



PUCA
plan
urbanisme
construction
architecture

Actes séminaire POPSU Europe

POPSU [Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines] Europe

Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain
Barcelone, Marseille, Turin

Séminaire POPSU [Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines] Europe « Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain » organisé les 3 et 4 Juin 2009 à Lyon et les 17 et 18 septembre 2009 à Turin.



Danièle Valabrègue, Responsable du Programme.

Jean-Jacques Terrin, Responsable Scientifique du Programme.



Document réalisé par Jean-Baptiste Marie, chargé d'études.

Sommaire

Introduction

1^e Partie : Projets de villes

Barcelone - La Sagrera, *Maria Buhigas*

Marseille – La Gare Saint-Charles et Euroméditerranée, *Franck Geiling*

Turin, porta susa et la « Spina Centrale » *Angelica Ciocchetti, Franco Corsico, Elisa Rosso, Maurizio Bocconcino avec les contributions de Francesco Bocchimuzzo, Cesare Paonessa, Agostino Magnaghi, Mauro Ciocchetti*

2^e Partie : La parole aux experts

Annexes

Liste des participants

Introduction



www.archi.fr/Gip_epau/popsu

La plateforme POPSU

Le principe de la « Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines » (POPSU) repose sur le constat que les acteurs chargés de l'élaboration de l'aménagement urbain disposent peu des connaissances rassemblées par les milieux de la recherche sur les problématiques contemporaines. Depuis quatre ans, la plateforme POPSU observe les pratiques de projets urbains en cours d'élaboration dans sept villes françaises, facilite les échanges entre leurs acteurs et des chercheurs de différentes disciplines, suscite les comparaisons entre les pratiques et les modes de gouvernance, favorisant l'approfondissement de thèmes d'analyse transversaux et la diffusion des connaissances ainsi constituées à l'occasion de nombreuses rencontres et publications diverses.

POPSU Europe

Dès l'origine, POPSU avait vocation à s'ouvrir à l'échelle européenne. Partant des analyses transversales étudiées sur les villes françaises, la plateforme européenne devait prendre en compte les grandes évolutions qui modifient en profondeur l'action publique et ses acteurs dans la fabrique de la ville au niveau européen et imposent un mode de management par projet autour d'actions ciblées et limitées dans le temps facilitant la négociation et le partage de valeurs communes.

Dans ce contexte, la plateforme POPSU Europe envisageait d'approfondir de nouveaux paramètres tels que :

- le développement du principe d'autonomie accordant une responsabilité accrue aux villes dans les décisions locales,
- la concurrence entre les villes européennes face à un marché mondialisé, avec ses conséquences en termes économiques, d'image, de recherche d'attractivité des populations et des entreprises,
- les conditions d'intégration des opérateurs privés et globaux dans le jeu des acteurs locaux et l'impact de leur savoir faire et de leurs modes de financement.

Au delà de ces observations, la plateforme européenne souhaitait aussi mettre l'accent sur l'identification de méthodes innovantes de management par projet au sein de l'action publique. Pour débiter cette action, deux séminaires ont été organisés en 2009 sur le thème « Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain ». Ces deux séminaires se sont déroulés à Lyon (3 & 4 juin) et Turin (17 & 18 septembre). Les villes de Barcelone, Lyon, Marseille, Rotterdam et Turin y ont participé. L'expérience de Lille y a été présentée par Francis Ampe, urbaniste. Une synthèse de ces travaux a été présentée à Rotterdam (3 & 4 décembre) à l'occasion du colloque « Rotterdam Global Urban Summit 2009 ».

Ces séminaires et leur valorisation ont été organisés par Danièle Valabregue, directrice du programme au PUCA, Jean-Jacques Terrin, Responsable scientifique du programme, et Jean-Baptiste Marie, chargé d'études, doctorant au laboratoire LéaV de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Versailles. Quatre experts ont préparé ces rencontres, y ont participé et en ont animé les débats : Marcel Bajard, consultant Arep ; Alain Bourdin, chercheur au Lab'Urba, responsable scientifique du programme Popsu ; Philippe Segrétain, président du conseil d'administration d'Egis ; Corinne Tiry, chercheure LACTH et Ipraus.

Les séminaires

Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain

Le thème de ces séminaires, proposé par le Grand Lyon, s'est vite révélé d'une grande actualité et les autres villes associées au programme l'ont aussitôt adopté. En effet, le développement massif des lignes à grande vitesse dans de nombreux pays européens depuis plus d'une décennie, que ce soit en Allemagne, Belgique, Espagne, Pays-Bas, Italie, Grande Bretagne, France, a entraîné la rénovation des gares centrales de nombreuses villes dans ces pays. Ce développement questionne le nouveau rôle de ces équipements, à la fois porteurs de centralité, nouvelles portes urbaines, et accueils potentiels de services tertiaires, centres d'affaires et commerces. De plus, ils participent au renouvellement de l'image de cités en quête de communication qui cherchent à s'affirmer face à une concurrence qui se développe à l'échelle européenne.

Ces rénovations ont entraîné la restructuration des quartiers environnants, souvent dégradés, ou occupés par des friches ferroviaires délaissées. Ces « quartiers de gare » sont amenés à jouer un rôle essentiel dans les nouvelles dynamiques de renouvellement urbain. D'une part, ils constituent l'enjeu de partenariats entre des opérateurs locaux et des acteurs plus globaux, interrogeant des relations entre public et privé, et soulevant des contradictions entre des logiques économiques aux différentes temporalités. D'autre part, ils modifient les équilibres entre les différentes mobilités, la gare se situant à l'articulation de différentes échelles de territoire, internationale, nationale, régionale, métropolitaine et plus locale.

Quatre thèmes transversaux ont permis de faire le travail d'étude et de comparaison qui a structuré ces séminaires.

Logiques d'acteurs

Acteurs institutionnels, maîtrise d'œuvre, maîtrise d'ouvrage ; partenaires publics et partenaires privés ; rôle de l'opérateur ou des opérateurs de transport ; démarches de conception : phasage, communication et représentation, processus de négociation, gestion de site.

Développement économique

Economie générale du projet et montage financier ; relation aux promoteurs et nature des promoteurs ; dynamique commerciale ; changement d'image ; rencontre de l'offre et du marché, négociation ; intégration des attentes en termes d'usages.

Echelles et mobilité

Imbrication des différentes échelles (territoire urbain, agglomération, quartier, gare) ; impact de la grande vitesse sur la stratégie à l'échelle des territoires métropolitains ; multi modalité, relation aux autres modes de transport et aux autres infrastructures (aéroport, port) ; programmation, architecture et espaces publics.

Formes urbaines et densité

Programme prévisionnel, mixité ; continuité et/ou rupture de l'aménagement urbain et de son contexte historique ; mécanismes de transformation du tissu existant ; statut des modes de déplacement dans l'espace public ; intégration des services et des équipements publics.

1^e Partie I Projets de villes



Barcelone | La Sagrera

Maria Buhigas, *Barcelona Regional, S.A*



« Les opérations d'intégration chemin de fer – ville constituent une opportunité pour la ville et pour le système ferroviaire : pour la première, parce qu'elles permettent d'agir sur des zones en général très centrales ; pour le deuxième, parce qu'elles permettent d'intégrer le chemin de fer dans le système de mobilité urbaine et métropolitaine, renforçant ainsi l'intermodalité et son attrait pour les usagers. »¹

Le projet de Sant Andreu-Sagrera représente le point culminant d'un long processus de débats et de négociations entre tous les acteurs, publics comme privés –en partant des différentes administrations compétentes pour aller jusqu'à l'opinion publique–, visant à définir aussi bien le schéma ferroviaire que l'intégration urbaine du train à grande vitesse dans la ville de Barcelone.

Les logiques d'acteurs

L'envergure et la complexité des interventions urbaines associées au train à grande vitesse, obligent à créer des alliances et des stratégies communes face aux écueils des différentes perspectives et logiques internes des acteurs impliqués. Des différences dans les processus, dans les attentes ou dans les compétences, pour n'en citer que quelques-unes, se posent au sein des différentes administrations participantes et vis-à-vis de la société civile. Or les besoins de financement pour l'intégration urbaine du train à grande vitesse supposent une entente et une collaboration entre les différentes administrations impliquées. La création de sociétés publiques d'économie mixte, capables d'investir et donc de s'endetter pour la mise en œuvre de grosses opérations urbaines, a été une constante à Barcelone depuis l'expérience olympique, et c'est la solution qui a été retenue pour ce projet.

¹ PEIT. *Plan stratégique des infrastructures et du transport*. Ministère de l'Équipement d'Espagne. Gouvernement d'Espagne. Décembre 2004. Page 124.

La société « Barcelona Sagrera Alta Velocidad, S.A. » (BSAV) est née de l'accord passé le 12 juin 2002, entre le Ministère de l'Équipement d'Espagne (échelon national), le Gouvernement de la Catalogne (échelon régional) et la Mairie de Barcelone (échelon local). Cet accord dresse tout d'abord une liste des actions prévues pour l'implantation du train à grande vitesse à Barcelone. Il décrit ensuite le rôle de chacune des parties signataires. Formellement constituée en juin 2003, la Société est créée pour développer les actions prévues autour de Sant Andreu-Sagrera. Le capital est détenu à 50 % par le Ministère de l'Équipement d'Espagne, 12,50% par RENFE Operadora (opérations) et 37,50% par ADIF (infrastructure ; à 25 % par le Gouvernement de la Catalogne ; et à 25 % par la Mairie de Barcelone. La BSAV est organisée en trois Directions (Technique, Urbanistique et Financière), pour répondre aux objectifs suivants :

- la coordination et la gestion des différents projets à exécuter par les différentes administrations compétentes en matière de financement ;
- l'aménagement urbain des différents secteurs et son exécution, dans le cadre de la Modification du Plan Général Municipal (servant de plan masse pour ce cadre) ;
- la planification et la gestion des ressources financières (définition des coûts et capacité d'endettement).

Le développement économique

Le développement urbanistique de la ville de Barcelone s'explique souvent en association avec de grands événements internationaux jouant le rôle de catalyseur. Il serait certainement exagéré de généraliser cette association, pour autant il convient de reconnaître un certain don des responsables – politiciens et techniciens – pour utiliser ces événements « urbanisateurs » comme vecteur du développement économique et financier. Ces derniers temps, les principales actions qui ont été mises en œuvre dans la ville se trouvent à mi-chemin entre la revalorisation patrimoniale de la ville, et l'adéquation ou l'adaptation constante du tissu urbain existant, dans le but d'attirer les investissements et de développer de nouvelles activités économiques. En ce sens, l'arrivée du train à grande vitesse dans ville et la proposition de créer une nouvelle gare centrale à Sant Andreu, offrent une opportunité d'accroître les niveaux de couverture et d'accessibilité sur une zone équivalant à 50 % de la superficie totale de la ville.

Le potentiel de cette action va au-delà de simples développements urbanistiques associés à la construction de la gare. De nombreux plans et projets sont mis en œuvre parallèlement à l'opération Andreu-Sagrera, dont l'objet est de rénover et de transformer l'Est de la ville. Ce territoire a regroupé, depuis la fin du XIXe et le début du XXe siècle, la plus grande concentration industrielle du pays. En s'appuyant sur la nouvelle gare, l'enjeu de cette opération est donc d'attirer de nouvelles industries et activités dans ce secteur, pour initier une nouvelle géographie urbaine. En ce sens, la capacité d'attraction d'une installation de type gare TGV est indéniable. D'autant qu'à la différence des

aéroports, autonomes et « autistes » par rapport au territoire qui les entoure, les gares ont la possibilité de « contaminer » directement un territoire adjacent.

Au regard de l'emplacement de la nouvelle gare, plusieurs projets et actions inclus dans la zone d'influence de la Sagrera, peuvent se voir favorisés. Trois exemples peuvent être évoqués : la zone 22@ dans le quartier de Poblenou, avec la transformation de plus de 200 ha de sol industriel et la construction de 4 millions de m² de surface, dont plus de 80 % sera consacré à l'activité économique ; la dernière phase de la récupération du front littoral de la ville, avec des opérations en cours visant à accueillir des centres de recherche et de formation; ou encore la rénovation définitive de la place de las Glorias, point de confluence des trois axes principaux de la ville, la Gran Vía, l'avenue Diagonal et l'avenue Meridiana. Ces trois projets peuvent se voir favorisés par la nouvelle gare de la Sagrera.

Le train ramène et emporte des voyageurs d'un lieu à un autre, et la gare est un point d'ancrage dans ce flux continu de personnes. Cependant, aux environs de la gare, il faut créer et garantir les conditions qui permettent de retenir les voyageurs, faute de quoi la capacité d'influence de l'ensemble de l'opération pourrait être restreinte à un seul point d'échange, certes très important, mais limité à un seul point. L'exploitation maximale du potentiel économique de ces actions dépendra de l'adresse avec laquelle les systèmes de transmission entre les différents moyens de transport seront envisagés, des utilisations prévues dans cette zone, de sa localisation et de l'aménagement de ce territoire.

Echelles et mobilité

Le processus de configuration du réseau hautes performances, ou réseau à grande vitesse, pour l'ensemble du territoire national, a été marqué par un fort contenu politique et idéologique (Image 1). Nul n'ignore que, dans un premier temps, la décision d'utiliser ce réseau pour uniformiser la largeur des voies avec celle du reste de l'Europe, était certainement un des éléments clé de la complexité du processus. Il en va de même de la localisation des gares, puisque le fait de se situer hors du schéma ferroviaire national semble supposer une exclusion de l'auréole européenne.

Le premier tronçon du réseau ferroviaire à grande vitesse est entré en fonction en 1992, entre Madrid et Séville, date qui a souvent été interprétée comme une date clé et marquante de la modernisation du pays, avec deux événements de portée internationale (l'Exposition Universelle à Séville et les Jeux Olympiques d'été à Barcelone), symbolisant la consolidation de la démocratie, et plaçant ainsi l'Espagne au centre de tous les regards.

Après cette date et plusieurs changements de gouvernements successifs, le tracé définitif du TGV en Catalogne et son arrivée à Barcelone sont arrêtés au début de l'année 2001 par le Gouvernement central et le Gouvernement de la Catalogne, dans le cadre d'une proposition intermédiaire, différente de celle présentée par le Ministère de l'Équipement d'Espagne, et différente de la proposition approuvée à la majorité par les maires métropolitains. Il ne faut pas oublier que les négociations se sont tellement prolongées dans le temps, témoignant de positions contraires même en Catalogne, que

la décision finale est arrivée in extremis, mettant l'opération en danger. L'État, ayant pleinement compétence en la matière, menaçait d'écarter ce corridor pour concentrer ses efforts d'investissement sur d'autres projets moins conflictuels.

Finalement, Barcelone a obtenu le passage du tracé et la construction de la gare de la Sagrera, complétant le schéma de double station de tête, avec la gare préexistante de Sants (Images 2 et 3), et ce malgré le fait qu'elle ne réponde pas à toutes les attentes des collectivités locales, notamment et principalement celle de la desserte de l'aéroport.

« La Sagrera occupe une place territoriale urbaine et métropolitaine extrêmement centrale. Sa proximité des deux portes naturelles situées au Nord de la ville – la vallée du fleuve Besòs et le front littoral du Maresme – donnent à la Sagrera un emplacement privilégié dans la géographie de Barcelone et son « hinterland »². À l'échelle nationale, le train à grande vitesse a considérablement modifié les relations entre les deux zones métropolitaines les plus importantes du pays : Madrid et Barcelone, situant ces dernières à moins de 3 heures de distance, de centre-ville à centre-ville. Les statistiques des deux dernières années relatives au trafic aérien et au trafic TGV témoignent de la compétitivité du nouveau train à grande vitesse. Le trafic de voyageurs sur cette ligne a augmenté de 4 % entre 2008 et 2009, représentant 5,7 millions de voyageurs/an. La part du TGV est passée de 38 % à 46 %, se trouvant sur le point de supplanter le service du pont aérien Barcelone-Madrid.³

Les effets sur les centres urbains reliés par le nouveau réseau à grande vitesse font l'objet d'études, de débats et de réflexions depuis déjà plusieurs années. Les modèles analysant le déploiement territorial des infrastructures, ainsi que les stratégies de localisation des nouvelles gares, nous montrent un large éventail de résultats. Cependant, ils témoignent aussi de l'enjeu de l'intégration des différentes échelles territoriales, grâce à l'interconnexion à d'autres moyens de transport et services, condition *sine qua non* pour que les effets du TGV puissent se répandre sur une zone plus étendue.

Programmation, architecture et espaces publics

La transformation urbanistique liée à l'arrivée du train à grande vitesse à Barcelone est régie par la modification, approuvée le 19 mai 2004, du Plan Général Métropolitain de Barcelone (Image 4). Cette modification est le résultat d'un long processus de négociation et de définition. En 1995, une première étude est réalisée par le Cabinet d'Études Urbanistiques de la Mairie de Barcelone, portant sur « les transformations typologiques du réseau des transports et les changements dans les règles de localisation des activités ». Une première modification du Plan a eu lieu en 1996, dans l'attente d'une solution ferroviaire définitive. Dans le cadre de la convention signée par les administrations centrale,

2 « Modification du PGM pour l'aménagement de la gare de la Sagrera et son environnement ». Texte refondu. Secteur d'Urbanisme, Mairie de Barcelone. Mai 2004.

3 Sources statistiques : Délégation de communication en Catalogne de RENFE et Statistiques de circulation d'AENA (2009).

autonome et locale, les contenus urbanistiques et techniques sont arrêtés en juin 2002. Enfin en 2004 une modification définitive prévoyait les instruments de gestion nécessaires, ainsi que les fonds de financement requis.

Les principaux objectifs de la proposition urbanistique se résument en 4 points⁴ :

- Une nouvelle gare de chemin de fer au Nord de la ville : améliorer les connexions au sein de la région métropolitaine de Barcelone, et en parallèle, créer un centre intermodal qui soit aussi une nouvelle centralité urbaine.
- La continuité entre les quartiers : résoudre la question de l'impact environnemental que suppose le réseau ferroviaire à ciel ouvert dans les quartiers de Sant Andreu et de Sant Martí.
- Un Parc linéaire : créer une ligne verte allant du nœud de la Trinidad jusqu'à la rue Espronceda, et relier les espaces verts périphériques existants ou projetés.
- Une zone de nouvelle centralité dans le quartier de la Sagrera : intensifier les usages résidentiels, tertiaires et hôteliers, avec la construction de logements sociaux et pour les jeunes.

