

URBANISTES DU MONDE

futuribles
INTERNATIONAL

Gares, lieux de connexions et de vie urbaine dans les pays du Sud

**Enquête sur douze gares emblématiques des villes du Sud :
connectivité, problématiques urbaines, niveaux de services**

Synthèse des rapports

Jacques de COURSON

Dominique GAUDRON

Élodie GOUHIR

Christian OUDIN

Novembre 2013

Sommaire

Un sujet neuf, un travail riche et foisonnant	3
1. Diagnostic : contexte, tendances et modèles	8
<i>1.1. L'explosion des villes du Sud les confronte à des enjeux de mobilité aigus</i>	8
1.1.1. Une explosion urbaine conjuguée à une forte croissance démographique	8
1.1.2. Des enjeux forts de mobilité liés à une demande toujours croissante.....	9
1.1.3. La place des gares à la lumière des besoins croissants en mobilité.....	9
<i>1.2. Les grandes tendances : enjeux des gares du Sud</i>	10
1.2.1. Un rapport de forces évolutif entre les différents modes de transport et les fonctions des gares.....	10
1.2.2. Une articulation difficile entre les différents modes de transport : des systèmes de transport peu intégrés	11
1.2.3. Un dialogue difficile entre l'espace de la gare et son environnement urbain	11
1.2.4. Un rôle complexe des gares dans le développement économique et urbain	12
1.2.5. Des coopérations difficiles entre parties prenantes : une gouvernance généralement introuvable	13
1.2.6. Des usages multiples au-delà de la fonction transports	14
<i>1.3. Des modèles de gares en fonction des infrastructures et des niveaux d'organisation</i>	15
2. Prospective : des scénarios croisés	17
<i>2.1. L'avenir du train et des gares : grandes tendances</i>	17
<i>2.2. Modèles de gare et scénarios d'évolution</i>	18
Conclusion : quelles gares face aux défis de l'avenir ?	21
Annexe : contributeurs et secrétariat scientifique	22
<i>Auteurs des rapports et gares étudiées</i>	22
<i>Secrétariat scientifique du projet</i>	22

Un sujet neuf, un travail riche et foisonnant

Dans un contexte de population et de mobilité croissantes dans les villes des pays du Sud, les enjeux liés au développement des gares sont multiples : politiques, urbains, économiques, sociaux, symboliques, sanitaires, ou encore sécuritaires. Là se joue sans doute aujourd'hui une part de l'avenir de ces villes. C'est pour mieux comprendre ces enjeux, et les réponses qui y sont apportées, c'est également pour découvrir de nouvelles pratiques éventuellement transposables dans les pays du Nord que le projet d'étude et d'analyse intitulé « Gares, lieux de connexions et de vie urbaine dans les pays du Sud », portant sur 12 gares urbaines, a été lancé par Futuribles International et Urbanistes du Monde.

Qu'elles soient ferroviaires, routières ou maritimes, les gares sont des lieux forts de l'organisation des transports au cœur du système urbain et territorial. Carrefours structurants à l'interface des différents réseaux qu'elles abritent, les gares, en tant que lieux de connexion, voient aujourd'hui leur rôle s'accroître face au nombre et à la complexité des modes de déplacement.

À la fois portes d'entrée des villes et centres de vie urbaine, elles sont un point d'appui privilégié pour le développement à la fois social et économique de celles-ci. Bien plus que des « lieux de passage », elles sont des lieux de rassemblement souvent à la frontière entre « la ville ancienne » et « la ville moderne », des lieux intenses de vie, d'échanges et de mixité, dont la gestion est délicate, source de nombreux conflits. Ce sont enfin des lieux d'émotion, de mémoire et de représentation, symboles d'une puissance coloniale passée ou d'une modernité nouvelle.

Cette activité intense fait de la gare le « point chaud » d'un monde en évolution : le lieu du commerce, des échanges et trafics en tous genres, là où les marchandises et les hommes se frottent, là où se joue une bonne part de l'activité économique formelle ou informelle de la ville, là aussi où se concentrent des populations et des activités en marge (pauvreté, mendicité, violence, prostitution, trafic de drogue, etc.). Les gares captent et incarnent à la fois les tensions qui travaillent et transforment l'urbanité. Miroirs déformés, déformants parfois, elles sont toujours révélatrices des pratiques, des attentes et des projections urbaines à l'œuvre.

Dans le contexte des métropoles du Sud où le dynamisme démographique, l'urbanisation croissante ainsi que la transformation des pratiques de mobilité interrogent fortement les conditions du développement urbain, le développement de ces espaces multifonctionnels et complexes semble d'autant plus crucial qu'il contient les germes d'un avenir durable pour la ville.

C'est donc pour mieux comprendre ces lieux multiples aux enjeux à la fois politiques, urbains, économiques, sociaux, symboliques, sécuritaires ou sanitaires ; pour repérer les différences et les convergences dans les enjeux, mais également dans les réponses qui leur sont apportées ; pour délivrer demain les bonnes réponses, que le projet d'analyse et de prospective « Gares, lieux de connexions et de vie urbaine dans les pays du Sud » a été lancé.

L'étude a pour objectif de **poser les bases d'une réflexion prospective sur les gares des grandes métropoles des pays du Sud** (pays émergents, nouveaux pays industrialisés, pays en voie de développement selon la classification de l'OCDE) par l'exploration de différents cas internationaux, représentant un échantillon significatif des situations et des enjeux cités. L'alchimie global/local est ainsi l'un des axes féconds qui peut être dégagé de l'approche comparative sur les gares.

Cette étude ne prétend pas à l'exhaustivité des champs et angles réflexifs se rapportant à la gare, mais cible un certain nombre de questions découlant de cette problématique, à partir desquelles nous souhaitons développer la réflexion.

Cette synthèse a pour ambition d'esquisser **une typologie de gares** prenant en compte les différents contextes — urbains, socio-économiques, politiques, institutionnels — des espaces étudiés ; d'**identifier les facteurs de continuités et/ou de ruptures** pouvant constituer les premiers contours de scénarios d'évolution ; de **repérer des innovations** ou des « bonnes pratiques » susceptibles d'être développées.

Douze gares et lieux d'échanges **répartis sur l'Amérique latine, l'Asie, l'Afrique (Maghreb, Afrique subsaharienne), et le Moyen-Orient** ont fait l'objet d'investigations :

— **Bogotá**, Colombie / gare La Sabana (ferroviaire) ; **México**, Mexique / gare de bus TAPO ; **Rio de Janeiro**, Brésil / station de métro, nœud multimodal du Stade Maracanã ; **São Paulo**, Brésil / Gare de la Luz ;

— **Delhi**, Inde / New Delhi Railway Station ; **Mumbai**, Inde / Chhatrapati Shivaji terminus (Victoria Station) ; **Bangkok**, Thaïlande / Wongwian Yai Station ;

— **Porto Novo**, Bénin / gare routière de Ouando ; **Tanger**, Maroc / gare de Tanger-ville (ferroviaire) ; **Rabat**, Maroc / gare de Rabat-ville ; **Tunis** / gares de la ligne Tunis-Carthage ;

— **Istanbul**, Turquie / gare ferroviaire de Gebze.

