

Gabriella TROTTA-BRAMBILLA

Doctorante (Institut d'Urbanisme de Grenoble, Faculté d'Architecture de Milan)

laboratoires : PACTE (UMR 5194) et DATStU (Politecnico di Milano)

adresse mail : gabriella.trotta@gmail.com

# **La prise en compte des projets de lignes ferroviaires à grande vitesse dans les documents de planification.**

**Comparaison entre les cas de Chambéry et Novare sur la LGV entre Lyon et Milan.**

## **1. Introduction**

L'objectif de notre proposition est de comparer les modalités de prise en compte des projets de la grande vitesse ferroviaire dans la planification territoriale et urbaine en France et en Italie. Pour cela, nous allons nous intéresser en particulier à l'articulation des plans et des projets, ferroviaires ainsi qu'urbains, élaborés par les collectivités de deux villes moyennes, Chambéry et Novare. Celles-ci ont en commun le fait de se situer sur la ligne à grande vitesse qui reliera Lyon à Milan, maillon stratégique du Corridor Européen 5.

L'intérêt de la comparaison entre ces deux études de cas (au lieu des trois principales métropoles - Lyon, Turin et Milan - connectées par la future ligne) réside principalement :

- dans leur position stratégique à l'intérieur de deux ensembles métropolitains (le Sillon Alpin et la Région Urbaine Milanaise) qui assument de plus en plus une configuration multipolaire
- dans la nécessité de définir leur rôle dans le réseau ferroviaire international
- dans l'éventuelle difficulté pour des villes moyennes à mettre en œuvre des grands projets infrastructurels et urbains en disposant de ressources limitées.

Nous formulons l'hypothèse que les politiques d'aménagement pratiquées par les villes moyennes sont, en quelques sortes, plus révélatrices de celles des grandes métropoles à propos de la manière d'intégrer les projets infrastructurels dans leurs outils et processus de planification. Si, en fait, les villes moyennes ont été exclues par le principe d'aménagement des premières lignes ferroviaires à grande vitesse, visant à relier le plus rapidement possibles les grandes villes, aujourd'hui ces villes offrent les meilleures occasions de restructuration territoriale autour du système ferroviaire. La comparaison des deux études de cas de Chambéry et Novare, lus par le prisme de la planification portée par les deux villes, soulève alors quelques questions de recherche qui peut concerner la thématique du colloque, en contribuant à la réflexion sur les possibles interactions entre voie ferrée et systèmes urbains. Les projets de LGV sont-ils considérés par les plans comme occasion de développement territorial et restructuration urbaine ou plutôt comme des dispositifs purement techniques ? Peut-on trouver dans ces documents une véritable intégration ou chaque plan sectoriel suit ses propres priorités sans se confronter avec les autres domaines de la planification ? Les stratégies sont-elles mises à point en faisant interagir plusieurs échelles ou la planification à chaque niveau s'occupe strictement de ses propres compétences ? Peut-on, enfin, observer des différences de procédure entre grandes métropoles et villes moyennes ?

Après avoir rapidement rappelé le cadre et la méthodologie de notre recherche, nous décrirons synthétiquement les éléments sur lesquels nous basons la comparaisons entre les deux études de cas. Nous dresserons donc un portrait des villes de Chambéry et Novare concernant la configuration de leurs nœuds ferroviaires, les projets ferroviaires en cours et leur intégration dans les plans en vigueur et les projets urbains actuellement à l'étude. Nous essayerons enfin de comparer les modalités de prise en compte de la relation entre voie ferrée, ville et territoire métropolitain.

## 2. Cadre de la recherche

Cette communication s'appuie sur quelques résultats obtenus dans le cadre d'une thèse qui interroge la relation entre infrastructure, territoire et planification par le biais du cas de la future LGV entre Lyon, Turin et Milan. Dans ce travail, nous avons essayé d'aborder la thématique de la grande vitesse ferroviaire d'un point de vue différent de celui des économistes et des géographes. L'angle d'approche a été celui de la planification territoriale et de l'urbanisme, ce qui a impliqué une méthodologie assez différente de celles qui ont été fréquemment employées pour s'occuper de la question de la grande vitesse. Pendant des années, la recherche s'est attachée à observer les impacts sur le territoire (approche par l'économie) et à comprendre le fonctionnement du réseau et de ses nœuds (approche par la géographie). Il s'agit d'approches tout à fait raisonnables au début de la diffusion d'une nouvelle technologie qu'on ne connaît pas encore bien et dont on ne voit ni tous les avantages ni toutes les limites. Après une première génération de lignes ferroviaires à grande vitesse, les chercheurs ont par contre commencé à mettre en évidence le grand absent : le territoire. L'obsession de la vitesse a presque fait oublier qu'un réseau de transport est construit pour desservir un territoire et non pour fonctionner en autarcie. De plus, la littérature économique a mis en évidence que les effets de la construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse ne sont pas du tout automatiques mais, au contraire, dépendent de l'interaction d'une série de facteurs, parmi lesquels il y a les politiques d'aménagement du territoire et de la ville. Ces considérations nous ont amenés à nous interroger sur les modalités de prise en compte des grands projets ferroviaires dans les démarches de planification. Une œuvre infrastructurelle importante comme une ligne à grande vitesse a-t-elle réellement un effet structurant sur le territoire et sa planification ? Est-elle vraiment considérée par les planificateurs comme une occasion de développement durable du territoire ? Nous avons cherché à donner des réponses à ces questions en analysant le projet (en réalité en partie déjà construit) de la LGV entre Lyon, Turin et Milan et ses interactions avec la planification locale.

Ce que nous avons souhaité démontrer dans notre thèse est donc la capacité de l'infrastructure ferroviaire (non seulement à grande vitesse) à structurer un territoire, en illustrant les conditions qui doivent être remplies pour que cette structuration ait lieu. Nous avons analysé les plans territoriaux et les projets urbains pour vérifier tout d'abord si une importance particulière est accordée au système des infrastructures, et notamment au réseau ferroviaire, car nous savons que la complexité du territoire ne permet pas de planifier tous ses points indistinctement et qu'il est nécessaire de se concentrer sur les systèmes les plus significatifs. D'ailleurs nous avons aussi analysé les modalités de prise en compte des infrastructures ferroviaires, en observant notamment le niveau d'intégration des différentes politiques sectorielles, car nous retenons que la planification du système de la mobilité ne relève pas que du secteur des transports. Nous avons ainsi essayé de comprendre le rôle nouveau des centres urbains secondaires quand ceux-ci sont reliés aux métropoles via une ligne à grande vitesse. De plus, nous avons recherché, dans les plans et les projets analysés, les actions d'accompagnement mises en place à l'occasion de l'aménagement d'une nouvelle LGV. Enfin, nous avons analysé les modalités d'interconnexion des différents réseaux dans les nœuds et les conséquences de leur positionnement dans un contexte plus ou moins urbanisé. Les plans examinés font référence aux échelles européenne, supra-régionale et régionale, départementale/provinciale, métropolitaine/urbaine. Dans cette communication, pour restituer les résultats principaux que nous avons tirés des deux cas de Chambéry et Novare, nous allons illustrer surtout l'échelle de l'agglomération urbaine.