Ce document propose donc à la fois des éléments de structure et des éléments de formalisation de l'aménagement urbanistique. Les premiers, les éléments structurels, sont issus de la solution ferroviaire convenue avec l'ADIF, organisme compétent, et se rapportent à l'objet gare et aux diverses infrastructures assurant l'accessibilité de la gare. La formalisation de l'aménagement de la construction n'est prévue qu'à titre d'orientation, celle-ci devant être définie de manière détaillée, a posteriori, dans des documents spécifiques tels que les Plans d'amélioration urbaine (PMU).

Cette zone de nouvelle centralité, dont la superficie de 164 ha, s'étend sur une distance de près de 3,7 km, du Pont de Bac de Roda au Paseo de Santa Coloma. Près d'un quart de l'arrondissement de Sant Andreu est concerné par la zone de transformation.

Une nouvelle gare de chemin de fer au Nord de la ville

La gare de la Sagrera se présente comme un grand complexe intermodal, où convergent à la fois les services ferroviaires locaux, métropolitains, régionaux et de longue distance. L'offre est également complétée par une gare routière et de taxis.

La gare de la Sagrera est une structure compacte, organisée par niveaux superposés, en vue de garantir une efficacité et une capacité maximales de relation entre les différents modes de transport (Images 5 et 6). Partiellement souterraine, la gare permet de passer outre la barrière que représentait le passage à ciel ouvert de la ligne de chemin de fer, en même temps que d'absorber la dénivellation existante de part et d'autre de la gare, réunissant deux morceaux de ville jusque là séparés. Des espaces intermédiaires sont ainsi créés à l'intérieur de la gare, sous forme de grands vestibules, qui

4 « Modification du PGM pour l'aménagement de la gare de la Sagrera et son environnement ». Texte refondu. Secteur d'Urbanisme, Mairie de Barcelone. Mai 2004.

relient les différents niveaux entre eux sur le plan vertical. La gare est ainsi conçue comme une unité compacte, comprenant 6 niveaux (dont 4 niveaux sont construits en souterrain). Au niveau du sol (niveau 0) un grand hall, animé par un centre commercial, permet l'accès aux niveaux inférieurs et donc aux différents modes de transport (TGV, puis Bus, puis trains régionaux et métro).

Au dessus de la gare, une surface de 180 000 m² est destinée aux activités des secteurs tertiaire et hôtelier, localisée sur les deux barres longitudinales, qui viennent compléter un ensemble de plus de 400 000 m² de surface à l'intérieur du complexe (dont 260 000 m² de gare).

La continuité entre les quartiers

Même si la gare est le premier point de cicatrisation dans la discontinuité historique que le tracé du chemin de fer avait imposé au tissu urbain préexistant, l'enfouissement en sous-sol d'une bonne partie des voies ainsi que la configuration du nouveau schéma de voirie locale, ont définitivement tranché la question de la continuité urbaine. La configuration du nouveau schéma de voirie tient une double fonction : d'une part, servir d'axe de distribution urbaine, avec par exemple la double voie longeant le parc et garantissant l'accès au centre de la ville ; et d'autre part, servir de lien entre deux quartiers qui se trouvaient jusqu'à présent séparés, apportant ainsi des solutions de perméabilité transversale dans certains tronçons et croisements.⁵

Un Parc linéaire

La couverture des voies a donné lieu à la création d'un parc linéaire, d'une superficie d'environ 40 ha, large de 70 à 150 m, et long de 3,7 km. Il constitue un grand espace public abritant à la fois des équipements civiques, éducatifs, et sportifs, et bien sûr des espaces verts (Image 7). Avec la gare de Sagrera, cet élément permet de recoudre définitivement les tissus urbains qui ont connu une croissance tangentielle par rapport à la ligne de chemin de fer.

De chaque côté du parc, de nouvelles façades urbaines sont construites, de façon à unifier le milieu urbain jusque-là très disparate. Si l'on observe la configuration détaillée du parc, celle-ci n'est envisagée de manière uniforme sur tout son parcours. Ainsi, elle tient compte de la singularité de chaque quartier traversé, en le respectant et en ajoutant une dimension transversale forte qui vient compléter la dimension longitudinale induite par les dimensions mêmes du parc.

⁵ « Modification du PGM pour l'aménagement de la gare de la Sagrera et son environnement ». Texte refondu. Secteur d'Urbanisme, Mairie de Barcelone. Mai 2004.

Une zone dotée d'une nouvelle centralité dans la Sagrera

Les tissus urbains préexistants, en particulier dans les quartiers de Sant Andreu-Sagrera, se caractérisent par un passé industriel très marqué. Cette partie de la ville, située à l'Est, a toujours été le lieu de concentration des grands symboles du passé industriel de la ville, puis des grands polygones de logements qui hébergeaient les classes ouvrières de l'immigration industrielle des années 60 et 70. Ce processus de consolidation urbaine a finalement donné lieu à la reconfiguration d'un territoire qui, en comparaison d'autres parties de la ville, présente un haut degré de spécialisation et de ségrégation des usages.

L'opération du 22@ dans le quartier de Poblenou, très proche de la zone de Sant Andreu-Sagrera, est la première opération de transformation du sol industriel traditionnel ayant donné lieu à un nouveau tissu urbain, dans lequel cohabitent zones résidentielles et zones d'activités (essentiellement tertiaires). D'autres secteurs sont désormais soumis à des processus similaires de transformation. Ainsi, la proposition de Sant Andreu-Sagrera apparaît comme le fer de lance de ce mouvement de création d'un nouveau tissu urbain (Images 8 et 9). La limite physique de la ligne de chemin de fer laisse ainsi place à une nouvelle façade urbaine aux abords du parc.

Du point de vue programmatique et opérationnel, le cadre dans lequel ces actions ont été mises en œuvre se divise en plusieurs secteurs, pour permettre d'accélérer aussi bien sa formalisation architectonique que la gestion ultérieure de sa construction. Chacun des secteurs dans lesquels se divise l'opération, aux alentours de la gare et du parc, conserve des éléments communs servant de critères généraux, malgré une mise en œuvre indépendante du processus global de conception du projet. Ces critères communs généraux correspondent à la volonté de garantir la mixité des fonctions entre le résidentiel et les activités, ou celle de garantir la réservation de sols aussi bien pour des équipements que pour des logements publics ou des espaces publics/verts plus locaux. Les actions prévues représentent un total de 1,7 million de m² à construire, dont 1,2 millions sont encore en suspens. Les deux tiers de la toiture correspondent toutes à environ 13.000 logements et près de 660.970 m² sera pour d'autres activités (hôtels, bureaux, centres commerciaux et de divertissement). D'un point de vue plus formel, le cadre commun se concrétise dans une façade urbaine de grande envergure, par sa hauteur comme par sa continuité le long du parc central. En revanche, dans la section transversale de chaque sous-secteur, une plus grande intégration est recherchée avec les tissus existants adjacents, plus petits et moins importants. Enfin, les mécanismes tendant à favoriser la coexistence entre différents usages sont employés aux intersections et aux points de croisement entre voies principales, où sont concentrés les équipements et les immeubles de bureaux.

Dans la définition d'une nouvelle zone aspirant à devenir un espace central de la ville, il ne manquait que la pièce emblématique. C'est le rôle que remplit une construction architectonique de nature iconique, capable de synthétiser l'image de modernité de ce nouveau territoire. Dans le cas barcelonais, cet élément s'est concrétisé par la construction d'une tour de grandes dimensions : 146

mètres de haut et 90 000 m² de surface, avec un programme mixte de bureaux, de résidence, d'hôtel, d'équipement culturel, et située au cœur du nouveau parc.

Conclusion

La citation proposée en introduction de ce papier permet de synthétiser le sentiment général porté par tous les acteurs, publics comme privés, qui se trouvent engagés dans le projet de Sant Andreu-Sagrera à Barcelone.

Il reste cependant à souligner le contraste qui est perçu, entre la clarté avec laquelle l'objectif commun est défini, et la complexité intrinsèque du processus d'atteinte de cet objectif. Ce dernier suppose de transformer un objectif commun en une réalité complexe, combinant de multiples facettes : politique, technique, économique et sociale.

- La dimension politique implique d'atteindre un accord entre les différentes administrations ayant des compétences, des volontés et des objectifs divers, sur les conditions minimales ou suffisantes.
- D'un point de vue technique, il s'agit de concevoir un accord à la hauteur du défi à relever : une proposition capable de satisfaire les exigences infrastructurelles (en terme de services ferroviaires notamment), tout en intégrant les attentes territoriales et urbaines.
- Le développement économique, toujours présent dans des actions de cette envergure, aussi bien du point de vue physique que de l'investissement, se présente sur un plan moins tangible. La complexité ne réside pas tant dans l'évaluation quantitative du processus d'urbanisation, mesurable en termes de m² construits ou d'investissements réalisés, que dans la capacité à créer les conditions optimales pour que le développement économique se produise, se maintienne et s'accroisse après la phase de construction. L'abus qui est fait dans la planification urbanistique de l'idée de centralité ou de lieu central, fait perdre de vue que cette condition n'est pas uniquement le résultat d'actions concrètes. Le caractère central, là où nous sommes capables de le reconnaître, dépend de variables tangibles, certes, mais aussi et surtout de variables intangibles, celles qui ne peuvent pas être reproduites comme des éléments d'un modèle abstrait. La complexité ne se crée pas. En revanche, il est possible de créer les conditions propices et la propre dynamique de la vie urbaine fera le reste.
- Enfin (last but not least), la dimension sociale doit être prise en compte de manière spécifique dans des processus qui s'étirent dans le temps, sur une durée minimale de 10 ou 15 ans. Il faut créer des complicités avec les citoyens, impliquer ces derniers et leur donner de l'illusion pendant tout ce temps. Le succès du processus réside dans le fait de faire d'un grand projet, la construction collective d'une ville.

Marseille I

La Gare Saint-Charles & Euroméditerranée

Franck Geiling, directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme, Euroméditerranée



La question du rôle des gares dans les dynamiques de renouvellement urbain des centres-villes des grandes agglomérations relève de plusieurs champs: la mobilité (voire l'hypermobilité), l'aménagement urbain, le développement économique, et le développement social. Le récent rapport de la sénatrice Fabienne Keller fait la synthèse de ces questions. La gare Saint-Charles, à Marseille, n'échappe pas à ces préoccupations générales, mais présente en outre plusieurs caractéristiques qui en font à la fois un objet urbain singulier :

- elle est située sur un promontoire qui domine le centre-ville de Marseille, ce qui lui confère une mise en scène urbaine unique mais ce qui rend aussi son accessibilité relativement malaisée ;
- elle est située au cœur d'un quartier ayant connu d'importants bouleversements au cours des temps ;
- elle est configurée en cul-de-sac, ce qui rend son exploitation ferroviaire difficile ;
- elle ne dispose pas, comme tant d'autres gares, d'une véritable "place de la gare", espace urbain généralement structurant des centres-villes.

Le présent article analyse l'évolution des rapports de la gare Saint-Charles à son quartier, et montre que ces rapports ont le plus souvent été marqués, dans le cadre d'un jeu d'acteurs par trop déséquilibré, par la puissance des projets d'infrastructure face aux hésitations des projets urbains, ce qui a conduit à une gare symboliquement posée sur son promontoire, dominant un quartier déstructuré. Ce n'est finalement que lorsque les acteurs ont travaillé en cohérence, assurée notamment par leur partenariat dans le cadre de l'opération Euroméditerranée, que les logiques ferroviaires et urbaines ont pu se rejoindre, pour faire de Saint-Charles un pôle multimodal et urbain réussi, une nouvelle centralité. L'axe principal de notre présentation sera de mettre en évidence le paradoxe qui existe entre le développement territorial et métropolitain qui est lié à la grande vitesse, et les difficultés que rencontre le développement local au sens territorial du terme au contact de cette grande infrastructure qu'est la gare TGV. Il se définit comme un rapport dialectique permanent, entre les effets dynamiques de la grande vitesse sur le développement économique et les difficultés d'insertion de l'infrastructure dans un cadre urbain.

1. Les logiques d'Acteurs

Le TGV est d'abord arrivé à Marseille en 1982, mettant la cité phocéenne à moins de 5 h de Paris, dans une gare dont les travaux de réaménagement se sont achevés l'année suivante. Le prolongement de la LGV Sud-Est constitue une seconde étape. Le premier TGV reliant Paris à Marseille en 3h arrive en juin 2001. Dès lors, l'arrivée du TGV, le développement de l'offre de trains régionaux sous l'impulsion de la Région, mais aussi de l'offre de cars départementaux, ont rendu nécessaire un nouveau programme de rénovation et d'agrandissement de la gare Saint-Charles. Un important et stratégique jeu des acteurs se met alors en place pour faire de la gare non seulement un équipement ferroviaire d'échelle nationale, voire internationale, mais un véritable pôle multimodal associant, sur un même site, les transports ferroviaires régionaux, les cars départementaux, les deux lignes de métro, deux parcs de stationnement, une station de taxis, des stations de vélo en libre service,... dans l'optique de transformer la gare en un ferment du développement économique et urbain de tout le quartier.

La création du pôle multimodal Saint-Charles a ainsi nécessité la mise en place d'un partenariat complexe associant trois catégories d'acteurs. Parmi eux, nous distinguerons un acteur fondamental, qui fait la spécificité du cas marseillais, l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée (EPAEM), qui aura joué un rôle transversal.

Réaliser un pôle multimodal nécessite, en premier lieu, un partenariat étroit entre les différents acteurs du transport : RFF (Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires), la SNCF (maître d'ouvrage des bâtiments du Pôle Saint-Charles, principal exploitant du réseau et utilisateur du site) ; l'Etat (co-financeur) ; l'Europe (co-financeur) ; le Département des Bouches-du-Rhône (maître d'ouvrage de la nouvelle gare routière) ; et la Communauté Urbaine Marseille-Provence-Métropole (maître d'ouvrage de la voirie et autorité organisatrice des transports urbains).

La réalisation du pôle Saint-Charles s'est accompagnée d'un vaste projet d'aménagement urbain concernant tant les constructions que les espaces publics. Ce projet s'est réalisé sous la forme juridique de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) et sous la Maîtrise d'Ouvrage de l'EPAEM. Cet aménagement s'est réalisé en concertation avec la Communauté Urbaine, maître d'ouvrage notamment des travaux liés aux réseaux urbains et à la construction du tunnel routier, ainsi qu'avec la Ville de Marseille, autorité compétente en matière d'urbanisme. Les aménagements propres aux abords immédiats de la gare (halls et services, parvis, parkings) ont été réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de la SNCF.

L'arrivée du TGV Méditerranée, en 2001, coïncide avec une brusque accélération du développement économique de la métropole marseillaise. Il ne faut pas y voir naïvement une relation simple de cause à effet, mais au contraire une lente et minutieuse préparation des acteurs économiques à cet

événement majeur pour le rayonnement national et international de la cité phocéenne. Les prémices de ce développement ont été constatées en 1998, à l'occasion de la Coupe du Monde de Football. L'opération Euroméditerranée allait constituer l'emblème de ce renouveau économique de la métropole. Des sièges sociaux d'entreprises tertiaires renommées s'y sont implantés. Les terminaux maritimes se sont transformés avec une nouvelle gare maritime. Des projets de construction d'équipements culturels majeurs ont été lancés (Musée national des Civilisations Europe Méditerranée (MUCEM), salle de spectacles du Silo, réhabilitation des Fiches de la Belle-de-Mai, ...). On peut donc affirmer que les acteurs économiques ont accompagné l'arrivée du TGV Méditerranée pour en maximiser les impacts positifs générés par une proximité plus grande non seulement de Paris, mais également de l'ensemble des grandes villes françaises et européennes.

L'EPAEM, quant à lui, est intervenu à plusieurs niveaux, assurant le lien et la cohérence entre les nombreux enjeux portés par le projet. En même temps que se lance le projet de TGV Méditerranée (mais sans relation de cause à effet), sous l'impulsion du maire de Marseille Robert Vigouroux et avec le soutien des collectivités territoriales, l'Etat décide la création en 1995 de l'EPAEM chargé de l'aménagement d'un périmètre de 300 ha, de la Joliette à la Belle-de-Mai. L'Opération d'Intérêt National ainsi délimitée va accélérer la réalisation du projet St Charles et l'inscrire dans un contexte plus ambitieux de renouvellement de tout le quartier de la gare. Le vecteur de développement économique que constitue l'arrivée du TGV va être intégré comme un élément déterminant de la réussite d'Euroméditerranée. Par ailleurs, la coordination des projets sera renforcée et pérennisée par la gouvernance locale qui s'établit tant dans le conseil d'administration d'Euroméditerranée, composé de l'Etat et des collectivités territoriale, que dans le comité de pilotage du projet de Gare dans lequel siègent ces institutions. Le projet d'aménagement d'ensemble du périmètre, établi dès l'origine en coordination avec la SNCF et AREP (bureau d'études pluridisciplinaire en aménagement et construction, filiale du [groupe SNCF](#)), se constituera autour de 2 pôles urbains générant les 2 premières opérations d'aménagement d'Euroméditerranée : le pôle Gare Saint-Charles et la ZAC Saint-Charles ; le pôle des Docks et la ZAC Joliette.

2. Le développement Economique

Le volet économique peut s'analyser à deux échelles : celle de la gare Saint-Charles lui-même, en mesurant l'économie générale du projet et son montage financier ; celle du quartier, et plus généralement du centre-ville, où l'on peut mesurer les impacts directs et indirects du changement induit par la réalisation du projet.