Ce travail a été réalisé par 18 stagiaires au cours de l'été 2013. Il s'est fondé sur un travail documentaire, des entretiens et des visites sur le terrain, en bénéficiant généralement d'un accompagnement par un référent ou un correspondant local d'Urbanistes du Monde. Ce travail a été coordonné par un comité de pilotage.

Chacune des enquêtes a fait l'objet d'un retour d'expérience partagé et de la rédaction d'un rapport, faisant le diagnostic de la situation de la gare sous tous ses angles (fonctionnement, intermodalité, relation à l'espace urbain environnant, usages, fonction commerciale et de services, sécurité, mixité, etc.) et présentant les scénarios prospectifs envisageables.

Le présent document fait la synthèse de ces travaux ; il sera présenté lors du Forum du 5 novembre 2013 d'Urbanistes du Monde ; un comité scientifique d'une dizaine de spécialistes des gares a été constitué et en enrichira les conclusions.

Les noms des personnes ayant contribué à ces travaux sont indiqués en annexe.

Avertissement

Réussir à réaliser, pour 12 gares des villes du Sud, un exercice de prospective qui soit aussi riche d'enseignements n'est pas si simple, en particulier pour les raisons suivantes :

— Tout d'abord les 12 gares ont été choisies par les étudiants, suivant les souhaits de chacun, donc ne représentent en aucun cas un échantillon représentatif des gares des villes du Sud, qui sont très différentes les unes des autres, qu'elles soient ferroviaires ou routières. Sans compter que certaines sont éphémères, provisoires ou abandonnées, ou sans bâtiment fixe, et que la situation de la gare — en ligne ou en cul-de-sac — est très différente selon qu'elle est en centre-ville ou en périphérie. Mais surtout, les étudiants n'ont été présents sur place que quelques semaines, avec les problèmes de langue et de compréhension que présente un tel sujet, nouveau pour la plupart d'entre eux, et dans un pays étranger dont les mentalités, la réglementation et la culture sont différentes. Moyennant quoi, dans tous les cas, « la » gare choisie est dans tous les pays un équipement majeur de la ville, connu de tous et fortement symbolique de la relation à l'extérieur.

— Ensuite, la prospective (l'exploration des futurs possibles) est une discipline qui ne leur a pas été enseignée avant leur départ et qui était étrangère à leurs interlocuteurs étrangers, qui croient le plus souvent qu'il s'agit de prévision à long terme. Or, les responsables de ces gares du Sud n'ont le plus souvent comme préoccupation essentielle que de résoudre, ici et maintenant, les innombrables problèmes de fonctionnement à court terme de ces gares, qui sont pour la plupart saturées, exiguës, dangereuses, encombrées de mille individus — jour et nuit — qui pour beaucoup ne sont pas des voyageurs mais des commerçants, mendiants, vendeurs de drogue, etc. Faire la prospective de « leur » gare leur a paru un rêve impossible, et un peu étrange, alors que les problèmes sont écrasants, incessants (la gare ne s'arrête jamais) et complexes, voire dangereux.

— Enfin et surtout, en matière d'urbanisme (contrairement à l'habitat), les gares, au Nord comme au Sud, sont des équipements urbains lourds, qui occupent un vaste espace de quelques dizaines d'hectares en cœur de ville — le plus souvent —, qui ne « bougent » pas pendant des siècles et peuvent tout au plus être rénovés (très rarement) ou agrandis, mais seulement à la marge. Toute modification d'une gare demande des investissements d'autant plus considérables qu'il ne peut s'agir, dans tous les cas, d'interrompre le trafic ferroviaire ou routier. Une gare est comme un opéra, un canal ou une centrale électrique, totalement immobile sauf désaffectation — rarissime — définitive. Les rares exemples connus — et célèbres — sont la transformation d'une gare de São Paulo au Brésil en salle de concert (« Sala São Paulo ») et, à Paris, celle de la gare d'Orsay en musée il y a 30 ans. Tout au plus une gare ne peut donc avoir comme avenir possible que d'être modernisée, désaffectée ou abandonnée (cas de Bogotá, capitale de la Colombie), voire détruite et rasée puis reconstruite à neuf (cas de la gare Montparnasse à Paris). Nul architecte ou urbaniste au monde n'a prétendu déplacer une gare existante qu'« en amont » du faisceau ferré (cas des gares parisiennes). En revanche, de nombreuses gares — ou leur « parvis » — se sont développées en souterrain ou en élévation pour améliorer leur

fonctionnement (connexions avec les autres modes de transport, parkings, commerces, bureaux) ou ont été « retournées » afin d'être plus commodément accessibles. Très rares furent les gares en cul-de-sac qui sont devenues « passantes » comme la gare d'Austerlitz à Paris, ou les gares de Zürich et Bruxelles-Midi. Enfin et surtout, de nouvelles gares ont été construites dans des quartiers neufs (Istanbul) ou dans des « villes nouvelles » (Shanghai), ou détruites (mais très rarement) à l'occasion d'une opération d'urbanisme en tissu urbain central (exemple de la gare de La Bastille à Paris pour accueillir l'opéra Bastille).

Ainsi la prospective des gares du Sud peut sans doute être d'autant plus difficile à concevoir et même à imaginer que les marges de manœuvre de leurs évolutions futures paraissent particulièrement étroites. De plus, toute modification de la gare, de son quartier et surtout du faisceau ferré (ou des voies routières) qui y conduit est particulièrement longue, complexe et coûteuse. C'est pourquoi les gares des pays du Sud sont presque toujours maintenues en l'état, ce d'autant plus qu'elles ont souvent été construites « en dur », à l'époque de la colonisation (Rabat, Le Caire, São Paulo...) et sont donc le plus souvent en bon état. Pour un responsable d'un pays du Sud, l'avenir de « sa » gare, dont il est fier parce qu'elle rend un service apprécié de tous, ne peut être que de se perpétuer, en mieux si possible ! En revanche, les gares du Sud, pour beaucoup d'entre elles, font souvent l'objet d'opérations d'urbanisme à leurs abords, en raison de la qualité de leur accès par tous modes de transport (cas de São Paulo), qui bouleversent la gare elle-même. Enfin, il ne faut pas négliger l'impact, comme ce fut le cas en France dans les années 1980, de futures gares TGV : c'est le cas de Tanger et Rabat au Maroc, et (en cours d'études) de Rio et São Paulo au Brésil.