## 3. Études de cas : éléments saillants

Chambéry, 56000 habitants environ, est le chef-lieu du département de Savoie et de l'intercommunalité de Chambéry Métropole (126000 habitants) ; Novare, 105000 habitants environ, ville-centre de la province homonyme, dans la région du Piémont, gravite historiquement plutôt dans l'aire métropolitaine de Milan, en Lombardie. Du point de vue du transport ferroviaire, les deux nœuds se trouvent stratégiquement à la croisée entre le Corridor européen 5 et, respectivement, une ligne ferroviaire régionale qui dessert une aire économiquement et démographiquement très importante

(celle du Sillon Alpin) et le Corridor 24, dit « des Deux Mers », reliant Rotterdam à Gênes. Malgré la différence de taille, les deux villes moyennes peuvent à notre avis être comparées au moins de trois points de vue : leur rôle dans la hiérarchie urbaine, la morphologie de leurs nœuds ferroviaires, ainsi que les démarches de planification mises en œuvre. Nous allons nous attarder notamment sur ces deux derniers aspects.

Pour les deux villes nous avons analysé :

- des projets ferroviaires, notamment de gares (pour Chambéry les projets de pôles intermodaux de Chambéry et Aix-les-Bains et pour Novare les projets Movicentro, Novaring et Novaroad)
- des documents d'orientations à l'échelle du territoire provincial ou métropolitain (pour Chambéry le SCoT, pour Novare le PTCP et le *Piano strategico*)
- des documents portant sur la mobilité urbaine/métropolitaine (le Plan de Déplacements Urbains pour Chambéry et le *Piano Urbano della Mobilità* pour Novare)
- des grands projets urbains en connexion (du moins potentielle) avec le système ferroviaire (en particulier le projet de valorisation de l'axe du fleuve Leysse pour Chambéry et le projet du pôle technologique de Novare).

### **3.1 Chambéry : projets ferroviaires, plans et projets urbains**

Le nœud ferroviaire de Chambéry est une étoile ferroviaire à cinq branches, dont les pointes indiquent les directions de Bourg-en-Bresse, Annecy/Genève, Lyon/Paris, Grenoble et Albertville (vallées Tarentaise et Maurienne, Italie). Dans sa partie centrale, l'étoile est une sorte de « nœud linéaire » entre les gares d'Aix-les-Bains et Montmélian, car ce tronçon est commun à toutes les branches. Ce fonctionnement linéaire simplifie la relation entre la conformation du nœud ferroviaire et le territoire métropolitain, car les gares des trois agglomérations principales sont connectées « en série ». Le projet de la future ligne à grande vitesse entre Lyon et Turin prévoit qu'à proximité de Chambéry le tracé de la LGV se divise en deux tronçons. En deçà du Sillon Alpin, deux tunnels distincts, pour les voyageurs et pour le fret, sont nécessaires afin de renforcer le transport de marchandises par le mode ferroviaire. Au delà du Sillon alpin, le trafic voyageurs est moins important et les tunnels prévus (Belledonne et tunnel de base) peuvent être mixtes. Entre la gare de Chambéry et le tunnel sous Belledonne, le TGV empruntera la ligne existante sur une quinzaine de kilomètres et se raccordera à la ligne fret au Sud de la zone d'activités d'Alpespace. En plus du projet de la future LGV, l'aire métropolitaine de Chambéry est concernée par deux projets de pôles multimodaux (Chambéry/Challes-les-Eaux et Aix-les Bains), ainsi que par la réalisation de nouvelles haltes ferroviaires du système régional.

Le projet de pôle multimodal de la gare de Chambéry est porté par Chambéry Métropole dans le cadre de son Plan de déplacements urbains (PDU). Ce projet répond à trois grands enjeux : permettre une meilleure articulation des transports collectifs et individuels, ainsi qu'une complémentarité entre les différents modes de déplacements (notamment les modes doux) ; relier le quartier de La Cassine et son futur parc d'activités à la gare et au centre-ville (passerelle piétonne et cyclable) ; rénover la gare, surtout dans la perspective d'y accueillir les TGV de la ligne Lyon-Turin. À présent l'intermodalité existe à Chambéry, cependant les modes de transport sont dispersés sur plusieurs sites parfois éloignés. Le projet de pôle multimodal se propose de repenser globalement l'accessibilité routière de la gare et du centre-ville de Chambéry, en redistribuant de façon plus équilibrée le trafic important de la voie rapide urbaine, en apaisant le parvis de la gare et en rendant piétonnes les connexions entre les éléments qui participent à l'intermodalité. Le programme fonctionnel prévoit, en plus des structures et des services pour la mobilité multimodale, des espaces de bureaux.

Le deuxième projet de pôle multimodal est envisagé pour la gare d'Aix-les-Bains. Il est porté de façon conjointe par plusieurs collectivités (Communauté de Communes du Lac du Bourget, Conseil générale de la Savoie, Région et État) et la SNCF. Interventions sur les infrastructures de transport

(restructuration du bâtiment voyageurs, réaménagement des deux parkings de la gare) et sur le tissu urbain (aménagement du parvis de la gare, restauration de l'ancien Hôtel International) se mélangent dans ce projet qui souhaite conjuguer urbanité et intermodalité. Le projet s'articule autour du nouvel espace public du parvis de la gare mais, bien qu'il prévoie des larges trottoirs devant les commerces et des bandes cyclables, beaucoup d'importance est donnée à la route et aux espaces de stationnement.

Les projets ferroviaires de la métropole chambérienne se trouvent au cœur des orientations de planification prévues pour ce territoire. Nous allons notamment rappeler les stratégies concernant le transport ferroviaire contenues dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU), ainsi que leurs relations avec les projets urbains principaux.

Pour les documents du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et du Plan de Déplacements Urbains (PDU) le maître d'ouvrage est la communauté d'agglomération, Chambéry Métropole. À la thématique du projet de LGV entre Lyon et Turin, le SCoT de Chambéry Métropole dédie un paragraphe qui en rappelle les enjeux à l'échelle européenne et qui souligne l'importance du report modal du trafic des poids lourds (même si la ligne pour les marchandises ne passera pas par Chambéry, mais un peu plus au sud). Des impacts importants sur le réseau ferroviaire sont prévus grâce à la future réalisation de la ligne à grande vitesse, notamment une plus grande importance aux gares d'Aix-les-Bains, Montmélian et Chambéry (qui deviendra la gare TGV et intermodale du Sillon Alpin) et une meilleure interconnexion entre la ligne internationale et les dessertes régionales. Le document envisage que la ligne nouvelle entre Lyon et Chambéry soit parcourue aussi par des trains express régionaux à grande vitesse (TERGV), permettant au mode ferroviaire de concurrencer efficacement l'autoroute pour les relations entre le Sillon alpin et le Sillon rhodanien. Le tracé de la nouvelle ligne et de ses raccordements vont permettre des connexions entre Chambéry et Lyon/Part-Dieu ou Lyon/Saint-Exupéry, alors qu'à présent aucune connexion directe entre Chambéry et la plateforme aéroportuaire n'est en service<sup>1</sup>.

