La gare ferroviaire : une fissure dans la ville ?

par Kelly Floch

Choisir le train pour se déplacer d'une ville à une autre, c'est s'assurer d'être déposé en centre-ville, et de disposer ainsi de toutes les facilités de connexion avec d'autres moyens de transport pour achever son voyage (taxi, bus, tramway, vélo, ou encore à pied). Si cette situation privilégiée de la gare en ville a de nombreux avantages pour le voyageur, elle a également des conséquences lourdes sur l'aménagement des quartiers voisins et de la ville toute entière. Lieu d'échange et d'intermodalité par essence, la gare induit paradoxalement une fissure, son faisceau ferroviaire contraignant largement son franchissement.

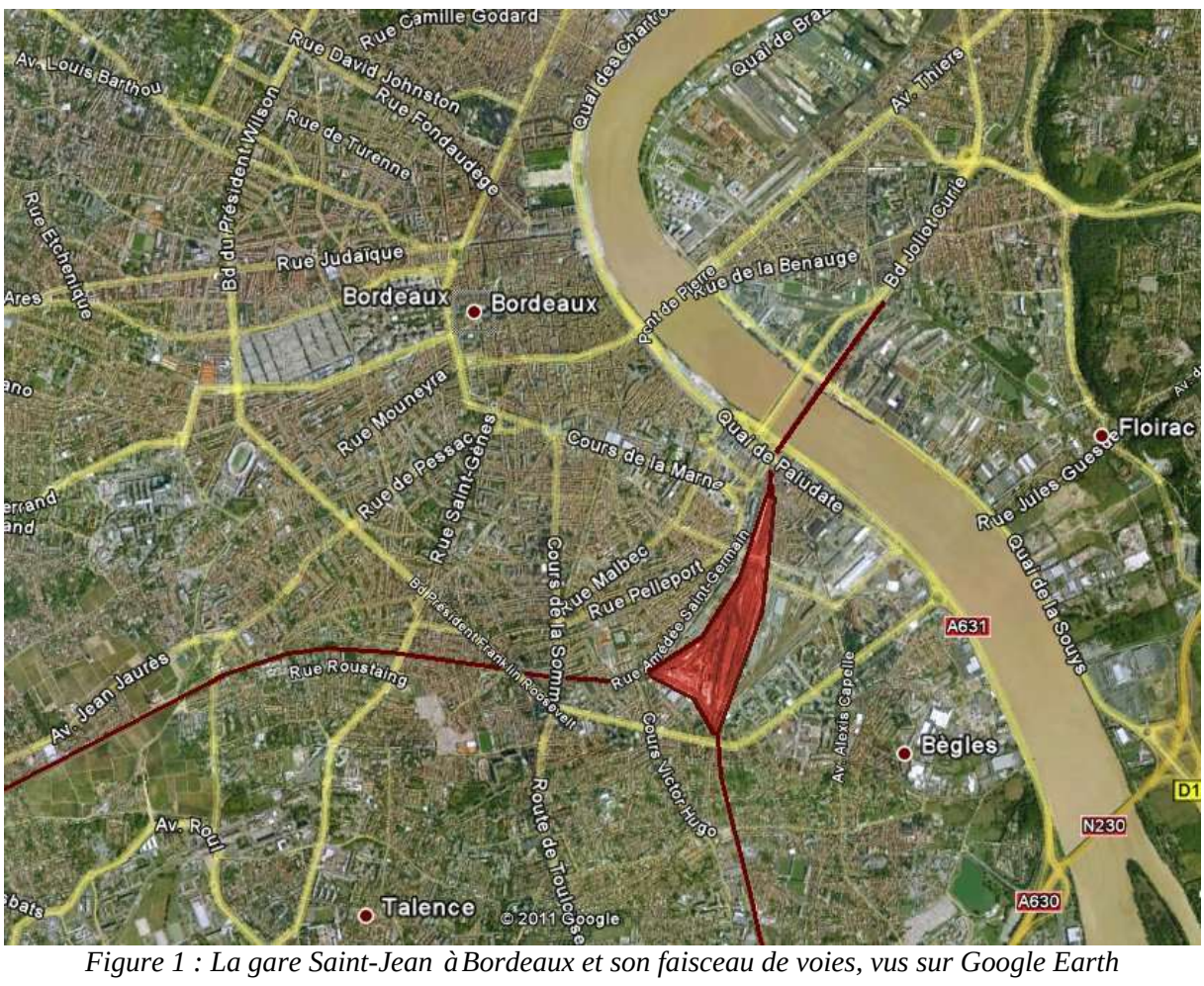

Figure 1 : La gare Saint-Jean à Bordeaux et son faisceau de voies, vus sur Google Earth

La gare Saint-Jean à Bordeaux a été construite en 1855, à une époque où l'emprise de la ville était moins importante qu'aujourd'hui. Ouverte sur la partie urbanisée de la rive-gauche au nord (cœur historique), la gare tourne le dos à une large zone dévouée aux activités industrielles et à la ville de Bègles au sud. L'extension urbaine, la pression immobilière et l'arrivée de la LGV placent aujourd'hui la gare Saint-Jean au cœur d'une zone à très haut potentiel, que l'Opération d'Intérêt National *Euratlantique* a pour objectif de valoriser.

L'un des enjeux de l'équipe Reichen et Robert, lauréat du concours d'urbanisme pour le projet « Saint-Jean Belcier », est de réduire au maximum l'utilisation de la voiture dans ces nouveaux quartiers : la commande de l'OIN en matière de gestion des déplacements sur le site de Belcier tend vers plus de mobilité, sans trafic routier supplémentaire. Ils ont donc proposé un espace public vélo-piétons (VIP : Vélo/Intermodalité/Piéton), prenant appui sur un îlot ferroviaire, et formant un « ring » connecté avec le réseau de pistes cyclables préexistant de part et d'autre de la gare.