Par ailleurs, la « gare centrale » d'une ville est, particulièrement dans les pays du Sud, un monument souvent célèbre, auquel chacun est attaché car il est, au-delà de la fréquentation populaire, le symbole, chargé d'émotions et d'histoire, des relations avec l'extérieur et l'étranger, et surtout — chaque jour — avec les banlieues, le « *campo* » (ou le « *bled* ») pour les travailleurs. Cet attachement à la gare — qui appartient à tous et fait partie du patrimoine de la nation — est particulièrement célébré dans le film *Central do Brasil* (nom de la gare centrale de Rio) du Brésilien Walter Salles, sorti sur les écrans français en 2008.

Pourquoi finalement s'attacher à une analyse prospective de ces gares du Sud ? Parce qu'au-delà des facteurs d'inertie mentionnés, d'innombrables facteurs de changement sont également à prendre en compte. Certains, déjà mentionnés relèvent de tendances lourdes, d'évolutions structurantes auxquelles les gares devront s'adapter (mentionnons la croissance démographique, celle des mobilités, les effets du changement climatique, les tensions sur les ressources notamment énergétiques, etc.) ; d'autres sont des tendances plus locales liées au contexte particulier des différentes villes dans lesquelles sont situées les gares étudiées. Enfin, il convient de ne pas négliger l'importance des signaux faibles qui sont les indices discrets de changements en train d'advenir. Travailler de façon prospective sur ces gares du Sud, c'est tâcher de comprendre quelles trajectoires sont en train de s'y dessiner. Tentative ici nécessairement très partielle, mais qui peut être utile à

plusieurs échelles : à celle de chacune des gares car ces approches peuvent nourrir des réflexions stratégiques intégrant la dimension du temps long ; à l'échelle plus globale qui est celle de cette synthèse, car elle peut faire émerger un certain nombre de problématiques communes sur lesquelles il semblera dès lors judicieux d'envisager de façon mutualisée des voies de réponse aux enjeux. Enfin, le repérage de pratiques ou d'idées nouvelles permet de s'ouvrir l'esprit et peut nourrir des processus d'innovations, y compris dans les pays du Nord.

Ce document est organisé comme suit : une première partie présente le diagnostic des 12 gares, sous l'angle de leurs tendances dominantes et de leurs enjeux, mais aussi d'une typologie ; la deuxième partie apporte une vision prospective et des scénarios d'évolution envisageables, en les mettant en perspective des tendances d'avenir constatées aujourd'hui au niveau mondial en ce qui concerne les gares.

1. Diagnostic : contexte, tendances et modèles

Après sa remise dans le contexte de l'évolution des villes du Sud et de leurs problématiques de mobilité, ce diagnostic de synthèse a été engagé sous deux angles :

- les tendances générales qui ressortent de l'analyse des 12 gares ;
- les « modèles de gares » qui ressortent de celle-ci.

1.1. L'explosion des villes du Sud les confronte à des enjeux de mobilité aigus

1.1.1. Une explosion urbaine conjuguée à une forte croissance démographique

L'accroissement de la population mondiale ces 50 dernières années s'est accompagné d'une croissance générale de la population urbaine (trois milliards de personnes concernées en 2007 contre un milliard en 1960 et deux milliards en 1985), principalement concentrée dans les villes du Sud. Actuellement, alors qu'un habitant de la planète sur deux est un citadin, deux citadins sur trois vivent dans une ville du Sud. À l'horizon 2030, ils représenteront près de 60 % de la population mondiale totale.

Dans les pays du Sud où le dynamisme démographique est le plus fort, cette croissance a connu des proportions inédites en un temps relativement court. Ainsi, entre 1975 et 2000, la population urbaine des pays du Sud a globalement été multipliée par deux. Selon les aires géographiques, comme en Afrique ou en Asie où la croissance est exponentielle, le nombre actuel de citadins est trois à quatre fois supérieur au niveau de 1975. Le taux d'urbanisation de ces pays a ainsi rattrapé celui des pays du Nord, avec pratiquement 80 % de leur population vivant dans une zone urbaine.

Les villes du Sud sont parmi les plus densément peuplées et représentent les deux tiers des 24 mégapoles mondiales de plus de 10 millions d'habitants.

Cette explosion urbaine se caractérise par un double mouvement d'expansion des villes à la fois verticale (densification) et horizontale (étalement urbain, périurbanisation), ainsi que par un phénomène de métropolisation¹. Ces phénomènes amplifient d'autant plus les dysfonctionnements sociaux, économiques et politiques de ces villes, dont la crise des transports est un cas symptomatique.

¹. Dès lors, l'expansion des villes dépasse généralement les périmètres d'agglomération et/ou les frontières, sans forcément correspondre aux périmètres politiques et institutionnels.

1.1.2. Des enjeux forts de mobilité liés à une demande toujours croissante

La croissance urbaine et son corollaire, l'augmentation des besoins de déplacement, soumettent à de fortes pressions les systèmes de transports urbains des pays du Sud.

Bien que d'apparences semblables, les tendances de mobilité des grandes villes du monde — et *a fortiori* des pays du sud — présentent d'importantes différences du fait du nombre et surtout de la variété des facteurs permettant de caractériser la mobilité urbaine.

Néanmoins, quelques grandes tendances peuvent être rapportées à l'ensemble de ces villes : en particulier l'importance de la mobilité non motorisée (marche et vélo), qui représente plus de la moitié des déplacements effectués chaque jour et conditionne le niveau de mobilité (plus faible que dans les pays développés) ; également la motorisation croissante, qui se traduit par des phénomènes de congestion et une tendance à la surmotorisation automobile de certains pays nouvellement industrialisés (ex. Brésil ou Inde) ; enfin, une crise des transports publics, alors que ceux-ci constituent *de facto* un facteur de mobilité contrainte pour la majorité de la population — ceux-ci présentent une faible performance (et souvent un coût élevé) due à la problématique de congestion, et l'on constate une augmentation de la part du transport « artisanal » ou semi-privé face à la défaillance des transporteurs publics.

1.1.3. La place des gares à la lumière des besoins croissants en mobilité

Répondant aux effets conjugués de la croissance démographique et de l'explosion urbaine, l'augmentation des besoins en mobilité dans les villes du Sud a trois conséquences majeures :

- une très forte pression exercée sur le système de transports par une population souvent captive du fait de ses faibles revenus ;
- la nécessaire régulation de la motorisation des transports et du report modal vers la voiture individuelle, en lien avec les enjeux du développement durable (réduction des émissions de gaz à effet de serre) ;
- la nécessaire articulation entre la variété des modes de transports par une meilleure prise en compte de l'intermodalité pour une plus grande mobilité.