Ainsi, le document envisage, concernant plus en général le système ferroviaire à l'échelle de l'aire métropolitaine, de penser l'offre ferroviaire comme une alternative efficace à l'utilisation de la voiture individuelle et à la réalisation de nouvelles voies routières. En effet, il s'agit d'un des rares documents (parmi les plans analysés) qui expriment clairement une priorité d'aménagement et d'utilisation du mode ferroviaire par rapport à la route : l'accent est mis plutôt sur l'objectif d'améliorer la gestion globale du trafic, notamment pour favoriser les transports collectifs et lutter contre l'étalement urbain en favorisant l'accessibilité des urbanisations par les transports en commun. Le diagnostic du SCoT observe qu'actuellement la part du fer pour les déplacements entre les agglomérations chambérienne et aixoise n'est que de 4%. Pour augmenter cette part, plusieurs actions doivent être menées conjointement : mise en place d'une tarification unique entre les réseaux de bus urbains et la SNCF ; développement de l'offre TER (Région) ; création ou extension de parcs de stationnement autour des gares ; généralisation des vélo-stations ; restructuration des lignes de cars interurbains (Conseil Général) pour desservir les gares aux horaires des correspondances.

Le SCoT évoque ainsi la possibilité que, à très long terme, la gare TGV de Chambéry soit saturée et qu'il soit nécessaire de libérer une partie de sa capacité en faisant arrêter certains trains dans une autre gare, existante ou à créer entre Chambéry et le tunnel sous Belledonne, pour y organiser une partie des correspondances. Une option plausible est celle d'utiliser la gare de Montmélian, située sur la ligne traditionnelle vers l'Italie, car elle serait aussi en mesure d'assurer facilement les interconnexions avec le réseau régional. Le plan rappelle que des potentialités foncières importantes (et à protéger à long terme) existent à proximité de la gare pour y aménager un pôle intermodal et que, de plus, elle est rapidement accessible depuis l'échangeur de l'autoroute. Le nœud ferroviaire de l'aire métropolitaine de Chambéry pourrait donc devenir un véritable « nœud linéaire », composé par trois gares métropolitaines (Chambéry, Aix-les-Bains et Montmélian).

---

<sup>1</sup> Actuellement, pour rejoindre Saint-Exupéry au départ de Chambéry il faut se rabattre (par un service TER ou car) sur Grenoble (pour continuer sur un TGV en direction de l'aéroport et de Paris) ou sur Lyon Part Dieu (et en suite utiliser la ligne Rhônexpress).

Le Plan de Déplacements Urbains de Chambéry Métropole est un document d'orientation définissant les principes de l'organisation et de la sécurité des transports (personnes et marchandises), de la circulation et du stationnement. Il doit être compatible avec les orientations du SCoT<sup>2</sup>. À l'échelle de l'aire métropolitaine, les projets d'urbanisation s'organisent autour des agglomérations existantes, avec des coupures vertes pour préserver l'identité de chacune d'elles et éviter le développement d'un continuum urbain le long des axes de desserte. Les pôles préférentiels d'urbanisation correspondent aux secteurs déjà desservis par les transports collectifs, ou qui pourraient l'être, en vingt minutes maximum depuis le centre. Ces orientations impliquent, dans les réflexions menées par le PDU, de contenir l'extension de l'agglomération. Face à la croissance prévisible de la population, le plan met en évidence la nécessité de renforcer la densité urbaine, seul moyen de garantir à terme le développement des transports en commun et d'en rentabiliser les investissements. Le PDU envisage que les collectivités évitent la surconsommation d'espace en limitant la construction des zones qui ne peuvent être irriguées correctement par les transports en commun. Dans ce document apparemment sectoriel nous trouvons donc un rapport très étroit avec les orientations relatives à l'urbanisation. De plus, le PDU de Chambéry Métropole se base sur le principe d'une planification « par l'offre de transport<sup>3</sup> », qui prend en compte les limites des ressources à disposition de la collectivité territoriale. Cela signifie donc que les déplacements automobiles, ainsi que le développement urbain, doivent s'adapter aux objectifs prioritaires fixés par le plan et non vice-versa. Un des objectifs principaux du PDU est la mise en valeur du train comme un mode de transport interurbain : le système ferroviaire devrait à terme structurer une succession de pôles urbains répartis entre Aix-les-Bains et Montmélian (« collier de perles »). La fréquence du service est déjà assez performante<sup>4</sup>, ce qui le rend comparable au fonctionnement des *S-bahn* allemandes ou des *Passanti*<sup>5</sup> italiens. Le PDU retient opportun de créer, à long terme, des nouvelles haltes ferroviaire pour encourager une plus grande utilisation du service ferroviaire dans l'agglomération. Le principe du « collier de perles » est une vision prospective qui implique une réflexion sur la densification de l'urbanisation à proximité des haltes de la voie ferrée régionale, en vue de conforter le potentiel de développement du transport ferré. Compte tenu de la forte sollicitation de l'infrastructure ferroviaire existante, la réalisation de ce système intégré voie ferrée/urbanisation est en partie soumis au report du trafic marchandises sur la nouvelle ligne à grande vitesse.

Parmi les projets urbains portés par la ville de Chambéry, celui du réaménagement de l'axe du fleuve Leysse<sup>6</sup> est en relation stricte avec le pôle multimodal de la gare. L'objectif principal du projet est de réintégrer l'élément naturel de la rivière dans le paysage urbain par la créations d'ouvertures dans la dalle existante et par la création d'une longue promenade le long du quai paysager sur la rive droite. Les objectifs du projet sont de redéfinir le rôle et l'espace de la nature en ville, de rendre la nature (et notamment la Leysse) plus accessible, de mieux partager les espaces entre modes de déplacement (bus, vélos, piétons, voitures) et de redessiner les espaces publics du secteur. Ces aménagements impliquent une réorganisation globale du plan de la circulation, tout particulièrement autour de la gare. Le nouveau schéma de circulation prévu, associé à une différente politique de stationnement, vise à valoriser les berges et à dégager de l'espace au profit des modes doux. La rive droite de la Leysse, aménagée en promenade urbaine, permet de connecter les grands axes verts à l'échelle de l'agglomération, de remailler les itinéraires urbains pour les modes doux et devient ainsi un véritable parc linéaire. Les rues entre la gare et l'axe de la Leysse sont réaménagées pour renforcer la multimodalité et apaiser la circulation. Une nouvelle liaison entre le centre-ville et le quartier de la Cassine est prévue pour tous les modes de transport, franchissant les voies ferrées et permettant de

---

2 En réalité le SCoT n'était pas encore approuvé à l'époque de l'approbation du PDU.

3 La planification par l'offre (d'infrastructures et services) se distingue de la planification « par la demande », qui calcule statistiquement les besoins futurs selon l'évolution constatée et qui les satisfait par l'adaptation de l'offre existante.

4 Aux heures de pointe la fréquence des trains de voyageurs est actuellement de 10 à 15 minutes.

5 Dans le système du *Passante*, plusieurs lignes régionales confluent dans un tronçon commun, normalement souterrain. Les fréquences des trains empruntant chaque ligne se somment dans ce tronçon centrale, qui est donc desservi de manière assez performante, avec des fréquences (4-5 minutes) similaires à celles du métro.