La gouvernance du projet pôle Saint-Charles a été particulièrement intéressante, profitant de l'expérience d'Euroméditerranée et lui apportant une nouvelle dynamique. Très tôt cette gouvernance s'est exprimée à travers le protocole financier, désignant une méthodologie de travail pour convenir de

la réalisation de l'ouvrage entre les différents partenaires. Le projet d'ensemble représente un coût de 74 millions d'euros pour les seules infrastructures ferroviaires. Le budget initial a été largement dépassé (coût total de l'opération à 215 millions € contre un budget initial de 134 millions €), en partie du fait de l'étirement de la construction, puisque l'opération qui devait initialement être livrée en 2003 a finalement été livrée en 2005. Trois avenants ont été ajoutés au protocole initialement signé en octobre 1997, pour maîtriser ces dérapages financiers, et la gouvernance du projet, par l'intermédiaire du comité de pilotage, a surmonté les difficultés pour poursuivre le projet.

Le quartier de la gare, que ce soit en avant de celle-ci (quartier de la Porte d'Aix, Belsunce), ou en arrière (Belle-de-Mai), a toujours été un quartier populaire et actif, orienté vers le commerce (Belsunce), l'activité tertiaire administrative (Cité Administrative Général Leclerc), les grands équipements militaires (caserne du Muy) ou d'enseignement (lycée Victor-Hugo, Faculté des Sciences, laboratoires de physique, collège), ainsi que certaines grandes entreprises telles que la SEITA. La présence de la gare a catalysé ce développement, même si les activités économiques s'en sont depuis largement émancipées. On retrouve aujourd'hui cette notion d'effet de levier dans le développement économique du quartier, la présence de la gare TGV constituant un argument déterminant pour l'implantation d'activités hôtelières, tertiaires, voire commerciales. D'ailleurs, la restructuration du bâtiment voyageurs s'est accompagnée de la réalisation, à l'intérieur de la halle Honnorat, d'un pôle commercial composé d'activités de restauration, presse, pharmacie, vente de produits provençaux, ...

Depuis la création de l'opération Euroméditerranée, un observatoire de l'emploi par quartier s'est mis en place. Les résultats de cet observatoire montrent le développement très significatif de l'emploi sur le secteur d'Euroméditerranée. C'est principalement dans le secteur de la Belle-de-Mai que l'activité économique s'est le plus développée : même si les résultats sont encore modestes en nombre d'emplois créés, les efforts de développement, notamment dans le secteur culturel, commencent à porter leurs fruits grâce aux structures pérennes mises en place. Le secteur de Saint-Charles, connaît un développement modeste, mais significatif après des années de crise. Le secteur public y reste dominant, suivi par les activités de télécommunications. Mais c'est bien sûr le quartier de la Joliette et des Docks que le développement le plus significatif s'est exercé, avec l'apparition de nombreux sièges sociaux, entreprises tertiaires de haute technologie (télécommunications, notamment), établissements de grands groupes internationaux, ... Ainsi, la relation entre la gare et le Port, de nature industrielle à l'origine de la création de la gare, retrouve aujourd'hui sa force, tout en s'appliquant sur de nouveaux secteurs d'activités, la haute technologie et la finance ayant remplacé l'industrie et le commerce.

3. Echelles et Mobilité

La gare est avant tout un équipement de transport, et il nous paraît intéressant de caractériser cette fonction par quelques éléments chiffrés concernant l'offre de transport et la fréquentation de ce site.

Depuis l'arrivée du TGV en 2001, et sous l'impulsion de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur (PACA) qui a considérablement développé l'offre de TER, la gare Saint-Charles connaît un trafic croissant. Le trafic global de la gare a connu, depuis 2000, un doublement du nombre de voyageurs : passant de 7,1 millions de voyageurs annuels en 2000 à 15,5 millions en 2008. Elle se positionne ainsi comme la troisième gare de province derrière la Gare de Lyon-Part-Dieu et la Gare de Lille- Flandres.

La position en cul-de-sac de la gare Saint-Charles conduit à un fonctionnement peu aisé, générant de nombreux mouvements parasites. Pour permettre le fonctionnement de la gare dans le cadre de la croissance prévisible du trafic global, il a été décidé de mettre en œuvre une organisation permettant de limiter les cisaillements entre mouvements. Une fois ces aménagements réalisés, on est en mesure de traiter une bonne partie du trafic prévu à l'horizon 2020. Mais, pour répondre pleinement au trafic prévu à cette échéance, et surtout dans l'optique d'un prolongement de la LGV Méditerranée vers la Côte d'Azur (avec la LGV PACA), il faudrait disposer de voies supplémentaires. Pour aller au-delà, la Région a étudié plusieurs pistes de réflexion. Toutefois, il semble bien que la récente décision gouvernementale de créer une LGV PACA passant par Marseille vienne apporter une (relative) soupape, en réalisant une gare TGV souterraine permettant de soulager la gare actuelle d'une partie du trafic, celle qui ne fait que passer par St-Charles.

Concernant les autres modes de transport, la nouvelle gare routière, qui jouxte désormais les quais de la gare ferroviaire, permet l'arrivée et le départ d'environ 350 cars chaque jour, soit la presque totalité des liaisons départementales et régionales au départ de Marseille.

Le métro est également présent en gare St-Charles dès le milieu des années 70. La station St-Charles est située sous le bâtiment voyageur. La fréquentation de la station St-Charles est la troisième par ordre d'importance de tout le réseau de métro, avec près de 28 000 voyageurs par jour (entrées + sorties). Les échanges entre le métro et les autres modes de transport montrent l'importance de la fonction d'intermodalité du pôle St-Charles. On compte autant de voyageurs qui échangent entre le métro et le train, que de voyageurs qui prennent le métro à pied depuis le quartier. Les échanges entre train et métro représentent près de 12 000 voyageurs par jour, soit environ 30% du nombre de voyageurs quotidiens en train.

La réalisation de l'autoroute nord, extrémité de l'autoroute A7 jusqu'au cœur de la ville, a considérablement amélioré l'accessibilité routière de la gare St-Charles. Lors des travaux récents de réalisation du pôle multimodal, le sens sortant (ville → autoroute) a été dénivélé, ce qui a réduit de manière très forte les encombrements récurrents du quartier. Un important parc de stationnement

souterrain a été réalisé sous la nouvelle halle Honorat, tandis que le parking préexistant a été modernisé, permettant l'accueil d'environ 1 000 véhicules au total.

4. Programmation, Architecture et Espaces Publics

4.1. Le pôle multimodal Saint-Charles

Le projet Saint-Charles, conçu par l'AREP et inauguré en décembre 2007, va se concrétiser par la réhabilitation de la Gare historique et son extension avec la création d'une Grande Halle à Colonnades : la Halle Honorat, et d'un vaste parvis en balcon sur la Ville.

La Halle Honorat – le nom vient de la rue dont elle occupe l'emplacement – forme la pièce maîtresse architecturale du futur Pôle Transport Marseille Saint-Charles. Les architectes de la SNCF, dirigés par Jean-Marie Duthilleul, ont choisi de prolonger la façade historique existante de la gare par une colonnade monumentale en pierres taillées, longue de 160m et placée dans son alignement exact. Intérieurement, la Halle Honorat est conçue comme une véritable rue regroupant la grande partie des services et commerces du site le long d'un espace piétonnier décoré, protégé et doté d'un traitement climatique. Au Sud, sur toute la longueur de la halle, au pied des colonnes, un parvis surélevé reçoit des terrasses. Par son axe piétonnier intérieur, véritable colonne vertébrale des échanges, le Pôle irrigue tous les modes de transport public (les 16 voies de la gare SNCF, les 20 emplacements de cars à la gare routière, les 2 lignes de métro, les 2 dépose-minute, la station de taxi, les navettes, les accès urbains...). La création de cette halle, apportant grâce à ses commerces un nouveau service aux usagers, marque le renouveau des réflexions qui se sont déroulées au moment de la programmation du pôle multimodal. La gare n'est pas simplement un outil infrastructurel mais tend à devenir un cœur de ville, une nouvelle centralité urbaine. La gare doit tout autant être pensée pour l'utilisateur des différentes modes de transport, mais aussi pour l'habitant du quartier ou l'utilisateur du site et des services qu'il propose.

4.2. Le projet d'aménagement Saint-Charles - Porte d'Aix

À la fin des années 1990, se fait donc sentir le besoin de restructurer à la fois la gare et le quartier, dont le fonctionnement était considérablement pénalisé par un enclavement et des coupures très préjudiciables à la qualité de vie et au développement des indispensables relations inter-quartiers. C'est en 2000 qu'est créé le projet d'aménagement de Saint Charles (sur une emprise de 16 hectares), dont l'objectif est la requalification de l'entrée nord de Marseille par la restauration, sur les emprises autoroutières, d'un tissu urbain de centre-ville. Ce projet urbain est par ailleurs conçu en

accompagnement du projet de la Gare afin d'assurer un effet de levier pour le quartier. Les lignes de force du projet sont de traiter l'interface entre la ville et le port, et d'inscrire le projet de rénovation de la gare dans une stratégie d'ouverture sur la ville, en particulier sur la partie Nord du site.

Des interventions lourdes en matière d'infrastructures sont également nécessaires : avec la création en 2004 d'un tunnel routier dégagant l'espace public aux abords de la gare du trafic de transit, et la coupure de l'Autoroute A7 libérant le cœur de ZAC de sa fonction d'échangeur autoroutier. La desserte du site est facilitée et dans le même temps les espaces libérés de la circulation routière offrent de nouveaux espaces de vie dans le quartier. Les accès et les abords de la gare sont réaménagés pour apaiser la circulation automobile, créer des modes de transports doux, et maîtriser les problèmes d'insécurité.

Les quartiers multiculturels perdent leur vocation de transit pour devenir de véritables quartiers urbains. On assiste à une réhabilitation des immeubles vétustes et insalubres. Un enchaînement d'espaces publics permet de créer un espace majeur autour de l'arc de Penchaud, et d'inscrire le quartier dans une logique végétale et paysagère forte, tout en favorisant l'utilisation des transports communs. Les nouveaux espaces publics, équipements et logements, s'intègrent dans les tissus anciens et denses, en jouant un effet de levier. L'enjeu de créer la ville sur la ville tout en affirmant l'appartenance du quartier au centre ville, avec un urbanisme de processus et de négociation. Au delà du seul secteur Saint Charles, elle s'appuie sur un projet ANRU Centre-ville concernant 50 000 habitants, un dispositif de PRI⁶ Belsunce, sur la requalification de la rue de la République, ainsi que sur celle de la Canebière en accompagnement de la réalisation de la première ligne de tramway, autant de projets coordonnés par la Ville de Marseille et la Communauté urbaine avec Euroméditerranée. A l'Est du périmètre d'Euroméditerranée et à proximité immédiate de la gare Saint-Charles, les anciennes manufactures de tabac de la Belle-de-Mai ont aussi été réhabilitées pour constituer un pôle culturel, connecté au pôle Saint-Charles.

La desserte du pôle d'échanges multimodal Saint-Charles, mais aussi son accroche au nouveau quartier, sont deux des enjeux essentiels auxquels doit répondre le projet de la ZAC Saint-Charles - Porte d'Aix. Positionnée entre l'accès à l'autoroute A7, l'accès au port et le pôle d'échanges, le projet d'aménagement renforce sa fonction d'entrée de ville. Les solutions retenues pour la refonte du débouché de l'autoroute A7 et la recomposition du boulevard du Général-Leclerc, s'inscrivent dans la perspective annoncée par la Ville de Marseille de réaliser un anneau de protection de l'hypercentre. Elles ont été étudiées de manière à faciliter l'accessibilité automobile au pôle multimodal, tant depuis l'autoroute et le Nord de la ville que depuis les ports à l'Ouest, et à assurer de même une desserte efficace de la gare routière. Le projet retenu prévoit de faire reculer l'A7, en assurant une bonne fluidité des flux pour tisser du lien entre les quartiers déchirés par les infrastructures de l'A7, d'afficher le dynamisme économique de la métropole marseillaise, d'ouvrir les nouveaux boulevards aux

⁶ Périmètre de Restauration Immobilière.

cheminements et aux échanges, et de concilier l'image d'« entrée de ville » et les usages des quartiers.

La programmation sur les différents sites a été laissée ouverte afin de laisser une grande part d'initiative aux promoteurs privés. Cette volonté de partenariat permet une grande marge de liberté pour proposer un nouveau quartier mêlant différents produits immobiliers. Cette négociation public-privé a ainsi porté sur le contenu des programmes à réaliser. Il faut aussi noter les dynamiques générées par la création du nouveau pôle d'échanges multimodal. Le programme de la ZAC induit une offre significative d'espaces d'immobilier d'entreprise aux abords immédiats de ce pôle de transports.

5. Le futur de Saint-Charles : une nouvelle Gare Souterraine ?

La décision prise fin juin 2009 par le Gouvernement pour le choix du tracé de la LGV PACA, privilégiant un tracé desservant directement les métropoles de Marseille et Toulon, relance une nouvelle fois la question de l'aménagement de la gare Saint-Charles. Se pose en effet, la question de la capacité de la gare à satisfaire l'accroissement du trafic de TGV d'autant que la LGV PACA se veut aussi un maillon du futur arc ferroviaire méditerranéen de Barcelone à Gênes. Les exigences en termes de temps de trajet rendent rédhitoire le fonctionnement actuel en cul-de-sac de la gare St-Charles. L'accessibilité automobile et par bus sera aussi une des difficultés à résoudre.

Plusieurs études ont donc été menées, d'une part par RFF, d'autre part par la Communauté Urbaine Marseille-Provence-Métropole, afin de déterminer le meilleur positionnement d'une gare TGV souterraine et passante. Deux options s'affrontent aujourd'hui : une option très profonde, au droit du bâtiment voyageurs et perpendiculairement au faisceau ferroviaire actuel ; et une option moins profonde, légèrement décalée vers l'amont du faisceau ferroviaire et en biais par rapport à celui-ci.

Sous réserve d'expertises complémentaires, cette solution pourrait indirectement bénéficier au désenclavement de la Belle-de-Mai, en organisant en particulier des accès à la nouvelle gare depuis les extrémités du tunnel du boulevard National. Elle pourrait aussi constituer une solution alternative à la concentration des accès véhicules et piétons depuis le parvis principal.

Si ces premières études de faisabilité abordent la question de l'extension de la gare sous l'angle de l'infrastructure, elles relancent la problématique de l'insertion urbaine du projet et de son impact sur le fonctionnement de la Ville et du quartier. Bien plus qu'un objet infrastructurel, la Gare est devenue aujourd'hui un centre de ville qu'il convient d'aborder comme tel. Le nouveau projet va pouvoir bénéficier de l'expérience acquise lors de la réalisation du pôle St-Charles, tant au plan de la gouvernance institutionnelle qu'au plan technique ou au plan urbain. Nul doute cependant que la question du financement de l'opération sera épineuse. La valorisation immobilière de l'emprise des voies en sur-sol ou des délaissés du plateau est-elle une piste? Le partenariat financier obtenu lors de la réalisation du projet pôle St-Charles s'appuyait en grande partie sur un consensus des acteurs dans

la répartition des financements. Pour ce nouveau projet de gare souterraine, l'état des finances ne permettra vraisemblablement pas d'assurer le financement de la totalité de l'ouvrage. En conséquence, des financements complémentaires vont devoir être recherchés indépendamment des arbitrages qui s'annoncent assez vigoureux entre les différentes politiques. A ce titre la valorisation des grandes emprises ferroviaires, telle qu'on peut l'observer à Turin ou à Barcelone, s'appuyant sur un nouveau développement immobilier, constitue une piste intéressante.

La réflexion sur la conception des gares est relancée dans le cadre du développement de la grande vitesse, particulièrement pour les implantations de centre-ville : nous l'avons vu à Marseille avec la LGV Méditerranée et le débat est renouvelé aujourd'hui avec la LGV PACA. La nouvelle Halte est-elle le germe d'un futur projet urbain? Plutôt que de penser à la création d'un nouveau tube qui arriverait sous la gare, ne faut-il pas imaginer un nouveau projet plus urbain et moins infrastructurel, qui renoue avec la question urbaine. Finalement la perspective du prolongement de la ligne à grande vitesse vers Nice montre le travail nécessaire à faire pour réinsérer la logique transport à celle d'une dynamique urbaine à grande échelle, d'autant que la question urbaine liée à l'arrivée de ce nouveau flux de passagers n'a pas encore fait l'objet d'une étude d'impact sur le fonctionnement urbain.

Torino Porta Susa & la « Spina Centrale » I

La Gare Saint-Charles & Euroméditerranée

Angelica Ciocchetti, Franco Corsico, Elisa Rosso, Maurizio Bocconcino avec les contributions de Francesco Bocchimuzzo, Bruna Cavaglià, Mauro Chiotasso, Agostino Magnaghi, Cesare Paonessa

La ville de Turin, qui s'étend sur 130 km² avec une population inférieure à 1 million d'habitants, est l'objet depuis le début des années 1990 d'un vaste programme de restructuration urbaine, qui s'appuie sur la transformation du réseau ferroviaire. L'enfouissement d'une partie du réseau, nécessaire à son extension notamment avec l'arrivée du TGV, a fait apparaître de nouvelles opportunités. En particulier l'axe Nord-Sud, ancienne artère industrielle bordée de friches, qui constitue l'axe structurant du réseau ferroviaire, est désormais enterré (dans le cadre du projet Passante), laissant ainsi la place en surface au boulevard de la Spina Centrale, nouvelle artère principale sur laquelle se développent toutes les transformations de la ville. Au cœur de ce nouvel axe urbain, le réaménagement de la gare Torino Porta Susa, datant de 1856, est un projet phare. Nous en détaillerons dans ce papier les principales caractéristiques.