Dans ce contexte, les gares et les lieux d'échanges sont appelés à connaître d'importantes transformations à la fois fonctionnelles, liées à l'augmentation prévue du nombre de voyageurs, mais aussi symboliques. Lieux de rassemblement, ces espaces cristallisent les attentes sociales et urbaines en termes d'échanges et de mobilité, d'intensification urbaine et de services. Ils sont actuellement au cœur des discours et débats sur la densification et la « compacité », le développement durable, le statut de l'espace public...

1.2. Les grandes tendances : enjeux des gares du Sud

1.2.1. Un rapport de forces évolutif entre les différents modes de transport et les fonctions des gares

Dans la plupart des cas étudiés, l'existence des gares est liée à un système d'infrastructure historique (souvent coloniale comme en Inde, en Afrique du Nord ou en Amérique latine), dans lequel la gare est un bâtiment emblématique de la ville et, pour les gares centrales, abritant assez souvent le siège de la compagnie ferroviaire, avec donc une fonction de bureaux, mais des services aux usagers limités.

Au cours des dernières décennies, le poids du transport ferré par rapport aux transports routiers a partout reculé. La montée en puissance, durant la deuxième moitié du XX^e siècle, d'une politique urbaine tournée vers le développement des infrastructures routières, généralement accompagnée d'une périurbanisation massive qui allonge les temps de transports, a profondément transformé les conditions de mobilité. La route est ainsi devenue un mode dominant de transport, qu'il soit individuel ou collectif. À cet égard, malgré un taux de motorisation croissant, la part modale des transports en commun, dont l'offre s'est largement diversifiée (bus, ou transports légers comme les minibus, les taxis, mototaxis...), reste très importante. Le taux atteint 77 % à Mexico par exemple, 40 % à Istanbul...

- **Évolution des gares en « hub de rabattement » vers des modes légers en pleine expansion**

Cette évolution peut finir par remettre en cause la fonction et le fonctionnement historiques de ces gares — en tout cas des gares centrales — dont l'usage est de moins en moins lié à l'utilisation des transports ferroviaires, mais de plus en plus à l'utilisation de transports légers. Véritable lieu de transit, la gare évolue vers une fonction de « hub de rabattement » vers une pluralité de modes légers offrant un service de transport flexible, de quasi « porte-à-porte » comme à Bangkok où les principaux arrêts de bus ou de métro fonctionnent comme des *hubs* et sont systématiquement entourés de *tuk-tuks*, taxis, autobus, camionnettes et *songthaew* (taxis collectifs) attendant des passagers à emmener jusqu'à leur destination finale, dans les quartiers résidentiels.

En assurant le rabattement vers les gares et les modes de transports en commun lourds, ces modes flexibles comblent souvent une politique d'intermodalité lacunaire (voir 1.2.2). Efficaces, ils peuvent aussi devenir contre-productifs lorsque, comme à Istanbul, à l'instar de la ligne Kadokoy-Kartal, ceux-ci concurrencent directement des lignes de métro existantes en empruntant le même itinéraire.

- **Le développement de la formule « Bus à haut niveau de service »**

Entre transports ferrés lourds et transports routiers légers, la tendance quasi mondiale — en tout cas dans les discours politiques et techniques — est de considérer que le bus dispose d'une capacité de développement en s'appuyant sur un système de transport en site propre et une régularité de service. Cela peut amener cette formule à prendre une place prépondérante dans les systèmes de transport du futur

et ainsi, dans certains pays, à renverser l'équilibre entre les modes, comme elle le fait déjà dans certaines villes d'Amérique latine (Brésil, Colombie).

1.2.2. Une articulation difficile entre les différents modes de transport : des systèmes de transport peu intégrés

• **Articulation difficile entre les différents modes de transport**

Le traitement de l'intermodalité est généralement lacunaire dans les politiques et projets de transport urbain, ayant pour conséquence une articulation difficile entre les différents modes de transport (temps de correspondance élevé, manque de lisibilité, faible accessibilité, cheminements complexes, etc.). Cette situation résulte en grande partie de l'organisation complexe du système institutionnel des transports avec des décideurs et des opérateurs multiples et distincts, dont l'action n'est souvent pas ou peu coordonnée et faisant parfois l'objet de rivalités institutionnelles (voir 1.2.5).

Elle est encore aggravée par une planification des systèmes de transport généralement faible et mal articulée, du fait notamment de l'absence symptomatique d'une autorité organisatrice de transport dans la majorité de ces pays étudiés, ainsi que par la quasi-absence d'articulation entre les planifications urbaines d'un côté, les transports de l'autre, lorsqu'elles existent.

• **Élévation du coût du transport**

Cette faible intégration des politiques de transport a des conséquences importantes sur le coût du transport en freinant la mise en œuvre d'une politique d'intégration tarifaire efficace, appliquée à l'ensemble du réseau de transport (et non quelques lignes ou stations en correspondance comme cela est le cas à São Paulo, par exemple).

À Mexico, le manque d'intégration tarifaire amène la population à faible revenu à dépenser parfois plus de 50 % de son revenu dans les transports. Pour autant, lorsqu'une intégration tarifaire existe, elle est souvent partielle, comme à São Paulo où le système de billet unique a permis de simplifier les correspondances et de réduire les coûts des transports, pour certaines correspondances seulement — les correspondances entre le train (compétences ferroviaires de l'État de São Paulo) et le métro (compétence de la ville de São Paulo) ne sont pas concernées.

1.2.3. Un dialogue difficile entre l'espace de la gare et son environnement urbain

• **De l'inclusion à l'exclusion**

Plusieurs raisons peuvent être avancées afin d'expliquer une articulation déficiente entre l'espace de la gare et l'espace urbain environnant :

— l'absence de contacts entre gestionnaires ;

— l'absence de réflexion publique d'aménagement intégré (gestion des interfaces en particulier) ;

- l’informalité de l’espace urbain des gares ;
- le manque de reconnaissance par les autorités locales, etc.

Ces dysfonctionnements peuvent déboucher sur des situations d’insécurité et de conflits entre les différents usages. Dans certains cas, fréquents en Amérique latine, ils amènent à la fermeture de l’espace gare sur lui-même, jusqu’à devenir totalement hermétique à l’espace urbain environnant, alimentant les tensions sociales et nourrissant une problématique d’insécurité déjà importante.

Ce n’est cependant pas une généralité : la situation va d’une gestion de l’espace gare qui exclut son milieu urbain (et peut même lui être nuisible du fait des effets de coupure et de rejet engendrés), comme souvent en Amérique latine ou en Inde, à une intégration forte, comme à Porto-Novo (où elle se fait de façon totalement anarchique) ou à Bangkok (où elle est organisée).

- **Un rôle positif de l’activité déployée autour des gares**

Dans les cas réussis d’intégration, on constate que le trait d’union entre la gare et son environnement urbain n’est autre que l’assimilation d’une activité économique et sociale — qu’elle soit formelle ou informelle — déployée autour de la gare, et justement permise par elle. La gare, en tant que lieu de rencontres et non seulement de transit, assume alors pleinement sa fonction sociale dépassant largement les frontières du transport (voir 1.2.6).

