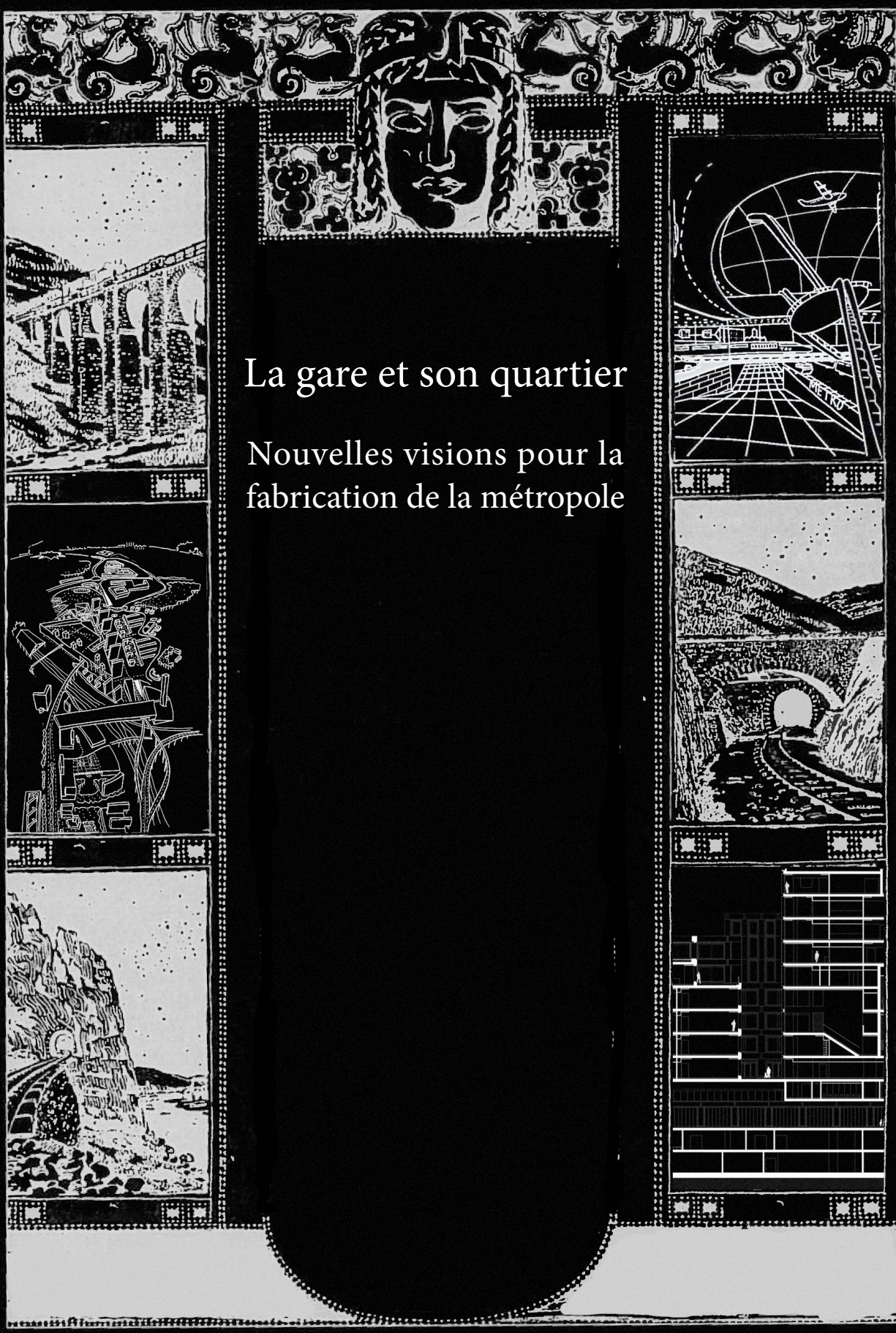
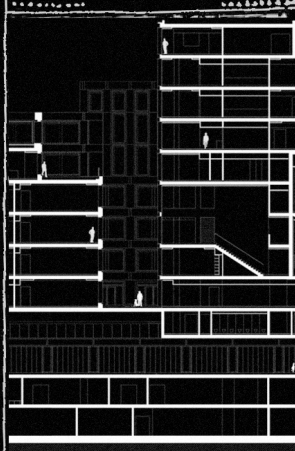
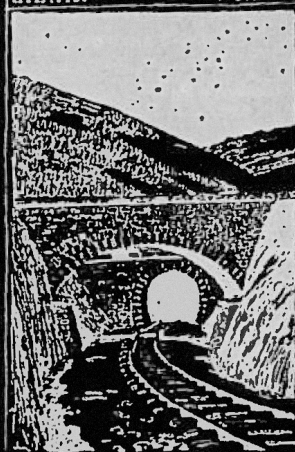
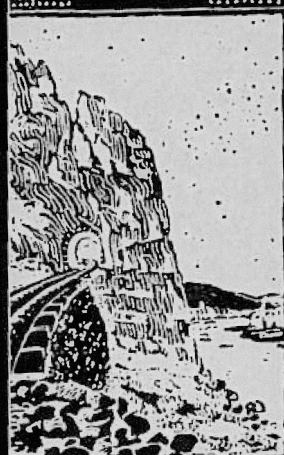
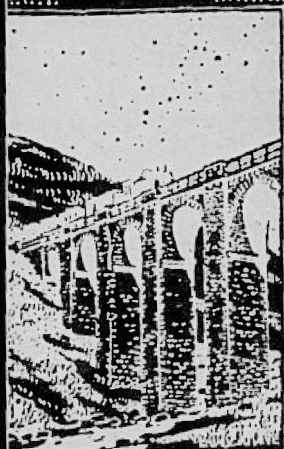




La gare et son quartier

Nouvelles visions pour la
fabrication de la métropole



La gare et son quartier

Nouvelles visions pour la fabrication de la métropole

EPFL | ENAC | Section d'Architecture
Enoncé théorique 2015-2016

Ognyan Ivanov

Vincent Kaufmann, professeur responsable de l'énoncé
Martin Fröhlich, directeur pédagogique
Antje Bittorf, maître EPFL
Laurent Staffelbach, expert extérieur

PLAN

Constat

Buts et méthodologie

1. Création et valeurs des quartiers ferroviaires - une approche architecturale

1.1. Le temps des gares

1.2. Où et comment placer « la gare » ?

1.3. Entre image et typologie - une recherche architecturale complexe

1.4. La gare et son quartier : parallélismes

1.4.1. La gare - négativisme et marginalisation spatiale

1.4.2. La gare - « créatrice » de valeurs nouvelles

1.5. Le retournement de valeurs

1.5.1. D'un «territoire méconnu» vers des nouvelles possibilités urbaines /

La question de la friche

1.5.2 Quel potentiel pour quelle gare/friche ?

1.5.3 Le flux - une condition inévitable ?

1.5.4 Conséquences urbaines et architecturales

1.6. Vers une vérification des conditions

2. Deux modèles pour construire le quartier ferroviaire

2.1. Euralille - un projet urbain atypique

2.1.1 Contexte

2.1.2 Prémices du projet

2.1.3 Les débuts

2.1.4 Du projet à la réalité

2.2 Europaallee - une «city» au goût nostalgique

2.2.1 Contexte

2.2.2 Prémices du projet

2.2.3 Etape et concours

2.3 Entre intégration et séparation

3. Varna - ville aux visages multiples	
3.1. Histoire de la ville	
3.3. Histoire des chemins de fer	
3.3.1 La construction et les premières exploitations	
3.3.2 L'organisation de la ligne	
3.3.3 Sur la route vers l'Orient	
3.4. Les gares et les bâtiments voyageur en Bulgarie	
3.4.1 La gare de Varna	
3.5. Les Chemins de fer Bulgares dans le contexte actuel	
3.6. La gare de Varna - état actuel	
3.6.1 La rénovation de 2005	
3.6.2 Flux et correspondances	
3.7. Le quartier de la gare	
Epilogue	
Remerciements	
Bibliographie	
Iconographie	
Annexes	



(fig. 01) Europaallee à Zurich

Constat

Zurich, avril, 2015 - promenade dans le nouveau quartier de l'Europaallee

Des grands bâtiments mixtes - bureaux et logements, des arcades et passages commerciaux ainsi que des cafés et restaurants animent la première étape du quartier qui vient d'être érigée au bord de la gare centrale zurichoise. Ce sont des bâtiments de gabarits conséquents, en comparaison avec les blocks d'immeubles de la ville environnante, ce qui suscite un certain intérêt, une fascination de la part de la population. Pourtant ce n'est guère la première fois qu'on voit de telles structures urbaines. Les gares de grandes villes allemandes telles que Berlin, Stuttgart, Munich ou Francfort sur le Main, les gares de la capitale autrichienne, certaines gares françaises telle que Lille TGV, ont toutes su réinvestir la ville, comme des créatrices de nouvelles valeurs urbaines. Même des agglomérations secondaires tels Liège et Saint-Etienne (villes marquées par la désindustrialisation) profitent des telles idées de développement et revalorisation urbains (*Delage, 2013*). Le dénominateur commun entre toutes ces réalisations est cette dite mixité, la grande échelle et le recherche de valeurs de centralité. Comme si la plupart de ces villes venaient de découvrir les phénomènes

de la grande métropole, que New York a subi au début du XX^{ème} siècle, une thématique chère à Rem Koolhaas énoncé comme le délire d'une ville. Dans notre cas on pourrait se demander si c'est le « délire » de la gare dont on parle, ou le « délire » de tout une zone urbaine qui est la gare et son quartier ? Quels sont les phénomènes moteurs pour qu'on atteigne un tel stade de mutations urbaines illustrés par ces quartiers au bord des rails ? Quel est le caractère des réalisations de point de vue de la morphologie urbaine, de la typologie et du programme ? Quelle sont les stratégies de projet à adopter ?

Voyages Interrail 2014 et 2015 - visites des villes principales et secondaires en Europe centrale et Europe de l'est.

Pendant mes voyages en Europe orientale, qui se sont faits majoritairement en train, j'ai pu pratiquer spatialement et virtuellement les gares et leurs quartiers respectifs. De prima bord, on voit que les ex-nations socialistes ont rattrapé le retard, subi à cause des systèmes politiques et économiques totalitaires, à des degrés assez différents. En effet, la Pologne et la République Tchèque se présentent mieux que les pays situés plus au sud tels que la Roumanie et la Bulgarie. Mais en laissant cela de côté, on voit aussi que le développement des chemins de fer, donc des gares et de leurs quartiers n'a pas eu la possibilité d'évoluer de la même manière que dans la partie occidentale du continent. Les traces du socialisme ont laissé une Europe ur-

baine qui se dessine à deux vitesses, et cela se reflète parfaitement dans les infrastructures et les points modaux dans les villes. Tandis qu'en Europe occidentale on parle de déjà de Hub urbain, de pôle d'échange multimodal ou intermodal (*Terrin, 2009, p15*), l'Europe de l'est classifie encore la gare par sa première fonction - d'être « la gare ».

Des questionnements sur les causes de ce phénomène nous amèneront sur des évidences économiques, desquelles l'attractivité des chemins de fer en dépend. Le train est négligé au détriment des cars intercity, un moyen de transport beaucoup plus rentable et rapide (*Tassev, 2012, p5*). Malgré cela on remarque aussi la qualité architecturale et urbaine que les architectes ont attribuée aux places de la gare et espaces de proximité, parfois avant le second conflit mondial, parfois pendant l'époque socialiste, ce qui montre l'importance que la société éprouvait pour les chemins de fer. Après les changements politiques en 1990, ces quartiers ont acquis une apparence plus négligée, délaissée, autrement dit peu attrayante, ce que dans beaucoup de cas persiste jusqu'à nos jours. Explorer les potentialités dans une situation semblable, visera à rechercher des leviers d'actions capable à mettre en place un projet plausible.

Buts et méthodologie

Cet énoncé théorique tentera d'explorer les valeurs urbaines et architecturales des nouveaux projets urbains qui se développent à proximité des gares ferroviaires, en recherchant à mieux comprendre leur essence et leur raison d'être.

De manière générale l'image des quartiers proches des voies ferrées ne cesse de changer et d'évoluer, ce qui marque aujourd'hui la quête de leur intégrité en tant qu'ensembles logiques dans la ville. La gare, chargée d'un imaginaire collectif fort, est un lieu où plusieurs logiques et fonctions urbaines convergent et produisent ainsi une spatialité qu'on pourrait qualifier d'hybride. Cette singularité se reproduit aussi dans les nouvelles opérations immobilières qui se construisent dans l'environnement proche de la gare, ceci étant bien illustrée par la genèse de typologies et d'ensembles basés sur la mixité de fonctions diverses dans le but de répondre aux besoins de la société contemporaine. Le but de cette première partie est de constituer une définition plus claire de ces quartiers et interventions urbaines, en examinant leur raison d'être (historique et économique), leur architecture, et leurs interactions urbaines. Y a-t-il une méthodologie architecturale dans

la base de création de valeur ? La présence de la gare, rend-elle plus facile la mise en place d'un nouveau quartier à haute qualité urbaine et civique ? L'essai théorique se basera sur deux hypothèses qui cherchent à fixer la symbiose entre l'origine architectonique de l'« ensemble gare », la mutation typo-morphologique et la volonté de créer de la valeur urbaine.

L'agencement d'un projet urbain de grande envergure est un processus complexe qui engage une multitude de réflexions parallèles. De ce fait, le développement d'un questionnement architectural ou urbain ne peut pas se limiter à des faits esthétiques et structurels. Par conséquent, il devient nécessaire d'engager l'exploration d'une multitude de thématiques parallèles qui demeurent indispensables à la compréhension du phénomène dans son ensemble. Ainsi, dans la seconde partie il serait judicieux d'illustrer les synergies nécessaires à la mise en place du projet en examinant deux cas d'étude présentant tant de similitudes que des divergences : la ville de Zurich et son quartier Europaallee et Lille avec le développement d'Euralille.

Dans une troisième partie on se préoccuperait de l'étude de site, la ville de Varna en Bulgarie. C'est une métropole régionale (Merlin_Choay, 2010, p. 469) située au bord de la Mer Noire, qui après la fin du socialisme cherche des opportunités pour se connecter au réseau des villes européennes d'une manière plus durable. À travers plusieurs observations empiriques et factuels on établira

un « *portrait* » précis de la situation actuelle, ce qui en effet est indispensable pour la formulation d'une stratégie de développement compatible avec sa culture et son économie, et fera office de plan d'action de départ pour le projet de master.

Enfin, un épilogue synthèse examinera les possibilités projectuelles que la ville de Varna serait apte à générer autour de sa gare, en prenant compte des conditions locales et les méthodologies architecturales qu'on a exploré dans l'énoncé.



Création et valeurs des quartiers ferroviaires - une approche architecturale

Postulat théorique

« La ville (...) est considérée comme une architecture. Par architecture, je n'entends pas seulement l'image visible de la ville et l'ensemble de ses architectures. Il s'agit plutôt ici de l'architecture comme construction ; je veux parler de la construction de la ville dans le temps. (...)

Je considère l'architecture dans une vision positive, comme une création inséparable de la vie des citoyens et de la société où elle se produit ; elle est, par sa nature, collective » A. Rossi

(Rossi, 1966, p. 11)

Les nouveaux quartiers au bord des voies ferrées, la problématique dont nous nous préoccuperons dans cet énoncé, mettent en lumière la complexité de construire la ville. La grande densité, la grande échelle, la mixité et la diversité fonctionnelle sont parmi les caractéristiques prépondérantes que l'on cherche en ces opérations foncières «métropolitaines», des conditions sine qua non, pour créer de l'urbanité. (Levy, Lussault, 2003, p.873) En effet, ces spécificités s'adressent à la fois à la dimension urbaine et architecturale de ces quartiers et les bâtiments qui les gé-
nèrent.

Cette même observation peut être retrouvée dans la typologie de la gare ferroviaire, elle étant aussi le produit de l'affrontement de réflexions qui engagent à la fois le bâtiment et l'échelle de la ville. Par conséquent la gare acquiert une dimension urbaine, c'est à dire que son architecture peut être considérée comme faisant partie de l'infrastructure urbaine. Cette vision correspond mot pour mot au nouvel paradigme de la ville du XXème siècle liée à la vie métropolitaine, et issu de la «culture de congestion» suivant les mots de Rem Koolhaas. (Cortés, 2006, p.9)

On peut conclure rapidement que le quartier ferroviaire et la gare sont au final très semblables, car ils partagent les mêmes caractéristiques liés à la multitudes d'échelles qu'ils abordent. Ce qui les fait différer bien au contraire, est le point de départ de leur genèse. Comment arrive-t-on à un résultat analogue en partant du sens opposé ? Parle-t-on d'une architecture urbaine ou d'un urbanisme architectural ? Qui a influencé le premier la genèse de l'autre ? Et last but not least, peut on donner l'origine d'une méthodologie en vue de la création d'un quartier urbain cohérent et de haute valeur civique et économique ? L'intérêt de ce chapitre cherche à aborder le projet de régénération urbaine lié au chemin de fer, pour pouvoir vérifier l'existence d'un procédé de nature architecturale ayant la capacité d'investir la vision projectuelle. Pour répondre aux questionnements posés je propose deux hypothèses qui regroupent l'ensemble des problématiques :

Hypothèse 1 :

L'avènement typologique de la gare a enclenché des modifications urbaines qui portent les mêmes caractéristiques typo-morphologiques que celle-ci. En d'autres mots la construction architecturale, basée sur la multitude d'idées et volontés portées par la société, se reproduit de manière métonymique avec la formation de la «fabrique urbaine» adjacente. De ce fait, l'étude de la genèse du type architectural ferroviaire pourrait nous faire comprendre l'organisation et les difficultés urbaines et architecturales que les nouveaux quartiers de la gare doivent affronter. Le caractère métropolitain que la gare possède, est-il à l'origine de la dimension «métropolitaine» des ces cities ?

Hypothèse 2 :

L'analogie instaurée entre la nature de la gare et son quartier, peut supposer l'existence d'une approche projectuelle semblable. Les nouveaux quartiers se distinguent par leur grande densité du bâti et la cohabitation de plusieurs fonctions commerciales et civiques, créatrices de vertus urbaines. Le bâtiment voyageur intègre aussi la complexité de la vie métropolitaine. Peut-on dire que cette complexité est en effet voulue pour répondre à la combinaison instable de programmes divers qu'englobent les deux ensembles en question? Par conséquent la stratégie d'hybridation est-elle une sorte de réponse suffisante et universelle pour créer des quartiers et

d'ensembles architecturaux d'une haute qualité urbaine, et assurer leur pérennité?

Pour appréhender la recherche je propose une lecture du développement historique de la gare en relation avec la nature de l'environnement urbain. de cette manière on essaiera de comprendre la condition du complexe ferroviaire sur les nouvelles opérations immobilière, tout en intégrant les notions socio-économiques et spatiales nécessaires liées à la construction de la ville-métropole.

Questions de vocabulaire:

Gare * - nom féminin / (*de garer*)

- *Ensemble des installations de chemin de fer permettant d'assurer les opérations relatives à la circulation des trains, au service des voyageurs et/ou des marchandises.*

- *Endroit d'une rivière destiné à mettre en sûreté les bateaux et à les empêcher de gêner la navigation.*

- *Endroit d'un canal suffisamment élargi pour que deux bateaux puissent se croiser ou se doubler sans s'aborder.*

Hybride* - adjectif / (*latin hybrida, de sang mêlé*)

- *Se dit d'un animal issu du croisement entre des lignées sélectionnées et plus ou moins consanguines à l'intérieur d'une même espèce.*

- *Se dit d'une plante issue du croisement entre des parents nettement différents, appartenant à la même espèce (croise-*

ment entre lignées) ou à des espèces voisines (hybrides interspécifiques).

- Qui est composé d'éléments disparates : Une architecture hybride.

Valeur* - nom féminin / (bas latin valor, -oris, du latin classique valere, valoir)

- Ce que vaut un objet susceptible d'être échangé, vendu, et, en particulier, son prix en argent : Terrain qui a doublé sa valeur.

- Équivalent d'une quantité : Ajoutez la valeur de deux cuillérées de rhum.

- Mesure conventionnelle attachée à quelque chose, à un symbole, à un signe : La valeur des cartes à jouer.

- Ce par quoi quelqu'un est digne d'estime sur le plan moral, intellectuel, professionnel, etc. : Recrue de grande valeur.

- Littéraire. Courage, vaillance guerrière.

- Caractère de ce qui remplit les conditions requises pour être valable : Sans signature, cet acte n'a aucune valeur.

- Caractère de ce qui produit l'effet voulu : Valeur d'une méthode.

Importance, prix attaché subjectivement à quelque chose : Attacher de la valeur à des souvenirs de famille.

- Ce qui est posé comme vrai, beau, bien, d'un point de vue personnel ou selon les critères d'une société et qui est donné comme un idéal à atteindre, comme quelque chose à défendre : Nous avions des systèmes de valeurs différents.

- Nuance de sens que prend un mot dans la phrase considérée, effet littéraire produit.

Création* - nom féminin / (latin creatio, -onis)

- Action de créer, de tirer du néant : La Genèse raconte la création du monde.

Avec une majuscule, la création du monde dans la Bible.

- Ensemble des êtres et des choses créés ; l'univers considéré comme l'œuvre d'un créateur : Les poètes qui chantent les merveilles de la création.

- Action d'établir, de fonder quelque chose qui n'existait pas encore : La création de nouveaux emplois. La création d'une usine.

- Action de créer une œuvre originale ; production originale, œuvre créée par une ou plusieurs personnes : Les dernières créations de la haute couture.

- Première interprétation d'un rôle de théâtre, d'une chanson ; première ou nouvelle mise en scène d'une œuvre.

1.1. Le temps des gares**

"Railway termini and hotels are to the nineteenth century what monasteries and cathedrals were to the thirteenth century. They are truly the one representative building we possess... Our metropolitan termini have been leaders of the art spirit of our time"

Building News, 1875(Meeks.1956)

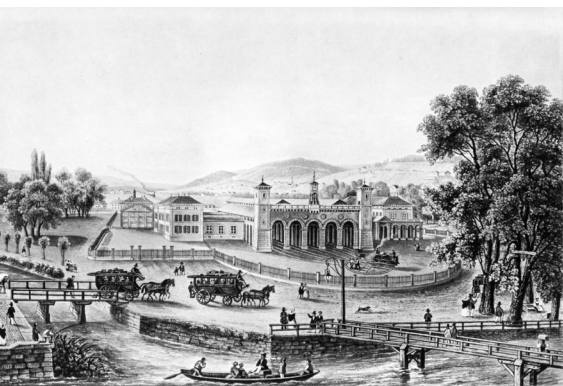
« Les gares de chemins de fer et les hôtels représentent le XIXe siècle de la même façon que les monastères et les cathédrales représentent le XIIIe siècle. Ils sont

* définition du dictionnaire Larousse online - (<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/>)

**titre emprunté de l'ouvrage et l'exposition portant le même nom (1978-79)

en effet les seuls bâtiments représentatifs que nous possédons... Nos gares métropolitaines sont les moteurs de l'art esprit de notre temps. *** Building News, 1875

Avec cette phrase célèbre, Carroll Meeks entame l'histoire de la gare - le bâtiment qui est né au XIX^e siècle pour accueillir la merveille technologique de la révolution industrielle - le train. De façon générale, les villes européennes et d'outre Atlantique se trouvent confrontées aux nouveaux besoins et volontés que la société industrielle introduit dans son quotidien - c'est désormais une société qui consomme, qui veut voyager, découvrir, échanger, flâner. Les villes changent de dynamiques - le tourisme



(fig. 02) la gare zurchoise au XIX^e siècle

et les loisirs changent le visage de l'urbanité (Pinol, p.80). La ville occidentale est bouleversée par des rythmes spectaculaires. La croissance démographique et l'urbanisation sont bien sûr accompagnées par la mise en place de voies ferrées, qui polarisent les territoires de plusieurs pays. Des lieux appelés

«embarcadères de chemins de fer» font maintenant parti de l'espace urbain. (Ragon, 1984, p.5) On peut considérer cela comme le début d'une longue mutation urbaine et architecturale et d'une recherche typologique dont les architectes et les ingénieurs doivent faire face pendant plus d'un siècle et demi.