1. LOGIQUES D'ACTEURS

Le projet ferroviaire de restructuration du réseau, et le projet urbain de création d'une artère centrale et de restructuration des quartiers de gare, sont le fruit d'un travail de coopération et de concertation entre deux principaux acteurs : les chemins de fer nationaux (Rete Ferroviaria Italiana) et l'administration municipale (Città di Torino). A ces acteurs clés se sont ajoutés des partenaires, publics comme privés, pour mener à bien ce programme ambitieux : le Gruppo Trasporti Torinese (en charge de la construction de la ligne 1 du métro), le Politecnico di Torino, le Gruppo Intesa San Paolo, la Fondazione Cassa di Risparmio di Torino, ainsi que plusieurs opérateurs privés. Du côté de la mise en œuvre, plusieurs équipes ont participé à la conception des différentes opérations : les services de la ville de Turin, ceux des réseaux ferrés italiens (Rete Ferroviaria Italiana et FS Sistemi urbani), Gregotti Associati, Studio Valle, Renzo Piano Building Workshop, le cabinet d'architecture Mario Bellini, AREP (filiale de la SNCF, avec Silvio d'Ascia et Agostino Magnaghi), et le Gruppo Trasporti Torinese.

L'ensemble du programme regroupe ainsi des opérations strictement liées au transport et notamment à la restructuration du réseau ferroviaire, et des opérations urbaines avec la construction de nouveaux espaces publics, d'équipements culturels, de bureaux et de logements.

L'élément central est bien sûr la restructuration du nœud ferroviaire, sous la responsabilité des réseaux ferrés italiens, et dont l'achèvement est prévu pour 2011. Dans cette optique, l'enfouissement de l'axe Nord-Sud, allant de la gare de Stura à la gare de Lingotto, est sans doute la partie la plus complexe. Cette restructuration du réseau est donc une opération extrêmement lourde, représentant 1,5 milliard d'euros d'investissements, sur un espace long de 13 km en plein centre urbain. Elle s'accompagne aussi de la création et de la réhabilitation de plusieurs gares. Le projet de la gare passante souterraine Nuova Porta Susa est le plus emblématique. En cours d'achèvement, cette opération a conduit à la construction de 33000 m² de surface brute au sol (dont les deux tiers se situent au niveau des voies souterraines), répartis entre espaces de connexion (conçus comme des espaces équipés et polyvalents), espaces fonctionnels (pour les services aux voyageurs), et espaces de services (parking, locaux techniques, dépôts et magasins). Toujours côté transport, le développement des transports publics fait partie intégrante des objectifs du programme. Il s'est traduit donc par la création d'une ligne de métro souterraine, d'une ligne de métro léger, de deux lignes de tramway et de plusieurs lignes de bus.

Côté aménagement urbain, l'ensemble des opérations s'articule autour de la Spina Centrale. Plusieurs tours ont été programmées et devraient être achevées entre 2011 et 2012. Elles constituent des éléments symboliques forts, témoignant du renouveau de la ville (la Tour Intesa Sanpaolo et la Tour de la Gare). A proximité immédiate de la gare, le Bâtiment H des anciennes Officine Ferroviarie Grandi Riparazioni (1880-84), fait également l'objet d'une réhabilitation complète. Le Politecnico de Turin, déjà présent sur le site, a lancé une opération d'extension pour un coût de 103 millions d'euros. Sur 170000 m² programmés, plus de la moitié de cette surface a déjà été construite, offrant des salles de cours, des laboratoires, une bibliothèque et divers équipements. A cette opération s'ajoute la construction d'une résidence universitaire. L'offre d'équipement culturelle est complétée par la création d'un centre culturel, constitué d'une nouvelle bibliothèque centrale. Parmi les bâtiments les plus emblématiques, nous pouvons également citer : l'immeuble de la Provincia di Torino (ancien immeuble Telecom, 1966) transformé en immeuble de bureaux et services aux particuliers ; la citadelle judiciaire Palagiustizia et l'ancienne usine des Carceri "Le Nuove" (1857-70), dédiés aux activités judiciaires.

Le point de départ de cette vaste opération se situe dans les années 1980, avec l'idée de la structure Passante Ferroviario di Torino. Il s'agissait donc en tout premier lieu d'un projet ferroviaire. Le développement du chemin de fer dans la ville avait conduit à une forte structuration du réseau le long d'un axe Nord-Sud, divisant l'espace urbain. L'arrivée d'une future ligne TGV et la politique de développement des transports publics, rendaient cet axe insuffisant pour répondre à une demande

exponentielle. Pour les chemins de fer italiens, l'objectif était alors de doubler la quantité de voies pour en spécialiser la fonction (notamment pour le TGV et le métro). C'est ainsi qu'a émergé l'idée de créer une nouvelle galerie souterraine entre la gare du Lingotto et la gare de Porta Susa, de façon à doubler les voies existantes par des voies souterraines. Au même moment, la ville de Turin a engagé une réflexion sur sa transformation globale, dont le résultat s'est traduit dans le Plan d'Urbanisme Général, approuvé en 1995. Ce nouveau plan d'aménagement, défini par les architectes Gregotti et Cagnardi, prévoyait l'enterrement du nœud ferroviaire et la réalisation, sur la couverture des nouvelles lignes ferroviaires, d'une nouvelle artère viaire de pénétration dans la ville et de liaison entre les installations collectives, tertiaires et résidentielles prévues le long du parcours. L'ensemble de ces interventions est plus connu sous le nom de projet Spina Centrale. La définition de ce nouvel axe urbain répond à un enjeu de conciliation et de collaboration associant le projet d'infrastructure et le projet urbain. En coordonnant et en tenant compte des nouvelles exigences en matière de transport lors des prévisions urbanistiques générales, la Città di Torino et les Ferrovie dello Stato ont déterminé les conditions de réutilisation des installations ferroviaires et des zones de friches industrielles à l'intérieur de la ville. La présence de ces vastes friches industrielles le long du tracé ferroviaire, en plein centre urbain, a d'ailleurs été une condition déterminante pour la mise en œuvre du projet dans une ville qui compte peu d'espaces vides. De même, la décision de créer un axe de pénétration routier Nord-Sud, le long de l'axe ferroviaire, prise dans les années 1980, a constitué un précédent important dans la réflexion sur les transformations de cet axe en boulevard.

Le projet Passante est né de cette collaboration. Ainsi, pour concilier le doublement des lignes ferroviaires d'un côté, et la nécessité d'imaginer une transformation urbaine d'un autre côté, la solution a été trouvée dans la couverture des voies ferrées (constituées par 3 galeries souterraines), permettant la création d'un boulevard en surface (la Spina Centrale). Cette collaboration s'est aussi traduite par un renouveau des réflexions sur les gares. Dans le cadre du vaste et complexe programme de renforcement des infrastructures ferroviaires, la question des gares a été négociée par la Città di Torino avec les Ferrovie dello Stato afin que celles-ci ne se cantonnent pas à un simple rôle fonctionnel mais constituent au contraire des éléments de centralité urbaine, des lieux d'agrégation, faisant l'objet de projets architecturaux de qualité, aux dimensions et aux fonctions de niveau urbain pour s'intégrer de manière adéquate dans le contexte urbain.

L'originalité de ce projet tient à la coopération exceptionnelle entre les chemins de fer italiens et la municipalité de Turin. Alors que chaque projet est habituellement pensé séparément, ici les deux acteurs clés ont fait le choix de travailler ensemble pour définir un projet commun. Les premiers accords entre la municipalité et les Ferrovie dello Stato ont été signés au début des années 90. C'est sur la base de ces accords que la municipalité a mis au point la stratégie de transformation urbaine et le nouveau projet pour Turin, faisant du boulevard de la Spina Centrale, la matrice principale et structurante du Plan d'Urbanisme de 1995.

Les vastes zones de la Spina Centrale ont été divisées en quatre secteurs qui recourent, avec des installations publiques et privées et de grands espaces verts, la césure que constituaient la voie ferrée

et les installations industrielles, entre la ville historique et ses extensions plus ou moins récentes. L'ensemble des interventions le long de la Spina s'inscrit dans un programme complexe, démarré à la fin des années 1990 et aujourd'hui en cours de réalisation. Les quatre secteurs ainsi définis constituent une séquence urbaine qui rassemble les espaces traversés autour d'un vaste espace public fédérateur, long de 12 km, et dont l'écriture urbaine très marquée permet de donner une unité à l'ensemble. C'est également sur cette partie centrale du programme que se développe le projet de la gare de Torino Porta Susa. Deux éléments structurants caractérisent ces nouveaux aménagements: un tube de verre matérialisant en surface l'existence des voies souterraines, et au-dessus de cette artère vitrée, deux tours jumelles d'une hauteur de 150 m environ. Le tube de verre permet de prolonger les réseaux de circulation viaires perpendiculaires à la Spina centrale. Conçu par AREP, cette structure transparente, toute en longueur, symbolise l'arrivée du TGV puisqu'elle correspond à la longueur exacte de deux rames de TGV. Quant aux tours, elles sont destinées à recevoir des bureaux et du tertiaire supérieur, permettant ainsi de compléter le projet par la création d'un important quartier d'affaires au-dessus de la gare.

2. LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Outre la municipalité de Turin et les chemins de fer italiens, d'autres partenaires ont participé au projet, en particulier des partenaires privés. Un des enjeux du projet a donc été de créer de la valeur pour attirer des investisseurs privés, tant au niveau local qu'international. Dans ce contexte, l'agence de développement de la région du Piémont (agence Finpiemonte), ainsi que la Chambre de Commerce, ont joué un rôle déterminant pour préparer aux stratégies de planification et permettre le développement économique autour du projet. Un important travail sur les retombées économiques du projet a été réalisé, en interrogeant l'impact de la grande vitesse sur les choix résidentiels, le marché du travail, les prix de l'immobilier, etc. Des outils de modélisation ont été mis en place pour capter la valeur future de la réhabilitation urbaine. Dans la mise en place des partenariats entre le public et le privé, le projet a donc été pensé de façon à ce que chacun y trouve son intérêt. Cette stratégie s'est également appuyée sur un investissement massif de la part de l'Etat, puisque l'élément central du projet, c'est-à-dire la restructuration du réseau ferroviaire, a été entièrement financé par l'Etat dans le cadre du programme d'amélioration du réseau ferroviaire. Cet investissement évalué à 1,5 milliard d'euros a également permis d'augmenter le degré de certitude sur le financement de l'ensemble du projet, et ainsi d'optimiser le degré d'engagement des différents partenaires, privés comme publics. En ce qui concerne le métro, l'essentiel du coût a été couvert par l'Etat également. La municipalité de Turin a financé une partie des programmes, notamment l'extension du Politecnico. D'autres interventions ont été entièrement financées par le privé, en particulier la transformation de zones industrielles abandonnées. La participation des grands opérateurs immobiliers constituait également un préalable indispensable pour garantir l'attraction des investisseurs internationaux. Une partie des

projets qui concernent la Spina Centrale a d'ailleurs servi à l'attraction de flux financiers supplémentaires pour la réalisation de l'ensemble du réseau des axes urbains.

Derrière ce projet se profile aussi l'ambition pour la municipalité de changer l'image de la ville. Marquée par l'industrie automobile, Turin a la volonté d'acquérir une nouvelle image internationale, celle de ville de la culture et des grands évènements internationaux. Deux actions principales ont ainsi été mise en œuvre : l'identification d'un axe structurant fort et symbolique, et la création de nouvelles centralités caractérisées par des fonctions supérieures (tertiaires et culturelles, avec une forte accessibilité). Le choix de cet axe Nord-Sud que constitue aujourd'hui la Spina Centrale a une valeur symbolique. Cet axe parallèle au fleuve Pô (l'artère principale de formation de la ville), est une ancienne artère industrielle, marquée par l'industrie automobile et bordée de friches. Pour la municipalité, il s'agit ainsi de recréer un axe structurant et fortement identifié, pour redonner une identité et une dynamique au territoire métropolitain. C'est le rôle que joue la Spina centrale sur un espace qui auparavant divisait la ville en deux parties, le long du « fossé du chemin de fer ».

Ce changement d'image s'appuie aussi sur le développement de nouvelles centralités urbaines, en particulier autour des gares. La gare de Porta Susa, jusqu'ici située à la frontière de la zone historique, tend ainsi à devenir une nouvelle centralité. Le développement du tertiaire à partir des gares renforce cette centralité. Les équipements culturels de premier ordre, tel que la nouvelle bibliothèque, les laboratoires de recherches, l'extension du Politecnico, etc. se développent également autour de ces pôles. Autour de la gare du Lingotto, la municipalité a récemment défini une nouvelle zone d'intervention, visant à transformer ce site qui n'était qu'une ancienne décharge, en un pôle d'excellence (projet Laguna Verde). Dans ce quartier, les anciennes usines de Fiat Avio, aujourd'hui abandonnées, ont laissé encore une fois de grands vides, déjà utilisés pour la création d'équipements sportifs lors des JO de 2006. L'ensemble du site devrait accueillir à terme des bureaux, une tour dessinée par Massimiliano Fuksas, un quartier résidentiel et une connexion au métro.

La communication est bien entendu une donnée importante de ce vaste programme, puisqu'il s'agit de transformer l'image de la ville. Les chantiers s'étalant sur un temps très long (entre 10 et 15 ans) pour ce type de projet, la communication avec les habitants a été particulièrement soignée. Même si des efforts ont été fait pour réduire l'impact des chantiers sur la vie des riverains, en milieu urbain dense, le chantier reste une difficulté et un obstacle pour obtenir le support et l'indulgence des habitants. Les habitants ont donc été sollicités, de sorte qu'ils comprennent et adhèrent au projet, dans un souci de communication et de transparence.

3. ECHELLES ET MOBILITE

En termes de déplacements, l'agglomération de Turin compte chaque jour 1 million de déplacements motorisés, dont plus de 80% sont effectués en voiture. Un des principaux enjeux pour la municipalité est donc de proposer des transports publics nombreux et efficaces, pour renverser ce partage modal.

L'ossature du transport public métropolitain est profondément réorganisée. Cette transformation s'appuie sur la relance du transport sur rail grâce au Passante, sur le développement du métro, sur la réalisation d'importantes infrastructures routières et, surtout, sur une totale complémentarité modale des systèmes de transport. C'est au niveau des gares que se joue cette complémentarité. Sur le boulevard de la Spina Centrale notamment, chacun des quatre secteurs définis dans le Plan d'Urbanisme est doté d'une gare, conçue comme un pôle multimodal permettant d'articuler l'axe principal de circulation avec les réseaux routiers et autoroutiers transversaux. La gare de Porta Susa en particulier a été conçue comme un hub pour les transports publics, faisant converger le réseau urbain, les métros, les trains régionaux (en particulier la ligne très fréquentée Turin/Milan) et les TGV. Aujourd'hui la gare accueille un flux de 15.000 voyageurs/jour. A terme, le bâtiment a été conçu dans un objectif de flexibilité pour augmenter sa capacité et accueillir jusqu'à 35000 ou 70000 voyageurs.

Le scénario du futur système de transport métropolitain comprend l'achèvement et la mise en service du nœud ferroviaire, de la gare de Lingotto au Sud à la gare de Stura au Nord, et la réalisation du nouveau tronçon jusqu'à l'aéroport, avec un embranchement sur le nœud ferroviaire à hauteur de la nouvelle gare de Rebaudengo. A cela s'ajoute le futur réseau de métro. Au total avec la mise en service de la ligne 1 du métro et du système ferroviaire métropolitain, nous assistons à une considérable extension du réseau des transports en commun turinois. A terme, d'importants bénéfices sont attendus sur le système de mobilité, avec une augmentation de la compétitivité de l'utilisation des transports publics jusqu'au taux prévu, c'est-à-dire celui du transport privé.

L'ensemble des voies qui composent ce nouveau système étant amené en sous-sol, de nombreuses interventions sont également prévues en surface. Outre le boulevard Spina Centrale qui remplace la ligne de chemin de fer, d'autres interventions sont programmées pour réduire la place de la voiture sur la voirie et améliorer la circulation des transports publics (priorité aux feux, isolation et protection de voies réservées).

Au total, l'intervention de réorganisation du transport ferroviaire métropolitain comprend la création de nouvelles voies (en séparant les lignes de marchandises des lignes de voyageurs et le système ferroviaire métropolitain des lignes haute capacité et haute vitesse), et la création de nouvelles gares en ville. La création de nouvelles gares et l'amélioration des gares existantes dérivent de l'application d'un modèle de spécialisation du rôle des différentes gares. Trois types peuvent ainsi être définis : les gares métropolitaines/régionales (Lingotto, Zappata, Susa, Dora, Rebaudengo, Stura), la gare TGV (Susa), et la gare de Porta Nuova qui reste la gare d'aboutement des trains longue distance provenant du sud de l'Italie. Avec l'entrée en service du nœud ferroviaire et la réduction consécutive des voies et des trains d'aboutement à Porta Nuova, un projet de réaménagement du territoire situé entre la gare de Porta Nuova et la gare de Lingotto est également à l'étude. Sur le modèle de la Spina Centrale, une étude est engagée pour évaluer l'abaissement sur ce tronçon du niveau de la voie ferrée, ce qui permettrait de réunir les deux parties de la ville actuellement coupées par l'infrastructure et de lancer une programme de requalification urbaine lui aussi de grande envergure.

4. PROGRAMMATION, ARCHITECTURE ET ESPACES PUBLICS

Le plan d'urbanisme voit dans les zones de transformation des friches industrielles de la Spina Centrale, les nouvelles centralités urbaines principales. Sur une envergure considérable (près de 3 millions de m² de surface territoriale au total sont concernés, dont les deux tiers destinés au piéton), cette portion de ville émerge comme un territoire hautement accessible et abritant des fonctions urbaines de première importance. En particulier, les espaces de la Spina 2, situés au centre de la ville et au niveau du cours Vittorio Emanuele II, sont richement dotés avec : le nouveau Palais de Justice, la bibliothèque centrale, l'extension du Politecnico, les résidences universitaires, les nombreux programmes immobiliers, et les équipements de tertiaire directionnel à proximité de la gare de Porta Susa. L'objectif de créer de l'intensité urbaine se traduit par une réflexion sur la densité des espaces, des utilisations, et des relations visuelles et fonctionnelles entre les nouveaux espaces construits. La mixité est également recherchée, conduisant à l'hétérogénéité de l'habitat, des formes, des échelles et des fonctions.