- **Intégrer la relation gare-ville dès la conception**

Il faut pointer que la tentation est grande, pour les concepteurs de gare, particulièrement dans le centre où le terrain est cher et les accès routiers nombreux, de saturer le site de la gare, ne lui laissant guère de possibilités d’évolution (cf. Tanger). Or, des marges de manœuvre doivent être prévues dès le départ, suivant plusieurs scénarios possibles, de sorte que l’évolution des relations ville-gare soit la plus harmonieuse et la moins coûteuse possible, quelles que soient les évolutions des nouveaux moyens de transport, de la clientèle (et de ses besoins) et des programmes d’accompagnement urbain de la gare.

1.2.4. Un rôle complexe des gares dans le développement économique et urbain

- **Une valorisation locale négligée**

Si les nœuds de transport sont indispensables à la vitalité économique des métropoles, leur rôle économique direct paraît souvent mal valorisé : conception initiale excluant le commerce, celui-ci se développant dans l’espace urbain proche ; difficulté à organiser des formes pérennes de commerce dans des espaces complexes à aménager ; poids de l’économie informelle en particulier...

Or, comme on l’a vu plus haut, la valorisation de ce rôle économique peut avoir un effet directement positif à l’échelle locale, notamment sur l’intégration de la gare dans son environnement urbain, et renforcer sa fonction de centralité urbaine. À

condition toutefois que cette valorisation soit opérée de manière cohérente avec les usages et l'activité économique locale existante.

- **Une valorisation « extraterritoriale » : la gare d'envergure mondiale**

Le débat sur ce sujet est ainsi actif dans plusieurs pays, en particulier en Inde avec le projet concept de « *world class station* », mais aussi dans d'autres villes avec des projets internationaux de gares centres d'affaires (voir 2.2, *infra*). En effet, ces mégaprojets — qui répondent aux aspirations économiques et internationales légitimes des grandes métropoles du Sud — se développent en majorité sans prise en compte des habitants, des usages et des activités socio-économiques existantes, bouleversant l'équilibre fragile de la vie locale, la détruisant parfois. À cet égard, les jeux internationaux (Olympiques au Brésil en 2014, ou du Commonwealth en Inde), instruments clefs pour galvaniser la restructuration urbaine, rehausser le statut de la ville et promouvoir sa position sur la scène internationale, ne profitent que très faiblement à la valorisation socio-économique locale. Les projets de nouvelle gare de Maracaña à Rio de Janeiro, ou le projet de *world class station* à New Delhi, qui ont vu le jour dans la perspective des jeux, en sont des exemples types.

- **Une valorisation patrimoniale délaissée**

Hormis quelques cas emblématiques, comme à Carthage ou à São Paulo, les gares ne sont pas des lieux attractifs pour le tourisme, malgré leur valeur patrimoniale fréquente. Au final, ce sont des lieux dont l'image est souvent brouillée.

Dans le cas de la gare de la Luz à São Paulo, il est intéressant de noter, en complément, que la dimension patrimoniale de la gare et le projet culturel (création d'un musée dans la gare) ont été utilisés par la municipalité comme catalyseur d'une régénération urbaine souhaitée pour le quartier de gare en déshérence. L'échec partiel du projet urbain du quartier « Nova Luz » montre pourtant la limite de la démarche. En effet, si la gare en tant que vecteur de culture, de tourisme et d'éducation peut tenir son rôle moteur de développement socio-économique, elle n'a pu à elle seule porter la transformation urbaine du quartier de la Luz, miné par le manque de coordination entre les différents niveaux de pouvoir et l'absence de concertation institutionnelle qui en découle.

1.2.5. Des coopérations difficiles entre parties prenantes : une gouvernance généralement introuvable

Les points développés précédemment renvoient plus généralement aux difficultés de coopération entre acteurs :

— Entre acteurs publics et privés (opérateurs) de différents niveaux qui se partagent la responsabilité des lignes de transport : au Brésil et en Inde entre l'État fédéral, l'État fédéré et la métropole, par exemple ; et plus généralement entre opérateurs ferroviaires, de métro, de bus, etc.

— Entre acteurs en charge des transports et de la gare, et ceux en charge des espaces urbains, ce qui limite fortement l'utilisation des potentiels fonctionnels et urbains des gares des villes du Sud.

1.2.6. Des usages multiples au-delà de la fonction transports

- **Prendre en compte la réalité d'usages de la gare**

En conclusion de cette analyse, on note un décalage important, le plus souvent, entre le fonctionnement des gares et les attentes des usagers. Plutôt qu'être des lieux de services et d'interconnexion, les gares sont le plus souvent des espaces limités dans leurs fonctions, axés sur les transports et fermés sur l'extérieur. Leur conception et leur gestion, le plus souvent basées sur un idéal d'efficacité, normé et sécuritaire, s'opposent à la réalité d'usages de la gare, caractérisée par sa diversité, sa mixité, souvent incontrôlable, qui en font son intérêt et sa richesse.

Si les usagers recherchent un niveau de services plus élevé ainsi qu'une meilleure sécurité en gare et à ses abords, on constate qu'ils souhaitent également le maintien des services offerts par l'activité informelle existante, en particulier en matière commerciale. Or ces services et commerces trouvent rarement leur place dans une gare qui n'a pas été conçue à cet effet, et s'installent à l'extérieur, dans l'espace urbain. La gare « débordée » par ses usages n'en est pas pour autant dysfonctionnelle, bien au contraire. À charge pour les concepteurs et gestionnaires de trouver les moyens de l'adapter sans en altérer la nature nécessairement complexe, en acceptant sa part non maîtrisable, celle où la ville, informelle et vivante, débordera et reprendra ses droits.

- **Le rôle des usagers dans l'évolution des gares**

Certaines transformations issues de stratégies d'amélioration « à petits pas » des gares (opposée aux mégaprojets « modernes ») ont pu être réalisées sous l'impulsion de revendications de groupes d'usagers (associations, groupes d'influence, etc.) désireux d'obtenir une meilleure qualité de service. En Inde, par exemple, la dominance sociopolitique de la classe moyenne occidentalisée lui a permis d'imposer ses standards (création d'un « *lounge* » en gare, ouverture d'un magasin de souvenirs...).

1.3. Des modèles de gares en fonction des infrastructures et des niveaux d'organisation

Plusieurs « modèles » ressortent de l'analyse, en se fondant sur deux grands critères qui apparaissent particulièrement structurants :

- le poids de l'infrastructure ferrée dans le fonctionnement de la gare (versus le poids des transports « légers », des bus aux mototaxis) ;
- le degré d'organisation, c'est-à-dire de pilotage par les acteurs du fonctionnement de la gare (planification, gestion, gouvernance, relation à l'espace urbain).