6 Ce projet, soumis à enquête publique en juin 2013, est porté en co-maîtrise d'ouvrage par la Ville de Chambéry et Chambéry Métropole et il a été élaboré par le cabinet Paul Chemetov Architectes Urbanistes.

désenclaver le secteur. Celui-ci, situé entre la colline et la voie ferrée, est à présent occupé en grande partie par des bâtiments industriels et d'habitation. La ville de Chambéry a institué une zone d'aménagement différé (ZAD) en 1996 et procédé aux premières acquisitions pour son réaménagement en parc d'activités. Par le biais de son désenclavement, le secteur de La Cassine pourra devenir, avec le pôle multimodale et les nouveaux aménagements de l'axe de la Leysse, l'espace d'articulation entre le centre-ville et les Hauts-de-Chambéry. Pour ce grand ensemble, construit à partir des années 1960 pour pallier au manque de logements, est en cours une opération de rénovation urbaine remarquable, visant à améliorer son accessibilité et la qualité des espaces publics, ainsi qu'à mettre en place un processus de résidentialisation.

Le choix de la Ville de Chambéry d'accueillir la grande vitesse ferroviaire dans son centre-ville élimine d'emblée plusieurs problèmes liés à la mobilité et permet de concentrer les nouveaux aménagements de façon stratégique. Dans une gare centrale, en fait, l'interconnexion avec le reste du réseau ferroviaire, traditionnel et à grande vitesse, est automatiquement résolu. De plus, la gare du centre-ville est normalement déjà constituée en pôle d'échange intermodal. Enfin, la gare centrale se trouve dans un tissu urbain dense et fréquenté, où le mix fonctionnel est normalement déjà établi et où il est plus facile de planifier l'intensification urbaine lorsqu'il y a du foncier disponible. Le projet prévu pour la gare centrale de Chambéry est plutôt simple (nouveau hall pour l'intermodalité des voyageurs et passerelle reliant les deux parties de la ville, aucune modification des structures ferroviaires) et, contrairement aux choix accomplis par d'autres villes, il n'a pas été réalisé par une « archi-star ». Cependant, et malgré la marge de manœuvre limitée à cause de la faible disponibilité de foncier autour de la gare, le projet semble conjuguer une politique de développement durable à plusieurs échelles avec des investissements équilibrés, visant à résoudre plusieurs questions à la fois (mobilité durable, efficacité ferroviaire, qualité environnementale et du cadre de vie, etc.). Les plans à grande échelle (comme le SCoT) ont bien identifié les enjeux et fixés les objectifs au préalable : les projets urbains ont donc eu seulement la tâche de les traduire en aménagements concrets. À Chambéry les projets concernant les transports sont véritablement intégrés dans les projets urbains et dans les grandes orientations de la planification territoriale. Cette dernière vise notamment à encourager l'utilisation de la voie ferrée comme moyen de transport à l'échelle de la métropole aussi et considère la voie ferrée comme l'épine dorsale de l'organisation de l'urbanisation à long terme.

### **3.2 Novare : projets ferroviaires, plans et projets urbains**

La ville de Novare et son système ferroviaire se trouvent entre les deux aires métropolitaines de Turin et Milan et à l'intersection entre deux Corridors paneuropéens (5 et 24). La proximité des aéroports de Milan-Malpensa et de Turin-Caselle, ainsi que la desserte par l'autoroute, viennent compléter l'accessibilité de la ville. Le nœud de Novare, où plusieurs lignes ferroviaires classiques confluent, est composé par deux gares. Celles-ci sont gérées par les sociétés gestionnaires des deux réseaux ferroviaires, respectivement Rete Ferroviaria Italiana (RFI) et Ferrovie Nord Milano (FNM<sup>7</sup>). La ligne à grande vitesse entre Turin et Milan passe au nord de la ville, en longeant l'autoroute. Elle a été réalisée en deux phases : le tronçon entre Turin et Novare a été inauguré pour le Jeux Olympiques d'hiver de 2006, alors que le tronçon entre Novare et Milan-Certosa a été complété en 2009. Aucune gare TGV n'est réalisée pour le moment à Novare. Les deux gares existantes sont juxtaposées et pas véritablement interconnectées<sup>8</sup>. L'aménagement des voies de la gare nord (FNM) la rendent semblable à une gare de tête (même si le bâtiment pour les voyageurs est situé parallèlement aux rails) car elle a la fonction de gare terminus pour les services ferroviaires assurés. Cette gare abrite des lignes régionales et métropolitaines stratégiques, comme les connexions avec le nord de Milan et celles, indirectes pour l'instant<sup>9</sup>, avec l'aéroport de Malpensa. La même ligne bifurque en connectant aussi le nord de l'aire métropolitaine milanaise. La gare centrale est en revanche une gare en ligne, dont les rails sont disposés perpendiculairement à ceux de la gare nord. Plusieurs lignes, régionales

7 Ferrovie Nord Milano est le gestionnaire d'un réseau régional présent dans le Nord de l'Italie, surtout autour de Milan.

8 Seul un sous-passage pour les piétons permet actuellement de relier les deux gares.

9 Pour l'instant le trajet prévoit une rupture de charge intermédiaire car les raccordements nécessaires ne sont pas encore réalisés, mais l'amélioration de la ligne est préconisée dans plusieurs outils de planification locale et régionale.

(vers Vercelli et Turin, Biella, Verbania, Alessandria), inter-régionales (vers Varèse, Malpensa, Milan) et même internationales (la ligne pour Verbania et Domodossola, qui se poursuit vers Brigue, en Suisse, par le tunnel du Simplon et la ligne pour Varèse, qui se poursuit vers Bellinzona) y confluent. La ligne entre Verbania, Novare et Alessandria fait notamment partie du Corridor ferroviaire 24 (des Deux Mers), qui intéresse en particulier le transport de fret entre Rotterdam et Gênes. Novare est effectivement un centre logistique très important, avec en particulier le Scalo Boschetto (groupe Ferrovie dello Stato) et le Centro Intermodale Merci (CIM), zones de triage et stockage des marchandises<sup>10</sup>. Les deux gares se trouvent à la limite nord-est du centre historique. La gare centrale est directement en connexion avec celui-ci par le biais du boulevard d'accès qui se termine place de la gare. Seule cette dernière semble avoir un rapport planifié avec le centre-ville, car l'autre côté des voies (le « derrière » de la gare) est plutôt délaissé et non sécurisé, malgré la présence de la gare nord. Celle-ci est, de plus, enclavée entre les voies FNM et les zones de productions (certaines en friche) qui caractérisent tout le secteur nord-est de Novare. Pour les usagers, la connexion entre les deux gares se fait par le biais d'un passage sous-terrain qui relie la place de la gare centrale avec la gare nord. L'intermodalité n'y est pas correctement organisée, ce qui génère une situation de désordre général dû au manque d'équipements pour les usagers (parkings pour les voitures et les vélos, espaces techniques non entretenus, etc.). L'interconnexion des lignes ferroviaires est possible, mais limitée par la gestion séparée des réseaux, puisque la ligne pour Malpensa et le nord de Milan est exploitée par FNM, alors que les autres lignes qui convergent vers le nœud de Novare dépendent de RFI. Pourtant, la gare nord a été utilisée pendant les Jeux Olympiques d'hiver de 2006 comme une sorte de « charnière » pour connecter directement Turin avec Malpensa, ce qui a donc déjà nécessité l'utilisation des deux réseaux pour les mêmes trains. À l'occasion des Jeux, en fait, deux raccordements ont été réalisés afin de permettre aux trains provenant de l'aéroport d'entrer dans la gare nord et ensuite revenir vers la LGV pour l'emprunter.

