recherche se décline en trois volets principaux : la mise en œuvre des politiques publiques par les collectivités locales des villes moyennes s'appuie sur un emprunt aux objectifs et aux outils déployés dans les grandes villes (1), mais ce mimétisme se confronte aux enjeux territoriaux et aux capacités d'action des villes moyennes (2), ce qui entraîne une adaptation de la programmation et des pratiques des acteurs (3). Elles sont ainsi loin de reproduire littéralement des « recettes » des métropoles et elles font preuve à la fois de pragmatisme et de capacité d'adaptation et de recomposition pour assurer le passage à l'action. Ces conclusions s'inscrivent ainsi dans la continuité des travaux de Solène Gaudin qui a étudié dans sa thèse les modalités d'adaptation d'un programme national, celui de la rénovation urbaine (PNRU), au contexte des villes moyennes (Gaudin, 2013).

En étudiant le cadre d'action des collectivités locales, la thèse apporte aussi un nouvel éclairage sur la conduite de projets dans les villes moyennes. Elle met en lumière les contraintes spécifiques auxquelles sont confrontées les collectivités locales en amont et au cours des processus de projet. Ainsi, c'est souvent en connaissance de cause que les acteurs locaux choisissent de s'engager dans ces projets d'aménagement complexes. Nos analyses invitent toutefois à avoir aussi une lecture nuancée de ces contraintes : si celles-ci réduisent assurément leurs capacités d'action, elles peuvent aussi être des leviers d'innovation dans la conception des projets. La rationalisation des dépenses des collectivités locales empêche la duplication des solutions métropolitaines et incite à mettre en œuvre de nouveaux modes de programmation, tournés vers la valorisation de l'existant, l'amélioration de la qualité de l'espace urbain et la réponse aux besoins locaux plus que vers des perspectives de développement et vers des ouvrages architecturaux de grandes envergures.

### *L'action collective et ses spécificités*

Enfin, si cette recherche analyse l'action des collectivités locales, elle contribue aussi à étudier celle de leurs partenaires impliqués dans les systèmes d'acteurs des projets d'aménagement. Elle montre, d'une part, que les dispositifs multipartenariaux, quoique moins complexes, permettent de fédérer et de poser les jalons pour une coopération collective entre des acteurs qui initialement se connaissent peu. La création d'espaces de discussion et de négociation entre collectivités locales, Régions et acteurs ferroviaires est sans conteste l'un des acquis de ces projets, sur lequel pourront capitaliser les initiatives futures. Elle révèle, d'autre part, les spécificités de l'accompagnement des collectivités locales des villes moyennes et, plus largement, en contexte non métropolitain. Cette thèse a été réalisée en immersion dans un bureau d'études, à l'épreuve des pratiques professionnelles, et à partir d'échanges avec des structures assurant également des missions d'assistance à la maîtrise d'ouvrage ou de maîtrise d'œuvre auprès des collectivités locales (bureau d'étude, cabinet d'architecture, urbaniste, etc.). Ces acteurs témoignent des recompositions de leurs pratiques dans leurs missions auprès des collectivités locales des villes moyennes, en comparaison notamment avec celles des grandes villes. Ils adoptent une démarche souvent plus pédagogique vis-à-vis des modalités de réalisation des projets et ils participent à la circulation des « bonnes pratiques » auprès des collectivités locales pour éviter les écueils du mimétisme avec les projets métropolitains.

Cette grille de lecture exploratoire de la territorialisation de l'action publique locale proposée dans ce travail pourrait être confrontée à d'autres types de projet dans des recherches à venir. Les projets de revitalisation des centres villes du plan « Action cœur de ville » lancé par l'Etat peuvent constituer de nouveaux terrains de recherche. Cette direction pourrait par ailleurs être en dialogue avec cette thèse puisque la question de l'intégration des gares, à la périphérie immédiate des centres, se pose lors de la conception de ces projets.

\*

## Références

- Arab, N. (2004). *L'activité de projet dans l'aménagement urbain. Processus d'élaboration et modes de pilotage. Les cas de la ligne B du tramway strasbourgeois et d'Odysseum à Montpellier*. Thèse en aménagement de l'espace et urbanisme. Ecole nationale des Ponts et Chaussées.
- Barre, A. et Menerault, P. (dir.). (2001). *Gares et quartiers de gare : signes et marges*, Arcueil : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS).
- Béhar, D. (2011). « Bricolage stratégique et obligation d'innovation », *Urbanisme*, 378, pp. 50-51.
- Bourdin, A. (2014), *L'urbanisme d'après crise*. Editions de l'Aube.
- Cerema. (2017). *Développer des services dans les gares TER*, Editions du Cerema, Collection Expériences & Pratiques
- CGET. (2018). *Regards croisés sur les villes moyennes*, En détail, La documentation française, Paris
- Delage, A. (2013). *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartier de gares à Saint-Etienne Châteaureux (France) et Liège-Guillemins (Belgique)*. Thèse en géographie, aménagement de l'espace et urbanisme. Université Lyon 2.
- Demazière, C. (2014). « Pourquoi et comment analyser les villes moyennes ? Un potentiel pour la recherche urbaine », *Métropolitiques*.
- Facchinetti-Mannone, V. (2013) « Les nouvelles gares TGV périphériques : des instruments au service du développement économique des territoires ? », *Géotransports*, (1-2), pp. 51-66.
- Gallez, C. et al. (2015) « Le rôle des outils de coordination urbanisme-transports collectifs dans la fabrique politique urbaine », *Flux*, 101-102, pp 5-15
- Gaudin, S. (2013). *Villes moyennes et rénovation urbaine. Discours et actions d'une transaction spatiale*. Thèse en géographie, aménagement de l'espace et urbanisme. Université Rennes 2.
- Klein, O., Ravalet, E. et Vincent-Geslin, S. (2012). « Les gares TGV dans les zones périurbaines des villes moyennes sont-elles des vecteurs de métropolisation ? », *Communication au colloque de l'Association de Science Régionale De Langue Française*.
- Joseph, I. (1999). *Villes en gares*, Editions de l'Aube
- Lacaze, J-P. (2010). *Les méthodes de l'urbanisme*. Presses universitaires de France.
- Maulat, J. (2014). *Coordonner urbanisme et transport ferroviaire régional : le modèle à l'épreuve des pratiques. Etude croisée des métropoles de Toulouse et Nantes*. Thèse en aménagement de l'espace et urbanisme, Paris I Panthéon-Sorbonne.
- Ollivier-Trigalo, M. (2009). « Politiques de transport : où en sont les Régions ? Actions, doctrines et institutionnalisation », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, juillet, pp. 471-490
- Pinson, G. (2005). « Le projet urbain comme instrument d'action publique ». In *Gouverner par les instruments*, Presses de Sciences-Po, pp.199-233.
- Santamaria, F. (2012) « Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives », *Noréis*, 223, pp. 13-30.
- Terrin, J.-J. (2011) *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*. Marseille: Editions Parenthèses.
- Zembri, P. (2008) «La contribution de la grande vitesse ferroviaire à l'interrégionalité en France», *Bulletin d'Association de Géographes Français*, 85, pp. 443-460.