Le projet global qui s'articule autour de la gare de Porta Susa, est composé par plusieurs interventions emblématiques en cours de réalisation. La nouvelle bibliothèque centrale du centre culturel a fait l'objet d'un concours international d'architecture en 2001, remporté par l'architecte Mario Bellini. A proximité immédiate du centre culturel, une partie des anciens ateliers Nebiolo et Westinghouse sont en cours de reconversion pour la réalisation d'un complexe de bâtiments destinés à abriter des logements, des bureaux et des activités commerciales, et d'espaces réservés à des activités du Politecnico. L'extension du Politecnico est quant à elle en partie terminée. D'autres interventions sont déjà terminées.

La voie ferrée a longtemps constitué une fracture dans la ville. L'un des principaux enjeux en matière d'urbanisme réside donc dans cet objectif de recoudre ces deux parties de la ville, séparées par la voie ferrée. La transformation du tissu urbain existant est repensée à partir des gares et de leur nouvelle configuration. Un rôle déterminant est ainsi joué par la gare de Torino Porta Susa, deuxième gare de la ville après celle de Porta Nuova, qui constitue un nœud d'échange de première importance. La gare est conçu comme un édifice symbolique : lieu de vie et de transit, symbole du mouvement, symbole du voyage, symbole de la présence d'un réseau de transport. En même temps, l'objet train est dissimulé, disparu sous le décor urbain et sous le boulevard de la Spina Centrale.

Le nouveau bâtiment-voyageurs est le résultat d'un concours international de conception organisé par les Ferrovie dello Stato en 2002, et dont le lauréat a été le projet présenté par la société AREP. La requalification du bâtiment actuel de la gare fait également partie du projet. Le traitement de l'ensemble du quartier de gare, comme celui de la gare en elle-même, témoignent du souci d'intégration et d'articulation entre le nouveau et l'existant. A ce titre la galerie de verre apparaît

comme une réinterprétation moderne de la galerie urbaine du 19^{ème} siècle et des grands halls des gares historiques italiennes. Cette galerie est aussi le lieu d'une nouvelle urbanité, abritant commerces, services et restauration. L'abaissement du plan de la voie ferrée introduit une continuité urbaine, à travers la Spina, entre les quartiers. Le bâtiment de l'ancienne gare, datant du 19^{ème} siècle, est recontextualisé, transformant dans le même temps la Place XVIII dicembre. La nouvelle station de métro est parfaitement intégrée dans les espaces de la galerie de verre, qui matérialise en surface la gare souterraine. La connexion avec la voirie urbaine, ainsi que la circulation transversale ne sont pas délaissées. Le projet garantit une continuité des parcours et une connexion urbaine, véhiculaire, piétonne, entre les rues du quartier qui bordent cette partie de la ville. Un parking souterrain a également été construit pour assurer ce lien entre gare et voirie urbaine. Enfin la requalification a tenu compte de la présence de nombreux services d'importance régionale (la Provincia, le tribunal, la RAI, les services fiscaux, les bureaux du gouvernement, ...), dont la concentration est maintenue.

Cette description sommaire réaffirme le rapport étroit avec l'environnement et le contexte urbain sur lequel la nouvelle gare a été définie : introduisant de nouvelles fonctions et une nouvelle géographie, tout en gardant les éléments urbains les plus significatifs. Le patrimoine historique et archéologique, tant en surface qu'en sous-sol, a ainsi été sauvegardé.

CONCLUSION

Une grande partie des projets décrits ici est en voie d'achèvement, notamment la gare TGV de Porta Susa dont la livraison est attendue pour 2011. Les galeries ferroviaires souterraines sont terminées, ce qui devrait permettre l'achèvement de la Spina Centrale. En dépit de l'ampleur des travaux et de la complexité du programme, c'est la coopération et l'entente entre les chemins de fer nationaux et l'administration municipale qui a permis cette restructuration urbaine majeure. Cette coopération s'est construite sur la base de négociations. Pour chaque projet, chacun apportait sa logique sectorielle qui était ensuite réorganisée et réintroduite dans un seul et grand projet défini dans le cadre du Plan d'aménagement de 1995.

2^e Partie I La parole aux experts



Séminaire POPSU [Plateforme d'observation des projets et des stratégies urbaines] Europe « Gares TGV et dynamiques de renouvellement urbain » à Turin les 16 & 17 septembre 2009

Philippe Segretain

Expert

Président du conseil d'administration du groupe Egis

Je ne suis qu'un observateur de la vie urbaine à travers le métier que j'ai exercé pendant 20 ans de transporteur de voyageurs en Europe, et la fonction que j'exerce depuis 5 ans de fédérateur d'entreprises d'ingénierie du groupe Egis.

Je démarrerais bien par un mot qui a été utilisé ce matin en présentant les nouvelles installations de Saint-Charles. Le mot de « lieu de déambulation » a été employé.

Je me suis demandé ce que voulait dire ce retour de la salle des pas perdus dans notre débat. Sachant que la salle des pas perdus est un élément très classique des gares autrefois. Et je me suis demandé si la salle des pas perdus était la même chose que l'Agora. C'est-à-dire, est-ce que le lieu où on déambule est forcément un lieu où il y a de la richesse qui est créée, ne serait-ce que de la richesse culturelle, du débat, etc... Ou plutôt, posons le problème dans l'autre sens : à quelles conditions un lieu où on déambule peut-il être une Agora ? Et au risque d'aller à contre courant par rapport à beaucoup de choses qui ont été dites, je suis troublé par le fait que l'empilement des fonctions, et notamment des fonctions commerciales, nuit à cette possibilité de débattre et de créer de la culture par les échanges. J'avais pris l'exemple de l'aéroport d'Heathrow, mais on pourrait en prendre d'autres plus près de nous, des lieux de transport, devenus des marchés, et qui à ce titre, ont perdu une large partie de la valeur ajoutée qu'ils ont comme lieux de création d'un consensus politique, d'une valeur culturelle, etc... Et pour dire les choses en une seule formule : dans certains cas, est-ce qu'il ne faut pas chasser les marchands du temple de la haute vitesse ?

L'un d'entre nous tout à l'heure a réutilisé le mot, « la gare, ce nouveau centre ville ». Et cette affirmation qui n'a soulevé aucune protestation parmi nous, m'a rendu un peu perplexe. Est-ce que l'on peut dire que la gare est un nouveau centre ville ? Parce que tout ce que nous avons appris

aujourd'hui et hier sur Turin, sur Barcelone et sur Marseille, montre la complexité des contraintes liées à la fonction transport et sa déclinaison en fonction transport urbain, fonction de transport régional, fonction de transport à haute vitesse. Peut-on à ce point accumuler des contraintes techniques dans un lieu et dire que c'est un lieu de centralité ? Les contraintes d'exploitation de ces bâtiments industriels montrent que le transport a ses exigences propres qui n'en font pas facilement un lieu multifonctionnel.

Je me suis posé une troisième question qui me semble maintenant clarifiée. J'avais hésité pendant les deux jours à la Part-Dieu et après avoir entendu le débat turinois et la conclusion de ce qui a été dit sur Marseille, je me demande si finalement la seule solution à ces paradoxes de la création d'urbanité autour de la gare n'est pas de la mettre au pluriel. Le fait que ce ne soit pas la gare mais les gares, a été vu, dans plusieurs de nos débats, comme possible. Mais je mesure que certains n'osent pas le dire. En vous écoutant, essayer d'accumuler toutes les contraintes sur un seul lieu semble peu créateur de valeur. Les projets de Turin sont très intéressants parce qu'il ne s'agit pas seulement dans la gare de Porta Susa, mais de l'ensemble des gares qui irriguent toute la ville. Est-ce que l'on perd de la valeur ajoutée parce que la fonction porte-de-la-ville est dispersée ? Il me semble que non.

Evoquons maintenant les échelles de temps :

A Turin comme à Marseille, on a évoqué des échelles de temps de l'ordre d'une génération, 30 ans. Prenons un projet de tramway, c'est un projet qui se gère sur un mandat municipal, 6 ans en France, 5 ans en Grande Bretagne, en Italie. 5 ans, c'est un peu juste pour un projet de tramway, disons que quand celui qui est élu est élu en portant déjà le projet, c'est à dire en l'ayant mûri pendant deux ans, 5 ou 6 ans permettent de le voir aboutir. Et donc, on est bien dans une échelle du temps court. Or, je vous rappelle qu'un tramway, peut transporter, par exemple à Montpellier, jusqu'à 130.000 passagers par jour, donc une capacité qui est celle de la haute densité, et pour autant, les contraintes sont moins fortes qu'un projet de métro qui demande beaucoup plus de temps. Je reviens à cette idée de gares au pluriel, et il me semble que pour régler la contradiction entre ces échelles de temps très longues qui aboutissent à disperser un projet, et des échelles de temps courtes, il me semble utile de mêler les modes. L'infrastructure du transport public urbain, notamment avec le tramway, permet dans des délais suffisamment courts, de faire toutes les coutures nécessaires et de redonner une cohérence à des lieux éclatés et c'est exactement ce qu'on veut faire à Turin.

Je suis très frappé à Turin de voir que dans une lecture ex-post tout est parfait, et j'ai bien compris que ex-ante la somme des décisions, des indécisions, des remises en causes a été énorme, mais pour autant aujourd'hui, vous bénéficiez de ce que vous avez magnifiquement montré hier et aujourd'hui, et ce projet a l'énorme avantage, malgré sa dispersion dans la ville, d'être relié par trois lignes de tramway et deux lignes de métro, et finalement la centralité elle n'est pas dans la gare de Porta Susa, mais elle est dans l'ancrage très fort entre tout ce que vous avez créé et le reste de la ville centre.

Dans toutes les cartes touristiques, le centre s'arrête très vite, et donc je ne comprenais pas le lien entre l'endroit que j'avais envie de visiter et l'endroit où on me demandait de travailler. Et aujourd'hui, c'est beaucoup plus clair à travers tout ce que vous avez fait, et je ne doute pas que dans la prochaine édition des guides touristiques, la focale va être différente et que les deux rives du « Corso » vont être réintégrées dans le centre historique, donc sur ce point vous avez réussi. Avec quand même un bémol dans notre sensibilité à nous, les transports publics urbains, votre grand boulevard est un peu dur. La largeur de ce boulevard, malgré les efforts que vous avez mis pour le rythmer dans les deux sens, semble quelque chose qui ne correspond plus à la vision de la création urbaine défendue aujourd'hui.

Pour autant, les chiffres que vous nous avez donnés hier sont très intéressants, la part de marché des transports publics montre que Turin, grâce à son bagage historique à été très loin dans cette dynamique, je suis un peu étonné que vous n'en ayez pas profité pour fermer un peu plus le boulevard à l'accès automobile.

A propos du coût, le fait que vous ayez créé des lieux aussi efficaces en matière de gestion de la multi modalité, est créateur de valeur. Mais nous savons aussi la difficulté de la création de valeurs foncières aujourd'hui.

A cet égard, j'ai bien noté ce qui a été dit sur Barcelone et que l'on retrouve dans plusieurs endroits aujourd'hui . Quand un marché et les modes de financement ne permettent pas d'assurer l'équilibre d'un projet public-privé, l'Etat ou la collectivité territoriale peut s'en tirer sans mettre de la liquidité supplémentaire, en prenant des engagements. A Barcelone la collectivité s'était portée fort qu'un jour les développeurs créeraient la valeur ajoutée et la rendraient. De même, pour le périphérique de Londres, le grand boulevard de Londres, les banquiers en décembre 2008 disent tout d'un coup « le projet n'est plus finançable » et finalement l'Etat britannique et l'agglomération de Londres n'ont pas mis un sou de plus. Ils ont modifié les termes du contrat, ils ont pris plus de risque, plus d'engagement. De même à l'Île de la Réunion, le tram-train avait été bouclé il y a un an, tout à coup il ne l'était plus, les conditions financières avaient tellement bougé que ça ne tenait plus et l'Etat a pris d'autres engagements, donc il a créé de la quasi dette. Ce débat là est encore en cours., mais l'engagement public au bénéfice de la création de la ville peut prendre des formes variées ; l'ingénierie financière est aujourd'hui a l'œuvre au service de la ville. Mais je vois bien sûr une autre perspective, cette manière d'attirer des financements privés n'est pas la seule. La qualité des espaces que vous êtes en train de créer et leur multi modalité a une valeur. La personne qui avait l'habitude de venir en voiture ou en taxi dans ces gares où tout se trouve, depuis le transport régional jusqu'au transport international, est sans doute prête à payer l'équivalent du parking ou l'équivalent du taxi pour bénéficier, grâce au tramway, grâce au métro etc., de cette qualité de service et aujourd'hui, collectivement, les autorités organisatrices, et c'est particulièrement vrai en Italie, et les transporteurs n'ont pas été jusqu'au bout de la réflexion sur la base solvable mobilisable au moment où s'améliore

la qualité du transport public urbain et périurbain. Et clairement, des projets de la qualité de ceux que vous présentez, méritent de réinventer la notion qui avait eu un certain succès autrefois à Grenoble, au moment des jeux olympiques, quand tout billet acheté comportait une taxe spécifique gare, et cette méthode s'est multipliée ensuite. Dans le transport public urbain, il y a des lieux qui sont tellement agréables et créateurs de commodité pour le passager, que celui ci doit probablement être prêt à payer plus cher le billet de train, le billet de bus ou le billet de transport régional qui arrive à des lieux de cette qualité là.

Et je terminerai par mon début, puisqu'on a parlé de déambulation, rappelez-vous notre longue promenade hier matin dans ce que nos hôtes appellent très joliment la galerie, et vous avez raison de l'appeler la galerie, c'est une galerie et pas un tunnel, donc une longue promenade. Les deux TER qui étaient rangés étaient tout à fait au bout de la station, je suppose que pour un voyageur normal la probabilité qu'il trouve son train là où il s'arrête est faible et que la plupart du temps, en tous cas, un voyageur sur deux aura à faire de très longues distances dans tous ces ouvrages parce que leur complexité se traduit par de la longueur, et je me demande si nous autres les transporteurs, mais aussi les gestionnaires d'infrastructures, ont assez travaillé sur la qualité de ces déambulations urbaines, de ces déambulations de plus en plus accessibles, pour aller chercher un TER, un TGV. A cet égard, notre hôte hier matin nous faisait remarquer qu'ils avaient découpé dans la belle pierre du pays le cheminement pour les non-voyants. Il me semble que les voyants, les entendants, et autres non handicapés devaient pouvoir bénéficier de ce type d'attention parce que de toute façon la complexité de ces gares voudra dire beaucoup de marche à pied et je ne suis pas sûr que l'on ait intégré la marche dans nos propres villes.

Marcel Bajard

Expert

Je souhaiterais évoquer quelques commentaires sur chacun des trois projets que nous avons entendus. Sur Turin, je voudrais remarquer l'enthousiasme de tous les intervenants sur ce projet. Les gens qui s'occupent du transport, de l'urbanisme, de l'économie ont une certaine ferveur qui nous a beaucoup impressionnés. En France sur ces sujets on réagit de plus en plus de façon raisonnable et logique. On sent qu'ici il y a autre chose qui porte le projet, une sorte de pari sur l'avenir très ambitieux et un peu téméraire. Probablement cet enthousiasme porte la réussite du projet de la même façon que Francis Ampe l'a exposé sur le projet de Lille, à ses débuts. Je regrette qu'aujourd'hui en France cet enthousiasme soit de moins en moins présent.

Une petite remarque: on a eu beaucoup d'explications générales sur l'organisation de la ville, les transports, la gare, les pôles multimodaux. Sur le quartier de la gare (la Spina 2), il y a eu des commentaires sur les projets architecturaux, par contre je regrette qu'il n'y en ait pas eu sur le projet

général du quartier. Je crois qu'il existe une étude de Jean Pierre Buffi qui a donné les lignes directrices, on ne l'a pas vue, je le regrette. C'est un petit détail.

Sur Marseille, j'ai juste un commentaire à faire sur la difficulté de la prospective urbaine à propos de ces études-là. Je tenterai un témoignage. Dans le cadre d'AREP, j'ai démarré des études sur la gare Saint Charles en 1991 et j'ai par la suite, participé aux toutes premières réflexions sur Euroméditerranée. Frank Geilling, tout à l'heure, a évoqué le rapport entre la gare et le quartier de la « Belle de Mai ». Au début des études le lieu actuel de la Belle de Mai n'existait pas, c'était la manufacture des tabacs, et il n'était pas question que cet endroit devienne un pôle culturel. Les urbanistes de la ville avaient fait beaucoup de prospective sur la transformation du quartier mais personne n'avait imaginé ce dispositif-là. C'est la grande difficulté de ces études longues, on se focalise sur un lieu, sur un quartier mais parallèlement les quartiers voisins évoluent aussi. Comme on ne peut pas avoir la même attention sur ces quartiers là, le résultat est quelquefois un peu décalé.

Sur Barcelone, on attend la réalisation du tunnel pour déclencher l'opération. Cependant on est toujours admiratif devant les études urbaines qui sortent du « laboratoire » de la ville, cette cohérence extraordinaire entre l'ensemble de la ville, le quartier et l'opération. On est toujours admiratif sur le nombre de professionnels barcelonais capables de faire des interventions pertinentes sur la ville. En France on a maintenant environ 4 ou 5 équipes qui tournent dans toutes les villes pour élaborer les projets urbains. Il me semble qu'à Barcelone environ 200 équipes sont capables d'intervenir. Voilà, c'est juste une « petite différence » entre nos deux pays sur la culture urbaine. Ceci devrait en amont se préparer dans les écoles d'urbanisme et d'architecture et je crois qu'en France on est très en retard.

Maintenant quelques autres commentaires généraux sur les trois opérations. Turin, Marseille et Barcelone nous montrent que la réussite des projets est liée au fait que le projet de quartier et le projet du pôle inter-multimodal sont conçus en même temps. On peut voir que s'il y a une interférence très forte entre les deux approches depuis le début des études, le résultat est tout à fait intéressant. C'est donc extrêmement important de l'expliquer en France, et de faire comprendre aux collectivités et aux transporteurs qu'ils sont condamnés à travailler ensemble pour la réussite des projets.