Figure 2 : Le "Ring VIP" du projet Reichen et Robert, issu de L'esprit des domaines, Note explicative du plan guide Bordeaux Saint-Jean Belcier / Bordeaux Euratlantique

Des dysfonctionnements dans la continuité de la ville ont également été observés à Barcelone, dans le quartier de la gare de Sants. Partant du constat que les voies ferrées fractionnent l'espace et sont trop proches des maisons dans ce quartier extrêmement dense, on prévoit à l'arrivée du TGV de rendre deux des six voies souterraines et de remodeler complètement le quartier de la gare en incluant les problématiques de bruit, d'accès, etc. La connectivité nord/sud et est/ouest doit ainsi être améliorée grâce au recouvrement des voies par une coulée verte, alternance de manteau vert, de jeu de coupe en transparence pour voir les trains, et de murs végétaux au plus près des habitations. La gare, sans se cacher totalement des habitants, ne sera alors plus un obstacle à leurs déplacements dans la ville.

Les solutions apportées ici par l'architecte Sergi Godia en termes de réorganisation de la ville et d'implantation d'infrastructure sont d'une ambition et d'une ampleur bien supérieures à ce qui est proposé à Bordeaux, son projet étant de plus réalisé sans interrompre la circulation des trains. « La bonne architecture doit être épaisse » écrit Carles Llop, Directeur du département d'urbanisme de l'Université Polytechnique de Catalogne, afin de transformer une infrastructure légère en objet massif, véritable support d'un espace public.

Bibliographie

http://www.lafabriquedelacite.com/focus/la-bonne-architecture-doit-etre-epaisse (consulté le 30/09/11)
http://www.ville-en-mouvement.com/architecture/telechargements/5themes.pdf (consulté le 30/09/11)
http://www.bordeaux-euratlantique.fr (consulté le 10/10/11)