Le principaux projets ferroviaires qui intéressent l'aire métropolitaine de Novare sont le projet « Movicentro », qui concerne le nœud ferroviaire potentiellement représenté par les deux gares centrales de la ville, et le projet pour une nouvelle gare TGV.

Le premier projet en réalité constitué par la somme des quelques interventions ponctuelles visant surtout à améliorer l'accessibilité des gares existantes. Les aménagements prévus (qui sont d'ailleurs encore en phase d'étude) sont sommairement intégrés dans le *Piano Regolatore Generale* (PRG). Le fait d'assigner une seule appellation aux infrastructures intéressées par le projet indique tout de même la volonté de constituer un véritable nœud à la place des deux gares ferroviaires centrales, qui sont à présent seulement juxtaposées. Le Movicentro intégrera à terme les structures ferroviaires et la gare routière. Les objectifs principaux du projet sont l'efficacité de l'accessibilité véhiculaire, ainsi que de l'accessibilité et de la sécurité piétonne (passage au-dessus ou au-dessous de la voie ferrée), l'accueil des services passagers et d'équipements commerciales, l'éventuelle intégration de fonctions liées aux activités tertiaires prévues dans les aires environnantes, la valorisation architecturale et la lisibilité du nœud.

Une nouvelle gare est aussi envisagée sur la ligne à grande vitesse, à nord-est de la ville : cette gare devrait devenir une « plateforme multimodale » intégrant la LGV, la ligne régionale vers l'aéroport international de Malpensa et l'autoroute, ainsi que de nombreux services complémentaires (parkings, services autoroutiers et aéroportuaires) concentrés dans un espace public qui, dans l'intention du projet, n'est pas que technique. Le projet s'est configuré d'abord dans une première version appelée « Novaring », une dalle circulaire de 130 mètres de rayon superposée à la nouvelle LGV, permettant l'interconnexion de différents modes de transport (gare TGV, échangeur de l'autoroute, gare de la ligne FNM vers l'aéroport de Malpensa, parkings). Les piétons disposent notamment d'une place surélevée (mais communicant avec les niveaux inférieurs de la gare et des parkings), entourée par

---

<sup>10</sup> Dans notre recherche nous ne nous sommes pas occupés de la question du transport des marchandises. Cependant, la ligne à grande vitesse Lyon-Turin a aussi cette vocation et, à l'origine, c'était même la raison principale du projet. Dans le cas de Novare, en particulier, la question du transport fret est tout de même très importante. Un projet d'extension du Centro Intermodale Merci est à présent en phase d'étude.

une galerie circulaire en verre, contenant les services (restauration, hôtellerie, commerces, informations sur le territoire, loisir, etc.). Jugé probablement trop ambitieux, le projet Novaring a été ensuite proposée en forme simplifiée sous le nom de « Novaroad » et intégrée dans les outils de planification. Ce deuxième projet cherche à recomposer autrement les mêmes éléments infrastructurels prévus par le projet Novaring. Le franchissement de la LGV par les véhicules et les piétons est assuré par un pont à deux niveaux (les voitures au niveau supérieur, les piétons dans un espace vitré et climatisé), un viaduc habité qui contient aussi des services, des activités commerciales et tous les équipements typiques des gares ferroviaires. La gare FNM est localisée au nord des rails de la ligne à grande vitesse, parallèlement à ceux-ci. Le pont fonctionne comme un élément de distribution des usagers entre la tête nord du système (représentée par un business park localisé dans la commune voisine de Galliate, la gare FNM, son parking et la gare de la grande vitesse) et la tête sud du système (représentée par des hôtels et des espaces de parkings). Le pont franchit aussi l'autoroute, dont l'échangeur se trouve peu loin. Les projet est inséré dans un contexte d'espaces ouverts dédiés au loisir. Le projet Novaroad est encore en élaboration et il n'est pas clairement intégré dans les outils de planification : il est mentionné dans le Plan Régional du Piémont comme possibilité, mais il n'est pas reporté dans la mise à jour du Plan Régulateur (2011), même parce qu'une partie du projet est localisée sur une autre commune.

Le projet Novaring essaie de concentrer, dans le nœud infrastructurel, l'interconnexion de plusieurs modes de transport et tous les services pour les voyageurs, ainsi que certaines fonctions urbaines, comme les commerces et le loisir. Cependant, sa conception ne révèle pas une pensée territoriale. Tout d'abord sa forme circulaire, n'exprime aucune relation avec le contexte : le nœud contient tous les dispositifs nécessaires pour fonctionner en autarcie. Ainsi, aucune transformation du territoire environnant n'est dessinée par le projet, même si l'on peut souligner l'attention que ce projet porte sur l'étude d'une nouvelle typologie de nœud. Dans le projet Novaroad, l'effort typologique disparaît en faveur d'un projet extrêmement simple, dans lequel le nœud est réduit à la juxtaposition des quais de la grande vitesse à ceux de la voie ferrée classique. La gare FNM n'est pas dessinée et la gare de la grande vitesse n'est rien d'autre qu'un passerelle très fine, assez disproportionnée par rapport au contexte, qui permet de traverser les infrastructures. Ce deuxième projet réfléchit, en revanche, à une possible interaction avec des activités à localiser à proximité du nœud ferroviaire, afin d'exploiter l'accessibilité exceptionnelle du site. L'état d'avancement du projet ne permet pas, par contre, d'en vérifier la viabilité du point de vue économique : le programme fonctionnel du parc d'activités n'a pas été établi à l'avance et, pour l'instant, aucune concertation avec des acteurs potentiellement intéressés n'a été formalisée et insérée dans le projet.

Bien que la LGV soit construite depuis quelques années, la réflexion sur les gares de Novare ne semble pas très avancée. Nous ne connaissons pas, à présent, la future physionomie de la gare centrale et son quartier, ni les relations qui seront instituées entre les trois gares de Novare dans la nouvelle configuration du nœud. Selon le Plan stratégique de Novare, la grande vitesse ferroviaire ne desservira pas le centre-ville : les trains s'arrêteront dans le nouveau nœud extra-urbain et les voyageurs directs en ville pourront bénéficier des connexions entre la nouvelle gare FNM de Galliate et la gare nord. La qualité de la liaison dépendra alors notamment de la fréquence du service ferroviaire mis en place (et donc des stratégies de l'exploitant ferroviaire).

Plusieurs outils de planification s'intéressent à la ville de Novare et à sa desserte par la voie ferrée.