Dans la phrase de Meeks, on peut souligner certains enjeux qui vont persister pendant cette dite recherche et qui engagent plusieurs thématiques différentes. Le premier est la question représentation et/ou la représentativité du nouveau système de transport, autrement dit comment introduire cette nouveauté dans la ville et dans la société ? Le second introduit la question urbaine et métropolitaine que les gares jouent dans la formation de la ville. Mais avant cela il faut se confronter au choix de l'endroit où s'étendra « l'ensemble de la gare » va se positionner.

1.2. Où et comment placer « la gare » ?

Une fois que la gare arrive dans la ville en voie d'industrialisation, elle commence de chercher comment établir sa place dans la logique spatiale globale. Celle-ci est soumise à des contraintes diverses, qui dépendent du lieu choisi. En tant que phénomène urbain, la gare se doit pouvoir répondre à des questions urbaines, ou autrement dit, elle doit se projeter de la meilleure manière possible dans le cadre des contraintes spatiales données.

***traduction de l'étudiant

Toute de même il est difficile de considérer et justifier un emplacement précis sans avoir pris connaissance des facteurs géographiques, politiques et socio-économiques du contexte donné. En effet dans le cadre d'une ville maritime, on cherchera la continuité modale en liant les deux systèmes de transport, et donc n'hésitera pas à placer la gare porche de son port : Cela génère qui un cas particulier qui est la gare maritime, comme à l'exemple de Cherbourg. (Scelles, 1993, p.60) Cette séparation provoque la distinction entre le flux de biens (marchandises différentes) et celui de passagers. Ainsi l'organisme ferroviaire se complexifie, impliquant une dissociation formelle architecturalement visible, traduite respectivement dans la typologie de la gare de fret et gare voyageurs. (Delage, 2013, p.52)

Christiane Scelles indique que : « *Schématiquement, un contexte « idéal » permet l'installation d'un site global qui s'insère dans le tissu urbain sur une surface pouvant être utilisé rationnellement et à moindre coût* ». Des sites d'une telle qualité sont difficiles à trouver, surtout dans des situations déjà fortement urbanisées. Mais au début de l'histoire ferroviaire le questionnement, comment intégrer la gare dans la ville a été souvent évité. Par conséquent l'emplacement de la nouvelle gare dans plusieurs villes se situe souvent en « pleine campagne » pas loin des murailles des vieilles villes, la Hauptbahnhof de Zurich étant un illustre exemple.

Au moment où le transport ferroviaire a pu faire ses preuves, la logique qui fixe l'implantation de la gare changent. On cherche une position plus proche du centre pour pouvoir satisfaire le client - voyageur. (Delage, 2013, p.52) En effet, selon Scelles le type de contraintes qui prennent le dessus, sont plutôt de nature économique (Scelles, 1993, p.54). Le niveau de sophistication et le caractère de la gare et son environnement en dépendent. Vers le milieu du XIXème siècle, quand le chemin de fer arrive de manière triomphale dans la ville, ce qui indique le niveau d'attractivité d'une gare pour le voyageur est le rapport « entre la distance qu'il doit parcourir de son domicile à la gare et la durée, la longueur de son voyage en train » (*ibid.*, p.55). C'est sur une réflexion d'ordre commercial qu'on définit les choix à prendre. Les diverses spéculations urbaines qui, malgré des épisodes économiques et sociales diverses, finissent par charger de traitements particuliers le foncier existant, trouvant leur validité encore aujourd'hui (*ibid.*, p.55). En pleine ville, comme à Paris ou à Londres, ou bien en périphérie comme dans certaines cités en province, les gares mettent en place une nouvelle hiérarchie socio-spatiale qui suscite une nouvelle lecture de l'espace urbain. En effet on conçoit leur présence comme un potentiel incomparable pour la ville du XXème siècle.

1.3. Entre image et typologie - une recherche architecturale complexe

Voici ce que l'ingénieur français des chemins de fer Camille Polonceau écrit en 1840, dix ans après la mise en service de la première ligne ferroviaire:

«Nous espérons qu'avant tout il faut qu'une ligne de chemin de fer soit accusée par une façade formant clôture, et pour ainsi dire frontispice, servant à indiquer la destination spéciale. Tout en évitant de sacrifier aux exigences monumentales et aux tendances à l'arc de triomphe, l'entrée d'une route aussi importante qu'un chemin de fer ne doit pas avoir l'aspect d'une maison ordinaire» (Ragon, 1984, p.23).

qui accueille les passagers qui viennent d'arriver. Par ailleurs, en 1846 César Daly écrit pour la Revue générale de l'architecture en la mentionnant comme un des exemples de bâtiments voyageur de type bi-face (*two sided station*), les trois autre familles typologiques étant le bâtiment de tête, le bâtiment en T ou bâtiment seulement unilatéral doté d'un shed. (Meeks, 1956, p.29)

Regardons le plan et l'image de l'élévation de Euston Station à Londres. Une arche triomphale et deux pavillons de chaque côté de celle-ci font office de façade urbaine. C'est une composition d'éléments dissociés qui permet une perméabilité physique et visuelle avec ce



(fig. 03) Euston station à Londres

Cet énoncé et cette critique du langage architectural ferai-t-ils allusion à Euston Station à Londres ouverte trois ans plus tôt ? Son architecture de propylée emprunté au classicisme de la Grèce antique, serait-il trop littéral pour exprimer l'idée de porte de la ville en tant que symbole ? Il serait réducteur de dire que

la gare de Euston n'était qu'une simple arche. Le souci de gestion du flux et de la séparation des classes différentes, et de l'arrangement des fonctions différentes font d'elle le premier exemple majeur avec un bâtiment voyageur qui se développe des deux côtés des rails - un qui sert les passagers au départ et un

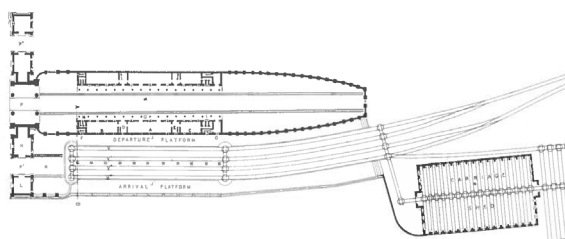
qui se passe en coulisse - une rue, bordée de bâtiments longs dotés d'arcades, accueille les passagers. En la décrivant, on met en évidence une chose - qu'il ne s'agit pas d'un édifice, mais d'un ensemble de bâtiments, qu'on pourrait peut-être qualifier de «*quartier*» ferroviaire. Peut-on dire qu'en posant des nouvelles questions urbaines à la ville, la gare introduit simultanément une dimension urbaine dans son architecture, et ainsi en devient une question urbaine elle-même ? Est-ce cela la bonne expression architecturale de la gare ? Ce précurseur du bâtiment voyageur contemporain est bel et bien un des témoins de l'ambiguïté à laquelle les architectes ont été confrontés.

«Dans les premiers temps, l'évolution de la gare est celle d'un bâtiment totalement à inventer. La gare, en effet, n'a aucun précédent historique sur le plan fonctionnel ou architectural.» (Ban, 2008, p.5)

De façon générale, «*les plans des gares doivent également répondre à un impératif : protéger les voies, faciliter la surveillance d'installations*» (Scelles, 1993, p.62). Cette logique découle du besoin d'isoler physiquement, et ainsi rendre plus aisé et commode le système des chemins de fer des autres systèmes viaires présents dans la ville. Le bâtiment voyageur n'échappe pas à cette logique. Cette volonté de séparer donne à la gare l'image de porte de la ville - «*la porte monumentale de fortifications*» ou «*l'arc de triomphe avec ses propylées*» (Scelles, 1993, p.63).

Plusieurs architectes ont tenté à donner une réponse raisonnable concernant les motivations architectoniques de l'époque. Malheureusement même si ces justificatifs donnent des clés de lecture diverses, elles nous laissent sans indice vis à vis à l'approche projectuelle globale.

On parle d'approche stylistique, position soutenue par Christiane Scelles, qui cherche à exposer la présence d'un processus «*analogique*» dans l'élabora-



(fig. 04) Euston station - plan

tion de cette nouvelle typologie: «*L'édifice religieux sera roman, gothique ou byzantin, et le bâtiment industriel optera pour un style moderne, c'est à dire métallurgique.*» Elle pose ensuite la question sur la manière de classification de l'édifice : «*Edifice public urbain relevant de l'art des architectes ? Bâtiment industriel résultant de la science des ingénieurs ? La gare ne cesse d'exprimer les contraintes de son temps.*» (Scelles, 1993, p.69) Ainsi on arrive sur la conclusion que cette dualité, quand bien même involontaire, résulte en une rupture sur le plan de la représentation. Mais l'image reste invoqué en tant que raison d'être principale.

* complètement inventée

On veut s'affirmer par la force picturale du bâtiment. En effet, le XIX^e siècle arrive avec une approche «*pittoresque*» (Meeks, 1956, p.2), basée sur la méthode combinatoire de formes et styles différents à la recherche du «*sublime*» et du «*beau*» (ibid., p.4).

La recherche s'avère ambiguë et difficile, et parfois contradictoire. Le produit de celle-ci idem. Pour atténuer les divergences des volontés des deux maîtres de l'œuvre, il a été nécessaire d'investiguer la capacité de cette architecture technologiquement «*vernaculaire*»* et son obligation de présenter une expression institutionnelle (Scelles, 1993, p.96) La halle couverte, qui doit accueillir les trains et les passagers, s'apparente de plus en plus à une place publique, homologue à celle du côté du parvis du bâtiment voyageur. C'est ainsi qu'un espace purement technique et fonctionnel acquiert une dimension sociale. La genèse du bâtiment voyageur, domaine de l'architecte, n'échappe pas à cette logique. En effet, la question de la société demeure pas moins importante:

«C'est pour cela que les gares anciennes furent conçues, à l'exemple d'autres bâtiments publics, comme les lieux de rencontre, de sociabilité et de représentation. Une mise en scène très élaborée de leurs divers espaces, alliée au rituel de départ ou de l'arrivée, aboutissant à une véritable théâtralisation, propice à l'expression d'une vocation communautaire. La gare devient alors le symbole d'une volonté civique de l'architecture » (Le temps des gares, 1979, p.33).

Très vite, avant 1850, la question, quel élément est dominant prend place - la couverture de l'ingénieur, le bâtiment voyageurs ou bien l'hôtel (s'il y en avait un) ? (Meeks, 1956, p.39). La gare se complexifie à travers des nouveaux programmes auxiliaires.



(fig. 05) Gare de Paris - Est: les pas perdus sont une véritable place publique.

En résumé, la gare est un produit de l'emprunt, du croisement de thèmes, du mélange de fonctions et programmes, autrement dit l'hybridation est la méthode de fondement. Son fonctionnement et son langage sont des équivalences aux signes physiques de l'urbanité, car la ville

C'est pourquoi on peut se questionner si les possibilités que la ville a la capacité d'offrir et générer peuvent aussi être provoqués analogiquement par la gare ? C'est peut être bien la ville qui a transmis sa propre logique au sein de ce bâtiment de création «*Ex nihilo.*» (Ban, 2008, p.5)

1.4. La gare et son quartier : parallélismes

« Les gares sont sans doute les bâtiments les plus ambigus de l'espace urbain. D'une part, elles jouent le rôle complexe d'interface temporelle entre le mouvement et l'arrêt. D'autre part, ce sont des lieux équivoques qui ont à la fois un rôle interne et externe » (Ollivro, 1996, p.34)

Le postulat du géographe Jean Ollivro nous donne une vision qui illustre bien les hésitations qui accompagnent la construction de l'imaginaire autour de la gare. Celles-ci ne s'adressent pas seulement au bâtiment même, mais aussi à son environnement. Les questions qu'on se posait lors de l'élaboration typologique peuvent être transposés sur la logique interaction avec l'espace urbain. En effet, la gare s'engage dans l'espace public, et réciproquement, celui-ci engage la gare. Symboliquement, le bâtiment voyageur marque la «*pénétration ... du chemin de fer dans la ville*» (Lambert, 1991, p.197 cité par Delage p.44) Cela génère un nouvel environnement - une place ou une rue la reliant au centre de la ville. Ces dernières deviennent les prolongements qui définissent physiquement la présence de l'édifice ferroviaire. Par cette mise en scène, un véritable manifeste de la monumentalité, elle tente de s'intégrer dans le système de bâtiments - monuments grâce aux dispositifs urbains et architecturaux. (Delage, 2013, p.45) La force urbaine de l'«ensemble de la gare» vient d'abord du fait qu'elle utilise des langages architecturaux connus et donc facilement iden-

tifiables, à l'exemple de la place publique qu'on vient d'évoquer, disposant d'un certain pouvoir de rassemblement, mais ayant aussi la capacité de définir un environnement clair. En même temps une rue ou une avenue drainante le flux de personnes, en profitant même temps de celui-ci pour pouvoir se définir. C'est la naissance du «quartier de la gare» - un lieu distingué par son caractère contrasté.

1.4.1 La gare - négativisme et marginalisation spatiale

Le quartier de la gare à proprement dit n'est pas constitué seulement de magasins, restaurants et hôtels, qui cherchent à satisfaire la clientèle de voyageurs pressés. Comme la gare, il est un lieu où deux réalités très différentes se confrontent : celle qu'on vient d'évoquer, qui fait entièrement partie du tissu de la ville et celle, qui est restreinte au citadin - «*le domaine de voies*». Celles-ci ont façonné un paysage de faisceaux de rails, qui sillonnent la ville sous la forme de failles et de cicatrices dans le tissu urbain. Là où le profane ne peut pas aller, plusieurs bâtiments et structures industrielles marquent ce terrain investi par les cheminots. En plus de l'activité ferroviaire, plusieurs fabriques et ateliers industriels longent les voies et cherchent leur proximité. (*Le temps des gares*, 1978, p. 107) Comme on a pu constater, le réseau de chemins de fer, de même que les complexes des gares doivent impérativement être dissociés des autres structures viaires de la ville. Cela diminue inévitablement

l'opportunité de développement des zones adjacentes. Les voies sont par excellence un lieu à fonction unique, qui ne peut pas changer de rôle facilement. Par conséquent, elles héritent le statut de limite, menaçant le bon fonctionnement des quartiers à proximité. La célèbre journaliste américaine Jane Jacobs a tenté de donner une explication à ce phénomène urbain très problématique :

«Le mal fondamental qui frappe en effet ces limites, en milieu urbain, c'est que le plus souvent elles forment des culs-de-sac où viennent buter les rues et qu'elles sont perçues comme de véritables barrières par la plupart des gens.» (Jacobs, 1970, p.232)



(fig. 06) la gare de Liverpool et le Nord-western Hotel à gauche

L'espace des rues proches devient inhabité, peu attrayant pour les passants qui préfèrent déambuler au centre du quartier. En effet, les faisceaux de chemin de fer limitent l'arrivée de toute activité auxiliaire, causé par l'isolement produit par leur connotation d'extrémité non franchissable:

«Ainsi, ces limites contribuent-elles à créer autour d'elles de véritables vides fonctionnels. Autrement dit, en simplifiant à l'extrême le fonctionnement urbain d'un très vaste territoire, elles appauvrissent également l'usage des quartiers limitrophes et cette situation qui se traduit par moins d'usagers dans ces quartiers, puisque ceux-ci ont moins de motifs d'y venir ne peut qu'empirer » (ibid., p.232)

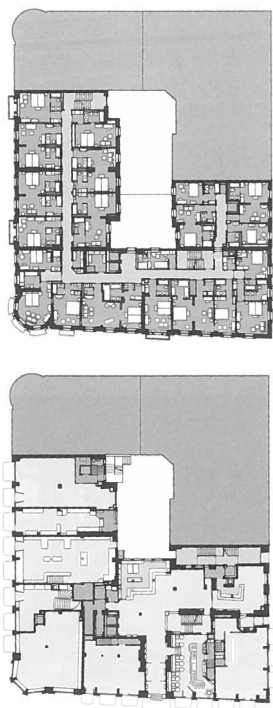
Ces lieux dépourvus de qualités civiques deviennent logiquement propices aux activités de la population marginale. C'est un territoire d'asile pour ceux qui ne trouvent pas leur intégrité dans la ville «générique». Les conséquences qui s'ensuivent ne sont pas liées, come le souligne Delage en qualifiant le quartier d' «espace interlope, lugubre et propice au crime, aux trafics en tous genres». (Delage, 2013, p.57) Ainsi, même si l'affrichissement des terrains proches des gares est bien dû à la désindustrialisation, en rajoutant les facteurs de marginalisation spatiale, des éventuelles complications peuvent paralyser les développements possibles.

1.4.2 La gare - « créatrice » de valeurs nouvelles

Du côté du parvis de la gare, on est témoin d'une situation bien différente. Comme on a mentionné auparavant, ici le bâtiment voyageur joue un rôle important dans la fabrique urbaine en s'y inscrivant grâce à des dispositifs architecturaux et urbains déjà présents dans l'imaginaire collectif. Une véritable

vitrine de voyage, celle-ci affiche une multitude d'activités pour accompagner chaque aventurier dans sa propre direction. Par conséquent, son fonctionnement demeure plus complexe qu'une simple réalité physique. Elle acquiert plusieurs dimensions symboliques comme le souligne David Bân. Tout d'abord elle représente le déplacement

qui perd ses repères ». (Bernardo Secchi cité par Terrin, 2011, p.15) Et cela n'est pas surprenant. L'emplacement de celle-ci, comme on a mentionné plus haut, est étroitement lié à l'intérêt que la société lui a accordé lors de la prise de ce choix décisif. Ainsi naissent plusieurs activités qui y sont étroitement liés et qui y dépendent économiquement.



(fig. 07) Hôtel Schweizerhof -plans

et la vitesse, mais elle inclue aussi des dimensions économiques, politiques, urbaines, et historiques. (Ban, 2008, p.4) Après un siècle et demi, la gare est devenue un lieu spatialement «stable», une sorte de permanence ce qui la classe parmi « *les principaux repères d'une ville*



(fig. 08) Hôtel Schweizerhof à la gare zurichoise

Des grands hôtels, portant souvent les noms de «*Hôtel Terminus*» ou «*Hôtel de la Gare*», des établissements de restauration et des divers cafés profitent du flux généré par les voyageurs. Il faut noter que la logique commerciale persiste encore aujourd'hui, contrairement aux activités industrielles. (Delage, 2013, p.52) La gare incite l'arrivée de ces nouveaux programmes urbains, et de cette façon fait hybrider son périmètre proche. Si on fait un saut dans le passé, on peut chercher l'origine de cette mixité dans la mise en place de la typologie du bâtiment voyageur, construit sur la base de la juxtaposition de logiques et

programmes architecturaux différents. En effet, la gare est une analogie à la ville. Comme le souligne Delage, le «... *bâtiment voyageur, s'urbanise à travers les activités qu'il abrite*», dans la suite logique de l'affirmation «*la ville entre en gare comme la gare entre en ville*» conclue à partir de la recherche sur Les lieux-mouvements de la ville conduits entre 1980 et 1990. (Delage, 2013, p.42) C'est un des rares édifices qui attire toutes les classes sociales et elle intègre des activités au goût et à la valeur de chacune d'elles. Effectivement, tel un véritable centre-ville, il n'est plus seulement un débarcadère, mais il acquiert la dimension d'un «*attracteur économique*» important dans le fonctionnement de l'agglomération. (Terrin, 2011, p.15) En plus de l'image d'un train au départ, de nos jours, les gens associent les stations ferroviaires à des notions d'image et de branding à l'exemple d'Euralille, basé sur une logique de marketing. (*ibid.*, p.17) La valeur ajoutée se traduit dans l'architecture par des fonctions auxiliaires - en tant que galerie marchande ou bien centre commercial. Parmi les services nouveaux on retrouve des activités tertiaires, de tourisme urbain, aussi bien d'autres capables de créer de la richesse. (*ibid.*, p.19)

1.5. Le retournement de valeurs

La gare est effectivement un catalyseur d'une multitude d'activités, ce qui l'a rendu apte à changer la tournure péjorative éprouvée par la société. C'est une ressource de valeurs urbaines pour les zones adjacentes. Ce qui est nécessaire

maintenant est de comprendre l'état des lieux et le potentiel de ces terrains tant ignorés par les citadins.