Un autre commentaire sur les six projets que l'on a examinés lors de ces deux sessions. Pour le thème du rapport entre le transport et la ville les problématiques sont semblables, mais cependant les résolutions des situations sont extrêmement différentes d'une ville à l'autre, et plus encore entre les différents pays. Je crois que l'on oublie qu'il y a des contextes économiques, politiques, sociaux, culturels extrêmement différents entre la France, les Pays Bas, l'Espagne et l'Italie. Les Français regardent souvent ces projets à travers leur « filtre France » et du coup le regard est un peu incomplet. Par exemple on se pose beaucoup de questions sur la forte intervention de l'Etat Italien sur le projet de Turin mais cela se passe de la même façon dans toutes les villes italiennes. Les villes

n'ont pas beaucoup de ressources propres, et c'est toujours l'Etat qui intervient sur ces projets. A l'inverse, aux Pays Bas, l'intervention des collectivités publiques est extrêmement importante et beaucoup plus qu'en France. Quand on compare ces différents projets il ne faut pas oublier de les regarder à travers les filtres contextuels de chaque pays.

Une autre idée m'a aussi frappé : à travers le propos d'Alberto Magnaghi sur la transformation de la ville on a compris que Turin avait au départ, une image industrielle un peu difficile, dure, noire et, petit à petit, est née une transformation de la ville puis comme un retournement de l'image. Aussi, quand on regarde les transformations importantes des grandes villes européennes on s'aperçoit que beaucoup de villes qui étaient dans cette situation dramatique ont eu un sursaut tout à fait étonnant. C'est le cas de Bilbao, Gênes, Barcelone, Marseille, Lille... On a l'impression qu'une situation difficile entraîne chaque fois un réveil salutaire des politiques locales pour conjurer le sort. De là à penser que les villes qui ont un avenir économique assuré feront moins d'efforts sur les transformations urbaines, c'est peut être un peu hâtif !

Corinne Tiry

Architecte et chercheur dans les écoles d'architecture de Lille (LACTH) et Paris-Belleville (IPRAUS).

Expert

Je ferai quelques commentaires sur les projets de Barcelone et de Turin qui sont deux opérations comparables en termes de morphologies et d'échelles. Ils pourront peut-être éclairer le cas de Marseille en termes de perspective d'un projet à venir. Ces commentaires se rapportent à trois échelles qui sont les échelles habituelles du projet : l'échelle territoriale, l'échelle urbaine et l'échelle du piéton.

En ce qui concerne l'échelle territoriale, ce qui m'a frappé à la fois dans le projet de Turin et dans celui de Barcelone c'est que, finalement, l'élément gare n'est pas traité comme un élément de centre-ville, auquel faisait allusion Philippe Segretain, mais bien comme un élément de centralité et je dirai même plus, comme un élément créateur de polycentralité. Dans ces projets, on ne regarde plus la gare comme un élément ponctuel, mais comme une composante d'un ensemble d'éléments qui font réseau et organisent un territoire beaucoup plus vaste que celui d'un quartier ou même d'une ville, soit un territoire métropolitain. Mais, par rapport à cette approche d'un réseau de centralités formées par des gares, la question que je me pose est celle de la complémentarité de ces centralités. Dans les deux cas de Turin et Barcelone, on remarque qu'il y a un projet de gare majeur, central, qui contient effectivement une pluralité de fonctions qui vont forcément attirer de la richesse. Mais quid des autres centralités formées autour des autres gares à l'échelle du grand territoire, du territoire métropolitain ? Quelles fonctions leur sont attribuées, quelles distinctions vont elles avoir les unes par rapport aux autres — à la fois en termes de programme, d'architecture, de qualité des espaces publics —, pour fédérer ce système complémentaire d'un réseau de centralités sans être aspirées par l'hégémonie

d'une gare centre métropolitaine ? Je pense également que, dans les présentations, il manquait une autre centralité à l'échelle métropolitaine qui compte forcément aujourd'hui à cette échelle : l'aéroport. On voit bien qu'il y a des projets de connexion de ces réseaux de gares avec l'aéroport existant qui est éloigné dans le cas de Turin ou assez proche dans le cas de Barcelone. Mais, là aussi, on comprend mal à la fois le jeu des acteurs et le jeu des complémentarités en termes de programme et de projet entre les pôles multimodaux centrés sur les gares et le ou les pôles aéroportuaires qui sont aujourd'hui devenus, ou qui sont en train de devenir pour certains des aéroville, lesquelles font en partie concurrence aux centres urbains existants.

À l'échelle urbaine, la question que je me posais dans les cas de Turin et Barcelone, porte sur l'impact de ce type de projets (centrés sur cet attracteur majeur qui est la gare), au niveau de la réglementation urbaine des projets des quartiers adjacents en cours de transformation. On connaît un certain nombre d'expériences, en Asie par exemple, où lors de la création de nouvelles centralités autour des gares, une réglementation spécifique est mise en place avec pour objectif d'augmenter la densité urbaine, le nombre de mètres carrés à construire, d'inciter à la mixité des fonctions, pour finalement faire en sorte qu'un nombre important de logements puisse être développé à proximité des gares et contribuer à une politique de valorisation de l'utilisation des transports publics au détriment de la voiture. Qu'en est-il pour les projets de Turin et de Barcelone ? On a vu que de fortes densités seront créées mais j'aurais aimé comprendre un peu mieux la logique réglementaire correspondante et le type de forme urbaine attendue dans ces projets de renouvellement urbain. Il me semble en effet que ces projets peuvent devenir des modèles ou des références pour des questions posées, non plus dans des secteurs centraux mais dans des territoires périphériques. Je pense que les Italiens sont très conscients de ces questions de città diffusa (ou ville diffuse). Dans le cas de Turin, la carte du réseau de transport collectif par voie ferrée à l'échelle du grand territoire le montrait clairement : si la ville constituée à une structure urbaine très organisée, il existe en périphérie des développements en archipel. Y a-t-il des projets qui viendraient compléter cette logique d'un réseau de centralités ? Les projets centraux peuvent-ils « faire modèle » pour ces projets de développement de centralité autour des gares en périphérie ?

La 3e et dernière échelle que je voudrais aborder est celle du piéton. Une personne l'a déjà remarqué : cette échelle était peu présente dans les exposés. Hier soir, je suis rentrée à pied jusqu'à l'hôtel : je me suis rendue compte que ce boulevard de la Spina Centrale est finalement assez vide de piétons. De plus, il est très difficile à traverser : la traversée nécessite plusieurs étapes parce que l'infrastructure mesure 50 mètres de large. Cette échelle du piéton a-t-elle été vraiment prise en compte dans le projet de réaménagement, en particulier dans ses dimensions transversales ? De même, dans les galeries souterraines sous la gare de Porta Susa, on est à nouveau en présence d'une architecture du flux et les qualités spatiales sont minces : les espaces sont dessinés de manière à canaliser les flux avec un objectif d'efficacité, de fluidité. Il n'y a aucun apport de lumière naturelle alors que la surface du sol est très proche et, apparemment, on trouve le même déficit dans le projet

de Barcelone. Il est paradoxal de retrouver systématiquement dans ces projets des pôles multimodaux qui, dans leur architecture et leur organisation spatiale, sont finalement assez génériques et ne se distinguent que peu les uns des autres. N'y aurait-il pas là aussi une dimension qualitative à rehausser — en complément de la dimension quantitative — en prenant mieux en compte le voyageur qui déambule dans ces espaces ?

Alain Bourdin

Expert

Je trouve très intéressant de mettre en regard les trois cas qui nous ont été présentés et de les mettre en regard avec ce qui a été dit à Lyon. Je vais essayer d'en tirer quelques idées un peu transversales pas trop centrées sur un cas particulier. Je vais répéter un certain nombre de choses qui ont déjà été dites.

Je voudrai d'abord insister sur la durée. Je fais l'hypothèse qu'en matière d'urbanisme on est à la fin d'un cycle. On voit ici une manière de faire la ville qui a 30 ou 40ans, qui est en train de manifester ses capacités, de montrer ce qu'elle peut faire, juste au moment où il faut peut être passer à autre chose. C'est une situation assez paradoxale où on est en train de sortir les plus belles réussites d'un certain type d'urbanisme au moment où il faut penser à un autre. En plus, on l'a vu par exemple avec la présentation de Marseille ce matin, mais c'est tout aussi vrai pour Turin, on est dans des situations qui sont marquées par ce que les économistes de l'innovation américains appelle la path dependance, la dépendance du sentier dit-on en mauvais français, c'est-à-dire des contraintes lourdes qui marquent l'histoire mais qui cependant sont relativement contingentes et ne découlent pas forcément d'une logique très forte. On a fait un choix à un moment donné et puis on est marqué par ce choix qui n'avait pas forcément énormément de sens. La difficulté des opérations qu'on étudie, c'est ce rapport entre la logique qui les a portées et des phénomènes radicalement nouveaux, y compris dans la mobilité. J'interprète la grande vitesse, comme s'inscrivant assez logiquement dans la ligne de cet urbanisme qui a 30-40 ans. Mais en même temps, la grande vitesse, qui d'abord était un moyen de faciliter des échanges classiques est en train de créer autre chose. Si je prends mon milieu professionnel, celui des chercheurs, l'existence de la grande vitesse, couplée avec Internet contribue fortement à l'évolution des réseaux scientifiques : on crée une nouvelle pratique du déplacement. On voit émerger un certain nombre de petites choses qui disent que peut être, dans les mobilités, il va y avoir dans les années qui viennent, des choses assez nouvelles et dont on n'a pas clairement l'idée, pas seulement à cause des questions énergétiques, mais pour tout un tas de raisons,.

J'insiste, parce que je veux réfléchir sur ce qui, dans ce qu'on a vu, est l'expression d'un héritage et ce qui commence à montrer les lignes, de quelque chose de nouveau. L'héritage on le trouve d'abord

dans l'importance accordée au city branding. Le city branding est monté en puissance au cours des dernières décennies, la question de l'image est devenue centrale. On y a associé beaucoup de réalisations urbaines y compris la manière dont on fait les gares. Est-ce que demain, le city branding sera aussi important ? Est-ce que demain la qualité urbaine, qui n'est pas la même chose, et la qualité des fonctionnements urbains ne l'emporteront pas ? Au moins la question est ouverte.

Dans l'héritage il y a évidemment l'intermodalité, la capacité d'articuler des flux très divers, c'est ce qu'on a appris à faire au cours des dernières décennies et on est devenu maintenant assez performant dans la capacité d'articuler les flux divers, même si au niveau du piéton il y a encore des progrès à faire. Le transfert modal a été une de nos grandes préoccupations peut être ne raisonnera-t-on pas ainsi demain. On a stabilisé une manière de faire les quartiers de gare, dont on a eu l'illustration ici : un nœud intermodal, du commerce, du bureau, un peu d'espace public, on ne pense pas trop à l'habitat et on ne pense pas trop au reste. C'est un peu caricatural, mais tel est le modèle dominant, celui que l'on sait produire et financer, y compris dans l'utilisation des délaissés. Donc tout ça c'est l'héritage. Et je dirai dans l'héritage il y a aussi la gare transparente et circulante, dont on a vu de beaux exemples dans les cas qui nous ont été présenté. Mais on comprend qu'autre chose est en train d'émerger, sur quoi il faudrait essayer de réfléchir.

Cet héritage a ses qualités et ses défauts, mais qu'est ce qui s'annonce d'autre ? Je crois qu'on peut le comprendre, en raisonnant sur le cas de Turin. Il faut oublier la Spina, oublier ce grand équipement routier pour raisonner sur tout ce qu'il y a autour, c'est à dire sur le territoire de gare, et non sur le quartier de gare. Ce territoire de gare à 3 échelles: d'abord celle du grand équipement, la gare, on va y revenir, parce qu'on peut s'interroger sur ce qu'est la gare. La deuxième échelle es celle des équipements, des lieux qui interagissent dans la proximité de la gare. Pour moi une interrogation majeure, porte sur l'interaction entre le Politecnico et la gare, ça me parait d'une évidence absolue. A cette même échelle on a le tribunal, l'immeuble administratif, les équipements culturels : comment est-ce que l'interaction entre tout cela, éventuellement avec d'autres éléments, fabrique quelque chose ? Et la troisième échelle, qui était évoqué tout à l'heure, est celle de l'ensemble des lieux qui sont fortement connectés avec le grand équipement de transport, donc les autres gares, etc. Et il me semble qu'aujourd'hui si on veut penser l'avenir, il faut raisonner plus à l'échelle de ces trois dimensions, en voyant comment elles s'articulent, comment elles fonctionnent, plutôt que de raisonner à la stricte échelle du quartier de gare, comme on le fait en ce moment. Les exposés qui ont été fait montrent qu'ont est en train de déborder ce raisonnement traditionnel. Il me semble que le niveau 2, c'est-à-dire celui de l'ensemble des équipements, acteurs, etc. qui interagissent dans la continuité de la gare est extrêmement intéressant, parce qu'une des questions est « comment entre ces différents éléments, peut-on créer de la valeur, pas seulement de la valeur foncière, on en créera d'une manière ou d'une autre, peut être malheureusement dans certains cas, mais comment peut-on créer de la valeur urbaine, des nouvelles valeurs ? » Là il y a me semble-t-il tout un champ de réflexion qui relève de l'urbanisme et auquel il faut associer une diversité d'accueil, ce qui a évidemment des

conséquences sur des questions d'organisation.

Ayant fait cette remarque un peu générale, je voudrai y ajouter quelques petits points. Le premier, en écho aux discussions qui ont eut lieu ici, c'est d'insister sur la question des comportements de mobilité, en le prenant sous l'angle de la méthode. Par rapport à ce que je viens de dire, je pense que le travail sur ce dispositif à trois niveaux, la gare, les équipements en interaction avec la gare, et les lieux qui sont très fortement connectés suppose qu'on accepte d'avoir un raisonnement permanent sur l'évolution des comportements de mobilité, qu'on l'introduise dans la démarche. Je sais, c'est très désagréable de se dire qu'on ne sait pas, d'admettre que les outils dont on dispose sont extrêmement grossiers, extrêmement simples, et qu'on est obligé sans arrêt d'essayer de comprendre comment les choses évoluent, mais ça me paraît très important. Et pour revenir sur la manière dont on peut faire, je crois qu'il y a un vrai enjeu, qui est l'association de la dimension prospective, pas seulement pour les usages d'ailleurs mais pour la ville en général, dans le pilotage des projets. Et comme on le remarquait tout à l'heure en discutant, c'est compliqué de faire de la prospective quand on travaille pendant 20 ans ou pendant 30 ans sur un projet.

La question est non pas de demander un exercice de prospective à un moment donné, mais d'intégrer l'intelligence prospective dans les équipes de projets, c'est-à-dire d'avoir dans les équipes de projet, ce travail là.

Le second point concerne le niveau d'équipement de transport lui-même. Sans reprendre ce que les autres experts ont dit avant moi, il me semble qu'on doit réfléchir sur ce qu'est une gare aujourd'hui, en particulier comme de centrale de service. La gare doit être un endroit où on peut rester un certain temps, ce sont sans aucun doute des réflexions qu'il ne faut pas laisser de côté. En cela la gare transparente n'a pas que des avantages. Ce sont des pistes de réflexion qui me paraissent importantes.

Et puis j'ajouterai encore que du, point de vue de l'organisation des acteurs j'ai été intéressé par l'exemple de Barcelone et j'aimerais bien en rediscuter. De quelle manière le dispositif d'organisation associe-t-il les acteurs privés, les entreprises, et toutes les parties prenantes de ce dispositif gare ? En effet, il me paraît tout à fait important que dans le dispositif qui produit ces ensembles urbains, il y ait une collaboration qui intervienne assez tôt entre, bien entendu les responsables de la production des installations de transport, ici RFI, les exploitants éventuels, donc toute la partie transport, mais aussi tous les acteurs qui rentreront dans le jeu de l'espace gare. Cela correspond à mon niveau deux, donc, ici, cela veut dire avoir le Politecnico, les entreprises qui sont installées à proximité, ou même un peu plus loin dans le cas des grandes entreprises locales. Là il me semble qu'il y a un problème de desing organisationnel très important, sur lequel on doit réfléchir.

Et puis je voudrais conclure par un étonnement. On a eu des débats sur lesquels je ne reviendrai pas

concernant la participation, les usagers, les riverains, même si on n'a pas employé ce terme. Je n'y reviens pas. Mais on n'a guère évoqué l'évolution de la fonction résidentielle elle-même : on a, dans l'héritage, une certaine manière de concevoir la fonction résidentielle autour des équipements de mobilité. Est-ce qu'il ne faut pas qu'on y re-réfléchisse ? Est-ce qu'il ne faut pas aujourd'hui qu'on ait d'autres idées sur la fonction résidentielle dans l'environnement des gares ?

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

Ce que je trouve intéressant dans ce qui a été exposé c'est que vous êtes vraiment tous à un moment charnière de l'évolution de la ville, des usages, des grandes préoccupations et des grandes problématiques urbaines mais que vous ne pouvez pas sous prétexte que cette évolution est à une période charnière, transformer vos projets, vos stratégies, ou vos équipements et arrêter les chantiers et en démarrer un autre bien entendu. Par contre ce qui sera intéressant, c'est que vous nous expliquiez comment à ce stade qui est stratégiquement difficile, comment tout en gérant ce qu'on a appelé l'héritage, comment gérez-vous cette transition alors que vous avez des contraintes extrêmement fortes ? Et évidemment chacun le fait à sa façon, Rotterdam par exemple a pratiquement rasé sa gare et n'a gardé que le nom de la gare. Il y a différentes façons de faire, on pourrait prendre un peu de temps pour voir comment en tant que responsables de l'urbanisme vos villes, vous réagissez par rapport à cette nécessité de gérer l'héritage et cette nécessité d'avoir une vision prospective.