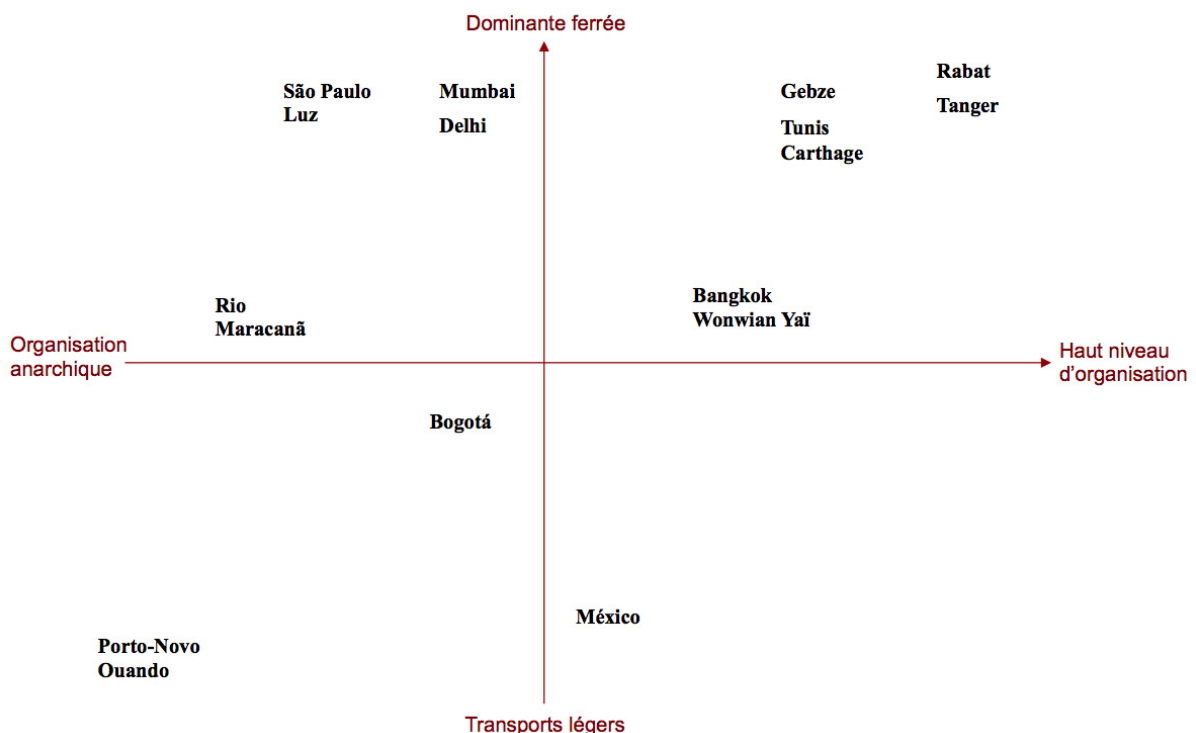
Quatre types de gares apparaissent en croisant ces deux critères :

1. Celles qui à la fois reposent sur une **forte infrastructure ferrée**, le plus souvent ancienne — datant généralement de l'époque coloniale (et dont le bâtiment de la gare comporte souvent un caractère patrimonial fort et protégé) — et présentent une « **organisation** » **forte**, avec une intervention des puissances publiques structurées (sur le plan des transports comme de l'espace urbain), en assurant une gestion et une sécurisation de l'espace gare (transports et services) et de sa relation à l'espace urbain environnant, et des procédures de planification du développement urbain et des déplacements. C'est le cas des gares situées dans des pays à fort contrôle étatique et assez proches des modèles européens : Maroc (Rabat et Tanger) ; Tunisie (Tunis-Carthage) ; Turquie (Gebze). Cependant, comme on l'a vu dans la partie précédente, ces caractéristiques ne garantissent pas une efficacité dans le fonctionnement des gares et des lignes qui les desservent, ou dans l'aboutissement des projets de développement, dans la mesure où la gouvernance entre les acteurs n'est pas assurée.
2. Celles qui sont dotées également d'une **forte infrastructure ferrée**, le plus souvent ancienne — datant généralement de l'époque coloniale (et dont le bâtiment de la gare comporte souvent également un caractère patrimonial fort et protégé) —, mais qui présentent une « **organisation** » peu structurée, plutôt mal gérée, peu planifiée et mal articulée (entre l'espace gare et l'espace urbain notamment). C'est le cas du Brésil (Rio, São Paulo) et de l'Inde (Mumbai, Delhi), et également, avec des caractéristiques spécifiques (absence d'insécurité et présence de commerce formel), de Bangkok. Comme pour le premier modèle, la gouvernance laisse beaucoup à désirer, mais ce sont surtout les phénomènes de séparation (souvent physique) entre l'espace gare (organisé mais très centré sur la fonction transports et quelques services associés) et l'espace urbain qui frappent l'observateur, ainsi que le degré d'insécurité.
3. Celles qui reposent non sur une infrastructure ferroviaire mais sur un **système organisé de transports collectifs légers** (bus, mais aussi taxis, mini-bus...), ce qui est le cas de Mexico et de Bogotá (ce dernier cas étant très particulier puisqu'il s'agit d'une gare en quasi-inactivité (à l'exception de convois militaires et d'un train touristique le dimanche) — mais pouvant

retrouver un rôle déterminant dans l'avenir —, qui s'insèrent dans un réseau important de bus desservant de grandes agglomérations. L'inexistence d'un grand bâtiment patrimonial et des coupures urbaines que représentent les infrastructures ferrées, change bien évidemment la donne urbaine, le rapport aux activités informelles proches de la gare et la gestion des activités de transport elles-mêmes ; il ne change pas fondamentalement le degré d'insécurité et les difficultés de coordination entre acteurs.

- Enfin, un cas (Porto–Novo) repose sur un **système privé informel de transports légers** (bus, minibus, mototaxis, taxis) sans aucun degré d'organisation publique. Paradoxalement, ce cas, qui par définition intègre sans heurts notables les fonctions de transports à l'espace urbain dans lequel il se situe, constitue un exemple intéressant d'adaptation qui assure une cohabitation « de fait » entre les différents modes, fonctions, populations et activités (aucun n'ayant d'ailleurs plus de légitimité qu'un autre à se trouver sur les lieux). Le résultat consiste en un amoncellement des fonctions (commerce, transport, stockage...) et des différents modes dans un désordre urbain complet. Celui-ci peut perdurer longtemps sans intervention publique, mais pose sur le long terme un problème d'organisation au regard de la croissance urbaine de la ville et des problématiques de préservation de l'environnement.