1.5.1 D'un «*territoire méconnu*»* vers des nouvelles possibilités urbaines La question de la friche

Les changements économiques d'après guerre et l'avènement de l'époque du transport routier de masse sont parmi les premières causes qui poussent les infrastructures liées à la voie ferrée à se dégrader rapidement - «*la gare marchandise s'abandonne aux herbes folles, que les rails rouillent sur les voies de garage et que le lampiste et le garde-barrière prennent leur retraite.*» (Keller, 2009, p. 25) Ainsi naissent les friches ferroviaires et industrielles - espaces délaissés par les industries qui sont ou bien relocalisés ou bien qui ont complètement cessé leurs activités. (Merlin, Choay, 2010, p.363)

A cause de la mauvaise image que les quartiers de la gare véhiculaient dans l'imaginaire collectif, il a fallu attendre la fin des années 70 pour poser le problème de ces friches et de ce qu'on peut en faire. En effet, dans le cas de la France, l'arrivée du TGV annonce la rupture historique qui relève la questionnement sur les quartiers de la gare. Celle-ci touche aussi très rapidement la plupart des pays en Europe Occidentale. Les enjeux de la grande vitesse changent complètement la manière dont on percevait le transport ferroviaire, jusque là perçu comme «*vieillot*» (Delage, 2013, p.62) et par conséquent la gare et son

* titre emprunté depuis l'ouvrage « Le temps des gares », 1978, p.107

environnement. Leur succès dépend aussi de la cadence et la bonne desserte par les trains en vue d'attirer le plus grand nombre de voyageurs, qui génèrent une affluence nécessaire à l'activité commerciale et sociale des lieux. (Bourdin in Terrin, 2011, p.161) Ainsi, un canevas de scénarios divers se met en place autour du quartier ferroviaire. L'établissement d'un «système - projet» clair dans son périmètre est indispensable pour créer de la valeur sur ces sites abandonnés. (*ibid.*, p. 165)

Dans le catalogue d'exposition «*Le temps des gares*» datant de 1978, on retrouve déjà tout un paragraphe qui met en liaison les aires abandonnées et les possibilités qu'elles détiennent:

« Enclavées depuis plus d'un siècle dans le tissu urbain, les emprises ferroviaires, aux arrières des gares, constituent en fait de vastes réserves foncières dont les potentialités remarquables ne semblent avoir été répertoriées que récemment. Ces secteurs sont en effet les derniers dans les grandes villes à offrir d'un seul tenant des surfaces considérables de terrain très faiblement exploité et appartenant le plus souvent à la collectivité publique. Ces territoires apparaissent désormais comme une des dernières opportunités dans l'histoire des villes pour réaliser de grandes opérations d'aménagement et d'équipement, destinées leur développement et empêcher le déperissement urbains.» (*Le temps des gares*, 1978, p. 107)

Ces propos reviennent de manière récurrente dans la plupart des études sur

le sujet, comme dans le fameux rapport Keller : « *La gare est le dernier lieu où l'on peut développer la Ville* ». (Keller, 2009, p. 40)

Qu'il soit une question de substitution programmatique ou de la construction d'édifices auxiliaires, les synergies créées mènent vers la fondation d'un « hub urbain », débordant de la zone restreinte de la gare, qui comme un véritable outil métropolitain génère des ambiances propices à l'échange social (notamment culturel) et commercial. (Bourdin in Terrin, 2011, p. 169)

«Ainsi les gares et les bâtiments désaffectés apparaissent-ils désormais, dans tout les pays occidentaux, comme capables, par leur potentialité, d'apporter une réponse à cette nouvelle demande sociale. Leur vocation de centre de gravité de l'espace urbain désigne les gares comme des lieux de convergence. Conçus avec ampleur et exécutés avec maîtrise, leurs bâtiments et leurs halles offrent des espaces considérables qui appellent les foules. Les gares peuvent devenir musées ou marchés, centre sportifs, culturels ou commerciaux, théâtres ou jardins botaniques.» (*Le temps des gares*, 1978, p. 121)

1.5.2 Quel potentiel pour quelle gare/friche ?

Les friches qui nous interpellent sont naturellement de type ferroviaire, qui peut être aussi regardée comme industriel, étant donné que les deux activités sont étroitement liées. De manière gé-

nérale les compagnies ferroviaires font parti des détenteurs les importants de sols urbains. Ces terrains se dessinent dans des formes spatiales linaires, le long des faisceaux des voies, ce qui les rend peu faciles à inscrire dans des morphologies urbaines plus traditionnelles. (Rey, Lufkin, 2015, p.29) Ce qui est toujours très important à relever est la nature de l'élément en friche - qu'il s'agisse de bâtiments de gares laissés à l'abandon, de zones ferroviaires obsolètes ou des sites industriels étroitement liés au réseau ferré. (*ibid.*, p.30)

Le premier cas, celui du bâtiment ou des bâtiments abandonnés, est peut être celui qui engage la question de la réhabilitation le plus facilement. Très souvent, ces édifices présentent des caractéristiques patrimoniales et symboliques importantes pour la ville et le quartier et cherchent à se reconverter dans des lieux dédiés à la culture pour garder et promouvoir leur mémoire architecturale. La gare d'Orsay à Paris, ainsi que la Hamburger Bahnhof à Berlin sont parmi les réaffectation les plus marquantes, toutes deux devenues musées d'art. (Rey, Lufkin, 2015, p.30)

Le second cas traite plutôt les zones à l'abandon, suite au dépassement technologique qui les a rendu rapidement dépassés, mais aussi les zones délaissés suite à un changement modal ou de transbordement. (*ibidem*, p.32) La disparition des activités liées au fret rendent les gares inutiles, et le besoin de surface devient non justifié, surtout en cas de surdimensionnement. Des

telles zones deviennent tout de suite des belles opportunités pour chaque ville.

Le troisième et dernier cas est plus particulier, car il s'agit de terrains industriels privés, qui ont cherché la proximité avec le rail pour des raisons de logistique. La différence avec les deux situations précédentes est que la compagnie des chemins de fer n'est pas forcément propriétaire de ces parcelles. (*ibid.*, p.33)

Dans la plupart du temps, on a des situations de friches qui intègrent simultanément au moins deux des cas énumérés précédemment, ce qui rend complexe la mise en place d'une stratégie d'intervention. En outre, le manque de définition précise de ce que c'est une friche, demande une mise en contexte nécessaire pour chacun de ces cas. Les zones délaissés liés au rail ont besoin d'une méthodologie de représentation efficace afin d'organiser le projet urbain. Cela nécessite plusieurs lectures du site, du territoire et son potentiel, ainsi que des besoins actuels et futurs de celui-ci. Généralement, il s'avère assez laborieux de choisir des critères pour faire la typologie des lieux car ils peuvent varier beaucoup. Par conséquent il n'existe pas une méthode «universelle» pour appréhender l'analyse.

Le rapport Keller peut nous servir d'un bon exemple sur la manière d'envisager l'étude typologique. Dedans on indique que ce qui détermine une typologie c'est le but envisagé, autrement dit il y a «autant de typologies que d'objectifs.» (Keller, 2009, p. 53) La diversité des

gares interagie toujours avec l'intention projectuelle. Qu'elles soient classées par leur implantation, leur dimension, par le flux et la desserte modale et intermodale, il reste indispensable de lier ces faits aux besoins des différents acteurs. (*ibid.*, p.53) Les critères énumérés sont en même temps appliqués aux observations territoriales. C'est pourquoi, pour classer chaque site, les compagnies de chemin de fer font recours à une catégorisation des différents sites issue indirectement de l'analyse du hinterland en question.

Le Réseau ferré de France (RFF, dès 2015 connu sous le nom SNCF réseau), répertorie les gares par leur localisation - si elles sont à Paris, en Île-de-France ou dans d'autres types d'agglomérations nationales et/ ou régionales. A ce répertoire s'ajoute les observations concernant l'attrait économique que la gare peut générer. (Keller, 2009, p. 56) (voir tableau RFF dans annexes)

En Allemagne, le gestionnaire des Deutsche Bahn, DB Station & Service préfère d'abord catégoriser chaque complexe ferroviaire par le type de trafic qu'il accueille, suite à quoi il écarte les sites qui ne comportent pas de potentialités commerciales de ceux qui présentent les qualités voulues pour garantir une dynamique urbaine satisfaisante. En tout 82 gares allemandes regroupent «l'essentiel du potentiel commercial» du pays. (Keller, 2009, p. 59) (voir tableau DB dans annexes)

La Suisse se présente avec 30 gares de grande importance, desquelles 9 sont porteuses d'importantes qualités commerciales. De manière générale ces 9 complexes ferroviaires génèrent un flux important de personnes qui y transitent chaque jour, à l'exemple de Zurich avec ses 350'000 personnes et 1'600 arrivées et départs de trains confondus. (<http://www.swissinfo.ch/fre/la-gare-de-zurich-une-ville-sous-la-ville/3977632>) Les deux paragraphes suivants sont extraits du rapport Keller et révèlent bien les opportunités des lieux :

«Les 9 très grandes gares (comme Bale, Berne, Lausanne, Lucerne ou Zurich) sont considérées comme les centres de transport les plus conviviaux et les mieux exploités d'Europe. La rentabilité du mètre carré est souvent le plus élevé de la Suisse. Leurs chiffres d'affaires est de l'ordre de 1,4 milliard de francs suisses par an. Les standards de qualité comme base du succès de ces centres commerciaux tiennent en particulier au maintien de la propreté, à l'amélioration de la sécurité, à l'optimisation de l'offre et des heures d'ouverture, à l'amélioration de la satisfaction et de l'information de la clientèle (par exemple par la création de points d'information et de zones d'attentes non commerciales confortables).» (Keller, 2009, p. 57)

«Les 21 grandes gares (comme Zürich-Stadelhofen, Fribourg, Neuchâtel, Olten ou Genève-Aéroport), sont plus caractérisées par la mobilité des voyageurs. Les commerces sont par conséquent plus directement liés aux achats de la vie cou-

rante, comme les maisons de la presse, l'alimentation générale, les boulangeries, les cafés, les pharmacies ou drogueries, les bars de restauration rapide, les fleuristes, les «bancomats», les distributeurs automatiques.» (ibid., p. 57)

Mais qu'en est-il des friches situées à proximité ? CFF Immobilier est la société qui gère les biens fonciers des chemins de fer afin de produire de la richesse. Pour lier la potentialité de la friche à celle de la gare chacune d'elles est étudiée par rapport à «une matrice de portefeuille» qui se base sur deux critères majeurs qui sont : «l'attractivité de l'emplacement» et «la qualité potentielle du projet.» Ce qui nécessite une analyse plus approfondie est la deuxième thématique car elle implique la « probabilité de réalisation et le retour sur investissement » (*Densification des friches ferroviaires urbaines - cahier 1, 2011, p.10*) Ainsi chaque site est répertorié dans quatre catégories allant de A à D, conditionnées par les raisons évoqués ci-dessous :

- «Pour les sites les plus favorables (A), les CFF portent le projet jusqu'à l'obtention de l'autorisation de construire, la recherche des utilisateurs et l'estimation des coûts de construction. Ainsi, les projets A sont dans tous les cas promus par CFF jusqu'au terme de la planification.»*

- «Pour les sites moyens (B), la division CFF Immobilier accompagne le processus jusqu'à l'obtention des droits à bâtir.»*

- Les catégories considérées «comme non rentables (C et D) sont vendus dans

leur état actuel.»*

*(ibid., p.10)

Il est évident que les grandes gares tel que Bâle et Zurich s'inscrivent dans la catégorie A, tandis que les gares des villes moyennes telles que celle de Fribourg entrent dans la catégorie B. Mais ces classements ne sont pas suffisants pour autant en vue de l'élaboration du projet urbain. C'est pourquoi un portrait urbain appelé «visage» en sept dimensions vient comme un outil de contextualisation. Cela permet d'en tirer le maximum de profit de chaque site. Ci-dessous on va présenter ces 7 indicateurs :

A. La densité humaine capable de créer de la mixité ;

B. L'accessibilité qui se lit par l'attractivité et la «quantité de l'offre» présents dans les lieux ;

C. L'ambiance qui découle de l'état et la qualité des bâtiments et les infrastructures liés à la gare ;

D. L'habitat présent dans un rayon d'un demi kilomètre de la friche ;

E. La proximité des différents établissements scolaires, de santé publique et supermarchés ;

F. La situation sociodémographique, autrement dit le degré de mixité sociale dans le quartier ;

G. Le foncier envisagé en tant que ressource de surface propice à des différentes possibilités d'urbanisation.

(ibid., p.p.24-25)

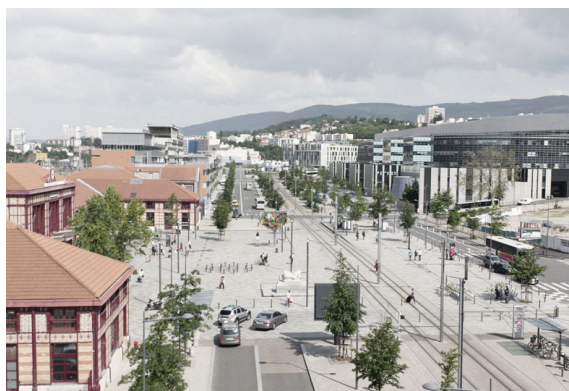
Le poids de chacun de ces indicateurs est décisif pour la mise en place pro-

grammatique du quartier. L'imbrication de chaque fonction résulte en une recherche typologique comparable à celle de la gare même qu'on a pu voir au début du chapitre. Cependant, tandis que le bâtiment voyageur cherchait à satisfaire ses fonctions civique et technique d'une façon à avantager les deux pareillement, dans l'architecture du nouvel lotissement on privilégie la connexion avec la ville, tout en rendant l'image du faisceau de rails une normalité urbaine parmi d'autres.

1.5.3 Le flux - une condition inévitable ?

Avant d'entamer avec les concepts urbains qui découlent des études typologiques, il serait nécessaire d'interroger la relation entre le flux qu'une gare provoque, la dimension foncière du quartier ferroviaire et la dimension de la ville. La gare suit des règles de marketing, découlé de sa capacité à générer des consommateurs potentielles - les passagers. Par conséquent, on peut se poser la question, est-ce cela un argument qui peut prédire la taille et en même temps garantir la réussite du nouveau quartier. Dans cette optique les observations d'Aurélié Delage peuvent nous être précieuses : Pour elle, la grandeur du projet ne dépend pas forcément de la taille de l'affluence, ni de la taille de la ville (Delage, 2013, p.p. 78-79) La gare de St.-Etienne Châteaureux par exemple développe un quartier avoisinant le 60 ha, équivalent de taille des projets de Metz et de Rennes. Cependant, tandis que ces derniers génèrent un nombre de passa-

gers d'environ 7 millions de personnes annuellement, la gare stéphanoise en génère seulement 3. (*ibid.*, p.79) Cela nous amène à s'interroger sur la pertinence de cette condition basée sur des réflexions commerciales. Comment Châteaureux a pu subir un développement de taille, malgré le peu d'affluence?



(fig. 09) quartier de Châteaureux à Saint-Etienne

Dans son travail de thèse, Aurélié Delage cherche la réponse chez les acteurs publics. Pour eux la gare constitue un centre névralgique, représenté par sa nature intermodale. C'est aussi le lieu situé le «plus proche» de Paris grâce aux quatre dessertes journalières de TGV, ce qui est un argument très prisé par les promoteurs. (*ibid.*, p.462) Cependant on retrouve quelques divergence entre la pratique et la théorie. En effet beaucoup de cadres préfèrent voyager dans leur véhicule personnel, les trains TER étant liés à une vision péjorative du transport ferroviaire. C'est seulement le TGV qui offre des liens avec le monde globalisé, ce qui fait de lui une

«marque». La gare devient une « possibilité » modale, ce qui implique une dimension fortement spéculative basée sur le potentiel et non pas sur la réalité. Les acteurs économiques et publics sont d'avis que la gare est un catalyseur de projet grâce à l'image qu'elle véhicule, par sa présence et sa visibilité dans la ville. Elle est aussi une condition propice à la création d'adresse. (*ibid.*, p.466) Mais le succès du projet dans le cas stéphanois est aussi lié à la présence du siège mondial Casino. Effectivement, l'esprit marketing suit des logiques de confiance commerciale.

Malgré le caractère hypothétique des deux conditions mentionnées, elles ont été suffisamment fortes pour constituer ce qui est aujourd'hui un vrai quartier d'affaires. Le retournement de valeur a pu s'effectuer en offrant un vrai produit urbain - un district polarisé par des bâtiments emblèmes, signes de la vitalité urbaine.

1.5.4 Conséquences urbaines et architecturales

De manière générale la superficie des friches, propices au développement d'un projet urbain, peut être assez conséquente. On peut retenir le seuil des 5'000s m² comme limite inférieure de la surface nécessaire. Par conséquent, l'opération immobilière consistera en l'élaboration d'un ensemble de bâtiments et non à un édifice unique. En effet, l'approche projectuelle doit considérer le travail sur une «échelle in-

termédiaire» qui se situe entre «la stratégie urbaine et la création architecturale de bâtiments» (Rey, Lufkin, 2015, p.73)

Ces nouveaux quartiers impliquent bien entendu la notion de développement durable. Rappelons nous brièvement ce concept : C'est une approche globale qui unit trois préoccupations - écologique, économique et sociale, appelés «les trois piliers du développement durable». Dans notre cas, le travail des différents acteurs est de mettre en place une stratégie cohérente pour appréhender les problématiques de nature différente, les plus fondamentales desquelles sont l'urbanisation et la mobilité. (*ibid.*, p.74) Le facteur des déplacements a assurément un effet structurant dans la planification, car il est capable de provoquer des approches différentes relatives à la construction de la ville à travers des interventions sur sa morphologie et sa densité. Regardons quels sont les modèles urbains, liés au développement durable, exposés par Emmanuel Rey et Sophie Lufkin :

«Les premières stratégies formulés dans l'optique de favoriser une maîtrise conjointe de l'urbanisation et de la mobilité peuvent être regroupées sous l'appellation « ville compacte ». Ce type fait référence au développement d'une agglomération densifiée de type unipolaire, c'est à dire organisée autour du noyau central de la ville ancienne. Mais dans une logique d'évolution et d'optimisation à partir de la situation actuelle des territoires urbains européens, diverses observations convergentes ont enrichi cette

vision unipolaire d'une approche plus nuancée, de type polynucléaire. Celle-ci repose sur l'idée d'une structure urbaine à centre multiples, dont la mise en place apparaît plus flexible et surtout mieux adaptée aux aires métropolitaines.

Cette approche du développement urbain permet ainsi d'envisager une plus grande compacité dans l'agglomération, mais en limitant les risques qu'une concentration d'activités au centre-ville pourrait générer, en particulier des problèmes localisés de congestion et de pollution atmosphérique ou sonore. Appelée « ville compacte polycentrique » (expression utilisée en Allemagne) ou « décentralisation concentrée » (expression consacrée en Suisse), cette stratégie conduit à la définition de « pôles mixtes et compacts », à savoir le renforcement et le développement de secteurs secondaires denses et multifonctionnels qui repartissent les fonctions habituellement concentrées dans le centre principal de l'agglomération aux points d'interconnexion des transports publics.»

On peut remarquer que ces mêmes observations ne se limitent pas à l'urbanisme des nouveaux quartiers bordant les rails, mais tendent à se traduire aussi dans l'architecture et par conséquent passent par une typologie qui se calque sur certains principes de la diversité urbaine en cherchant haut rendement économique. Dans le monde germanique on nomme ces édifices «*Klumpen*» ce qui signifie «*Pépite*» en français. Le caractère premier de ceux-là se présente par la grandeur, compacité et rentabilité, ayant chacun des surfaces

de plancher qui dépassent généralement 3000 m². Il permet que des modes d'utilisation différents prennent place pour composer un programme hybride. Les attentes importantes d'un rendement économique durable par ce type de bâtiment se produit par le biais de la «*création de valeur*». La géométrie et le volume compact et uniformément fermé produisent un immeuble qui atteigne la grandeur d'un block urbain de grandeur moyenne. Par conséquent, des caractéristiques architecturales comme des plans de grande profondeur, des hauteurs de gabarit importantes et des proportions parfois trompeuses dessinent le bâtiment. (Euler, Reimer, 2014, p. 5)

En Suisse, la ville de Zurich joue un rôle modèle dans la construction de «*Klumpen*», car c'est un des points focaux du marché immobilier national. Les bâtiments de ce type sont le témoignage architectural des années de boom économique et deviennent un phénomène contemporain récurrent. Ils se placent dans les centres économiques de la ville et stimulent ainsi le réaménagement urbain. Plusieurs édifices semblables se situent à Bâle, mais également, à Berne, Genève, Lausanne, Lucerne, situés sur des intersections et carrefours qui subissent un flux important. (Euler, Reimer, 2014, p. 5)

Architecturalement parlant le «*Klumpen*» est une accumulation d'emprunts stylistiques, urbains, fonctionnels et structurels, ce qui le rend si exclusif dans l'espace urbain. Tout d'abord c'est

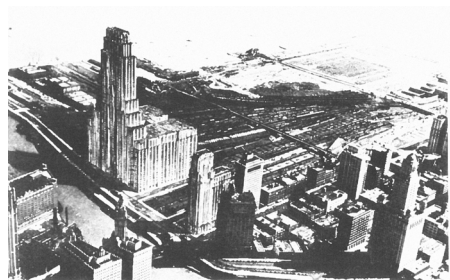
un bâtiment contextuel, qui s'adapte géométriquement dans le tissu existant de la ville et qui cherchent des liens avec l'espace public. (Euler, Reimer, 2014, p. 57) Il rythme les rues et les places au moyen d'une multitude de traitements volumétriques, ce qui leur confère un caractère facilement reconnaissable, et ainsi peut devenir un vrai accent urbain. (*ibid.*, p. 58) Dans son approche tectonique le bâtiment peut interagir avec non seulement une différenciation pro-



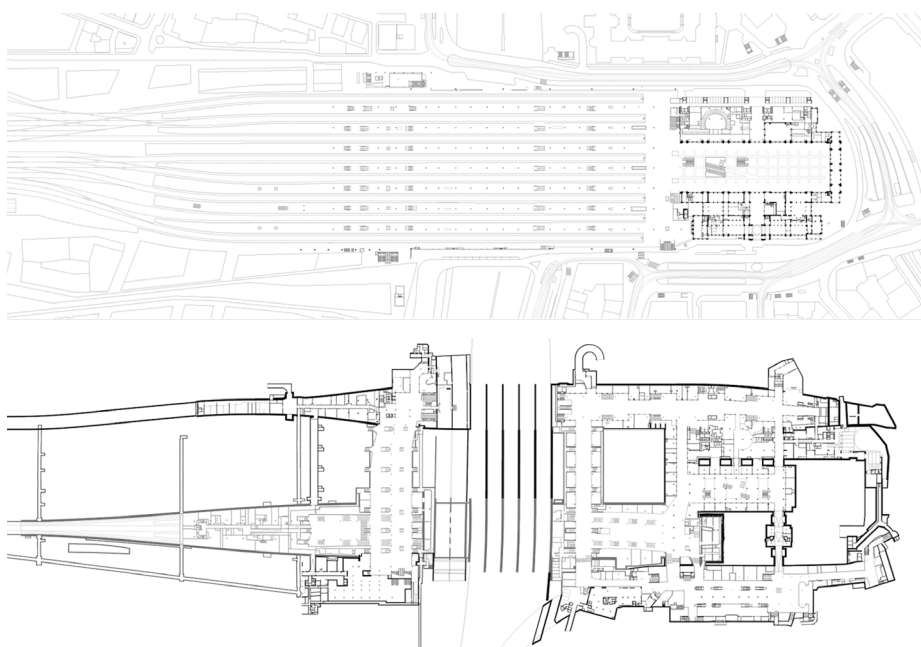
(fig. 10) Europaviertel à Stuttgart

grammatique lié au contexte adjacent, mais aussi grâce à un traitement architectural particulier. Dans le cas où l'édifice est d'une taille conséquente, dans son architecture il permet l'intégration d'interventions liées à des dispositifs urbains, tel que la pénétration par des passages et la création de places intérieures. (*ibid.*, p. 61) Les qualités de l'apparence d'un «*Klumpen*» sont souvent liées à la volonté de représentativité grâce à une expression de façade définie généralement par la structure, telle une carcasse distinguée, ce qui permet en même temps d'avoir un maximum de flexibilité à l'intérieur. (*ibid.*, p. 65) Quoi qu'il en soit son atout majeur est la mixité programmatique.