Angelica Ciocchetti

Architecte municipalité de Torino

Beaucoup de personnes ont dit le boulevard était trop grand et il y a des problèmes et c'est un peu vide, etc. vous devez penser qu'il y a 3 ou 4 ans à la place du boulevard il y avait les trains et actuellement vous voyez les bâtiments qui ont ses façades sur le boulevard et il y a 3/4 ans, les façades étaient sur les trains et ce n'étaient pas des façades, c'était des derrières et donc historiquement sur le train il n'y avait pas de boutiques, des magasins, des commerces, des activités, etc. et donc il faut créer les conditions pour que les bâtiments puissent se modifier un peu dans le socle. Et par exemple le Politecnico a créé des nouvelles activités sur le boulevard de l'épine parce qu'il y a beaucoup de gens qui traversent la route, etc. et on a d'autres activités culturelles qui naturellement donneront des occasions de vie, de relation. Et ça c'est... parce que par exemple le projet de l'épine centrale qui a été dessiné par les auteurs du plan d'urbanisme voulaient créer un couloir surtout pour la voiture et donc dans la gestion des projets de l'épine on a corrigé le rôle de l'épine en créant des osmose avec la ville donc en créant plusieurs occasions pour le piéton, etc. et donc c'est un thème, je crois que dans les prochaines années, si on peut compléter le projet, il y aura

la gare, il y aura les palais de bureau avec leurs activités à la base, on pourra créer une autre forme de ville.

L'autre question je crois, hier on a parlé du projet général de la ville qui est un projet de la gare de Porta Susa, c'est un projet de gare et avec le quartier de gare. Mais naturellement le thème du séminaire c'était le quartier de gare de TGV et donc on a parlé surtout de la gare de TGV et de la gare de Porta Susa et de son quartier et pas des autres quartiers qui naturellement sont en cours de transformation avec les attentions que l'on a donné à la gare de Porta Susa, avec les concours d'idées avec des séances de communications avec les habitants. Et donc il y aura d'autres cas pour donner des informations que ce projet mais nous avons seulement donné des informations très générales.

Je crois que la dernière intervention d'hier a déjà donné des informations sur les modalités de méthode dans la gestion des transformations urbaines. On a expliqué que les transformations de l'épine centrale et ces transformations des chemins de fer on eu des modalités traditionnelles mais je crois qu'à Barcelone ou à Marseille l'état offre des financements pour faire les transformations des chemins de fer et j'avais compris que les transformations des chemins de fer à Turin avait un objectif public, d'améliorer le service donc c'était un problème d'intérêt public donc l'état a décidé de financer l'ouvrage. Mais il y a d'autres projets qui maintenant sont en train d'être mis en place, la deuxième ligne du métro et la transformation de... Porta Nuova del Norto à la suite de la mise en exercice du passante ferroviaire et donc la gare de Porta Nuova aura besoin de seulement 8 ou 10 voies ferrées maximum et donc on pourra transformer tous les tracés ferroviaires de Porta Nuova vers le sud, de la gare du Lingotto pour créer pas un couloir pour les voitures mais un couloir piéton sur le tracé sur lequel on va abaisser les voies. Et donc ce programme est très intéressant mais nous en sommes seulement en phase de discussion avec les chemins de fer. Et ce projet n'aura pas de financement public, on va décider d'avoir d'autre méthode et donc avec la transformation urbaine on va chercher les ressources pour payer le projet d'abaissement des voies ferrées avec une autre méthodologie.

Fabienne Cresci

Déléguée Générale au Développement Urbain

Communauté Urbaine du Grand Lyon

Je crois qu'il faut qu'on se dise qu'on est toujours en retard par rapport à ce qu'on va faire dans le futur, c'est-à-dire qu'on pense aujourd'hui des choses qu'on réalisera dans au moins 10 ans et donc on est forcément en retard. Je crois qu'il faut avoir l'humilité de le dire. En même temps, un projet ce n'est pas quelque chose qui est linéaire et on sait tout ce qu'il prend chemin faisant, mais de toute façon on sera en retard sur les modes de vie, et on sera de plus en plus de retard par rapport à une

société qui change, même virtuellement, mais de façon très significative, c'est-à-dire que ce qui va se passer, c'est que très rapidement le matériel sera en retard sur toute une évolution sociétale et des modes de vie qui liés à ce que procure l'immatériel. Je suis stupéfaite, je le dit à chaque fois que je vais à une réunion comme celle-ci par le décalage qu'on a avec la capacité qu'ont nos enfants. Parce que eux pour le coup, ils ne sont pas en retard, pour modifier des comportements, de modifier des façons de faire, se réunir, produire des qualités d'espace, produire des qualités de moments. Je ne sais pas si ça impacte en terme de savoir et de compétences, de façon de produire de la ville, mais clairement oui on est de plus en plus en retard, malgré une ingénierie de projet qui a intégrée le fait que l'on était dans ce changement perpétuel.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

Quel type d'observatoire, comment gérer cette difficile transition ?

Peter Pol

Strategic policy advisor Development Corporation of the City of Rotterdam

Je crois que la discussion est très intéressante. Je voudrai que nous revenions sur un point qui a été traité hier, c'est-à-dire la tension entre l'espace public et l'espace privé autour de la gare. Je crois qu'il y a une pression très forte en terme de public et privé. Je crois que des espaces publics doivent être conçus en fonction de certaines contraintes de la part des financeurs et j'ai remarqué qu'il y a une prééminence de bâtiments de bureaux tout autour de la gare : j'ai remarqué qu'à Turin par exemple, à côté de la gare, il y a la création d'une tour qui sera consacrée à la banque et que ce bâtiment ne sera pas accessible au public. Je voudrai savoir si cette tour sera accessible aux habitants. S'il y a cette union entre espace public et privé, et c'est un exemple très important grâce aux terrasses que l'on a vu hier par exemple, c'est un espace privé qui a été ouvert au public. Et c'est un modèle ce que la ville de Turin a fait.

Roelof Verhage

Institut d'Urbanisme de Lyon

Comment gérer l'écart entre héritage et prospective ? Il n'est pas tellement dans la connaissance du futur projet, mais il faut introduire de la flexibilité dans le montage du projet s'adapter, avancer avec des mouvements qui vont forcément apparaître au cours du projet qui dût 15 ans ou 20 ans.

Francis Ampe

Ancien conseiller auprès de la DATAR

Je réagis par rapport à ce que dit Fabienne Cresci. Je ne suis pas d'accord. Je pense que c'est vrai qu'on ne sait pas de quoi l'avenir sera fait mais je pense qu'il y a des villes qui font des paris réussis, et des villes qui font des paris perdus.

Sur ce point là, à Lille, en 1906, il y a plus d'un siècle, le conseil général du Nord a pris l'initiative de tracer un grand boulevard et de mettre en service un tramway. On fête cette année le 100e anniversaire de ce tramway. Depuis 100 ans, cette infrastructure est capable de digérer toutes les formes d'architecture, d'évolution de l'économie, etc. Je pense que ce pari, qui à l'époque a été considéré comme un pari fou, - puisqu'en même temps le conseil général proposait de créer une institution unique qui se serait appelée LIRT comme Lille Roubaix Tourcoing – a réellement été fondateur de la métropole d'aujourd'hui. Or si Lille n'avait pas eu cette infrastructure et ce tramway, qui roule depuis un siècle sans discontinuité, je pense que la crise économique qui a frappée Lille dans les années 70 aurait été fatale. C'est une donnée que j'ai prise en considération sur le plan professionnel quand je suis arrivé à Lille en 1990.

C'est que, s'il faut avoir une attitude prospective, tous les jours il faut reculer le long terme d'un jour. Et donc il faut avoir la liberté de parole, et c'est ça qu'il manque peut être dans nos systèmes institutionnels, avoir des gens libres pour dire ce que Marcel Bajard disait tout à l'heure : « l'usine de la SEITA qui est là, peut être qu'un jour, elle ne sera plus là, nous devons intégrer cette variable dans notre réflexion ».

Je cite cet exemple parce que j'ai failli me faire couper la tête à Lille à propos d'une usine de la SEITA. Lorsque nous avons travaillé sur la candidature de Lille aux jeux olympiques dans les années 1994-95, il y avait justement une usine de la SEITA à la lisière de Lille. A l'époque l'entreprise était en discussion avec les espagnols. Pour ma part j'avais pris le risque de considérer que cette usine pouvait être reconvertie en équipement sportif dans le cadre de notre projet olympique. Je peux vous dire que j'ai pris des coups sur la tête. Aujourd'hui cette usine est fermée. Quels sont dans nos villes les endroits où la parole est libre, où elle permet d'anticiper, de réfléchir sur l'avenir ? Les endroits où l'on peut évoquer des choix qui seront plus judicieux, plus réussis et qui seront porteurs de richesse dans l'avenir. Evidemment on ne le sait pas.

Fabienne Cresci

Déléguée Générale au Développement Urbain
Communauté Urbaine du Grand Lyon

Je suis complètement d'accord avec ce que vous dites, simplement c'est une question d'attitude : quelle agilité on se donne, quelle liberté on se donne, quelle ouverture on se donne et comment ça

impacte notre façon de produire les projets. Je vois la différence entre une génération qui a fait des projets d'ingénierie, c'est-à-dire des processus de production de projet, avec les compétences d'ingénierie, qui étaient en silos l'une à côté de l'autre, comment la production de la ville a évolué dans les 20-30 dernières années où on a fait du projet qui intégrait plus ou moins, mais plutôt de plus en plus que moins, les compétences, et puis maintenant il y a effectivement cette nécessité de réfléchir à la prospective. Mon intervention consistait à dire que l'humilité est de rigueur parce que le thème de la prospective est très séduisant, on lance un appel de candidature sur Part Dieu où la prospective fait une entrée fracassante dans l'organisation des équipes. Pour autant, il n'y a pas d'outil miracle.

Alain Bourdin

Responsable scientifique du programme POPSU, Lab'Urba, Paris Est
Expert

Je suis désolé d'entrer dans un débat qui est presque un débat de méthode mais dans l'organisation d'un projet il faut faire tout à fait la différence entre ce qui correspond à ce que disait Francis, c'est-à-dire des paris stratégiques et on ne fait rien si on ne fait pas de pari stratégique, et en même temps, on est souvent pris par tout un système de contraintes qui fait que des paris stratégiques, il y a des moments où on peut en faire, il y a des fenêtres où on peut en faire et puis il y a d'autres moments où les paris stratégiques c'est fini. Et il y a un deuxième niveau qu'on peut comprendre en regardant ce qui se passe dans un certain nombre de sciences durs où le concept de sérendipité revient très à la mode. Et pourquoi il revient à la mode ? Parce que le concept de sérendipité c'est comment est-ce que je cherche, en faisant la part de l'imprévu, en me fiant à l'imprévu, à l'inattendu, etc. et je crois que dans nos secteurs on ne sait pas faire ça, on ne sait pas jouer de la sérendipité. Et moi je ne crois pas trop à la prospective. Je crois en un pari stratégique. On prend un pari, c'est-à-dire à la capacité d'introduire dans nos démarches, l'attention à l'inattendu, en particulier par rapport à la connaissance de choses comme la mobilité. Je sais bien qu'on ne va pas prévoir les nouvelles mobilités, je sais bien qu'on va devoir se servir des enquêtes telles qu'on les fait aujourd'hui, pas très bonnes mais il n'y a que ça de vrai, ça nous donne des plus, ça nous donne des idées. Et que par ailleurs on doit se réserver du temps et des moyens pour être attentif à des pratiques nouvelles. On sait qu'on ne va pas les identifier, on sait qu'on ne va pas en tirer de conclusions définitives, mais on va se trouver des attentions, et je pense que dans des projets lourds comme ceux qu'on fait, on peut avoir ce type de démarche.

Elisa Rosso

Directrice Torino Internazionale

A mon avis le pari stratégique dont on parlait la ville de Turin l'a fait mais d'une façon plus générale. Le document que vous avez dans les mains est la synthèse du deuxième plan stratégique.

Il faut revenir à la fin des années 80 et au milieu des années 90, où la situation de la ville de Turin était vraiment différente de maintenant, un peu comme Agostino Magnachi le disait hier. Je ne dois pas raconter l'histoire de nouveau mais la ville était une ville industrielle en déclin. Le sentiment général qui était diffusé dans la population était que la ville allait décliner et que la puissance économique qui avait caractérisé l'industrie de l'automobile et tout ce qui y était lié, était perdu et donc il était conclu que la ville allait perdre sa population, devenir toute petite, jouer un rôle moins important sur le plan international et européen, et revenir dans un petit coin de l'Italie où elle était géographiquement, et c'est tout. Le pari stratégique que les acteurs, les institutions locales ont fait à ce moment, c'est de dire : il faut un nouveau projet qui puisse lancer et soutenir de nouveau le développement de la ville donc il faut démontrer à la ville, aux habitants de Turin mais aussi à l'Italie, à l'Europe, au monde, que la ville peut être différente de son passé. Donc ce projet a été possible dans des conditions particulières et c'est l'une des contraintes qu'on a parce que c'est un pari stratégique qui réussit, ou au moins une partie du pari est réussi parce que la ville maintenant n'est plus la ville qu'elle était à la fin des années 80. On est parti sur le même pari stratégique dans les différentes institutions. La ville, les pouvoirs de l'industrie, le pouvoir économique avait été, pour toute la moitié du siècle passé, très fort et le pouvoir politique faible. Au moment où le pouvoir économique a perdu sa force, le pouvoir politique a pu en gagner et donc a pu construire un projet. Les institutions locales avaient accès à une bonne quantité de financement liés au fond européen pour la restructuration industrielle de ville, donc il y avait de l'argent pour faire des projets et ça c'est une chose qui n'est pas toujours donnée. Au début des années 1990, la classe politique nationale a été frappée par un scandale qui avait un peu changé la conformation des partis politiques et des gens qui dirigent la société, la politique nouvelle, d'autres administrateurs ont commencé à avoir du poids dans la ville. La ville de Turin a élu en 1993 pour la première fois, avec l'élection directe, le maire. Cela a été aussi un changement parce que avant le maire était lié au conseil municipal. Après 1993, il avait beaucoup plus de pouvoir parce qu'il était élu directement, c'était un maire qui ne venait pas de la classe politique mais un ingénieur polytechnique, avec un projet de changement et soutenu par une coalition de la société civile. Donc il y avait des conditions particulières. Maintenant la situation est différente et je ne suis pas sûre que le même projet stratégique aurait eu les mêmes opportunités.

Le premier plan stratégique disait des choses qui étaient structurales. Il disait qu'il faut intégrer la ville de Turin dans le contexte urbain, métropolitain, national et donc un gouvernement métropolitain, pour les transports publics à l'échelle métropolitaine et régionale. Il y avait six lignes stratégiques, la recherche, la formation, le tourisme, le commerce. Le plan stratégique rassemblait un peu tous, parce qu'il n'y a pas de ville qui ne veut pas avoir de qualité, être belle, touristique, internationale. Mais ce sont les conditions qui peuvent créer les processus du plan stratégique qui font la différence. A Turin, les processus de définition du plan stratégique ont engagé beaucoup de personnes dans les institutions locales, les associations culturelles, les entreprises, le Politecnico, l'université, la chambre de commerce. Tous les acteurs de la ville se sont retrouvés dans un lieu un peu libre et prospectif avec la possibilité de garder en perspective le futur de la ville et ce processus a pris de la force. Le

deuxième plan stratégique est né après les jeux olympiques d'hiver 2006 qui ont eu une grande capacité de promouvoir le plan stratégique et la ville. Donc les JO ont été un peu un moteur du plan stratégique et ces pistes sont un peu la condition du succès.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

J'aurai souhaité revenir sur la notion de prospective et sur vos façons d'observer les changements à Barcelone. Quelqu'un l'a dit tout à l'heure, Barcelone reste encore de modèle, l'atelier urbain de ces 20 dernières années. Il y a sûrement une part d'intuition et de stratégie mais il y a aussi sûrement une part de réflexion et d'échange stratégique sur l'avenir. Comment partagez-vous ce travail de prospective, où est la prospective à Barcelone ? Comment s'est fait cette période d'activité intense et comment vous observez les comportements, les changements ? Vous disiez tout à l'heure que finalement on construit des choses et on ne sait pas très bien pour qui on les construit. Comment vous réagissez par rapport à ce genre de questions ?

Maria Buhigas

Architecte urbaniste

Ville de Barcelone

Ce n'est pas une question à laquelle il est facile de répondre. J'ai pris des notes sur ce qui a été dit pendant cet après-midi. Vous avez parlé de plan stratégique qui a été élaboré par l'agence de Turin international. La situation de Barcelone est très intéressante parce que nous avons eu une expérience en 1992 de plan stratégique, de plan d'aménagement. On a créé un plan stratégique à ce moment là où il y a les facteurs clés, les facteurs politiques qui s'inscrivent dans ce document et disons que tout le monde voulait à ce moment là travailler avec enthousiasme sur l'aménagement du territoire. Mais après le plan stratégique de 1992, je ne serai pas très correcte politiquement, d'après moi, le plan d'aménagement de Barcelone n'a rien à voir avec la ville. Il ne s'agit que d'un document qui parfois est renouvelé, mis à jour, en demandant aux personnes qui travaillent dans mon agence ce qui s'est passé, quelle est la situation donc il n'y a pas vraiment un développement à la base de ce plan stratégique, de ce plan d'aménagement. A présent, d'un côté nous avons des projets qui sont en cours et qui appartiennent à la première philosophie de la ville. La Sagrera par exemple est l'un des derniers projets qui suivait l'ancienne philosophie de la ville dans ce sens. Je crois que cette philosophie avait des points très forts qui étaient une bonne base pour d'intervention dans le contexte urbain, et donc il n'y avait pas trop de flexibilité avec l'ancienne philosophie. Mais je crois que la Sagrera était le dernier projet qui appartienne à l'ancienne philosophie et aujourd'hui le maire de Barcelone a affirmé qu'il ne fallait pas penser aux pierres mais aux personnes.

Aujourd'hui la pierre est toujours une chose importante dans la ville parce que c'est évident que le

budget important de la ville doit être consacré à la construction évidemment. Pour la plupart des architectes, cette déclaration a été une mauvaise nouvelle, de penser aux personnes au lieu de la pierre, mais cela a été important parce que c'était la première fois qu'on focalisait l'attention sur les usagers, sur les personnes. Nous ne sommes plus dans une phase de planification, mais nous devons focaliser l'attention sur la morphologie, sur les habitants, il faut prêter une attention particulière aux nécessités du public donc ce n'est pas seulement de la planification mais c'est une véritable focalisation de l'attention aux espaces publics, et comment ces espaces publics interfèrent et deviennent partie intégrante de la vie sociale de la ville. Comment on crée des structures d'installation, comment les espaces publics s'entrelacent avec les espaces privés, etc.