Positionnement des 12 gares étudiées selon leurs infrastructures et leur mode d'organisation



2. Prospective : des scénarios croisés

2.1. L'avenir du train et des gares : grandes tendances

Depuis quelques années, les gares et les complexes ferroviaires qui lui sont liés évoluent profondément, soit négativement, soit positivement :

- Les transports routiers sous diverses formes (autoroutes et voies rapides, pompes à essence et garages, vendeurs de voitures neuves et d'occasion, réparateurs et carrossiers) ont envahi depuis un siècle les villes du Sud, faisant apparaître le trafic ferroviaire — peu efficace, car jamais modernisé — comme décadent, peu moderne, très contraint et « passé de mode ». Tous les pays du Sud ont été ainsi « dévorés » par la passion automobile et, en ce qui concerne le trafic intercités, par le réseau autoroutier et les bus rapides, sans compter l'avion partout présent. Ainsi le trajet São Paulo–Rio (450 km) peut aujourd'hui être parcouru de centre à centre en une heure et demie en avion, six heures en bus climatisé et confortable... et dix à douze heures en train inconfortable. Le trafic ferroviaire intercités a donc été peu à peu abandonné, les emprises ferroviaires désaffectées et les gares détruites (Fortaleza, au Brésil) ou abandonnées (Dakar, au Sénégal ; Bogotá, en Colombie).
- Certaines gares désaffectées ont été aménagées en lieux de commerce ou de restauration (l'ancienne gare de Damas, en Syrie, abrite toute une série de restaurants aménagés dans des wagons restés à quai), ou totalement réaménagées : une gare de São Paulo, au Brésil, est devenue, après réaménagement, la plus moderne salle de concert du Brésil.
- Mais, à l'inverse, l'usage du train s'est parfois maintenu, voire développé — en Inde, Chine et Éthiopie (le fameux Addis–Abeba–Djibouti, construit par la SNCF de l'époque et toujours en service) — ; parfois aussi pour des motifs touristiques (Bolivie, Pérou, Argentine) ou économiques (transport de minerais ou de marchandises).
- Surtout, les projets ferrés se multiplient maintenant pour desservir les grandes métropoles du Sud menacées de thrombose circulatoire au sol, et trop pauvres pour réaliser des réseaux de métro souterrains. Le « fer », sous la forme de tramway (Rabat) ou tram-trains et chemins de fer à voie étroite, devient « moderne », intelligent et peu coûteux pour desservir d'immenses territoires. D'où la nouvelle modernité du train qui offre, avec peu de personnel et une infrastructure, donc des fréquences élevées, de grosses capacités aux heures de pointe, une faible consommation d'énergie, aucune pollution (y compris sonore), et peu ou pas d'accidents. C'est ainsi le cas à Tunis, en Tunisie, et à Medellin, en Colombie, qui a articulé son réseau de trains de surface en fond de vallée avec des « métros-câbles ».
- Allant plus loin, les autorités chinoises, marocaines, et peut-être prochainement brésiliennes, ont conçu (et mis en œuvre à marche forcée en Chine) et vont réaliser des TGV de type français, particulièrement adaptés (mais avec une infrastructure neuve coûteuse !) pour des déplacements de 400 à 1 000 kilomètres pour lesquels le train est parfaitement concurrentiel avec l'avion.

On peut donc parier, sans crainte, que tram-trains, trains de banlieue et TGV vont donner à tous, lassés des encombrements stériles et coûteux des grandes métropoles, le goût du train, trop tôt abandonné au profit de la voiture individuelle et de l'avion. Pour peu que les verrous institutionnels, financiers et autres soient débloqués, de nouvelles gares devraient donc réapparaître, plus modernes et mieux articulées avec des minibus (México), des maxibus en site propre (Bogotá, en Colombie, et Curitiba, au Brésil), et une flotte de *barcas* — bateaux — (Rio, Istanbul, Hong Kong) et mototaxis.

2.2. Modèles de gare et scénarios d'évolution

Les étudiants, qui ont rencontré sur place les responsables des installations ferroviaires et routières, et ont réfléchi — souvent à plusieurs — au destin ou du moins aux avenir possibles de ces installations (parfois uniquement à ceux souhaités par leurs interlocuteurs), ont décrit dans leurs rapports des « **projets fonctionnels** » très divers, que l'on peut arbitrairement et sommairement classer en quatre types distincts, susceptibles — dans le temps — de s'enchaîner, voire de se cumuler.

Voici les quatre types de gares souhaitées ou projetées, et dans certains cas récemment réalisées ou remises en service, en ce qui concerne le bâtiment et ses installations, voire ses relations à la ville :

- **Type 1 : le *hub* de transport** ou le système le plus fluide possible de connexions entre tous les modes (ou presque) de transport de personnes (ex. la nouvelle gare de Shanghai) — trains grandes lignes et de banlieue, cars et bus (y compris pour l'aéroport), tram ou équivalent, voitures et parkings, taxis, vélos ou équivalent (motos, *rickshaws*...), flux piétons, etc. Dans ce concept de gare intermodale, le projet est de concevoir et gérer, dans un espace contraint, un système complet, confortable pour le passager, rentable pour l'exploitant... et évolutif.
- **Type 2 : le centre d'affaires ou commercial**, dont la gare intermodale n'est qu'un des éléments et pas obligatoirement la composante essentielle. Le tout est de faire fonctionner un « *central business district* » (dont La Défense est l'exemple-type en France) sur gare, de telle façon que la distance piétonne entre la gare et les tours de bureaux, le centre commercial et les commerces (plus quelques hôtels et immeubles de logements) ne dépasse pas 300 mètres. La conception de la gare et de ses relations à la ville est alors totalement différente comparée au cas précédent.
- **Type 3 : la gare conçue comme un support événementiel, touristique ou culturel**, sur la base de son rôle architectural et urbain — souvent une gare conçue au départ comme un monument d'architecture « exotique », caractéristique (matériaux, décoration, place de la gare) des mœurs, traditions et coutumes du pays. En s'appuyant sur sa fonction de prestige en lien avec la « représentation » de la ville, avec un *hall* et souvent une verrière, plus un fronton, de grande dimension, souvent précédé d'un parvis piétonnier assez vaste — qui peut accueillir manifestations et rassemblements — parfois planté, cerné d'hôtels et de restaurants — avec donc une mise en scène, au plan architectural et urbain —, le bâtiment de la gare, comme lieu exceptionnel, peut devenir un espace culturel ou événementiel.

• **Type 4 : la « petite » gare de voyageurs, résidentielle**, servant avant tout aux migrations quotidiennes des habitants de banlieue qui travaillent dans le centre, ou destinée aux touristes ou voyageurs de *week-end*. Ce type de gare met l'accent sur les services aux voyageurs : parkings à étages, connexions avec les bus, commerces express et services en gare, « buvette », journaux... Elle est souvent accessible à niveau par voie piétonne (et passerelle) de tout le quartier environnant. C'est la gare familière de la vie quotidienne, du type RER de la région parisienne, très appréciée des habitants, et que des villes du Sud essayent de développer en banlieue pour éviter l'asphyxie des voies routières d'accès au centre.