Il est important de noter que l'origine de l'hybridation programmatique dans l'architecture provient de la pression immobilière que la «métropole» fait subir sur le prix du foncier, surtout outre Atlantique, où le «*grid*» est un élément très contraignant. La contrainte surfacique, pousse la hauteur générale des bâtiments à croître, les seules lois étant l'inscription dans la parcelle et le respect de la zone. L'impossibilité d'y affecter une seule fonction dans les surfaces, à cause de leur abondance, exige que les architectes soient plus inventifs et en effet de proposer la mixité comme solution. (Fenton, 1985, p. 5) Le phénomène n'a pas manqué la gare Grand Central Terminal à New York. L'opération immobilière consistait en le comblement du faisceau des voies par un bâtiment qui juxtaposait des hôtels, des logements et des bureaux, qui devaient générer de l'activité dans ce quartier de Manhattan. (Per, Mozas, Arpa, 2011, p.51) En même temps le bâtiment cette gare new-yorkaise est une symbiose de fonctions diverses ce qui la rend si attractive dans le tissu urbain. Deux autres exemples des années 20, qui se superposent avec



(fig. 11) Chicago Tower, projet de mixité bâti sur le faisceau des voies ferrées (1929)



(fig. 12) la gare de Zurich, plan des voies et des passages commerçants souterrains - une nouvelle centralité

une gare sont le « Daily News Building » de Holabird and Root » et la « Chicago Tower » qui est restés en phase de projet. (Fenton, 1985, p.p. 36/39) Il est juste de dire que Zurich et les autres villes suisses ne sont pas équivalentes à New York et Chicago, mais les conditions spatiales des gares ferroviaires, «le dernier lieu où l'on peut développer la Ville», subissent cette même pression foncière de la grande métropole, où des « des couches successives de centralités (centres commerciaux, hôtels et restaurants, banques avec leurs chambres fortes, laboratoires et bureaux) s'entassent dans la profondeur du sous-sol urbain. Sorte de réplique inversée de l'univers des gratte-ciel » (Di Meo, 2010, p.7)

Une remarque étonnante est le peu de logements et le manque complet de ceux-là dans les programmes prévus dans les «Klumpen» proche de la gare Zurichoise. Toutefois on retrouve des cas où le logement fait partie de la «valeur» que la gare génère dans son quartier. Le périmètre de la gare des Eaux-Vives, qui s'inscrit dans le projet du CEVA à Genève est un très bon exemple. Le dernier concours en date commencé en 2013 et dont la décision finale a été prise en avril 2014, prévoit bel et bien plusieurs immeubles de logement collectif, qui complètent les projets jugés plus tôt - celui de la Nouvelle comédie de Genève et les bâtiments de logement des CFF. (Rapport de jury, 2014, p. 4) La

mixité ici ne se fait pas seulement entre des fonctions liées aux sports et aux loisirs, mais aussi au niveau social et générationnel. Selon les différentes fondations, *«l'objectif programmatique est de faire cohabiter des jeunes, étudiants, des familles et des seniors dans une seule entité»*. (ibid., p. 6) La complémentarité de l'offre des services et la mixité sociale permettent aussi de garantir *«une vie de quartier riche et équilibrée»*. (Rey, Lufkin, 2015, p.80)



(fig. 13) Peter Merian Haus à Bâle - un *klumpen* pour la HES nord-ouest

1.6. Vers une vérification des conditions

Au début de notre essai on a énoncé le principe que les dimensions instables qu'engagent le quartier de la gare et le bâtiment voyageurs rendait les deux entités, similaires. Mixer deux systèmes d'essence différente montrait l'hésitation qu'on éprouvait à l'égard du chemin de fer. La dualité, en effet pouvait tant rendre impossible l'équation de la réussite socio-économique des deux éléments, tant être un facteur stimulant de la spéculation positive, capable à créer

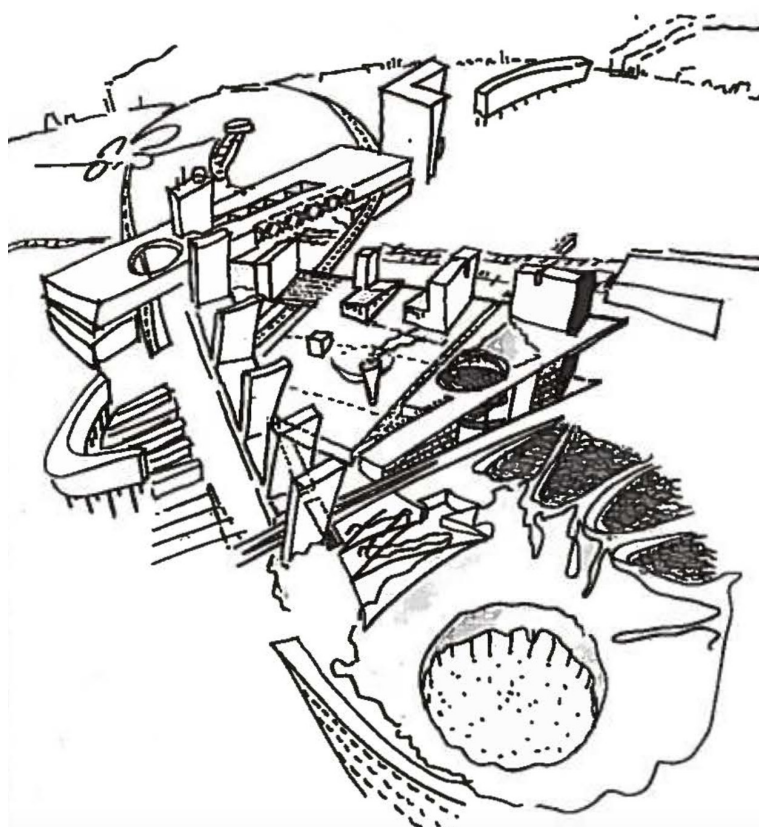
de la valeur. C'est une règle qui en effet évite de faire un choix clair.

Pendant ce temps, la ville a beaucoup évolué et d'une certaine manière a conditionné des « solutions » urbaines qui visent la valeur sûre. On peut parler du développement durable (ville compacte), mais aussi de la réussite commerciale basé sur des faits spéculatifs (génération du flux possible VS l'existence du flux réel). C'est une clé de lecture qui nous énonce le besoin de définir un milieu architectural et urbain qui est capable de supporter les deux conditions.

Par conséquent, la stratégie d'hybrider le territoire et l'architecture pour relier plusieurs mondes urbains disparates et construire un ensemble, semble une stratégie cohérente. Ainsi, dans le cas des quartiers des gares, le domaine des voies ne sera pas isolé et négligé, mais plutôt un attracteur et catalyseur de projets, même s'il restera inaccessible physiquement pour des questions de sécurité. En effet l'hybridation est une des rares approches qui nous mène à répondre à la pluralité de problèmes de la ville contemporaine sans mettre en préjudice certains parmi eux. Par cette démarche on vise une cohérence urbaine totale.



(fig. 14) le projet Barcode à Oslo, Norvège en bordure de la gare centrale



(fig. 15) Croquis conceptuel d'Euralille

Deux modèles pour construire le quartier ferroviaire

Le présent chapitre a pour objectif d'explorer les relations entre le contexte ferroviaire, la logique des acteurs et le projet architectural, et ainsi montrer la diversité de modèles et de méthodes qui mènent à des solutions de projets concrets. Les cas étudiés, qui sont Euro-pallée à Zurich et Euralille à Lille, sont choisis pour plusieurs raisons : Tout d'abord la situation géographique intéressante des deux villes s'inscrit dans deux logiques différentes - tandis que Lille se trouve à la frontière nationale et ainsi devient un point de passage obligé, Zurich est une gare qui devient terminus pour une multitude de lignes suisses et internationales. Le deuxième critère concerne la population. Ces deux villes sont de taille moyenne, Zurich dénombre environ 400'000 habitants et Lille 230'000. Toutefois chacune d'elles commande une aire urbaine qui dépasse de peu le 1'000'000 habitants. Les conditions suivantes touchent à la nature du projet urbain et architectural, son élaboration et son résultat. Le réaménagement prévu pour les zones de friche est accompagné par la mise en place d'une nouvelle gare auxiliaire qui offre des nouvelles capacités à l'ensemble du système ferroviaire. Tout de même, ce qui nous intéresse le plus c'est la manière comment les deux cas divergent dans la

manière d'engager la fabrique urbaine existante, ce qui est le résultat des différentes volontés politiques et économiques. Il serait judicieux d'étudier les deux cas séparément et revenir ensuite, à travers une synthèse, afin de fixer des règles d'intervention. Ceux-là énonceront une stratégie d'action, de façon à pouvoir envisager son utilisation dans des contextes divers.

2.1. Euralille - un projet urbain atypique

2.1.1 Contexte

Lille, avec ses 230'000 habitants, est la dixième commune la plus peuplée de France. En même temps son agglomération s'étend jusqu'à la frontière avec la Belgique et regroupe environ 1,1 million d'habitants, ce qui place l'aire urbaine en cinquième position parmi les métropoles françaises, devancée tout naturellement par la capitale, mais aussi par les villes de Lyon, Marseille et Toulouse. Toutefois elle acquiert une position tout à fait singulière à côté de ses rivales - Lille est située à un des carrefours des plus stratégiques du nord de l'Europe, où les routes entre le Royaume Uni, la France, la Belgique et l'Allemagne convergent. Cela lui assure une position exclusive dans le réseau modal à l'échelle internationale. En effet, les résultats ne tardent pas d'arriver. Après la crise économique au début des années 80 qui frappe toute la région, une deuxième chance surgit pour la métropole du nord avec le creusement du tunnel

sous la Manche et la mise en place du réseau TGV. Cette promesse de dynamique modale enclenche une forte demande foncière liée au secteur tertiaire. (Tiano, 2007, p.p.95, 56)

En ajoutant la situation transfrontalière, toutes les conditions sine qua non sont présentes pour bâtir un projet urbain d'envergure. (Ampe, 2010, p.53) Ainsi grâce à l'effort d'acteurs différents, le projet d'Euralille est initié. Appelé souvent un symbole pour l'agglomération il tente à faire renaître l'ensemble de la région, de la faire « passer d'une agglomération industrielle marquée par l'héritage du 19e siècle à une métropole tertiaire ouverte sur l'Europe au cadre de vie attractif. » (Giblin-Delvallet, 2004, p.69)



(fig. 16) vue satellite d'Euralille

2.1.2 Premices du projet

La détermination d'agir est suscitée par la volonté de redonner à Lille sa dignité culturelle et architecturale, en recherchant des nouvelles esthétiques capables de reconstruire l'image attractive de la cité. Avant le projet d'Euralille il était très difficile de séduire des potentiels promoteurs selon l'interview avec le maire Pierre Mauroy pour le Quotidien de Paris :

« Pour attirer un investisseur (à Lille), il faut multiplier les atouts. La qualité de vie, un cadre attractif, une vie culturelle et sociale intense, sont des éléments incitatifs. Il y avait beaucoup à faire. On a bataillé pour faire du Vieux Lille un secteur sauvegardé. Le quartier était submergé de gens qui gitaient tant bien que mal, qu'il a fallu convaincre de la nécessité des travaux. »

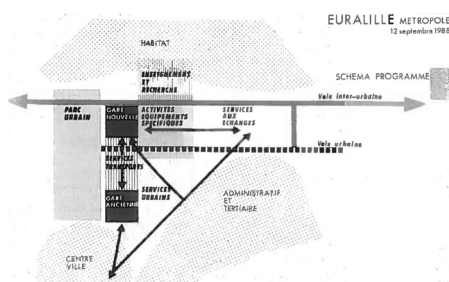
(Tiano, 2007, p.p. 99)

L'arrivée du TGV nord est effectivement le moment pour agir. Mais la gare de Lille-Flandres convient très peu pour cela - c'est une gare de tête, avec des voies en cul-de-sac. (Ampe in Terrin, 2010, p.56) Cela imposait la construction d'une nouvelle gare traversante qui peut accueillir aisément les compositions du TGV, ce qui impliquait sa délocalisation en dehors du centre ville. Par conséquent un rapport de force de la commission de l'agglomération lilloise s'est imposé vis-à-vis des SNCF, car pour les acteurs locaux « il était impensable de ne pas tirer parti d'un trafic de passagers qui allait passer de 9 à plus de 30 millions par an. » (Tiano, 2007, p.102)

« Il fallait que le nouveau train, porteur de synergies nouvelles et d'une confiance collective retrouvée, arrivât triomphant au cœur de la ville... L'architecte en chef des Chemins de fer avait d'emblée compris le caractère symbolique qu'on lui demandait de mettre dans son bâtiment. » (ibid., p.102)

Le maire Mauroy établit un programme ambitieux, qui se voit répondre au nouvel statut de métropole européenne que Lille veut acquérir :

« L'ambition initiale d'Euralille était de créer de toutes pièces un grand quartier d'affaires, inscrit dans le prolongement du tissu urbain du centre ville et capable d'assurer une mixité de fonctions: centre commercial, parc des expositions, école de commerce, logements... Cette mixité sera encore renforcée dans les développements futurs mixant logement et activités » (Ampe in Terrin, 2010, p.55)



(fig. 17) schéma spatial initial (1988)

A cela s'ajoute une autre volonté - celle de se démarquer. Mauroy veut en effet produire un ensemble bâti qui attire l'attention. Pour cela il devient nécessaire de promouvoir une «stratégie de rupture», tant dans la génération de la

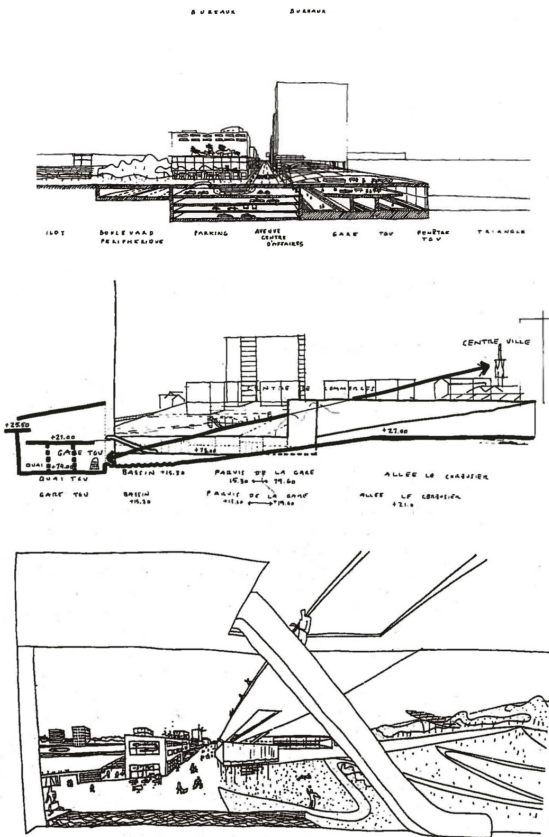
fabrique urbaine que dans le fonctionnement spatial. (Tiano, 2007, p.p.110-111) On peut apparenter cela à une nouvelle vision urbaine. C'est en effet la volonté de l'équipe pluridisciplinaire qui fixe un concours d'urbanisme qui ne vise pas l'exigence d'un projet fini, mais la définition d'un concept général pour l'ensemble de la ville et l'agglomération. Parmi les huit participant, quatre architectes français et quatre étrangers, seulement un arrive à satisfaire cette demande assez atypique - Rem Koolhaas. (Tiano, 2007, p.118) Sa réponse joue sur la rhétorique des problématiques proposées et ainsi produit l'effet provoquant qui pousse le jury à le choisir unanimement.

2.1.3 Lés débuts

En septembre 1988 apparaît la variante finalisée du schéma programmatique du site. Sur celui-là on peut lire la présence de plusieurs fonctions qui se juxtaposent pour créer un ensemble urbain - des équipements liés aux services commerciaux, l'enseignement, la science et la recherche. Mais le secteur qui joue le rôle du vrai centre de gravité est celui attiré aux services modaux - une plateforme qui se situe précisément entre l'ancienne gare de Lille Flandres et la nouvelle gare TGV longeant l'axe nord-sud. (Vermandel, 1994, p.18)

Pour appréhender une idée formelle Rem Koolhaas initie une lecture du site, en le décrivant comme un chaos urbain sillonné par des infrastructures de transport diverses, qui se mêlent

les uns avec les autres : « *une rivière de voie ferrées, une route de contournement qui tranche les surfaces* ». Au milieu de cela on doit implanter la nouvelle gare TGV. (Vermandel, 1994, p.19) Koolhaas déclare que le chaos, issue de la multitude de volontés et d'associations paradoxales, résulte en la réalité de la ville contemporaine. Ainsi le parti architectural et urbain cherche à tirer profit de la complexité générée par le désordre modal. (Tiano, 2007, p.117)



(fig. 18) La congestion et la fenêtre sur les voies

Dans le cas lillois elle est aussi liée à la question de l'échelle. En effet on peut se poser la question quelle est la bonne dimension qui aura l'habilité de s'adresser à une multitude d'hierarchies spatiales? Faut-il remplacer l'idée du tissu urbain conventionnel avec une forme de grande taille ?

« *The sum total of the design and engineering models produced during the seminar highlighted the importance accorded to «connections » within the functional parts. They can be seen in the interweaving of the infrastructures, and are present on the site of the TGV station, where the six TGV tracks are closely aligned, along with the two-, sometimes three-lane ring roads, towards which the towers of the business center gravitate in battle array. This rapid exchange and distribution network constitutes the central nervous system of the project, where the very identity of the new trans-European crossroads is revealed. The spatial density of the networks, as well as the apparent tensions between them, also serve to express the contraction of time implicit in the TGV's rapidity. This new perspective is apparent, to quote Rem Koolhaas, in the « total shortcircuiting of the awareness and experience of distances ».* At this stage, we can see that, on a conceptual level, the dominant idea of the project is that of manipulating infrastructures, in the attempt to give both the site and its functions « potential added value. » (Vermandel, 1994, p.p.20-21)

Il devient évident que l'attitude de Koolhaas évite de prendre une tournure

traditionnelle de façon à satisfaire la volonté de rupture initiée par les autorités de la ville. Il veut démentir le besoin de correspondance directe entre la forme et le programme, c'est à dire de le traduire en «*volumes et plans-masses*». L'urbanisme est un outil conceptuel qui cherche à manipuler les fonctions en les articulant et hybridant entre elles. (Tiano, 2007, p.117)

L'architecture de la grande forme peut en effet contenir une dimension tout à fait urbaine, sans forcément entretenir des liens de continuité comme dans un plan masse classique. Dans cette optique l'explication de Xavier Malverti peut nous éclairer mieux :

«L'architecture de grande dimension permet d'effacer les différentes échelles en les absorbant dans un seul contenant, tel un «trou noir». Ce concept offrirait l'intérêt, par rapport au choix d'une structure sur laquelle se combinent les différents programmes, de permettre aux divers objets de se singulariser tout en se contaminant entre eux jusqu'à produire un agglomérat qui serait la ville. Ainsi, au niveau formel, l'architecte fait le choix de privilégier la juxtaposition et la superposition de programmes, plutôt que le dessin d'une structure pour les relier et les accommoder entre eux. Cependant, il (Koolhaas) perçoit une contradiction : le plan urbain doit être une structure ouverte aux possibles et capable de s'adapter aux évolutions rapides des programmes.» (Malverti, 1999, p.17)

Le grand objet urbain est une solution qui se prête à résoudre toute la complexité engendrée par la construction du nouveau quartier ferroviaire. Ce qui est toutefois frappant c'est l'allée - retour constant entre le concept de la ville contamine le langage architectural. En effet, Euralille est une vision extrême de la fabrique urbaine, cette fois conden-



(fig. 19) Euralille - une multitude de bâtiments attirés au «bigness»



(fig. 20) Euralille - la gare TGV à l'heure de pointe

sée, architecturalisé grâce à la grande échelle. L'hybridation à l'image de la ville se reproduit dans un volume conséquent pour créer une nouvelle vision de l'urbanité et de la modalité. Ainsi on engage une autre méthode de composition qui représente la congestion et la densité, mais qui en réalité cherche à se dessiner de manière opposé, c'est à dire non pas avec le plein, mais grâce à une stratégie du vide :



(fig. 21) Euralille - la cité d'affaires

«At the beginning of 1989, Rem Koolhaas met Jean-Marie Duthilleul, the SNCF's head architect, for the first time. A fruitful dialogue was quickly established between the two men. their perspectives were complementary, and they agreed on the fact that the new station should reflect the lines of tension and interconnection of all the interurban and long-distance networks which intersect the site. The train was to become a tangible physical presence in the city. The first engineering plans furnished by the SNCF at the end of 1988 envisaged a closed arrangement : a weather-proof box in which the railway tracks were enclosed. This option

was called into question, and the « TGV window appeared » in its place, to bring the universe of travel into the city's field of vision.

Along the way, the idea of the « Piranesian space » was born, making the metro station a mostly transparent receptacle linking the parking lots, the TGV, and the multiple railway lines which converged there. The space according to Rem Koolhaas, was designed « to make our most important statements in the form of a void. In other words, a place that is not constructed, but which in fact constitutes a purely empty space containing all the links - a window on the train, a window on the highway, a window on the parking lot. In short : the importance of the architectural statement consists of the pure and simple suppression of mass, and thereby makes the forces in play all the more explicit.» (Vermandel, 1994, p.p.23)

L'intermodalité devient une figure de stabilité dans l'ensemble d'Euralille. Les relations visuelles sont prépondérantes pour le bon fonctionnement. Le vide a un effet structurant dans ces très grands espaces, dans cette sorte de ville intériorisée, qui est une symbiose située entre l'échelle urbaine et l'échelle architecturale. Montrer l'image d'une mobilité «dense» déclare l'importance que Lille joue dans le réseau modal européen.

2.1.4 Du projet à la réalité

La volonté de la grande forme visant à réduire la complexité grâce à son caractère flexible et mixte, devient un

vrai défi pour la mise en place d'une gestion claire. En effet plusieurs acteurs deviennent impliqués dans les mêmes problématiques architecturales et structurelles, ce qui les rend interdépendants. (*Vermandel, 1994, p. 27*) Plusieurs architectes sont invités à prendre part dans la construction de l'ensemble pour assurer la diversité projetuelle et urbaine. Cela engendre des problèmes méthodologiques, qui parfois sont irréversibles. Le projet a posé ses propres règles, qui rendent le travail difficile. (*ibid., p.29*) Rem Koolhaas dit à ce propos :

«I discovered that the urban planner does not have to define everything ; certain things can be left open, and one can work on a diagram or project without necessarily knowing what the final outcome will be.» (ibid., p.29)

En effet, il n'est pas nécessaire de répondre à toutes les questions, pour arriver à la situation qu'une d'elles bloque le développement de l'autre. La difficulté dans la gestion se ressent dans la marge de manœuvre dont les architectes disposent. Elle est très peu flexible. Cela est engendré en raison de la taille du bâtiment et de la superposition de programmes. De ce fait il devient indispensable de décomposer l'opération urbaine en plusieurs parties, qui peuvent être indépendants à l'égard de la logique commerciale.