Le *Piano Territoriale Regionale* (PTR) du Piémont considère Novare comme le centre urbain doté de la plus haute accessibilité dans la région et le juge adapté (grâce aussi à sa gravitation historique dans la région métropolitaine milanaise, à sa proximité au nouveau pôle de la foire de Milan<sup>11</sup> et à la présence d'une certaine offre touristique) à l'installation d'une « plateforme transnationale de tertiaire avancé et logistique ». Ainsi, le plan prévoit une « planification unitaire » de la ligne à grande vitesse, son intégration dans le territoire et une meilleure connexion du nœud de Novare avec l'aéroport de Malpensa. Le PTR de la Lombardie prend en compte la configuration multipolaire de la région urbaine

11 Le pôle de la Foire à Rho (commune de la première couronne milanaise) hébergera, de plus, le méga-événement de l'Expo 2015.



milanaise et y inclue aussi une réflexion sur Novare. Concernant la LGV, le document souligne l'exigence d'éviter que les grands corridors européens traversent la région sans apporter les bénéfices attendus en termes d'amélioration du service de transport, général et régional, et d'augmentation des échanges sociaux et économiques. Puisque le plan n'envisage pas le passage de la ligne à grande vitesse par Malpensa, l'irrigation du territoire au départ de l'aéroport international reposerait sur les connexions régionales, dont une particulièrement favorable serait la ligne existante (et à conforter) qui le dessert depuis l'ouest et qui se branche sur le nœud ferroviaire de Novare. Le PTR de la Lombardie envisage enfin la requalification de la ligne Alessandria-Mortara-Novare (sur le corridor entre Gênes et Rotterdam), qui peut garantir une meilleure accessibilité au territoire traversé (augmentation de l'offre ferroviaire régionale) grâce à la libération de capacité ferroviaire qui suit au doublement des rails. Les deux plans régionaux renvoient toutefois l'élaboration d'orientations plus détaillées aux documents locaux.

Le *Piano Territoriale di Coordinamento* de la Province<sup>12</sup> (PTCP) de Novare voit la réalisation des grands projets infrastructurels récents et futures comme une occasion pour le territoire provincial. Toutefois le plan observe aussi que la nécessaire modernisation des réseaux est en retard et qu'actuellement les réseaux pour la mobilité ne sont pas encore interconnectés. Pour l'instant le pôle aéroportuaire de Malpensa a porté surtout des désavantages pour la population locale (notamment la pollution acoustique). Ainsi, le pôle logistique de Novare subit la concurrence forte d'autres pôles du nord de l'Italie (Vérone, Mortara). Le plan mise donc sur la capacité de saisir l'occasion de la réalisation des grands projets infrastructurels afin de renforcer la position de Novare dans les réseaux européens et favoriser ainsi la localisation d'entreprises du secteur de la logistique. Le PTCP exprime notamment le soutien aux politiques de développement de la voie ferrée et notamment des environs des gares en tant que « lieux de concentration d'activités tertiaires, de service et de densification urbaine, outre que points d'organisation des interconnexions pour les voyageurs et les marchandises ». Le plan remarque aussi la nécessité de concevoir l'interconnexion entre la nouvelle ligne à grande vitesse et les lignes classiques dans le nœud de Novare, ainsi que de renforcer le niveau de service pour les liaisons avec l'aéroport de Malpensa. En même temps, le document se contente d'observer la perspective peu favorable au réseau ferroviaire « mineur » (politique de réduction du service pour les lignes qui comptent peu de voyageurs) au lieu d'affirmer avec force la nécessité de miser sur une mobilité plus durable, comme le mode ferroviaire. Pour ce qui est du système urbanisé, le PTCP observe une augmentation de la consommation du sol et une urbanisation spontanée autour de Novare, même si la ville a globalement gardé sa structure compacte. Dans le reste de la province, une diffusion urbaine inquiétante s'est consolidée le long des axes routiers principaux et dans les aires plus fragiles du point de vue environnemental. Cependant le plan ne fait par référence à des pratiques de *Transit Oriented Development* le long des nombreuses voies ferrées régionales.

La ville de Novare s'est aussi dotée d'un Plan stratégique<sup>13</sup>, qui se présente comme une procédure ouverte, évolutive et participative. Par le biais d'une analyse SWOT, le plan fait ressortir les enjeux liés aux infrastructures : il cite notamment les nombreux projets en cours et les acteurs potentiellement intéressés, la bonne organisation du système ferroviaire régional, la disponibilité de foncier, mais il remarque aussi que le territoire est fragmenté et l'urbanisation dispersée, ce qui rend plus difficile la desserte par le transport public. Bien que le document constate que le système ferroviaire a fortement contribué, par le passé, à orienter le développement de la ville, la prise en compte des nouvelles infrastructures prévues ne paraît pas prioritaire par rapport à la planification locale actuelle : la plupart des enjeux soulevés dans l'analyse semblent pivoter autour du rapport fonctionnel entre industrie et logistique. L'accent est mis surtout sur la question du fret et du report modal vers le fer : le document

---

12 Les Provinces italiennes correspondent aux Départements français, mais au contraire de ces derniers, elles ont des compétences en matière de planification territoriale. Pour cela, chaque Province élabore un *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* qui donne les grandes orientations de la planification pour le territoire provincial. Les articles concernant les questions environnementales et paysagères sont, par contre, contraignants.

13 Le Plan stratégique de Novare a été élaboré par les techniciens de la ville, en collaboration avec le département BEST (*Building, Environment, Science & Technology*) du Politecnico de Milan.

rappelle que le nœud ferroviaire est à la croisée des deux grands corridors européens, dont celui dit des Deux Mers est particulièrement adressé aux flux de marchandises. Cela peut en partie s'expliquer par le fait que le territoire de Novare maintient sa vocation industrielle, relativement en contretendance par rapport à ce qu'il se passe globalement sur le territoire national (tertiarisation des villes) et que donc les infrastructures peuvent jouer un rôle essentiel dans le développement économique local. Le document observe ainsi le manque de coordination et d'intégration des actions relevant de domaines différents de la planification (notamment transports, territoire et environnement), ce qui pourrait conduire au risque de compromission de la mise en œuvre des projets et des synergies entre ceux-ci. Concernant la mobilité, les objectifs fixés par le plan ont fait l'objet d'un document supplémentaire : le *Piano Urbano della Mobilità* (PUM).

Même si le Plan stratégique prévoit l'amélioration de l'offre de transport ferroviaire (ce qui implique une concertation entre la Région, RFI, Trenitalia et FNM) à réaliser par le biais de la requalification des gares, la modernisation des infrastructures et du matériel roulant, l'intégration entre transport ferroviaire et routier, finalement le *Piano Urbano della Mobilità* ne contribue pas de manière significative à la prise en compte des aménagements ferroviaires dans la planification urbaine et métropolitaine à Novare et les actions que nous venons de mentionner ne trouvent (ni ici ni dans les autres plans pour Novare) aucune transcription dans des mesures concrètes. Bien que la requalification du nœud ferroviaire de Novare soit annoncée dans le Plan stratégique comme un « projet pilote », dans le PUM on ne trouve presque pas d'indications concernant la voie ferrée. De plus, ce plan peut se résumer à une analyse *ex-post* assumant comme données de départ les nouveaux projets prévus par le Plan Régulateur Général : il essaye d'estimer les impacts sur la mobilité urbaine générés par la réalisation de ces projets et, sur la base des surfaces à bâtir, le plan calcule les flux induits par les nouvelles fonctions urbaines à localiser et établit trois scénarios de prise en charge de ces flux par les transports collectifs (« planification par la demande »). Parmi ces derniers, la voie ferrée reste substantiellement en arrière-plan, alors qu'une attention particulière est réservée au trafic véhiculaire (planification d'une nouvelle rocade) et à la localisation de parkings-relais permettant l'interconnexion avec le réseau des transports collectifs urbains. Cela peut s'expliquer en partie par le fait que la ville n'a pas la maîtrise des infrastructures et du service ferroviaire (de compétence de la Région) et par la complexité de la mise en place d'une coordination entre les différents acteurs concernés. Enfin, bien que dans l'analyse SWOT du PUM soit mise en avant l'opportunité d'orienter les interventions urbaines en les intégrant aux politiques relatives aux transports publics, le document conserve une approche substantiellement sectorielle. Les trois scénarios proposés par le PUM concernent encore une fois le domaine des transports seulement. Il n'y a pas d'interactions avec la planification de la ville, sinon en termes de besoins de déplacement.