Il faut arrêter de penser au démarrage du projet parce que c'est évident qu'on ne peut pas continuellement créer des projets magiques qui changent la ville. De notre côté ce qui est important c'est qu'il faut arrêter avec les projets et il faut admettre que le travail effectué jusqu'à présent est un travail vraiment important. Ces interventions ont toutes été couronnées de succès, surtout en terme de développement urbain. Les habitants de Barcelone ont apprécié ce qui a été fait. Nous avons créé des centres commerciaux, nous avons créé des espaces qui pouvaient être exploités par les habitants. Mais en 2004 on avait toute une partie de la ville qui n'était pas incluse dans les cartes. A présent, il faut dire que toutes les nouvelles cartes de la ville incluent une partie plus ample, on arrive jusqu'au fleuve et cela a été permis justement grâce aux interventions et à l'appréciation des habitants. Je voulais vous donner une interprétation personnelle de ce que Sagrera signifie pour moi. Je crois que la Sagrera c'est un défi très important parce que les deux autres gares qui l'accompagnent avaient un sens avant le développement de la dernière, mais je ne sais pas ce qu'il se passera dans le futur. Nous sommes en train de transformer toutes les gares en zones commerciales et peut être que dans l'avenir cela peut avoir des retombées négatives. Peut-être que les personnes ne dépenseront pas de temps dans ces centres commerciaux mais se dirigeront dans d'autres parties de la ville qui seront plus intéressantes d'un point de vue culturel, etc. Donc pour l'avenir, il faut concentrer l'attention sur toute la zone entourant la gare parce que, la gare est un focus important et elle peut être utilisée en tant que point de passage, pas seulement des passagers, mais aussi des habitants ou des piétons qui décident de se promener. Mais il faut tenir compte de tout ce qu'il y a aux alentours. Pour moi, la gare représente une opportunité. On peut utiliser la gare en tant qu'événement entre guillemets, et c'est un moyen pour réhabiliter et repenser tout le quartier. Si nous couvrons la gare, comme par exemple dans le cas de Barcelone, après l'avoir couverte, on pourra penser aux autres projets qui pourront être mis en œuvre dans le quartier. Alors, si nous couvrons la gare, nous devons ensuite garantir que le quartier soit réhabilité de façon adéquate pour répondre aux exigences de la population.

Nous avons parlé aussi des comportements, je crois qu'il est très important pour ce qui est de Barcelone, de se demander quels seront les usagers de Sagrera parce que cela dépend un peu de la couleur de la peau. Par exemple il y a des personnes immigrées qui vivent de l'autre côté de la gare, tandis qu'à côté de la gare, il y a beaucoup d'autres races qui se mêlent. Alors c'est important de

comprendre aussi quel est le focus sur les usagers. Ce serait très intéressant d'analyser si ce seront les immigrés ou les blancs (faisons cette distinction) qui comprendront bien l'emploi et l'idée de base de la gare. C'est intéressant de se consacrer à ce sujet. La gare sera un point de rencontre aussi de différentes cultures et cela peut représenter des difficultés ou avoir des retombées positives. Par exemple, dans d'autres cas, dans le New Jersey ou à Long Island, il y a des cas similaires et je ne peux pas dire à présent quels seront les véritables usagers des trains à grande vitesse.

Philippe Segretain

Expert

Président du conseil d'administration du groupe Egis

Un mot sur le rapport entre stratégie et action dans les différents pays européens. Il me semble qu'à travers les questions qui ont été posées par nous autres français à nos collègues néerlandais ou espagnols, sur la manière dont ils articulent stratégie, action, évaluation de l'action et remise en cause du bilan prospective, il n'y avait pas tout à fait le pragmatisme auquel Francis nous appelait en racontant tout à l'heure que les stratégies doivent être réévaluées tous les matins tout en gardant le même horizon. J'ai été très frappé en pilotant des entreprises dans 5 pays : l'Italie, l'Espagne, la France, les Pays Bas et le Royaume Uni, de ce que la relation, qui nous semble très simple en France, entre un plan stratégique et une mise en œuvre, qui nous semble une évidence, (et on n'est pas un vrai patron en France tant qu'on n'a pas la capacité de présenter a) un plan stratégique et b) de raconter tous les trimestres comment on le met en œuvre,) est une notion qui est peu traduisible en anglais ; je ne vous parle pas de l'action publique, mais de systèmes dans lequel le public et le privé interfèrent. En Angleterre par exemple, cette notion de plan stratégique n'a pas du tout le même sens. Il peut s'agir de scénarios faits par les universitaires ou les chercheurs qui permettent d'éclairer la décision de l'entrepreneur, mais l'entrepreneur ne se projette jamais à plus long terme que la bourse et donc sur la base de ce scénario l'entrepreneur décide et agit, mais il n'y a pas cette foi, ce confort que nous avons en permanence en France sur la décision, en nous appuyant sur des stratégies à 5 ou 6 ans qui nous semblent des guidelines, des garde-fous indispensables. Dans d'autres pays ça n'a pas le même sens, et je ne serais pas étonné que ce ne soit pas uniquement dans le monde de l'entreprise mais aussi dans le monde de la mission publique.

Elisa Rosso

Directrice Torino Internazionale

Je pensais que je suis d'accord avec une bonne partie de ce que vous avez dit sur l'Italie parce que le point, ici comme à Barcelone, le plan stratégique dans les dix années qui ont passé a perdu un peu sa

force parce que les acteurs changent et les projets sont des choses qui doivent être décidés jour après jour, c'est vraiment difficile de tenir un plan stratégique et de mettre en œuvre un programme de consultation, de participation. Le plan stratégique ici, c'était le modèle est Barcelone. Tout le monde disait qu'à Barcelone, ça avait eu un succès avec les JO et avec le lancement d'une stratégie. Nous pouvions l'avoir aussi. Donc l'idée était d'ouvrir la participation, le discours entre l'administration publique et les citoyens, les acteurs, les professionnels de la ville. Ce type de dialogue n'était pas si facile et donc il fallait donc un plan stratégique fondé sur la stratégie d'un site mais aussi sur la participation, la discussion, le dialogue, le travail. Nous avons eu la chance d'avoir le maire qui était de la même couleur que (...) qui était aussi d'accord et proche mais le prochain maire de Turin, on ne sait pas qui ce pourra être. C'est vrai, la décision se fait un peu jour par jour avec les changements de projet, les conditions, la démarche stratégique c'est quelque chose de plus prospectif. Je dis ça parce que j'étais d'accord quand vous dites que le mot « plan stratégique », recouvre des choses différentes d'un pays à l'autre. Ici le mot plan stratégique est plutôt une volonté collective d'atteindre certains objectifs. C'est plutôt un regard vers la perspective vers ce qu'il se passe dans le monde, dans les autres villes européennes et aussi dans la vitesse.

Maria Buhigas

Architecte urbaniste

Ville de Barcelone

Je suis complètement d'accord avec ce que vous avez dit. Mais je crois qu'il y a eu quand même une erreur. Le plan stratégique de Barcelone est un peu étroit en termes de perspective et c'est évident que pour ce qui était des JO il y avait un focus très précis pour ce qui est du développement de la ville. Le plan stratégique est un peu limité je dois dire. Il faut avoir pour le plan stratégique un consensus global, et c'est difficile d'utiliser cet outil pour obtenir le consensus de tous et lorsqu'on transforme l'expérience, par exemple des JO, dans une expérience permanente, dans une expérience publique, c'est évident que les choses changent, puisqu'il y a des acteurs qui doivent investir de l'argent, des partenaires privés, publics, donc il y a des acteurs différents qui peuvent être d'accord ou ne pas être d'accord et les défis changent complètement. Juste pour vous donner un exemple, cette année pour la première fois, en raison de la crise économique évidemment, les développeurs du territoire au niveau régional, ils se sont rendus dans la municipalité de Barcelone et ils ont décidé d'une sorte de concertation pour travailler ensemble. Nous, dans ce cas là, nous utilisons un autre outil qui est la concertation et on n'utilise pas le plan stratégique.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

Je voudrai poser une question qui va vous paraître décalée par rapport aux discussions qu'on a

aujourd'hui : et l'architecture dans tout ça ? Personne depuis deux jours n'en a parlé, sauf pour dire que c'est une cerise sur le gâteau, une affaire d'image, de bench marking. Comment vous l'intégrez dans vos stratégies ?

Angelica Cioccheti

Architecte municipalité de Torino

Hier j'ai donné quelques informations. Naturellement, la ville de Turin a commencé la gestion du plan d'urbanisme, elle a posé la question du projet d'architecture, parce que nous avons un plan d'urbanisme qui est un plan dessiné, décrivent donc la forme urbaine de la ville. Mais naturellement, il n'y a que peu d'intentions directes de la forme urbaine à la forme architecturale. Pour la première partie de la gestion de l'épine centrale, on a trouvé qu'il y avait des problèmes avec les architectes chargés par les entrepreneurs qui avaient acheté des terrains, certes, donc on a décidé d'avoir un rôle stratégique de la part de la ville pour coordonner le projet, et on a décidé de charger un architecte de coordination des projets architecturaux de l'épine centrale. On a chargé l'architecte Jean-Pierre Buffi qui nous a accompagné dans les rapports avec les architectes chargés par les entrepreneurs. Il est arrivé naturellement un peu tard, parce qu'il y avait déjà les architectes chargés par les entreprises et si l'architecte n'était pas bon, on ne pourrait pas faire des miracles. Et donc le travail dans certains cas a été de corriger les projets qui étaient déjà faits, etc. C'était une expérience très intéressante et qui a permis d'améliorer les rapports, les liaisons entre la ville et les entrepreneurs pour améliorer les projets et les résultats. Pour les projets de bâtiments plus importants, on a entrepris la procédure de concours d'architecture, pour la bibliothèque par exemple. Pour les jeux olympiques on a décidé d'entreprendre un concours d'architecture, aussi pour la gare de TGV de Porta Susa. Les chemins de fer ont fait le concours et maintenant pour le projet de réhabilitation du quartier du nord qui sont intéressés par la deuxième ligne de métro, on fera un concours d'idée pour avoir des réactions de la part des architectes d'importance internationale. Mais, les tours, c'est un thème très délicat, je suis invitée en Suisse, à Genève, pour un débat avec la ville de Lyon, de Paris et d'autres villes de Suisse qui sont intéressées par la construction de bâtiments de grande hauteur, et donc c'est un thème très délicat parce que le paysage est un thème à défendre et donc les tours sont des thèmes compliqués. On va mettre au point des règles de mesure pour améliorer la relation entre les tours et le paysage, le contexte. Toutes les tours qui sont actuellement en construction à Turin ont été sujet à une procédure d'impact sur le paysage et aussi sur l'environnement. Naturellement on a dû faire des épreuves sur les ombres, sur tout l'aspect de contexte et ce que je disais hier, les tours ne doivent pas être séparées par le contexte urbain et donc on va donner des règles pour que les tours puissent avoir un socle et un sommet pour l'usage public. Le socle doit être une place ouverte, et le sommet doit avoir des espaces publics comme un restaurant, des terrasses, etc. pour l'usage des résidents dans la journée et le public le soir. Je voulais demander à la ville de Marseille, comment elle gère cette question notamment les tours sur le port, dont j'ai vu une image ce matin.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

Je discutais de ça hier soir avec Frank Geilling qui disait que les décisions concernant l'architecture sont extrêmement complexes pour Euroméditerranée. D'une part il y a quelques projets phares, comme ceux des tours qui faisaient une sorte de consensus général de l'ordre de l'image et que, ensuite, il ne pouvait s'appuyer que sur des architectes dont il maîtrisait la décision du choix, c'est-à-dire généralement pour une architecture publique. Pour le reste, c'est lui qui donne les permis de construire mais finalement il avait très peu de poids et il s'appuie beaucoup sur le réseau des architectes qu'il a pu choisir à travers les équipements publics, pour essayer d'influencer l'ensemble, mais c'est tout de même assez difficile.

Roelof Verhage

Institut d'Urbanisme de Lyon

Une remarque sur les tours à Rotterdam. La vieille ville n'existe plus et on n'a pas des complexes par rapport aux tours. Ce qu'on voit à Rotterdam c'est qu'il y a des tours qui ont poussées à différents endroits et ça donne un vrai dynamisme à la ville, ça a recréé un paysage urbain intéressant. C'est assez intéressant dans ce contexte, de voir comment des villes comme Turin, comme à Lyon, posent des tas de questions quand il s'agit des tours, des bâtiments en hauteur, alors qu'on ne se les poserait pas pour d'autres bâtiments. Une tour a un impact sur le paysage plus fort, mais en même temps quand on construit un bloc d'appartement qui a la même emprise au sol mais qui n'a que sept étages, on ne se pose pas la question de ce qu'on fait au rez-de-chaussée, de ce qu'on fait avec le toit, et de ce qu'on ouvre ou pas ? Il y a une sorte de frilosité par rapport aux tours, en tout cas à Lyon, que je ne trouve pas à Rotterdam, et c'est vrai que dans un sens, pourquoi pas ces tours à Rotterdam.

Jean-Jacques Terrin

Responsable scientifique du programme

Pour répondre à ta question, une tour a un impact que n'a pas un bâtiment de sept étages, elle pose des questions et un débat qui est complexe non seulement en terme de paysage, mais aussi en terme de densité et d'efficacité énergétique, en tout cas dans un certain nombre de villes européennes.

Francis Ampe

Ancien conseiller auprès de la DATAR

En ce qui concerne Marseille l'histoire de la tour est assez étrange. A Marseille, il y a pas mal de tours de logements construites dans les années 70. On dit que ce sont plutôt des lieux de « mal vivre » mais, en fait, les gens qui habitent les tours ne veulent pas en partir parce qu'ils ont une très belle vue sur la mer. Le maire de Marseille, lorsqu'il s'est agi de choisir le bâtiment du MUCEM le musée des civilisations dont on a parlé ce matin, dont le ministère de la culture est le maître d'ouvrage, a proposé de retenir le projet de Rudy Ricciotti. A l'occasion de ce concours d'architecture il aurait dit : « je ne veux pas que ce bâtiment se voit, surtout ne venez pas avec une tour ». Juste après, le PDG de la société de transport CMA-CGM a proposé de construire une tour. Il faut dire que CMA/CGM est une entreprise qui avait quelques salariés il y a 15 ans, et qui en a 12.000 aujourd'hui. Elle représente donc un symbole de la réussite et du renouveau marseillais. Il a choisi Zaha Hadid, qui a sorti de ses cartons ce projet. Le maire de Marseille n'a pas pu refuser ce que le patron de CMA/CGM lui proposait. On est dans ce système assez étrange. Du coup, comme une première tour apparaissait dans le paysage, Euroméditerranée, avec Yves Lyon, l'urbaniste en chef de la cité de la Méditerranée, la ZAC dont parlait Franck ce matin, a eu l'audace de dire « une tour toute seule ce n'est pas bien, on peut en mettre trois ou quatre ». C'est ainsi que Jean Nouvel et quelques autres ont été invités et que l'image que vous avez vue ce matin a été produite. Elle est purement virtuelle, mais parue dans la presse, elle est devenue la nouvelle image de Marseille vue de la mer. Finalement les marseillais trouvent que c'est pas mal de voir Marseille de la mer comme ça. Il n'y a pas eu de polémique alors qu'au départ il y avait des raisons d'être inquiet des risques de polémique que pouvait engendrer ce type de bâtiment. La question de l'opinion est une question compliquée et délicate.

Annexes



Participants séminaire de Turin

Francis Ampe, Ancien conseiller auprès de la DATAR, urbaniste

Dominique Baillaud, Chargé de mission, Direction de l'Urbanisme, Mairie de Paris

Marcel Bajard, Expert POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, Consultant

Nathalie Berthollier, Directrice de Projet Lyon Part-Dieu

Francesco Bocchimuzzo, RFI

Maurizio Bocconcino, Ingénieur de Torino Internazionale

Alain Bourdin, Expert POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, Lab'Urba

Maria Buhigas, Chief of the department of Urban Strategies, Barcelona Regional

Mario Carrara, Presidente Consorzio 5T

Bruna Cavaglià, Divisione Mobilità e Infrastrutture Città di Torino

Angellica Ciochetti, Coordinamento attuazione PRG Città di Torino

Mauro Chiotasso, Finpiemonte

Fabienne Cresci, Déléguée Générale au Développement Urbain - Grand Lyon

Frank Geiling, Directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme – Euroméditerranée

Jean-Baptiste Marie, Chargé d'études POPSU Europe

Agostino Magnaghi, Politecnico di Torino

Giulio Mondini, Vice Direttore, Sitl

Cesare Paonessa, Agenzia per la Mobilità Metropolitana

Olivier Richard, Atelier parisien d'urbanisme, APUR

Elisa Rosso, Directore Torino Internazionale

Peter Pol, Strategic policy advisor Development Corporation of the City of Rotterdam

Philippe Segretain, Expert POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, Président du conseil d'administration du groupe Egis

Matteo Tabasso, Sitl

Jean-Jacques Terrin, Responsable scientifique du programme POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, Professeur ENSA Versailles

Corinne Tiry, Expert POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain, Laboratoires LACTH et IPRAUS

Jean-Marc Valentin, Chargé de mission Stratégies d'Agglomération - Grand Lyon

Danièle Valabrègue, Responsable du programme POPSU Gare TGV et dynamiques de renouvellement urbain,

GIP EPAU, Plan Urbanisme Construction Architecture

Renate Veerkamp, Project Manager Inner City of Rotterdam, Development Corporation of the City of Rotterdam

Roloef Verhage, Institut d'Urbanisme de Lyon

Jacobs Wouter, Assistant Professor, Applied Economics, Erasmus University Rotterdam



PUCA
plan
urbanisme
construction
architecture

Mise en ligne Juillet 2010