2.2. Europaallée - une «city» au goût nostalgique

2.2.1 Contexte

Depuis une quinzaine d'années la ville de Zurich se retrouve au centre de l'actualité architecturale européenne. De véritables «joyaux» architecturaux ont fait leur apparition dans les anciens quartiers industriels le long des lignes de chemin de fer, ce qui a changé complètement le paysage urbain. Le large spectre de projets nouveaux et innovateurs est en effet la démonstration de ce boom immobilier particulier, qui est sans égal en Europe, pour suivre les mots de l'architecte Andrée Bideau, qui a récemment dédié un article entier sur la situation zurichoise. Ce qui crée de l'attrait dans ces zones, contrairement au centre ville « muséalisé » et imprégné de méfiance à son égard, c'est la liberté du choix architectural et urbain qu'elles proposent. (*André Bideau, in Faces, 2013, p.48*)

Géographiquement, on peut dénoter deux zones stratégiques, dans lesquelles la plupart des constructions nouvelles de la ville se situent - Zürich West (Ouest zurichois) - l'ancien Industriequartier et le quartier Europaallée - l'ancienne gare de la Poste bordant la gare centrale. En plein cœur de l'agglomération, ces deux quartiers sont des témoins de la régénération possible des zones de friches et montrent les potentialités urbaines et architecturales qu'on peut y inscrire. La particularité première de l'Europaallée est bien sa position très privilégiée.

Le quartier juxtapose non seulement la gare principale de Zurich, mais aussi le centre ville, ce qui lui attribue une attention particulière concernant les enjeux économiques qu'on y investit.

Avant d'entamer avec la présentation du développement immobilier, il serait nécessaire de définir mieux le fonctionnement de la gare de Zurich. C'est en effet la plus grande gare de Suisse avec 350'000 personnes de passage chaque jour pour 1'600 correspondances possibles. Avec des nombreux quais en souterrain, les passages qui y mènent deviennent un véritable centre commercial grâce aux 120 magasins. (<http://www.swissinfo.ch/fre/la-gare-de-zurich-une-ville-sous-la-ville/3977632>) La station ferroviaire se trouve entre la célèbre Bahnhofstrasse et le nouveau quartier ce qui lui confère une situation insolite, une véritable plaque tournante qui multiplie les activités proposées et s'ouvre sur la ville:

« La gare d'origine a débordé de ses limites anciennes et elle s'étend par delà les frontières des propriétés dans les galeries commerciales, au demeurant fort nombreuses, aussi bien en surface, dans la gare des trains de grandes lignes, que, en souterrain, dans la gare régionale. La gare de Zurich comporte un grand espace à l'emplacement des premières voies qui sert notamment à des manifestations culturelles ; c'est ainsi que la Traviata a été jouée il y a peu en faisant appel aux différentes possibilités d'un tel bâtiment : quais, hall, trains, etc. Un accès particulier est mis sur la variété des offres

de restauration : chaînes (Burger King, Nordsee...), brasseries traditionnelles, restaurants chics, destinés à des publics divers. Parmi les locaux à la disposition du public, on trouve notamment un lieu de prière œcuménique et une salle d'attente confortable. » (Keller, 2009, p.224)

L'intérêt principal de cette description réside dans l'image exprimée par la gare de Zurich. On reconnaît toute de suite le caractère flexible et évolutif de l'ensemble ferroviaire. Mais cela n'empêche pas de souligner qu'on a concentré le regard sur les fonctions qui lui sont étrangères à l'origine. Commerce, culture, fast-foods, mais aussi des restaurants traditionnels prennent le dessus, et deviennent presque aussi représentatifs que les voies et les quais. La gare a changé de valeur et s'est engagé à en créer de nouvelles. D'une certaine manière ce retournement de valeurs se base sur la « dématérialisation » du concept traditionnel de la gare, comme indique Aurélie Delage dans une hypothèse sur le rôle de celle-ci. (Delage, 2013, p.29) Comme on le souligne en allemand on passe d'une Stadtbahn-hof à une Bahnhofstadt, autrement dit d'une gare de ville à une gare-ville - un véritable lieu métropolitain. (Huber, 2015, p.72) Cette fascination pour la gare zurichoise n'est pas un phénomène récent. En effet son attrait s'est manifesté juste après son ouverture, ce qui a fait devenir le bâtiment un « hub » social et économique. Ainsi très vite, le centre de gravité de la ville de Zurich se déplace progressivement depuis la vieille ville médiévale vers la Bahnhofplatz. (Wolff, 2011, p.95) Par

conséquent, on peut affirmer que déjà sur le plan historique, la zone à proximité se présente avenante à un projet d'importance urbaine. :

«La première gare de Zurich a été construite en 1847 par Alfred Escher, fondateur de la banque Crédit Suisse. Monument dédié à la gloire du capitalisme financier tout autant qu'au nouveau moyen de transport qu'est, à l'époque, le chemin de fer, la gare de Zurich est restée fidèle au projet de ses fondateurs tout en évoluant en fonction des besoins apparus ces dernières années.» (Keller, 2009, p.224)



(fig. 22) Zürich Hauptbahnhof

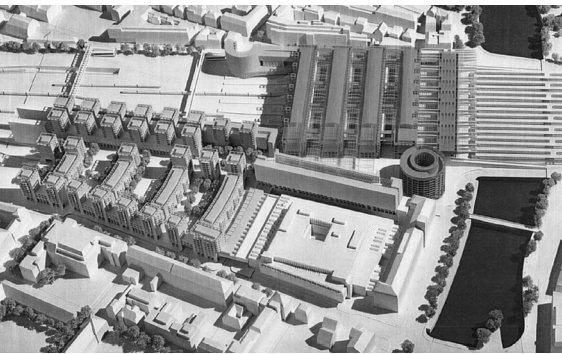
Malgré ces circonstances prometteuses, contrairement au cas d'Euralille, où la structure du projet a subi relativement peu de modifications et a pu suivre un seul plan d'action du début à la fin, Europaallee aurait pu ne jamais voir le jour

suite à quatre remises en cause des projets proposés en un laps de temps de 35 ans. Pour saisir les raisons tangibles du succès de la situation actuelle, il serait approprié de rappeler brièvement les événements qui ont mené à la situation actuelle.

2.2.2 Prémices du projet

Epargnée par la seconde guerre mondiale, la Suisse retrouve très vite sa vitalité économique, grâce à une industrie indemne, un secteur tertiaire en bon état, et un système politique stable. Zurich est parmi les premières villes à bénéficier de cette situation remarquable. Etant donné qu'elle est la plus grande localité du pays, l'ambition de la transformer en une véritable métropole dotée de toutes les infrastructures nécessaires s'impose de plus en plus dans la volonté du pouvoir local. (Wolff, 2011, p.95) De façon à produire de la richesse, le besoin de construire des nouvelles surfaces de bureaux augmente d'une manière exponentielle. En même temps, le manque de terrains disponibles freine le développement de ceux-là. Ainsi en 1965, la Hauptbahnhof devient le lieu où tous les regards se tournent. Les critères sont clairs : Reconstruire une gare nouvelle, connecté avec des autoroutes urbaines en garantissant des surfaces destinées au secteur tertiaire. Le concours ne tarde pas d'arriver. (*ibid.*, p.96) En 1969 la compétition du projet, nommé HB Südwest, est remportée par l'architecte Max Ziegler, qui proposait une nouvelle gare pourvue d'une surface commerciale avoisinante les 400'000 m², ainsi

qu'un hôtel-tour, quarante appartements et 4'000 places de parking. La fin de la construction est prévue pour l'année 1994. Ces 25 ans de construction d'un projet constitué d'une pièce, ainsi que la peur du trafic croissant et l'augmentation des taxes liée à une éventuelle gentrification rendent sceptique la population zurichoise. Par conséquent le projet est rejeté. La deuxième tentative de 1978, de dimensions plus modestes, se voit aussi arrêtée à cause de la récession économique survenue au début des années 90. Son manque de flexibilité dans le phasage et le fait de réduire les dimensions la rendaient



(fig. 23) le projet retenu pour le concours d'Eurogate

peu rentable. (*ibid.*, p.97) Deux ans plus tard l'idée du projet renaît sous le nom d'Eurogate. Les conditions de réunir les plus grandes banques et consortiums du pays, ainsi que les CFF, pour investir dans cette opération immobilière, prédisent un succès certain. On prévoyait la construction d'une dalle par dessus les voies, qui aurait venu accueillir les différents programmes. Toutefois le projet

proposé manque de logique pragmatique dans les solutions structurelles et temporelles étudiées. Sa rentabilité et sa faisabilité sont rapidement remises en question aussi. Une fois de plus l'échec devient enviable. (*ibid.*, p.99) Par conséquent les gestionnaires et les autorités zurichoises sont menés à revoir les conditions et les exigences, de même que de constituer un nouveau cahier des charges réaliste.

Le précurseur de l'Europaallee, acquiert sa forme actuelle en 2003, à travers un processus projectuel revisité, pour éviter les erreurs commis par ses prédécesseurs. Tout d'abord cela a impliqué la redéfinition du périmètre d'intervention, celui-ci occupant dorénavant les terrains situés aux abords du faisceau des voies ferrées. L'idée de bâtir par dessus les voies se voit abandonner. (*Wolff, 2011, p.100*) Le plan directeur cantonal définit le besoin de « renforcement de l'identité », en employant des solutions flexibles qui visent la revalorisation spatiale. La manière d'appréhender le projet doit aussi subir des changements. Par conséquent un workshop composé de trois ateliers d'architectes est mis en place. Grâce à ce workshop on recherche non pas l'idée d'un projet concret, mais bien au contraire - une stratégie conceptuelle assez flexible pour pouvoir - un processus de planification ouverte (*Bonte, Bürkle, Steiger, 2010, p.12*)

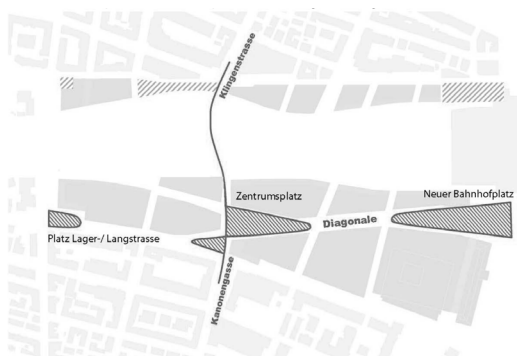
Le concept retenu est celui du bureau KCAP. Celui-ci diffère de peu par rapport à la solution du groupement zurichois. Il structure l'axe piéton en ana-

lysant les dispositifs urbains existants, où en effet, l'organisation viaire est subordonnée par des places publiques espacées d'environ 300 m l'une de l'autre. Il essaie d'appliquer la même logique urbaine. La solution proposée par Kristiansee est la plus liée aux circonstances spatiales, mais en plus d'être la solution la plus contextuelle, le concept proposé se distingue par la volonté de continuer la logique commerciale de la ville traditionnelle, car pour Kristiansee, le commerce est le facteur fondateur de la cité. (*Densification des friches ferroviaires urbaines - cahier 1, 2011, p.52*) L'activité urbaine est en effet le résultat de l'association entre un espace public réussi et des surfaces d'activités bien placées. L'approche analogique, impliquant la mixité fonctionnelle, se veut la plus extensive à l'égard de la fabrication de l'urbanité :

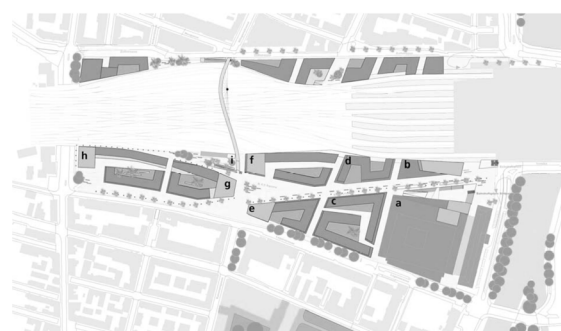
«L'intention de départ est de construire un morceau de ville qui se différencie à peine des quartiers environnants. D'où la configuration en blocs, dont les dimensions rappellent celles des constructions voisines existantes. Typologiquement, ils se situent à mi-chemin entre l'îlot sur cour introverti et « l'objet-sculpture » rayonnant. La fragmentation des constructions apporte une forte perméabilité sur le site, l'intégrant de ce fait dans son contexte. C'est aussi un moyen d'assurer la diversité : chaque bloc pourra développer sa propre expression, afin d'éviter une monotonie de l'ensemble.» (ibid., p.52)

Ce qui est remarquable dans le concept proposé, c'est qu'il ne fixe aucun programme aux entités bâties. Cette particularité vient

du désir d'apporter le maximum de diversité à la manière de la ville traditionnelle, entreprenant une logique de marché. Cela permettra au quartier de s'évoluer sans remettre en question son intégrité. (ibid., p.53)



(fig. 24) structure spatiale



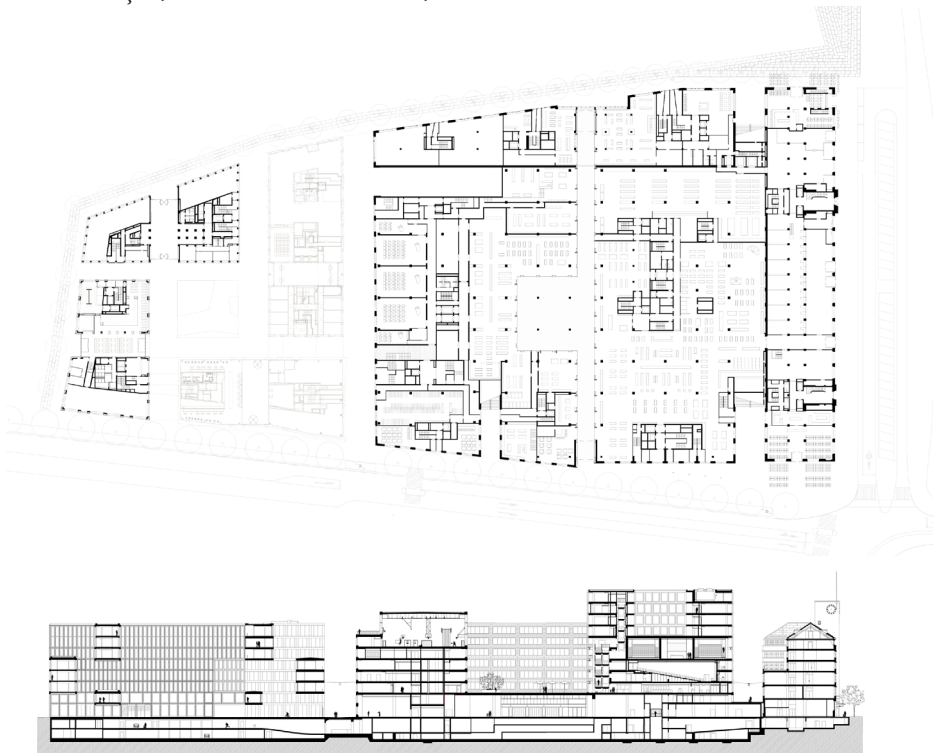
(fig. 25) étape

2.2.3 Phasage et concours

L'étape du projet se fait en deux temps et huit entités (Baufelde). Ces deux temps dépendent de la mise hors service des infrastructures ferroviaires et postales. En l'occurrence la poste libère première la surface constructible, ce qui ne gêne pas le fonctionnement normal de la gare. Par conséquent des huit en-

tités bâties, on s'occupera d'abord de la construction des cinq premières situées le long de la Lagerstrasse. (*Erläuterungsbericht*, 2006, p.19) Chacune des entités fait l'objet d'un concours d'architecture. Le premier s'occupe des sites de construction A et C, adjacentes à la Sihlpost. Dans l'esprit de la rentabilité les premiers critères recherchés par les acteurs et maîtres d'ouvrage sont l'optimisation de la surface de 120'000m². (*Stadtraum HB Zürich*, 2006, p.5) De plus on s'attend « à des propositions pour une utilisation flexible, économique et joliment conçue, ensemble de bâtiments,

qui peuvent être mis en œuvre par étapes », tout en gardant une prudence vis-à-vis des exigences économiques. (*ibid.*, p.6) Sans s'attarder sur le contenu du cahier des charges mis en place, on peut dire qu'il tente à inscrire le projet dans l'approche du développement durable en répondant au maximum aux critères de celui-ci. A cela on peut souligner le besoin de création d'adresse. L'entité A comporte non seulement des surfaces dédiées au tertiaire et au commerce, mais doit accueillir aussi la nouvelle école pédagogique zurichoise (PHZH).



(fig. 26) Baufelder A et C

Le concours a été remporté par l'architecte Max Dudler. Le jury apprécie la clarté spatiale et volumétrique apportée qui s'inscrit dans le discours global du projet urbain. En effet, Dudler propose une solution architecturale, assimilée à une sculpture urbaine intégrant le bâtiment de la poste. La recherche sculpturale vise la création d'accents urbains, ce qui rend cohérent la relation entre le bâtiment et son environnement. Le projet a l'ambition d'assurer une première partie de l'animation que le quartier entier vise à promouvoir d'ici 2020 (*Bonte, Bürkle, Steiger, 2010, p.13*) A cause de la grande volumétrie du site A, l'équipe de projeteur profite de continuer l'espace public en installant une place surélevée. C'est une approche presque pittoresque générée par la mise en place des ruelles et de l'espace central, formé par une fermeture relative du bâtiment. Suite à des discussions avec les services de la construction zurichois, il a été admis que le site C, comportant seulement le siège de UBS, doit être partagé entre des différents maîtres d'œuvre. Ainsi cette seconde entité devient l'œuvre simultanée de trois bureaux célèbres - Dudler, Gygon/Guyer et David Chipperfield (*Bonte, Bürkle, Steiger, 2010, p.15*). Dans cette première phase aucun bâtiment ne comporte de logement.

Actuellement toutes les zones constructibles ont fait l'objet d'un concours. Ce qu'on peut remarquer généralement dans les énoncés de ceux-là, c'est que la présence de la gare n'est presque pas mentionnée, apart pour des questions techniques liés aux nuisances sonores

près des voies. Même si le projet de la gare traversante souterraine ait permis la libération de la surface de l'emprise de la zone ferroviaire, le lien « *quartier de la gare - gare* » est relativement faible, autrement dit la valeur que la gare a produit s'est émancipé de la présence de la station. Le complexe ferroviaire devient un prétexte foncier fort, sur la base des statistiques du flux et de la possibilité « *modale* ». Le projet d'Europaallee montre l'alternative à la vision de la ville - gare. D'une certaine manière cela est compréhensible, car la Hauptbahnhof zurichoise est déjà une entité commercialement autosuffisante, ce qui enduit la séparation de la formalisation urbaine de celle de la gare.

2.3. Entre intégration et séparation

Les exemples étudiés sont deux modèles d'appréhender la métropole et son infrastructure. Il est évident que les conditions spatiales à Zurich et à Lille ne sont pas semblables. Toutefois la gare Zurichoise aurait pu profiter d'une méthodologie projectuelle similaire à celle d'Euralille. Quelles sont en effet les similitudes et les différences entre les deux opérations urbaines ?

Tout d'abord les deux projets visent à générer de l'urbanité et créer de la valeur, ce qui formellement implique l'hybridation spatiale et fonctionnelle. De même ils tentent à donner un axe clair du développement métropolitain de chacune des villes : l'inscrire à une

échelle plus globale comme à Lille, ou plutôt affirmer sa position de centre financier international à l'instar de Zurich. Les visions urbaines commencent à diverger au moment où la question du caractère de l'agglomération se pose. En effet la capitale des Flandres cherche à se réinventer en s'affranchissant de son passé industriel, ce qui conditionne l'opération immobilière en tant que rupture, formelle et symbolique. Celle-ci s'exprime par la nouvelle cohérence urbaine liés aux flux et aux transports, signes de connectivité et l'appartenance le réseau européen et international. Le parti architectural global est fortement conditionné par cette volonté. La gare et l'architecture du quartier sont étroitement liées, ce qui amplifie le caractère modal de l'opération immobilière. C'est une rupture avec la ville, mais un lien avec le monde. Le résultat peut paraître fondamentalement contradictoire, car il vise à créer une couture urbaine entre des tissus urbains disparates, et étant différente aussi.

La plus grande ville suisse, comme on a mentionné, a exploité une autre tournure pour définir l'allure de son nouveau quartier ferroviaire. Les premières phases montraient des fortes ressemblances avec la grande forme koolhaassienne d'Euralille - la gare faisait intégralement partie du projet. Malgré cela le choix urbain final s'est porté sur une urbanisation plus traditionnelle, en lien avec la fabrique urbaine existante, en s'éloignant de bâtiment voyageur. En effet Europaallee devient un élément auxiliaire au complexe ferroviaire, en

bénéficiant de sa proximité. La gare assure aisément l'accès au quartier, ce qui annule tout besoin de la construction de parkings, et en même temps amplifie le flux de personnes qui peuvent profiter des commerces et services proposés sur place. Par contre elle n'est pas le catalyseur principal du projet urbain. Le quartier affirme sa présence dans la ville, en dessinant un skyline puissant du côté des voies. Toutefois il ne cherche pas à créer le contact visuel et physique avec ce grand vide et se repliant sur lui-même grâce à l'axe piéton qui structure son espace public. La présence du quartier pose la condition limite, comment à la manière de la ville traditionnelle et compacte peut-on approcher une infrastructure d'importance stratégique. L'affirmation de la métropole zurichoise se fait grâce à la continuité spatiale de l'espace public.

Ainsi, pour la question de la stratégie de projet on peut retenir deux grandes attitudes envers l'élaboration du quartier ferroviaire : La première met en avant la logique et la condition modale qui prend une importance architecturale. La seconde vise à séparer la valeur de la gare de celle du quartier, tout en créant une certaine complémentarité liée à la différenciation typo-morphologique.