Plusieurs projets urbains sont en cours à Novare. La plupart de ces projets sont distribués autour des aires ferroviaires et visent à exploiter leur centralité et l'accessibilité assurée par la gare pour localiser des activités à rayonnement métropolitain, régional, voire national et international (centre directionnel, pôle technologique, université, etc.). Celui qui a une relation plus stricte avec la voie ferrée, au moins potentiellement, est le projet d'un pôle technologique à la place d'une vaste zone d'activités (partiellement en friche) au nord-est des aires ferroviaires. Le projet comprend un parc technologique (production et directionnel), des nouveaux espaces publics et un système d'espaces verts. Un remaillage partiel de la voirie est prévu, afin de mieux connecter (entre elles et avec le nœud ferroviaire) les activités localisées sur l'aire. Le pôle technologique est destiné à accueillir aussi des bâtiments pour la formation supérieure et la recherche, en relation avec le pôle universitaire existant (département de Pharmacologie), ainsi que pour l'expérimentation et la production de technologies et produits innovants. Les aménagements prévus s'arrêtent par contre au périmètre de l'aire ferroviaire, qui reste exclue d'une conception globale de cette partie de la ville.

Dans les outils de planification analysés, la nécessité du réaménagement du nœud ferroviaire de Novare est plusieurs fois évoquée. Cependant les projets ne sont pas intégrés de manière stable dans les démarches officielles, qui souvent en sont encore à la phase d'étude. De plus, l'analyse des plans et projets a fait émerger certaines critiques :

- les projets Novaroad et Movicentro sont le fruit de compromis qui ne permettent pas de saisir l'occasion de la restructuration du nœud ferroviaire pour réfléchir au développement de la ville sur le long terme
- le plan qui devrait repenser de façon globale la mobilité métropolitaine à Novare est en réalité un outil visant à pallier les flux générés par les extensions urbaines prévues et reste un document substantiellement sectoriel
- dans les documents analysés, le système de la grande vitesse et celui de la voie ferrée classique restent distincts (une gare extra-urbaine pour la grande vitesse et une gare centrale pour les autres lignes), ce qui empêche de réaliser une interconnexion efficace entre les deux réseaux.

#### **4. Études de cas : éléments de comparaison**

Du point de vue de leur morphologie, les deux nœuds ferroviaires de Chambéry et Novare sont similaires pour certains aspects et différents pour d'autres : les deux sont en fait des étoiles ferroviaires où plusieurs lignes classiques convergent (notamment régionales), mais seulement à Chambéry la LGV sera interconnectée au réseau ferroviaire existant. De plus, les trois gares principales de l'aire métropolitaine chambérienne sont disposées en série, alors que les deux gares centrales de Novare sont juxtaposées et desservies forcément de manière alternative. A Chambéry la grande vitesse ferroviaire sera accueillie dans le centre-ville, alors qu'à Novare (où la LGV est déjà construite) il est fort probable que la gare sera réalisée dans un contexte extra-urbain, à l'intersection avec une ligne régionale potentiellement importante et avec l'autoroute. La ville de Chambéry prépare l'arrivée de la future LGV (au destin très incertain) en adaptant sa gare et en améliorant l'insertion de celle-ci dans le contexte urbain, alors que Novare a laissé la construction de la ligne précéder la réflexion sur un éventuel réaménagement global du nœud (même si des raccordements ont été réalisés pour améliorer son fonctionnement à l'occasion des Jeux Olympiques de Turin de 2006). Enfin, le nouveau pôle multimodal de Chambéry est pensé en relation avec les principaux projets urbains en cours (axe de la Leysse, zone d'activités de la Cassine), alors que la gare centrale de Novare est seulement potentiellement en rapport avec le futur pôle technologique et la réflexion sur le projet de gare TGV n'est pas très avancée concernant son rapport avec une éventuelle zone d'activité à réaliser à proximité. Dans les deux cas, une certaine disponibilité foncière crée les conditions pour l'intégration du projet ferroviaire dans le contexte urbain.

Pour ce qui est de plans, bien que les outils et les processus de planification soient assez comparables, nous pouvons tout de même mettre en évidence certaines différences de posture. Tout d'abord, nous pouvons observer un manque de réflexions de prospective concernant le nœud ferroviaire à Novare : aucune prévision n'est faite, par exemple, à propos de la gare de triage Boschetto, située à proximité du centre-ville, en relation au projet d'extension du Centro Intermodale Merci (gare de triage et stockage de marchandises) à peine plus au nord ; rien n'est dit, non plus, sur un possible fonctionnement métropolitain du réseau régional. En revanche, le SCoT de Chambéry est un véritable outil de prospective, surtout pour ce qui concerne la thématique du transport ferroviaire. Les hypothèses de la création d'un service express régional sur la future LGV et d'une éventuelle nouvelle gare en cas de saturation de celle de Chambéry témoignent de cette attitude. De plus, nous pouvons rappeler que nous nous référons à la version approuvée en 2005 et qu'à cette époque le SCoT mentionnait déjà un projet de nouvelle gare et la nécessité d'encourager par tous les moyens la mobilité ferroviaire. Le document reporte en fait la préconisation du réaménagement de la gare de Chambéry/Challes-les-Eaux pour y accueillir les TGV. La typologie de la gare-pont est déjà annoncée, bien que le projet ait vu la lumière seulement en 2013. L'accessibilité des deux cotés urbains, à l'ouest pour les piétons et les bus urbains, à l'est pour les voitures et les cars interurbains est déjà mise en avant et il est envisagé un projet de quartier d'activités tertiaires à proximité de ce pôle intermodal. Cette clarté d'intentions a été utile à la formulation du programme pour l'appel à projets pour le nouveau pôle intermodal.

Une autre différence substantielle concerne le rapport entre les plans spécifiquement dédiés à la

mobilité et la planification urbaine plus en général. Dans le plan de la mobilité de Novare, trois scénarios sont proposés, mais ils ne concernent que les questions des transports. S'il est vrai que le document essaie d'estimer notamment les besoins en termes de services de transport collectif, il ne pose pas la question du futur développement urbain par rapport à ceux-ci. Il assume même comme donnée initiale la configuration urbaine déjà prévue par les projets urbains en cours : les transports ont donc peu d'influence sur la planification urbaine. Celle-ci donne ses règles et la mobilité doit s'adapter (planification sur la base de la demande). Au contraire, le Plan de Déplacements Urbains de Chambéry met en relation stricte mobilité et structure urbaine. Ce plan va bien au delà du secteur des transports, en formulant aussi des prévisions d'urbanisation ou d'intensification urbaine par rapport aux infrastructures. Le document prône, de plus, une planification de la ville par l'offre de transports, c'est-à-dire que c'est la ville qui doit s'adapter à une mobilité plus durable.