Partant de ces quatre « modèles », on peut décrire les **scénarios-types d'évolutions possibles** rencontrés par les étudiants dans les 12 gares étudiées :

1. Les gares de proximité qui peuvent devenir des *hubs*, soit purement dédiés au transport, soit couplés avec un *business center* :

— Istanbul / Gebze, où le projet Marmaray peut permettre à Gebze de devenir une gare de correspondance entre Istanbul et sa périphérie sud-est.

— Rabat-ville.

— Bangkok / Wongwian Yai, si la décision d'en faire un des *hubs* métropolitains est prise.

— Bogotá / La Sabana, si les pouvoirs publics confirment sa réouverture comme gare de desserte centrale de la ville.

2. Les gares qui peuvent être amenées à se spécialiser sur une vocation touristique, culturelle ou de loisirs :

— São Paulo / Luz, avec le projet de consacrer une partie du bâtiment à des activités culturelles, en phase avec la multiplication des équipements culturels à proximité.

— Tunis (Carthage), à condition que l'opérateur de la ligne ferroviaire accepte de faire de la gare concernée le vecteur privilégié d'accès au site archéologique.

3. Les *hubs* qui vont se doter d'une fonction de *business center* ou, en tout cas, de centre de services :

— Mumbai et Delhi, si la décision est prise d'appliquer le concept de « *world class station* » à ces gares.

— México TAPO, avec le projet de grand centre commercial proposé.

— Tanger, dans la mesure où la fonction centrale de la gare repose sur la connexion avec l'activité portuaire.

Restent dans l'étude deux gares dont on ne voit pas, pour des raisons différentes, de perspectives de changement :

— Rio / Maracanã, conçue de telle façon (coupée de son environnement urbain, sans fonction de correspondance avec d'autres modes, sans projet réel de développement pour l'espace aval de la Favela, axée sur la desserte événementielle du stade) que son évolution paraît improbable.

— Porto–Novo / Ouando : s'il n'apparaît pas aujourd'hui de politique publique capable de faire évoluer les fonctions et le fonctionnement de cette gare routière, on peut cependant espérer que la puissance publique se saisisse de la question des transports dans les années à venir. La jeunesse de la municipalité de Porto–Novo peut laisser espérer que les services municipaux se renforcent avec le temps et qu'une réelle réflexion sur l'aménagement urbain et, de fait, les transports soit portée par les pouvoirs publics.

Cependant, en ce qui concerne un certain nombre de gares citées dans les scénarios ci-dessus, la situation peut aussi bien ne pas évoluer : Bogotá / La Sabana rester fermée ; São Paulo rester un *hub* ; Mumbai et Delhi rester des « *metropolitan stations* » ; Tunis garder à sa ligne une pure fonction résidentielle de proximité.

Conclusion : quelles gares face aux défis de l'avenir ?

Ces hypothèses d'évolution de ces 12 gares sont vraisemblables compte tenu des informations recueillies par les stagiaires à l'occasion de leurs enquêtes de terrain, et des analyses résultant des entretiens avec les autorités locales. Ces hypothèses sont fiables parce que le temps des gares est un temps long. Construites pour une durée à l'échelle du siècle comme le furent les gares européennes du XIX^e siècle, elles seront encore présentes dans leurs fonctions principales avant la fin du XXI^e siècle.

Surtout, les rapports de terrain ont permis de dégager des constatations originales sur les relations des gares avec leur environnement urbain dans les pays émergents du Sud. On constate ainsi que des évolutions semblables se retrouvent sur tous les continents et que des lignes de force communes sont à l'œuvre dans tous les sites étudiés, du fait même des grandes tendances observées.

Pour autant, les tendances observées sont de court-moyen terme. Elles ne prennent pas en compte d'autres facteurs d'évolution dont l'impact pourrait bouleverser les conditions d'exploitation et de transformation des villes comme des gares ferroviaires ou routières.

On pense naturellement aux effets du changement climatique dont les conséquences seront importantes dans les prochaines décennies et que le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a contribué à mettre en avant : multiplication des phénomènes extrêmes, montée du niveau des eaux rendant inutilisables certains axes de transport, déplacement de populations aggravant la saturation de certaines gares, apparition de maladies inconnues à caractère épidémique, etc.

On peut également penser aux effets des restrictions voulues (dans le cas de politiques volontaristes) ou subies (du fait de l'augmentation des produits pétroliers) en matière d'utilisation de certaines sources d'énergie, qui pénaliseraient les transports routiers mais qui, à l'inverse, favoriseraient le report modal vers les transports ferroviaires.

À ce stade de la réflexion, il serait alors nécessaire d'envisager la construction de scénarios alternatifs tenant compte des phénomènes de rupture dans le fonctionnement des réseaux de transports tels qu'ils existent aujourd'hui. Il s'agit d'un travail souhaitable mais qui exigerait un approfondissement de la réflexion engagée. Il reviendra au comité scientifique qui va s'approprier et les rapports de terrain et ce document de synthèse d'en décider.

Annexe : contributeurs et secrétariat scientifique

Auteurs des rapports et gares étudiées

Manka BAJAJ	Thaïlande / Bangkok – Wongwian Yai Station
Quentin BATRÉAU	Thaïlande / Bangkok – Wongwian Yai Station
Héliabel BONSTEIN	Inde / Mumbai – Chhatrapati Shivaji terminus (anciennement Victoria Railway Station)
David BRITES	Bénin / Porto-Novo – Ouando
Cyprien BUTIN	Tunisie / Tunis et Carthage – Ligne Tunis–Carthage
Lauranne CALLET–RAVAT	Turquie / Istanbul – Gare de Gebze
Alix COCUBE	Brésil / São Paulo – Gare de la Luz
Célia CORNEIL	Bénin / Porto-Novo – Ouando
Jonathan FAYETON	Maroc / Rabat – Rabat-ville
Lucas GAUDISSERT	Mexique / México – Gare de bus TAPO
Diego GUTIERREZ	Colombie / Bogotá – La Sabana
Grégoire LEDOUX	Inde / Delhi – New Delhi Railway Station
Margaux MENTEUX	Maroc / Rabat – Rabat-ville
Béatrice NOLLET	Mexique / México – Gare de bus TAPO
Gabrielle THIRY	Inde / Mumbai – Chhatrapati Shivaji terminus (anciennement Victoria Railway Station)
Benjamin TOIX	Maroc / Tanger – Gare de Tanger-ville
Chiara TOMASELLI	Brésil / Rio de Janeiro – Station multimodale « stade Maracanã »
Tiphaine VANLEMMENS	Turquie / Istanbul – Gare de Gebze

Secrétariat scientifique du projet

Élodie GOUHIR
Diego GUTIERREZ
Pavla PELCIKOVA