(fig. 27) La métropole zurichoise et Europaallee



(fig. 28) à la gare de Varna vers les années 1940

Préambule

La ville de Varna a forgé son identité sur la tradition commerciale maritime et touristique durant des périodes marquées par des changements économiques, politiques et mêmes territoriales dès pendant tout le long du XXème siècle. La synergie générée par des acteurs divers a poussé la cité à devenir une des plus grandes stations balnéaires sur le littoral de la Mer Noire. De même, le commerce et l'industrie se développent d'une manière sulfureuse, après 1945. L'agglomération industrielle Varna-Devnya- Provadiya le long du lac prend ainsi forme, et place Varna parmi les premiers producteurs de chimie lourde dans le bloc socialiste. La période après 1990, marquée par la privatisation de masse et l'abandon de plusieurs industries, laisse plusieurs villes en situation difficile, même précaire, surtout en terre ferme. L'ouverture des frontières modifie les flux commerciaux et de biens, le système économique capitaliste remet en concurrence des acteurs nouveaux qui doivent affronter la complexité de l'intégration économique. Varna reste relativement épargnée par cette situation délicate, non seulement grâce à sa position géographique, mais aussi à sa capacité de se s'adapter et se réinventer. De nos jours les 3 éléments formateurs de la ville sont toujours bien ancrés

dans la fabrique urbaine. Toutefois on remarque que l'industrie perd son intégrité dans la ville même, de même que les activités portuaires tentent à se relocaliser intégralement sur la côte nord du lac de Varna. Ainsi le front de mer et l'ancien port, et d'autres zones en friche se libèrent de leurs fonctions précédentes et se projette dans la troisième sphère de développement - le tourisme. Le plan directeur trace une vision d'une agglomération qui frôlera le million d'habitants à l'horizon 2050, prévoyant des nouvelles zones de villégiature au sud, ainsi qu'un réaménagement des abords du centre-ville. Ainsi la gare devient un point crucial pour le futur de la ville. Même si le trafic ferroviaire s'est réduit en comparaison aux autres moyens de transports, la présence de la gare dans l'imaginaire collectif demeure forte. C'est un lieu historique crucial pour le développement de la ville, grâce auquel Varna a pu acquérir ses allures de ville européenne. A l'intersection entre plusieurs terrains propices à la construction de nouveaux quartiers de mixité, la gare peut et doit jouer un rôle spécial dans la mise en place de la stratégie urbaine. Comme on a pu observer dans plusieurs villes d'Europe de l'ouest, la gare est souvent un catalyseur de renouvellement urbain et de création de valeur. Pour comprendre le mieux les enjeux de la gare de la deuxième plus grande ville bulgare il serait nécessaire d'étudier son passé, mais aussi son environnement urbain, dans le but d'établir une stratégie cohérente.

Varna - ville aux visages multiples

3.1 Histoire de la ville

De l'antiquité à la libération du joug ottoman

Varna (Odessos) est une des plus ancienne ville d'Europe. Créée en tant que colonie Grecque autour de l'an 550 avant J-C, la ville bénéficie d'une position géographique confortable, ce qui lui permet de devenir un centre commercial important dans la région.

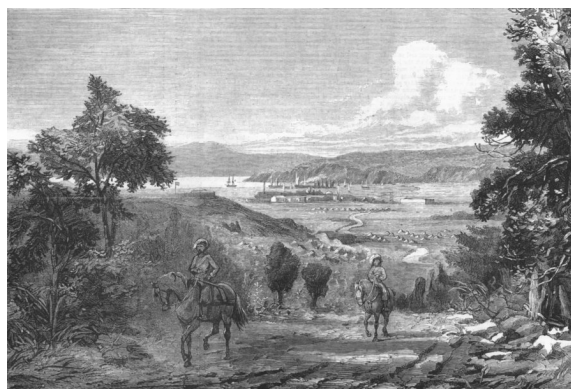
Au moment où les Romains rattachent la ville à l'empire, ils continuent à la développer et à garantir sa prospérité. Plus tard la ville devient un des premiers centres de la chrétienté en Europe, et en 1209 est annexé au premier Empire de Bulgarie par le tsar Kaloyan. (*Paskov, 2008, p. 10*) Son système de défense est composée de trois bastions : au Cape Galata, au Cape St. Demetrius, et un troisième - appelé Petrich - proche du lac de Beloslav. Malgré cela, la ville tombe dans les mains des Turcs en 1391 et a subi un déclin rapide.

En 1444, lors de la croisade du roi polonais Vladislav Jagellon III (Varnenchik) et le meneur militaire hongrois Janos Hunyadi, la ville fut assiégée par les

chevaliers. Malgré le fait que toutes les forces dans la bataille, les troupes de la coalition chrétienne a subi une défaite totale.

Au fil du temps, la ville acquiert une apparence de plus en plus orientale. Beaucoup de Turcs s'y installèrent. Des Mosquées, des bâtiments administratifs turcs, des bains turcs sont construits. La construction d'églises devient strictement interdite pendant une longue période. (http://bg.zonebulgaria.com/chno_more/varna/istoria/)

Plus tard, Varna devient une forteresse de grande importance qui doit garder les frontières du nord-est de l'Empire ottoman mais aussi un centre de commerce et de l'artisanat. Pendant la guerre russo-turque de 1828, les troupes russes ont pris la ville et tandis qu'il garde dans ses mains. Dans les décennies suivantes, des recrudescences de patriotisme se mettent en place, par la construire d'écoles, de centres communautaires et d'églises. (http://bg.zonebulgaria.com/chno_more/varna/istoria/)



(fig. 30) Gravure - Varna XIXème siècle

A la libération, Varna est une ville d'apparence orientale, avec quatre redoutes (forts) et dix-sept mosquées. Le système viaire est pauvre, dépourvu de toute hygiène basique - les rues sont biscornues et sans canalisation. La plus part des constructions sont en bois. Quelques maisons particulières bénéficient de traitements architecturaux plus sophistiqué. De manière générale la période avant la libération en 1878, ne laisse pas de monuments architecturaux importants. (Paskov, 2008, p. 10) Jusqu'à cette même année, trois lieux publics peuvent être qualifiés comme des centralités : La place Moussala, la place Tchenguène pazar et le Balak pazar. Autour de ces trois lieux se concentrent plusieurs dyukyans (magasins), des cafés, des ateliers d'artisanat divers. Parmi ces trois centralités, seule la place Moussala a su intégrer de bâtiments administratifs - le konak, et la municipalité turque. (Paskov, 2008, p. 12)



(fig. 31) ruelle en vieille ville

Le compte Ferdinand Robert de Bourboulon décrit la ville, dans ses écrits sur la Bulgarie, comme un «*lieux chaotique*,

dépourvu de végétation, et en même temps comme un lieu très pittoresque. La vie sociale se passait le long de l'axe reliant le port et la place Moussala.» En même temps ils explique sa fascination concernant la volonté du peuple bulgare de construire le pays nouvellement libéré sur l'image occidentale, en essaient de se détacher le plus du caractère orientale. (*ibid.*, p. 13) Les premiers signes de l'eupéanisation datent du moment quand Varna est inscrite sur la carte du réseau des chemins de fer du continent, avec la ligne Roussé - Varna.

Varna 1878 - 1900

Après les guerres Russo-turcs, qui rendent la liberté de l'état bulgare en 1878, une nouvelle administration urbaine se met en place à Varna. Elle doit faire face à cette ville dépourvue d'infrastructure adéquate. Ainsi des travaux d'assainissement commencent rapidement à changer le paysage urbain. Les bâtiments les plus vétustes, ainsi que les anciennes murailles sont démolis. Les marécages subissent un travail d'assèchement continu. Les premiers bâtiments d'apparence européenne sont aussi construits. Le conseil municipal invite des ingénieurs étrangers, la plupart de Tchéquie pour élaborer le premier relevé urbain. En même temps des architectes paysagers créent des nouveaux parcs publics. Des nombreuses églises et temples sont construits. Le plus notable est la cathédrale et les lycées des filles et des garçons. (*ibid.*, p.15)

Avec la création de la flotte nationale en 1892 des grandes possibilités commerciales s'ouvrent, non seulement pour Varna, mais aussi pour toute la Bulgarie. L'industrialisation rapide crée une nouvelle couche sociale bourgeoise, qui dorénavant cherche à construire des édifices d'une haute qualité architecturale. (*ibid.*, p.13) Des banques, des institutions culturels et commerciales s'insèrent dans les rues majeurs. Entre 1882 et 1893 se bâtit aussi la résidence royale de « Euxinograd », appelé à l'époque résidence « Sandrovo », dans un vaste parc paysagé au nord est de la ville. (*ibid.*, p.17) Dans la conscience du conseil municipal il faut créer un centre moderne avec des bâtiments « urbains ». Pour cela le plan d'urbanisme dicte que certaines rues seront bordées uniquement par des bâtiments de deux étages ou plus. (*ibidem*, p.18) Ainsi, d'une apparence orientale, Varna acquiert une vision d'une ville très « Mitteleuropa ».

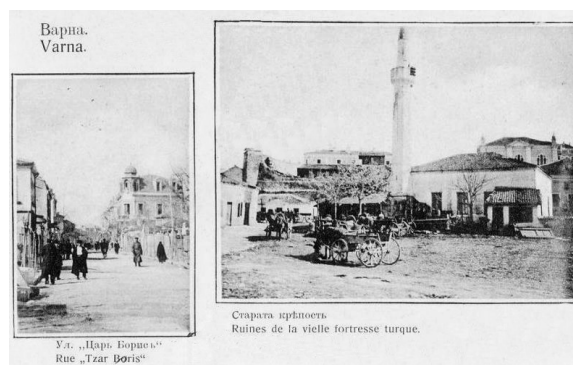
Varna 1900- 1945

Au tournant du XXème siècle, le plan d'urbanisme de Varna a été approuvé par un décret du Prince en deux étapes. Une partie de la ville en 1900 et le reste en 1903. Il prévoit la construction d'un système de canalisation, d'instaurer une régulation viaire claire, d'assurer l'approvisionnement en eau potable et d'établir un système vert de parcs et jardins- jusqu'à la presque inexistantes. Le théâtre municipal, les différents cercles et clubs, et des demeures privées rem-

placent les vieille bâtisses en bois. La nouvelle gare et le bâtiment des douanes et l'administration portuaire redéfinissent le front sud de la ville. Malgré les problèmes économiques suite aux guerres balkaniques et la première guerre mondiale, l'académie de sciences économiques réussit de s'installer dans un bâtiment monumental de grande qualité. La chambre de commerce, située dans le quartier commerçant de



(fig. 32) le palais «Sandrovo»



(fig. 33) Varna en 1900

la gare de même. (*Paskov, 2008, p.32*) De riches industriels installent dans ce quartier, très animé, le sièges de leur sociétés et des banques.

Cependant, il manque une approche



(fig. 34) rue Préslavka

plus globale concernant l'aménagement du territoire. Les nouveaux quartiers construits après le premier conflit mondial, sont rajoutés d'une manière « forcée » au tissu existant. Le soucis d'établissement de zones fonctionnelles est encore au niveau embryonnaire. Les terrains dédiés au fonctions touristiques



(fig. 35) grand hôtel «London»

et de plaisance s'orientent tout naturellement vers la mer, au nord-est du centre-ville. Une sorte de zone industrielle, constitué ede quelques usinés et entrepôts, s'établie près du port, au sud de la nouvelle gare.

Dés le début de siècle les hôtels font leur apparition et dessinent les façades les plus représentatives de la ville. (*ibid. p.33*) Parmi eux on peut marquer le « Grand hôtel de Londres » en 1912 (*Oblakov, 2014, p.162*) Les hotels « New York » (1922) (*ibid., p.165*) et « Impérial » et , « L'hôtel Moussalla » qui s'inspire du « Flatiron Building » à New York construit en 1927 (*ibid., p 167*). De manière générale la plupart des établissements hotelier se situent entre la gare et la place Moussalla, car la clientèle est majoritairement composée de commerçants, industriels, et avocats, en d'autres mots des personnes d'affaires. (*Parouchev, p. 292*) Cela marque aussi le début du tourisme dans la région, en tant que phénomène de masse. La question touristique devient si importante pour l'économie locale, qu'en 1921 la commune déclare officiellement Varna de station balnéaire. Quatre ans plus tard le gouvernement décide de faire de même. (*Paskov, 2008, p.36*) Le but c'est d'attirer le plus de touristes non seulement de l'intérieur du pays mais aussi de l'étranger. (*Parouchev, p. 301*) Dans la même année on initie la construction des bains publiques à la plage. Avec 150 cabines de 1ère classe et 820 de 2ème classe, un buffet, un bar ainsi que des baignoires et une piscine de cure, des plongeoirs depuis une jetée et un to-

boggan, les bains deviennent le lieu préféré des touristes. Déjà la première année ils sont visités de 347'966 personnes. (*ibid.*, p. 299) Des nombreux restaurants et villas colonisent les parcs et les vignobles proches de la ville. La presse de l'époque surnomme Varna de « Reine de la Mer Noire » ou encore de « Nice Slave ». En même temps proche de la ville s'établissent un quartier entièrement destiné aux tourisme et loisirs - « Stes. Constantin et Hélène ». La bas on retrouve aussi les premiers hôtels qui donnent directement sur la plage. (*ibid.*, p. 304) En 1937 ce quartier comprend 1'500 lits et de nombreux lieux de loisirs et plaisance. (*ibid.*, p. 305)



(fig. 36) hôtel «Moussala»

Des parcours et des visites organisés ouvrent aussi l'arrière pays aux flux de touristes. Le bureau de tourisme tient des statistiques sur les touristes étrangers qui dépassent les 20'000 par an vers la fin des années 20. (*ibid.*, p.308) Pour attirer des touristes potentiels la commune demande de diminuer les tarifs sur les lignes internationales de chemins de fer. (*ibid.*, p.310)



(fig. 37) la place Moussala (années 1920)

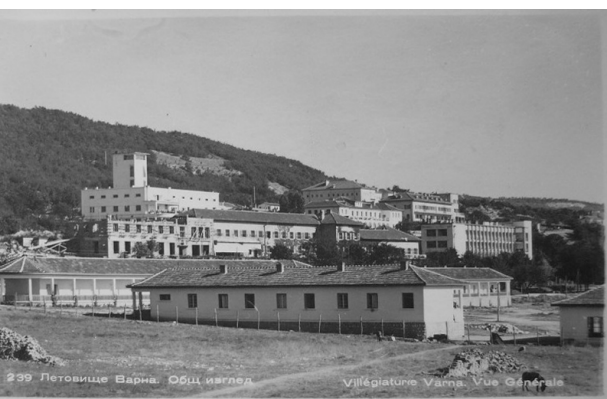


(fig. 38) les bains de plaisance

Des touristes des capitales européennes telles que Vienne, Prague et Berlin sont parmi les touristes qui découvrent Varna. Au final même si de façon général, la Bulgarie bénéficie peu du tourisme international avant 1945, Varna seule approche les bénéfices qu'un touriste apporte en Italie à la même époque, grâce au flux de transports important. (*ibid.*, p. 313)



(fig. 39) les bains de mer



(fig. 40) « Stes. Constantin et Hélène »

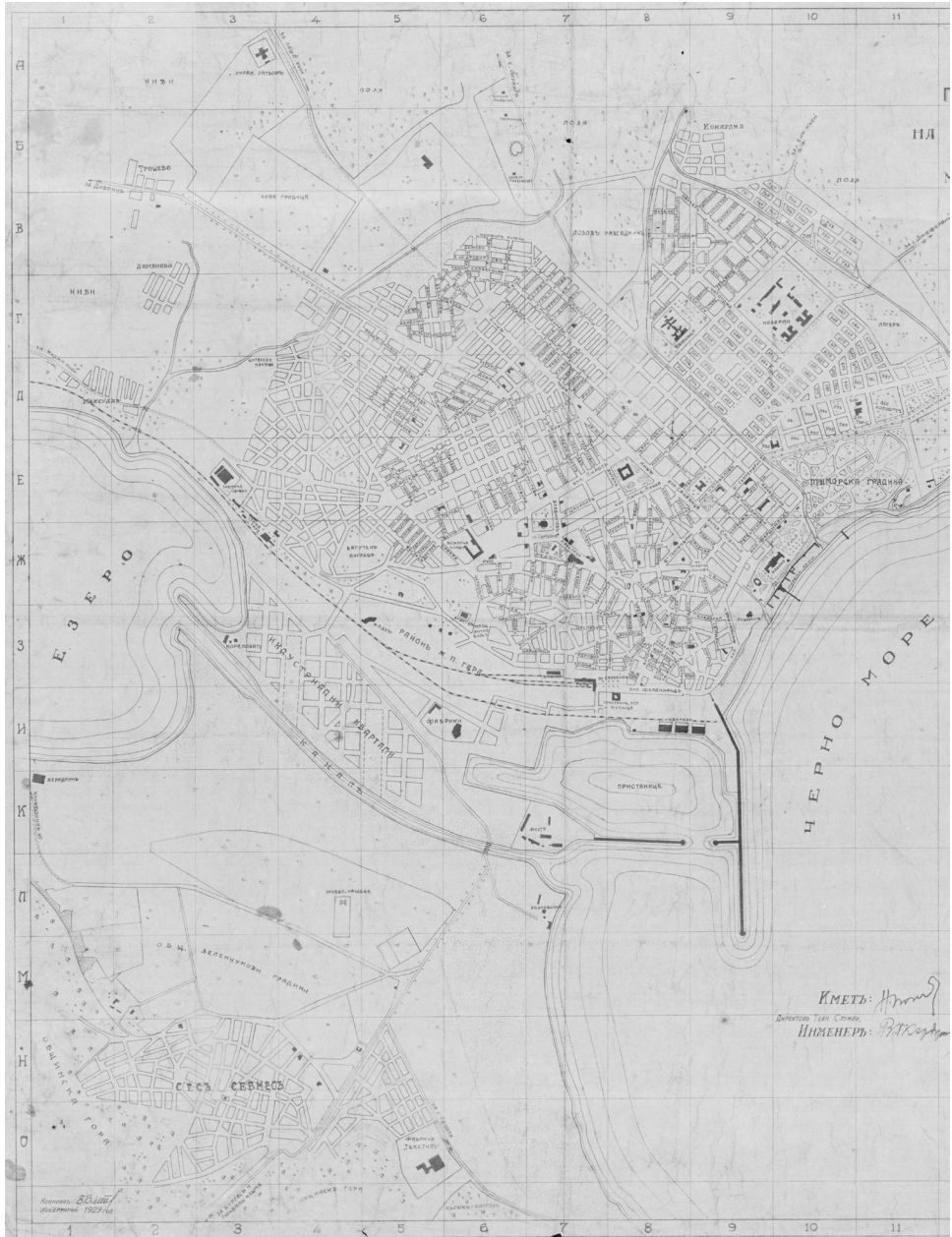
Varna 1945-1990

Après la guerre et le changement de système politique, la Bulgarie a été affecté, comme la plupart des pays européens, de la crise de logement, suite aux mouvements migratoires. La ville de Varna doit accueillir des milliers de migrants venants des territoires perdus à la fin de la guerre. En même temps, on essaie de rendre la cité maritime un endroit de vie plus attractif.

On peut dire d'ores et déjà que c'est peut être la période la plus décisive pour la construction de la Varna contemporaine.

En 1948, on établie comme dans la plupart des villes des pays socialistes une «organisation technique régionale» qui engage une collectivité composée par des architectes, ingénieurs et autres spécialistes autour des problèmes de la ville. (*Paskov, 2008, p. 69*) Dans la même année l'opérateur touristique « Balkan-tourist » demande l'organisation de s'occuper de la construction des premiers complexes hôteliers, ce qui marque le début de la construction des stations balnéaires dessinées tourisme international de masse. (*Zinganel, Beyer, 2013, p. 60*)

Quelques années plus tard les architectes d'état initient l'idée d'un symposium pour lancer des idées pour le futur des villes Bulgares. En 1956, l'architecte Yaramov et son collectif élaborent le premier plan directeur après la guerre. Celui-ci prévoit l'application du zoning



(fig. 41) plan de Varna (fin des années 1920)

fonctionnel, qui continue la logique de l'avant -guerre en laissant les quartiers industriels dans la plaine au sud, proche de la gare et le port. Les zones résidentielles occupent le côté nord- est, tandis que les futures stations balnéaires polarisent le territoire direction nord-est. (OUP, Tom 1, p.12)



(fig. 42) station balnéaire « Druzhba »



(fig. 43) les «Sables d'Or»

La station des « Stes. Constantin et Hélène », renommée en « Druzhba » (Amitié) est la première à offrir une mixité d'hôtels internationaux et nationaux, dans un cadre paysager de haute qualité. (Zinganel, Beyer, 2013, p. 61) En même temps commence aussi la construction des « Sables d'Or ». Son site, situé entre une forêt vierge et une plage longue de 4km a permis la construction de quelques cinq hôtels des 1956 de manière ex-nihilo.

Dans les années 60, un second plan directeur fait son apparition. Le premier grand ensemble nommé « Tchaïka », construit selon les principes de la charte d'Athènes est édifié en bordure de la ville traditionnelle, juste au nord du jardin maritime. (OUP, Tom 1, p.12) Dans les années suivantes plusieurs autres grands ensembles changent le portrait de la ville dans sa partie ouest. Malgré la grande quantité de logement construits, la qualité spatiale est souvent mise en retrait, ce qui crée un « flux gris » (Siv potok) dans l'architecture. La potentiel de la quartiers au sud du canal est sous-estimé, ce qui concentre la plus part des constructions dans la partie nord. (OUP, Tom 1, p.13)

En 1966, la ville lance un concours international d'urbanisme pour la requalification du centre ville. cela attire 65 participants d'Europe, d'Amérique et d'Asie parmi lesquels Candilis Josic Woods. Le but c'est de relier de la manière la plus judicieuse le centre avec la mer. Même si la plupart des solutions sont parfois trop contradictoires et osés,

ils fixent un diagnostic intéressant pour le futur de la ville. (Paskov, 2008, p. 75) (<http://varna.info.bg/index2.htm>)

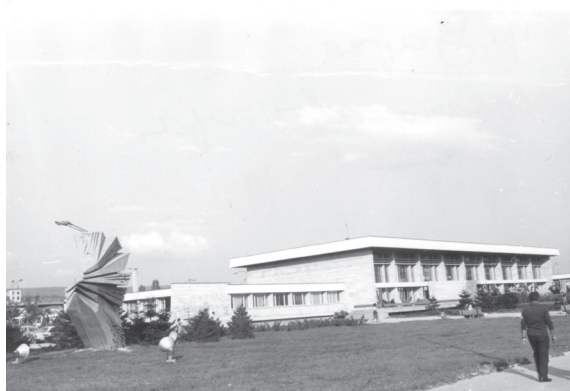
Dans une courte période entre 1968 et 1972, des nouvelles gares introduisent Varna dans le monde modal contemporain. Le premier bâtiment, construit par l'architecte Lyuben Popdonev est le terminal maritime, suivant l'esprit de fonctionnalisme. celle-ci se trouve en bordure du port, pas loin de la gare ferroviaire. Popdonev est également l'architecte concepteur de la nouvelle aérogare, finie en 1972. (Paskov, 2008, p. 109)

Entre temps en 1971 est inaugurée la nouvelle gare routière, conçue par Matey Matéev. Elle est située relativement loin de la gare de chemin de fer, plus précisément sur l'axe routier qui relie la ville avec le reste du pays via l'autoroute Haeums. Contrairement à la plupart des villes bulgares, où on cherche à coupler les deux terminaux ensemble, le cas de Varna reste isolé. La gare routière est capable de servir environ 15'000 passagers par jour sur 80 correspondances. (*10 knigi za Varna, livre quatre, 2005, p.155*)

Il est important de noter la position de Varna dans le tourisme international. D'une manière générale la côte bulgare devient l'endroit le plus prisé pour les vacances estivales dans les pays du Comecon. En même temps on accepte aussi la présence de touristes des pays capitalistes. Le cadre permet le mélange de ces groupes et efface les différences sociales et économiques parmi eux.