Concernant le rapport entre ville et ligne ferroviaire à grande vitesse, Chambéry a clairement exprimé la volonté d'accueillir la LGV en centre-ville et a mis le nouveau pôle multimodal au centre de la réflexion des autres grands projets urbains. Vice-versa, la réflexion à Novare n'est pas aboutie : projets ferroviaires et projets urbains semblent se côtoyer sans tisser des véritables relations. À Novare on peut observer, de plus, un manque de concertation entre les acteurs intéressés, alors qu'à Chambéry les projets sont portés par plusieurs collectivités qui en partagent les objectifs.

Plus en général, les plans analysés dans le cas de Novare prennent peu en considération le mode ferroviaire comme moyen de transport urbain, alors que les plans de Chambéry prennent le parti d'utiliser la voie ferrée existante (éventuellement en y rajoutant des nouvelles haltes) comme transport métropolitain, notamment entre les deux agglomérations principales. En particulier, le plan de la mobilité de Novare prévoit plutôt des transports collectifs sur route et semble rester assez indifférent au système ferroviaire et surtout à la LGV, qui ne passe pas loin. Au contraire, il dédie une réflexion plutôt vaste à la thématiques des parkings et à l'achèvement de la rocade routière à l'ouest (qui, de plus, desservirait un territoire très peu urbanisé). Globalement, la différente attention à la thématique du transport ferroviaire dans les deux villes nous semble être soulignée par la sollicitude à formuler des prévisions dans ce domaine : si à Chambéry on y réfléchit depuis le début des années 2000 (d'autant plus que la LGV ne sera construite qu'à partir de 2030), à Novare peu de stratégies et projets liés à la voie ferrée ont été intégrés dans les outils de planification, bien que la LGV soit déjà réalisée et malgré les enseignements qu'on aurait pu tirer par l'expérience innovante conduite à Turin depuis les années 1990<sup>14</sup>.

## 5. Quelques conclusions

Concernant le rapport entre voie ferrée et planification de la ville, nous avons exprimé notre intérêt pour les politiques conduites par les villes moyennes, qui sont en train de redéfinir leur rôle dans le système de la grande vitesse notamment. Cette évolution de la conception des réseaux ferroviaires se met en place, aujourd'hui, dans un contexte de faible disponibilité de ressources publiques, alors que jusqu'à il y a quelques décennies c'était justement la puissance publique qui s'est chargée d'équiper le territoire, notamment en termes d'infrastructures. Les villes de Chambéry et Novare, que nous avons analysé dans cette communication, sont actuellement confrontées à cette problématique. Les deux villes moyennes sont probablement plus sensibles à la crise que les métropoles de Lyon et Turin, que nous avons étudié aussi en relation avec la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse. Les projets ferroviaires que nous avons analysé pour Chambéry et Novare n'ont effectivement pas la porté de ceux qui sont en cours dans les deux métropoles. Cependant, même en élaborant des projets

---

14 À Turin, l'enfouissement d'une partie du réseau ferroviaire, nécessaire à son extension en fonction de l'arrivée du TGV, a fait apparaître de nouvelles opportunités urbaines. L'axe Nord-Sud, ancienne artère industrielle bordée de friches, qui constitue l'axe structurant du réseau ferroviaire, est désormais enterré (et constitue le nouveau service ferroviaire du Passante). Il laisse ainsi la place en surface au boulevard de la Spina Centrale, nouvelle artère principale sur laquelle se développent la plupart des transformations de la ville. Au cœur de ce nouvel axe urbain, le réaménagement de la gare de Porta Susa a été un projet phare. L'originalité de ce projet tient à la coopération exceptionnelle entre les chemins de fer italiens et la municipalité de Turin.

proportionnels aux capacités d'investissement de la collectivité, les prévisions ne sont pas forcément condamnées à être peu ambitieuses, au moins en termes de développement durable.

Chambéry a fait le choix fort d'accueillir la grande vitesse en centre-ville (alors qu'une option possible était de construire une gare en territoire extra-urbain, à Montmélian) et, en parallèle, la ville a conduit une série de pratiques de planification à plusieurs échelles visant à restructurer le centre de l'agglomération. Cela a concerné notamment l'organisation des transports en commun, mais non seulement. Une grande attention a été donnée au système des espaces publics et à la présence de la nature en ville, afin d'améliorer le cadre de vie de ses habitants. À Novare, en revanche, le rôle des gares (y compris celles pour les marchandises) composant le nœud ferroviaire, et surtout leurs relations, ne sont pas clairs. Le projet de la gare centrale (Movicentro) reste confiné dans les espaces ferroviaires résiduels, alors que le projet de la gare extra-urbaine de la grande vitesse est réduit, dans sa version appelée Novaroad, aux quais nécessaires à l'arrêt du train et à une passerelle les mettant en connexion. Les projets urbains qui devraient accompagner les transformations concernant les nœuds ferroviaires ne semblent pas avoir ce but. Le projet de pôle technologique juste au nord du centre-ville est un projet urbain et économique, concerté et adapté à l'identité de la ville (rénovation des friches industrielles, poursuite de l'activité productive et jumelage avec le monde de la recherche et de l'innovation). Toutefois ce projet, pour lequel la proximité des infrastructures ferroviaires peut être un atout, semble seulement juxtaposé à ces dernières. Peu de relations sont instituées entre le futur pôle technologique et le reste de la ville, notamment avec les quartiers qui se trouvent juste au delà de la voie ferrée. Nous relevons le manque d'une vision systémique de cette partie du territoire urbain, qui n'est pas qu'un lieu de production, mais aussi un lieu avec des caractères paysagers particuliers et des espaces publics à valoriser. De façon encore plus flagrante, l'effort d'intégration avec un projet urbain suggéré par le projet Novaroad peut se transformer en une dépense risquée. La complexité du nœud infrastructurel est en réalité banalisée par un projet qui n'a pas été concerté avec des acteurs potentiellement intéressés. Ce projet reste un dessin formel dont on ne sait pas si les fonctions prévues (parc technologique, structures touristiques et de loisir) sont viables.

Toutefois, la comparaison entre les démarches mises en place par les métropoles de Lyon et Turin et celles lancées par les villes moyennes de Chambéry et Novare nous apprend qu'il serait banal, et partiellement faux, d'affirmer que les métropoles ont pu se donner plus des moyens et que donc elles ont obtenu les meilleurs résultats. Bien sûr, les cas de Lyon et Turin sont remarquables du point de vue de la réflexion sur l'intégration de projet infrastructurel et projet urbain. Néanmoins, Chambéry aussi a su profiter du projet de nouvelle ligne à grande vitesse pour élaborer des projets urbains et ferroviaires cohérents, sans forcément bouleverser la structure de son nœud. La réflexion qui nous semble la moins avancée est donc celle portée par la ville de Novare qui, nonobstant la construction précoce de la ligne à grande vitesse, n'a pas encore élaboré une vision à long terme précisant le rôle de ses gare dans la structure du nœud ferroviaire et dans le développement futur de la ville.