(fig. 44) grand ensemble «Tchayka»



(fig. 45) la gare routière



(fig. 46) la gare maritime

Ainsi les stations balnéaires bulgares deviennent une « interface animé entre les mondes socialiste et capitaliste » (Zinganel, Beyer, 2013, p. 78)

En 1972, l'Association des architectes bulgares organise le 11ème congrès de la UIA (union internationale des architectes) à Varna même, sous le thème de l' « architecture de plaisance » (architecture and Leisure). Cela s'avère une opportunité pour montrer le savoir-faire grâce notamment aux stations balnéaires au nord de la ville, les « Sables d'Or » étant la plus digne d'intérêt. En ce moment- là elle a déjà 85 hôtels avec une capacité de 17'000 lits, 36 restaurants et des nombreux espaces de fête et de détente.

En plus de son succès touristique, Varna se fait sa place en tant que ville accueillante des congrès internationaux de grande importance. Ainsi en 1968, le premier congrès olympique après guerre prend place dans le nouveau Palais de la culture et des sports. La croix rouge et l'union internationale des architectes se réunissent aussi lors des congrès au début des années 70. (http://palaceofvarna.com/?page_id=1122) Plus tard en 1986 le centre des festivals et des congrès est aussi inauguré. C'est un bâtiment contenant 13 salles, la plus grande desquelles est dotée de 1'000 places. En plus de ces infrastructures importantes, des nombreux hôtels offrent la possibilité de recevoir des conférences et des symposiums.



(fig. 47) plan d'ensemble de « Druzhba »



(fig. 48) les « Sables d'Or » ca. 1980

Varna 1990 à nos jours

De nos jours, Varna est officiellement la troisième plus grande ville de la Bulgarie, avec la tendance de devenir la seconde après la capitale Sofia, dans un futur proche. (*OUP, Tom 1, p.43*) La situation économique et sociale complexe a permis la formulation de l'agglomération de Varna. Celle-ci s'est formée en deux temps : d'abord sur l'axe est-ouest en concentrant des différentes industries (chimie lourde) et d'activités portuaires (Le long des lacs de Varna et Béloslav), et ensuite sur l'axe nord-sud (le littoral de la Mer Noire) par le développement d'activités touristiques. (*ibid., p.473*) Le noyau de l'agglomération se trouve dans les communes de Varna, Devnya, Béloslav, Aksakovo, et devient même interrégional en traversant la commune de Baltchik située dans la région de Dobritch.

Actuellement Varna a une population d'environ 373'000 habitants (<http://www.grao.bg/tna/tob-15-10-2015.txt>) dans la ville même et est le centre d'une agglomération de 475'000 habitants. Avec ses cinq universités et 3 collèges elle attire de environ 30'000 étudiants chaque année. Selon le ministère des affaires inférieurs, en 2006 le nombre moyen de touriste qui séjournent dans la ville simultanément est d'environ 80'000 personnes, tandis que les étrangers qui restent plus longtemps sont estimés à 7'500. Quand on rajoute les travailleurs saisonniers ainsi que les pendulaires le chiffre atteint 200'000 au total, soit la ville fonctionne avec une po-

pulation 570'000 habitants chaque été. (*OUP, Tom 1, p.86*) Le plan directeur estime que ce nombre peut augmenter rapidement et atteindre 760'000 personnes pendant la saison estivale avec 150'000 touristes.



(fig. 49) le centre ville

L'agglomération est dotée d'une infrastructure de haut niveau, liée au développement international de la ville. Le port de Varna, par ces paramètres techniques et actuellement le plus grand du pays. Il est constitué de plusieurs clus-

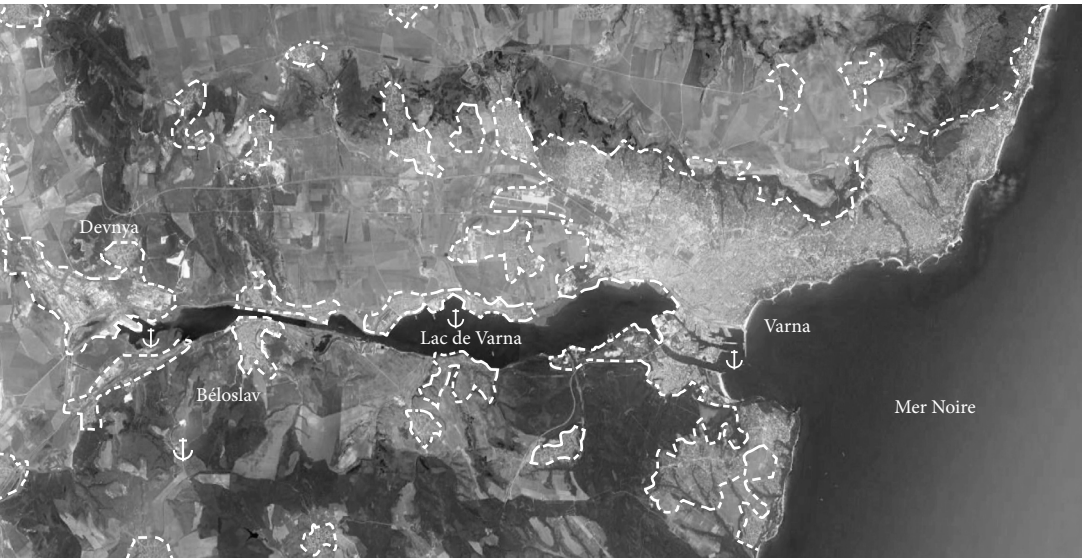


(fig. 50) le quartier grec

ters portuaires situés tous dans les lacs, sauf le port de Varna-est : Varna - ouest, Varna -pétrole, Port « Lesport », terminal du ferry ferroviaire et le port de la centrale électrique. la zone industrielle de Devnya bénéficie de la proximité multimodale constituée par les ports et le chemin de fer. Les entreprises comme « Cumerio », « Solvay sodi », « Devnya tsiment » et « Kaoline » génèrent 9% de l'exportation totale du pays et génèrent des bénéfices d'environ 1 milliard d'euro chaque année. (*OUP, Tom 1, pp.54-55*) L'infrastructure routière dans l'agglomération est représentée par les auto-

fia. La plupart des lignes sont doubles et électrifiées et par sa disposition le nœud ferroviaire de Varna est le plus grand du pays.

Selon la classification de ESPON sur les villes européens, en Bulgarie on est en présence d'une aire métropolitaine de croissance (MEGA) qui est la capitale Sofia et de trois FUAs (functional urban areas) - Varna, Plovdiv et Bourgas. Les critères de classement d'un FUA sont les suivants : 1.population, 2.trans- port, 3.savoir/enseignement, 4.business, 5.secteur. 6.publique, 7.tourisme, 8.in-



(fig. 51) agglomération urbaine de Varna routes A2 (direction ouest) et A5 (direction sud - corridor VIII), ainsi que par plusieurs autres routes de premier niveau national.

La région de varna est desservie par la ligne primaire n° II reliant Varna et So-

dustrie. Selon ces critères Varna est une FUA de troisième niveau. Toutefois la ville fait partie des 76 zones urbaines en Europe, auxquelles on inscrit un fort potentiel de devenir un MEGA dans les 20 ans à venir. (*OUP, Tom 1, p.32*) Définir Varna en tant qu'un élément

important du développement polycentrique de l'Union Européen montre clairement aussi son importance au niveau national et extranational qui développe avec un certain succès les critères mentionnés plus haut. En effet, la Bulgarie qui se veut un pays relativement polycentrique, avec une concentration d'activités dans la capitale important, trouve en Varna une zone métropolitaine d'équilibre. (*ibid.*, p.33)

Dans le cadre des littoraux de l'Union Européenne, qui en soi concentrent une grande partie des zones urbanisées, Varna acquiert la fonction d'une des « portes européennes », en tant que point qui relie le continent avec le bassin de la Mer Noire et l'Asie. Ce cadre est renforcé par la politique des corridors paneuropéens qui relient les axes d'urbanisations majeurs. Varna est inscrite dans le corridor VIII comme point final de celui-ci. Ainsi les routes vers les ports de l'Ukraine, la Russie, La Géorgie et la Turquie deviennent une continuité naturelles à ces corridors et indiquent le multimodalité à laquelle la ville cherche à s'identifier. En plus les corridors VII et IX passant pas loin, renforcent la complexité et la position géostratégique de la région. (*OUP, Tom 1, p.34*)



(fig. 52) affiche publicitaire des années 30

figure urbaine

Varna présente plusieurs types de tissus urbains, qui s'identifient par les époques de conception et construction différentes. De manière générale on distingue bien la ville traditionnelle avec les quartiers environnants qui sont marqués par les traces d'un urbanisme moderniste.

Des bâtiments de grande surface marquent les espaces industriels, notamment les chantiers navals le long du canal nord. Certains quartiers centraux présentent un développement mixte d'îlots ouverts constitués de barres, tandis que les îlots fermés sont le produit des densifications des parcelles effectuée après 1990





vide urbain

72

Sur le plan ci-contre on peut apercevoir quelques vides - des poches urbaines dans le tissu existant: Celui autour de la cathédrale et celui proche de l'hôtel de ville.

Ces espaces sont très représentatifs pour la ville, car ils regroupent une grande panoplie de bâtiments publics d'importances, parmi lesquels des théâtres, des musées et d'autres bâtiments culturels.

Des grandes surfaces vides se dessinent dans les zones industrielles, au sud du centre ville et présentent des réserves importantes déjà urbanisées propices au bon développement de la ville.





friches et industries

74

Suite au premier plan de zonage fait après guerre, Varna se retrouve avec plusieurs zones industrielles qui polarisent la ville.

Historiquement, la plus importante est celle située au sud qui s'étale sur l'île. De nos jours, plusieurs industries ont disparu, tandis que d'autres se sont relocalisées sur terrains plus propices aux développements. La gare de fret est sous-utilisée, ainsi que plusieurs bâtiments dans le complexe portuaire. Le projet qui prévoit de déplacer le port commercial dans le lac et d'ouvrir la ville sur l'ancien port (actuellement port de Varna-est), laisse entendre l'apparition d'une friche de grande surface qui va jouer un rôle important dans le futur de la cité maritime.





légende

-  zone de redéveloppement
-  friches existantes
-  bâtiments industriels
-  bâtiments industriels ferroviaires

bâtiments publics

76

Il n'y a pas vraiment de règle concernant l'emplacement de bâtiments publics dans la ville. Les grandes espaces vides mentionnés dans une carte précédente, sont tout naturellement contaminés par les typologies de tels bâtiments. On peut lire quelques autres concentrations de bâtiments officiels proche de la gare, pour des raisons historiques. Le long de certains axes, de véritables campus soit universitaires, soit hospitaliers manifestent des zones entières accessibles aux citoyens. Les quelques plus grand surfaces qu'on voit à l'ouest sont des centres commerciaux du type «Mall» construits il y a moins de 10 ans en arrière.

1. cathédrale
2. grand théâtre
3. musée d'archéologie et d'histoire
4. université sciences économiques
5. centre des congres et des festivals
6. palais de la culture et des sports
7. académie de la marine
8. hôpitaux





légende

- bâtiments publics
(culture; administratif;
commerce; hôtels;)
- bâtiments d'enseignement
(crèches; écoles; universités)

centralités/intensité urbaine et commerciale

78

On peut distinguer trois types de centralités dans la ville de Varna : le type linéaire le long des rues commerçantes, le type dispersé dans la plupart du centre ville et de type cluster indépendant, qu'il s'agisse d'un centre commercial ou une concentration de hypermarchés et d'autres grandes surfaces.

Dans les zones centrales de la ville on remarque la superposition des deux premiers types, où les rues commerçantes jouent le rôle des espaces les plus investis par les habitants. Une configuration en «L» d'axes importants se dessine clairement dans sur le plan de la ville. De temps en temps le système s'hybridise et on retrouve des punctuations faites par des grands magasins et de marchés.

Une fois en dehors du centre ville, les artères routières continuent la logique de centralité de manière linéaire et cadrent le territoire dédié exclusivement au logement.





légende

-  zone de centralité
-  centralités linéaires
-  centre commercial
-  marché ouvert ou couvert
-  rue commerçante majeure
-  rue commerçante secondaire
-  rue commerçante locale

transports en commun

Le transport en commun de Varna consiste en 57 lignes de bus, desquels 42 urbaines, et 4 lignes de trolleybus. Le réseau total couvre un total de 350 km et dessert 133'000 passagers en moyenne par jour. Environ 30 lignes passent ou ont leur terminus à la gare ferroviaire. Elle est aussi reliée aux stations balnéaires par 5 ou 6 lignes en dépendant de la saison. La ligne numéro 409, qui relie l'aéroport avec les « Sables d'Or », ne passe pas à proximité de la gare. Le plan du réseau ci-contre ne montre pas le nombre de lignes sur les tronçons indiqués. A cause de la mise en place de la zone exclusivement piétonne au centre ville, les bus contournent celui-ci.





légende

-  arrêt de transport public avec
ligne de transport public

régime de protection / patrimoine

82

La région de Varna a été peuplée depuis plus de 7'000 ans, marqué par le record du plus ancien trésor d'orfèvrerie du monde. La ville actuelle a été fondée comme colonie grecque sous le nom d'Odessos. Ce même nom porte aujourd'hui la zone protégée située en plein cœur de la ville. On y retrouve plusieurs ruines romaines, parmi lesquels les quatrièmes plus grands thermes en Europe. La ville compacte a recensé plusieurs bâtiments de la belle époque, ainsi que des exemples du modernisme et du fonctionnalisme. La ville traditionnelle est une zone élargie qui est soumise à un régime de protection plus léger, qui vise à donner la silhouette urbaine principale. Deux cas exceptionnels sont le jardin maritime - le plus grand parc paysagé sur les Balkans et la zone ferroviaire qui comporte un patrimoine industriel important.





légende

-  zone soumise à un régime de protection préventive
-  territoire du vieux Odessos - zone protégée
-  territoire avec une concentration de patrimoine industriel
-  territoire vert protégé - noyau historique du jardin maritime
-  bâtiments protégés / monuments antiques



(fig. 53) la gare de Varna vue depuis les quais

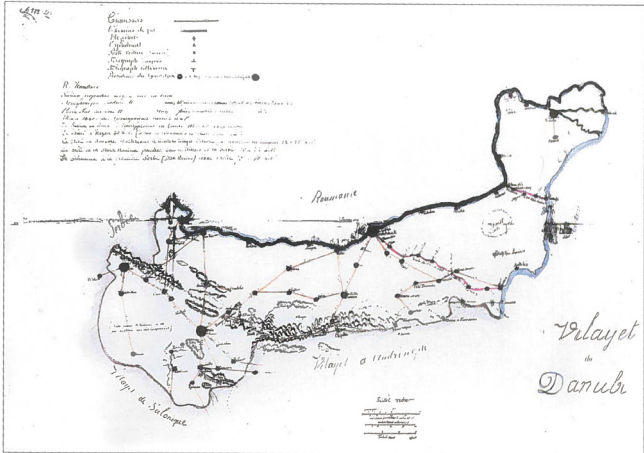
3.3. Histoire des chemins de fer

3.3.1 La construction et les premières exploitations

Pour l'implantation des premiers chemins de fer dans l'Empire ottoman, les puissances occidentales, portés par un intérêt géopolitique et économique, se portent volontaires de s'investir dans cette tâche compliquée. Les projets d'infrastructure ont été poussés principalement par les grandes puissances, qui essaient de manipuler le gouvernement (en fonction de leurs intérêts politiques

région de la Turquie européenne, pour devancer l'Empire Russe de faire de même. Pour atteindre leur but, les anglais doivent non seulement exercer une domination militaire, mais aussi investir dans l'infrastructure en construisant des routes, des chemins de fer et des réseaux télégraphiques. (Marchevski, 1990, p.10)

En 1857 l'Angleterre impose à la Turquie de construire la première ligne de chemin de fer dans sa partie européenne. Le tracé de celle-ci se trouve entre les villes de Tchérna Voda, situé au bord du Danube et Constanța au bord de la Mer Noire. Avec une longueur totale de 64 km, la ligne est inaugurée le 04.10.1860,

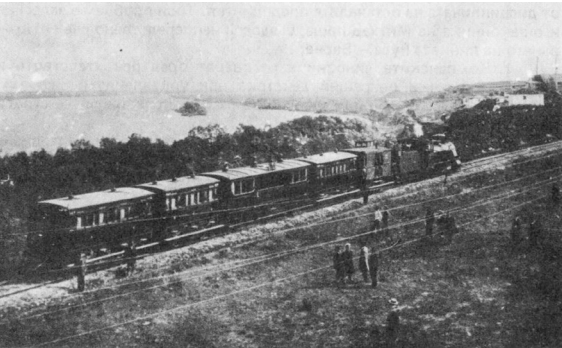


(fig. 54) carte de l'infrastructure du vilayet du Danube

et l'expansion vers les marchés de l'Est. Chacun de ces pays essaie de mettre à son avantage les projets, ce qui amplifie la rivalité, en particulier l'Angleterre et l'Autriche-Hongrie. (Chonkova, 2007, p.17) Vers 1850, l'Angleterre tente à affirmer sa puissance militaire dans la

ce qui raccourci la route de l'ouest pour l'Asie via le Danube avec 250 milles. Malgré cela la ligne ne réussi pas d'acquérir une importance internationale. L'état du Port de Constanța, qu'on peut décrire comme déplorable, est la raison pour cet échec. Les anglais commencent

rapidement à chercher des alternatives à la ligne. Ils trouvent qu'une liaison ferroviaire entre le port danubien de Roustchouk (Roussé) et la ville portuaire de Varna est un bon compromis, de plus que la région est connue pour son excellent système défensif. (Marchevski, 1990, p.11) Grace à cette ligne le temps de déplacement entre Londres et Istanbul devait diminuer avec environ 100 heures, un pas en avant très important pour la route transcontinentale entre Londres et Bombay. En même temps apparaît l'idée d'un pont ferroviaire qui aurait pu accroître la capa-



(fig. 55) le train au départ de Roussé

cité de la ligne. Malheureusement, par crainte d'éventuelle perte de position géopolitique, les grandes puissances ont écarté ce scénario. (Chonkova, 2007, p.17)

Le côté turc est aussi intéressé par la proposition anglaise. Les anglais continuent leur politique qui vise de diminuer l'influence de la Russie dans la région, tandis que les turcs croient en l'essor économique et politique cette nouvelle ligne pourrait apporter à l'Empire.

Pour les bulgares la ligne acquiert aussi une signification importante. Le mouvement révolutionnaire bulgare qui s'oppose au sultanat turc voit en la possibilité de développement du réseau viaire en général, une aide majeure pour s'émanciper du despotat de celui-ci.

Le premier septembre 1861, le sultan délivre un décret qui annonce la construction de la ligne. En imaginant le progrès qu'une telle ligne pourrait apporter à la Bulgarie, les commerçants bulgares Stéphane Bogoridi et Ivan Guéchof expriment leur volonté pour participer à la construction de celle-ci. Le grand vizir Rachid leur accorde cette possibilité.

Malgré cela, les anglais ne laissent pas le divan du sultan permettre aux intérêts bulgares de s'imprégner de la construction. Ils veulent garder le monopole, et ainsi augmenter son influence sur la région. Au final une entreprise anglaise « Gladstone & Barkley brothers » entreprend la construction, qui doit commencer en avril 1864 et doit durer trois ans. La Turquie propose de la main d'œuvre gratuite, constitué majoritairement par des bulgares. La construction commence des deux points extrêmes de la ligne en même temps. Pour une question d'approvisionnement en matériaux, on a dû prolonger la voie jusqu'au port de Varna, ce qui a établi les prémices de la future jonction ferroviaire de la ville. En même temps que la construction de la ligne on établit aussi des bâtiments de gares. Pour atteindre l'objectif le chef du vilayet commande 30 locomotives, 500 wagons de fret, 25 wagons troisième

classe, 10 wagons deuxième classe, 5 wagons de première classe, ainsi qu'une voiture pour le sultan.

Comme date d'inauguration du chemin de fer Roustchouk - Varna, on retient le sept novembre 1966, quand Mithad Pacha traverse la totalité du parcours en train sans arrêt. En même temps pour les anglais cherchent comment tirer le maximum de profit de la ligne. Ils essaient de raccourcir le parcours en évitant de passer par la ville de Choumen et ainsi économiser du temps et de la main d'œuvre. L'Empire Ottoman se porte responsable de rendre l'argent dépensé par l'Angleterre pendant les 99 ans à venir. Toutefois le pays subit des grandes crises économiques, et en 1873 se voit obligé de vendre le chemin de fer au commerçant viennois Baron Maurice de Hirsch. Des entreprises étrangères continuent à exploiter la ligne 10 ans après la libération de la Bulgarie. Le traité de Berlin impose au nouvel état bulgare de racheter la ligne pour trois fois son prix réel. (Marchevski, 1990, p.12)

3.3.2 L'organisation de la ligne

Comme on a pu voir, le développement de la jonction ferroviaire de Varna est étroitement lié à l'exploitation de la ligne entre le port maritime et Roustchouk (dorénavant on appellera Roustchouk avec son nom contemporain qui est l'actuel Roussé).

Dès le début la ligne ferroviaire pose des grands problèmes dans son exploita-

tion, tel que le manque de main d'œuvre qualifiée capable de servir les compositions des trains d'une manière efficace. Desservi par un personnel d'origines divers : arméniens, tchèques, polonais, italiens, français, russes, grecs, turcs, anglais, bulgares et d'autres, le chemin de fer subit des disfonctionnement à cause de la grande barrière linguistique. Mais la raison principale reste liée au manque de main d'œuvre qualifiée. Il devient donc indispensable d'établir une école capable de former les futurs cheminots. Les écoles militaires de l'empire Ottomane, et ensuite ceux de la Bulgarie libérée s'en chargent de répondre au problème. En 1900 l'état bulgare envoie ses futurs cheminots dans l'école de Winter en Suisse. (Marchevski, 1990, p.13)

En même temps des lois concernant le bon usage des chemins de fer sont mis en place par Mithad Pacha :

« 1. Les greffiers de la compagnie répondent devant le gouvernement et le peuple en cas de mauvaises décisions concernant l'utilisation des chemins de fer ;

2. Pour assurer la mobilité des trains sans danger, ils prévoient des condamnations d'ordre de l'emprisonnement jusqu'à la peine capitale ;

3. La personne qui fait dérailler une composition sera condamnée à la prison ferme et en cas de victimes, à la peine capitale. ;

4. L'emprisonnement est prévu que si l'accident na pas fait de victimes ;

5. Les employés qui manquent leurs postes sont menacés de six mois d'emprisonnement et de licenciement ;

6. L'accès à des passagers en état d'ivresse, des passagers armés, ou de tels qui manquent de hygiène leur est strictement interdit ;

7. On peut acheter son billet une fois monté dans le train ;

8. Les femmes et les hommes voyagent séparément ;

9. La compagnie délivre le même nombre de billets que des places disponibles ;

10. En cas de demande importante, les passagers voyageant plus loin sont privilégiés ;

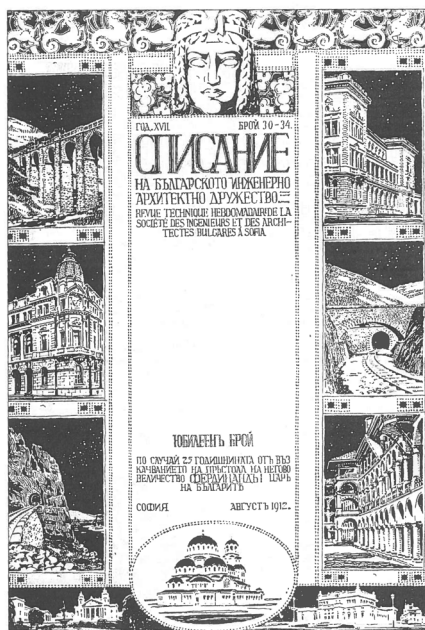
11. Les trains circulent exclusivement pendant la journée et à une vitesse comprise entre 20 et 30 km/h. » .
(Marchevski, 1990, p.15)

La sécurité des passagers devient décrite par les normes et les lois dès la mise en place de la ligne. A la fondation de BDZ en 1885 (Balgarski Darzhavni Zheleznitsi - Български държавни железници) - les chemins de fers d'état, les textes de la réglementation changent, mais pas l'essence principale - celle de protéger la vie humaine. On observe aussi la mise en place d'uniformes pour le personnel, hérité de la discipline militaire qu'on essaie d'instaurer.

En 1866, au moment de l'inauguration de la ligne, les chemins de fer disposent de 9 locomotives, 63 wagons pour les passagers, parmi lesquels celui du Sultan et 425 wagons de fret. Il s'avère que cela n'est pas suffisant au bon fonctionnement de la ligne. Au début sur celle-ci circulent deux trains mixtes (fret/passagers) - un dans chaque sens.

3.3.3 Sur la route vers l'Orient

En 1883, sous le nom d' « Express d'Orient » commence à circuler deux fois par semaine le train opéré par la Compagnie Internationale des Wagons - Lits. Celui - ci relie Paris via Strasbourg-Munich - Vienne - Budapest - Bucarest-Giurgiu ou les passagers empruntent un ferry pour traverser le Danube. Ainsi en arrivant à Roussé ils reprennent le train pour se rendre à Varna - la station terminus ou un bateau à vapeur du Lloyd autrichien les attend à son tour pour les amener à Constantinople. Ainsi la ligne est inscrite sur la trajectoire internationale du flux de passagers voulant traverser le continent et se rendre dans le proche orient. Six ans



(fig. 56) couverture du magazine BIAD sur lequel figure l'infrastructure ferroviaire

plus tard , en 1889 l' « Express d'Orient » commence à emprunter un trajet alternatif qui passe en Bulgarie du sud via Belgrade - Sofia - Plovdiv. Toutefois la ligne Roussé - Varna ne perd pas son importance économique régionale. De nos jours l'Orient Express se rend deux à trois fois à Varna.

(<http://www.seat61.com/OrientExpress.htm#.VmQmONbsJDI>)

3.4. Les gares et les bâtiments voyageur en Bulgarie

La construction de bâtiments voyageurs pour les gares bulgares démarre avec la ligne entre Roussé et Varna. Elles sont faites dans le but de satisfaire les besoins les plus basiques des voyageurs et sont souvent des constructions à colombages, très rarement en pierre. Plus tard les grandes villes sont dotées de bâtiments voyageurs massifs, avec des traitements monumentaux, très proche par leur apparence à leurs homologues en Europe de l'ouest. Construite en 1888, la gare de la capitale Sofia, par l'architecte tchèque Kôlar, est le complexe ferroviaire le plus grand des Balkans. Le bâtiment se développe de manière symétrique, avec un vestibule au centre qui s'exprime par un volume haut de deux niveaux. Des salles d'attente pour les trois classes se trouvent dans l'aile droite du bâtiment, tandis que dans la partie gauche se situent les guichets et d'autres surfaces administratifs. Avec son architecture éclectique elle enrichit le paysage urbain de la ville. (Tonev, 1978, p.200/201)

Dans le début des années 1970, la gare est démolie et a fait place à la gare actuelle construite dans la période entre 1971 et 74. (Draganov, 2014, p.43)

La deuxième plus grande ville voit construire sa gare actuelle par l'architecte italien Pernigoni entre 1905 et 1908. Elle aussi comme la gare de Sofia se dessine par un plan symétrique la dernière extension s'est faite en 1940. (Tonev, 1978, p.203)

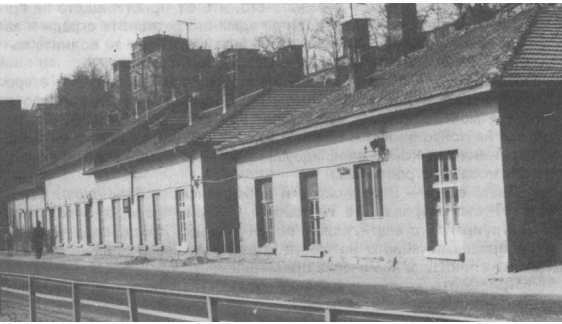
Les gares des deux ports maritimes bulgares - Varna et Bourgas, sont construites par le duo d'architectes Nikola Kostov et Kiril Maritchkov. Le projet architectural des deux bâtiments voyageurs est le même, étant donné que les situations urbaines sont très similaires. (Tonev, 1978, p.200/204) Avant d'introduire le bâtiment voyageur de Varna, il serait judicieux d'évoquer le cas de Bourgas d'abord, car chronologiquement il devance celui de la capitale maritime de quelques années.

Quand Bourgas accueille le chemin de fer venant de Yambol en 1890, l'emplacement de la gare est relativement loin du centre de la ville. Avec un décret du 20 décembre 1894, le Prince Ferdinand I annonce la construction du nouvel port. Officiellement ouvert en 1903, le trafic ferroviaire se rapproche et ainsi pose la question de la construction d'une gare nouvelle, elle aussi plus proche du centre ville.

Faire l'accroche pour l'historique de la gare de Varna

3.4.1 La gare de Varna

La première gare de Varna a été construite et projetée par l'entreprise anglaise « Gladstone & Barkley brothers ». Elle se situait dans à sud-ouest de la forteresse, au bord du lac de Varna (lac de Devnya). De manière générale sa situation a conditionné le développement ultérieur des zones urbaines environnantes. Du tout début le rôle de la gare est de desservir le port. C'est la raison qu'il est difficile de dissocier les routes maritimes.



(fig. 57) la premier bâtiment voyageur

Proche de la ville, les ingénieurs tracent la voie suivant la topographie la plus plate et de l'altitude le plus bas pour ainsi atteindre le port en évitant les obstacles majeurs. Ainsi le rivage nord de la vallée de la Devnya (la rivière bordant la ville), devient tout naturellement le lieu qui accueille la nouvelle infrastructure. (OUP, *Tom 1*, p.11)

Après l'établissement du port de Varna en 1906, on a entamé la construction d'un canal reliant la Mer Noire et

le lac de Varna, fini en 1908. D'abord à l'aide d'un ponton et par la suite grâce à un pont amovible, le canal permettait le passage de bateaux dans le lac pour qu'ils atteignent le port de l'ouest.

Le premier bâtiment voyageur de 1866, construit en maçonnerie de pierre, avait un seul niveau. Sa disposition répondait sans faute aux critères d'exploitation de l'époque : un bureau pour le chef de station, un bureau pour le greffier, salle de réunion, compartiment pour le bagage et une salle d'attente pour les passagers. Un bâtiment annexe abritait des locaux pour l'équipe de maintenance. En tout la gare avait quatre voies, desquels une jouait le rôle de liaison entre la gare même et le port. Le personnel de la gare était constitué de 19 personnes - un chef de gare, 5 greffiers et 13 aiguilleurs. Le manque de main d'œuvre qualifiée et de mécanisation, obligeait celui-ci à manœuvrer manuellement des machineries assez lourdes. De même sur le port, dépourvue de toute infrastructure basique de chargement et déchargement. Pour passer du train au bateau, les passagers étaient obligés d'emprunter des barques. De manière générale l'état turc n'entreprenait aucune action pour améliorer l'état de la situation.

Après la libération et l'acquisition des chemins de fer par l'état, le nouvel gouvernement bulgare entreprend la construction des ports maritimes de Varna et Bourgas, pendant un terme de six ans. Entre temps en 1893 la seconde gare est inaugurée. Celle-ci avait la possibilité accueillir plus de compositions,

ainsi que d'assurer leur déplacement sans danger. En 1900, la gare est dotée d'un bâtiment voyageurs, semblable au premier par sa disposition. La fonction majeure que le nouvel complexe ferroviaire devait exercer est de faire transiter les biens depuis le port vers la ville. Cela marque le début de la gare de fret. En même temps plusieurs nouvelles voies sont construites. Avec la construction de fabriques au bord de la ville, on tente de lier la plupart d'elle avec la voie ferrée.

L'année 1899 est très importante pour les chemins de fer bulgares. La ligne entre Sofia et Varna fut intégralement terminée. Le trafic commence aussi à s'intensifier, et en 1903 les premiers trains de nuit circulent sur la ligne.

La construction du port tarde beaucoup. Initialement prévu 1901, celui-ci est mis en service qu'en mai 1906. Le poids du fret passé par le port en 1907 dépasse les 375 mille tonnes, ce qui représente 20% de toute l'importation et l'exportation du pays. De manière générale on essaie de connecter la ville avec l'ensemble des réseaux de la principauté.

En ce même moment, la seconde gare devient incapable de gérer le trafic croissant et en même temps garder sa vocation de gare voyageurs. La croissance rapide du trafic de biens, fait de Varna la porte économique principale du pays. Le trafic des passagers augmente aussi. Tandis qu'en 1905 de Varna partent seulement 69'000 personnes en 1924 le chiffre atteint 197'308. (*Stoyanova*

p.328) Très rapidement l'architecte en chef de BDZ, Nikola Kostov est demander d'établir un projet pour un nouvel bâtiment voyageurs, qui correspond aux



(fig. 58) la gare actuelle en construction

besoins contemporains. Après quelques voyages d'études à l'étranger dans le but d'examiner les différentes possibilités architecturales et techniques, Kostov arrive à la conclusion que la forme la plus judicieuse serait en « L », avec des possibilités d'agrandissement et de fermeture éventuelle de l'autre côté, ce qui ferait une gare en forme de lettre « U ». Le bâtiment se place de manière d'avoir son aile longue qui fait face aux rues au nord, et son aile plus courte qui regarde la place publique.

Après la finalisation du projet, la construction du bâtiment voyageurs commence le 11 juillet 1907. Le prix total s'élevait à 214'000 leva. Dans le design d'intérieur participent des architectes italiens.

Les guerres balkaniques de 1912 et 1913, ainsi que la première guerre mon-

diale font retarder la construction, qui repart qu'en 1919. A la fin de l'année de 1924 le bâtiment voyageur acquiert son apparence actuelle, et est officiellement inaugurée par le Tsar Boris III le 3 mars 1925. Pendant les premières années la tour de l'horloge n'a pas encore reçue de mécanisme. L'horloge est achetée en Allemagne qu'en 1929.

La disposition intérieure du bâtiment a su persister dans le temps et est encore d'actualité aujourd'hui. Le vestibule principal d'entrée au nord est complètement isolé de celui de sortie, situé à l'est, le but étant d'éviter le croisement des flux de départ et d'arrivée.

La description originale :

- « - un grand vestibule (11m 60 X 16m 70) , dans lequel on trouve les guichets de vente de billets et le guichet d'enregistrement des bagages ;
- deux locaux pour l'agent d'accueil et pour la police, et un compartiment à bagages sur la droite ;
 - à gauche un couloir d'une largeur de 3m 50, distribue les salles d'attente de première, deuxième et troisième classe ;
 - les salles d'attente et le buffet sont directement connectés au quai numéro 1, large de 8m et prévu pour les trains partants ;
 - pour les arrivées un vestibule de dimensions 12 x 8 m est lié au quai numéro 2 prévu pour les trains rentrants ; à gauche du vestibule se trouvent le service des colis ;
 - la partie administrative se lo-

geait dans la partie ouest du bâtiment ;

- l'aile est accueillait un cabinet de médecin pour les cheminots, le service télégraphique et postal, ainsi qu'un dépôt de bagages ;

- le pavillon royal se situait tout à la fin de l'aile ouest ;

- la surface totale au sol du bâtiment voyageurs est de 2'100 m², sans les quais. »

En 1939 les quais 1 et 2 sont finalement couverts.

Depuis, la gare a subi quelques modifications. En 1962, on réorganise les salles d'attente et les guichets de vente de billets, qui passent de deux à sept.



(fig. 59) une motrice BDZ Siemens Desiro

Le buffet et le vestibule sont réunis. Ces transformations ont été engagées dans le but d'accueillir plus de personnes et de rendre les procédures de départ plus confortables et rapides. L'aile est fut agrandi direction le port, et accueille des nouveaux services. Concernant le nombre de voies prévues, le troisième bâtiment voyageur de Varna en a sept en tout, desquels un dessert une connexion avec le port.

3.5. Les Chemins de fer Bulgares dans le contexte actuel

Après la fin de la période communiste, beaucoup de pays en Europe de l'est se sont vus obligés à effectuer des restructurations dans le domaine des transports, le système économique communiste, n'étant pas adéquat face à la réalité capitaliste. Les chemins de fer sont parmi les plus touchés. Beaucoup de gens préfèrent acheter une voiture personnelle et voyager plus confortablement en s'accordant une plus grande liberté de déplacement. Le bitume remplace les rails.

Les chemins de fer bulgares ne sont pas épargnés par les crises économique et démographique (*strategy_railways_07April2015*, p.10). L'état est obligé de couper une grande partie du financement prévu pour subventionner le système ferroviaire. Les conséquences sur les déplacements des voyageurs parlent de la défaite que le rail a subi face au transport routier. Tandis que les BDZ chiffrent environ 34'000'000 passagers en l'an 2008, le transport routier a été le mode de locomotion le plus utilisé avec 590'000'000 (*Transport_Strategy_2020*, p. 21). Autrement dit la route prime avec un flux 17 fois plus important que celui par voie ferrée.

Ce n'est pas complètement une surprise. L'attractivité des BDZ, comme chaque compagnie ferroviaire, dépend de sa capacité de fournir une prestation de déplacement qui fidélise le passager. La rapidité, la sécurité et le confort sont parmi les critères qui vont amener les

gens à choisir le train pour leur voyage. Pendant l'époque communiste on a fait plusieurs tentatives pour créer des compositions de trains capables à offrir les prestations citées plus haut. Dans les années 60, sillonner le pays de la capitale Sofia jusqu'au villes maritimes Varna et Bourgas prenait respectivement 7h et



(fig. 60) en attendant le départ

6h, avec une vitesse effective d'environ 75km/h (*Tassev, 2012*, p.47). Des trains directes sans arrêt relient les deux extrémités, mais n'acquiescent pas une grande popularité et sont très vite abandonnés. Aujourd'hui le meilleur temps de parcours entre Varna et Sofia est de 7h 30, ce qui nous renvoie dans une situation semblable d'il y a 50 ans. Ainsi, le service de train de nuit est encore existant.

Les paramètres des 6'517 km (2015) de voies, ne permettent pas de circuler avec plus que 100 km/h. (*strategy_railways_07April2015*, p.6). Aucune liaison de train à grande vitesse n'existe encore sur le territoire du pays. La réhabilitation de la ligne numéro « 1 » dans la plaine de Trace, entre Sofia et la frontière turque, permettra normalement

le déplacement des trains avec plus de 260 km/h et s'inscrira dans le couloir pan-européen numéro « 4 », reliant l'Allemagne avec Istanbul.

3.6. La gare de Varna - état actuel



(fig. 61) après la rénovation de 2005

3.6.1 La rénovation de 2005

Dix ans après la chute du mur, les pays de l'est commencent à requestionner les systèmes de transport et de logistique, dans le but de répondre aux standards déjà établis dans la partie occidentale du continent. Des programmes, subventionnés par l'Union Européen, sont mis en place pour rattraper le retard, souvent considérable, et améliorer les services que les infrastructures proposent. La rénovation de la gare de Varna en

fait partie. Après 50 ans d'exploitation et des interventions ponctuelles, elle se retrouve dans un état de vétusté considérable, en ainsi cesse de répondre à la plupart des normes.

Ainsi en 2004, commencent les travaux de rénovation, partagés en deux étapes. La première étape consiste en le remplacement de l'infrastructure primaire qui garantit le bon fonctionnement de celle-ci : 900 m de canalisation et drainage, ainsi qu'un système moderne anti-feu sont installés le long des voies.

La deuxième étape s'occupe du bâtiment voyageur, qui subit plusieurs types de modifications. On insère des nouveaux programmes tel qu'un café fumoir, dans la galerie. En même temps on requalifie complètement les espace de vente de billets. L'ancien restaurant est partitionné en plusieurs salles d'attente. (*fascicule « Gara Varna », p.7*) De plus les locaux de bureaux sont intégralement réaménagées pour répondre aux normes de travail contemporains. L'accès aux personnes de mobilité réduite aux infrastructures y est aussi assurée. (*ibid. p.8*).

3.6.2 Flux et correspondances

Le manque d'études et de données officielles rend difficile l'établissement d'un diagnostic plus précis. Toutefois en faisant des comparaisons avec d'autre cas européens, on peut spéculer sur l'origine du problème. Ce sont le manque de flux, issu d'un horaire inconfortable pour les passagers et les

longues durées du trajet entre les villes. En 2011, la gare de Varna a servi environ 624'400 passagers au départ et environ le même nombre à l'arrivée, ce qui nous fait un total de 1'248'800 personnes à l'année. (*ibid.*) De là on arrive au calcul que le flux journalier s'élève à 3'421 passagers en moyenne, insuffisant pour pouvoir garantir l'attractivité commerciale et économique de la gare. Tandis que la gare routière assure plus que 150 destinations directes (nationales et internationales), (<http://www.auto-garavn.com/>) la gare ferroviaire offre seulement 12 destinations terminus partagées sur 20 compositions au départ, deux tiers du trafic ferroviaire s'effectuant seulement pendant les heures du matin et du soir. (<http://razpisanie.bdz.bg>) Cela arrive car les distances à parcourir sont relativement longues, ce qui est de même concernant le temps de trajet (environ 7 à 8 heures entre Varna et Sofia, et entre Varna et Plovdiv). A ces 20 trains journaliers, s'ajoutent les quelques trains hebdomadaires internationaux aux destinations de Bucarest, Belgrade, Budapest, Minsk, Varsovie et Moscou. Le nombre de trains à l'arrivée est identique, ce qui nous donne un total de 40 trains tout confondu, contre 300 cars chaque jour à la gare routière.

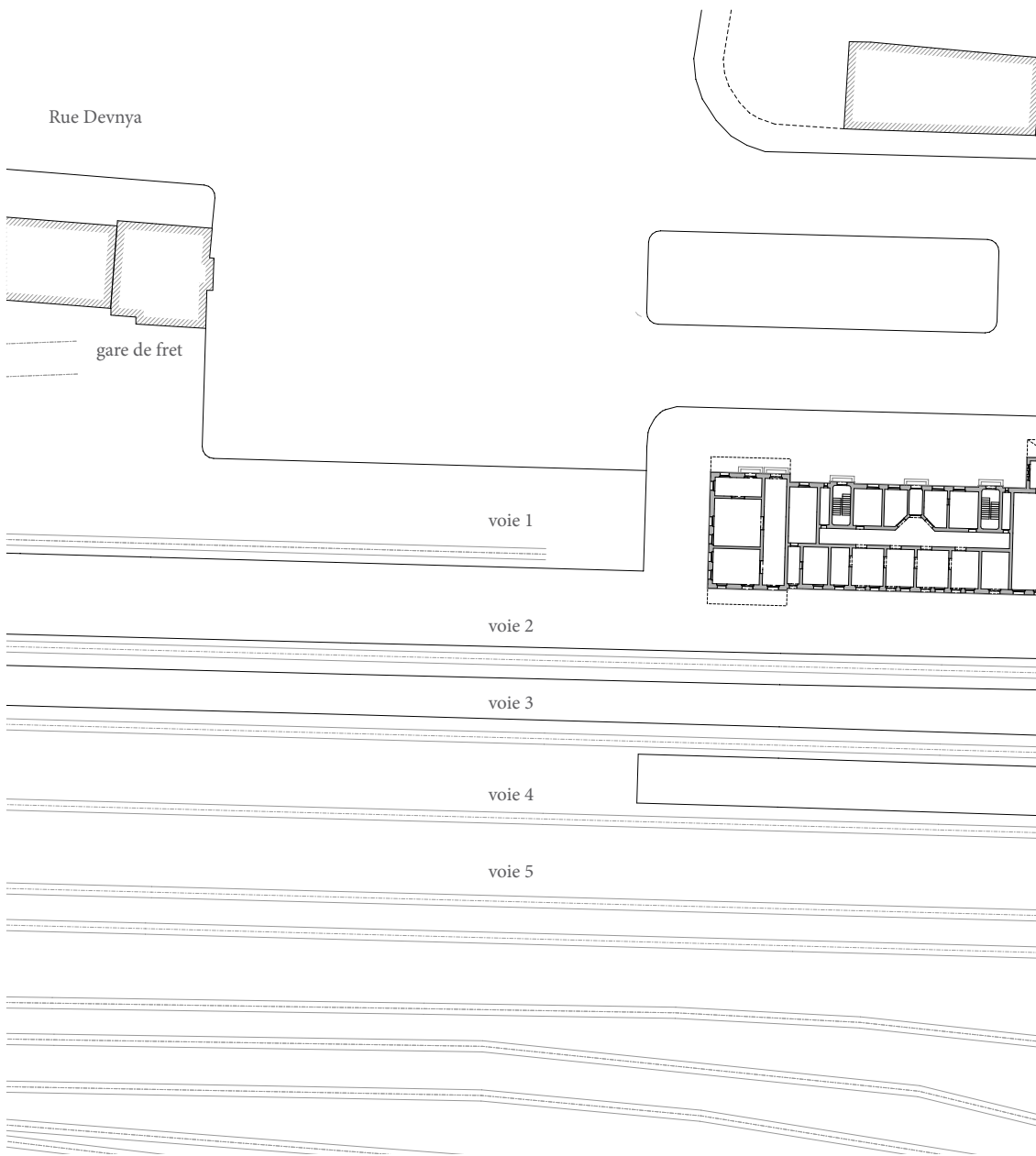
Comme on a déjà mentionné auparavant, la gare routière est située loin de la gare ferroviaire (3,5 km), contrairement aux autres villes bulgares où on a privilégié l'intermodalité en plaçant les deux côte à côte. D'une certaine manière cela permet une continuité cohérente entre les différents moyens de transport, mais

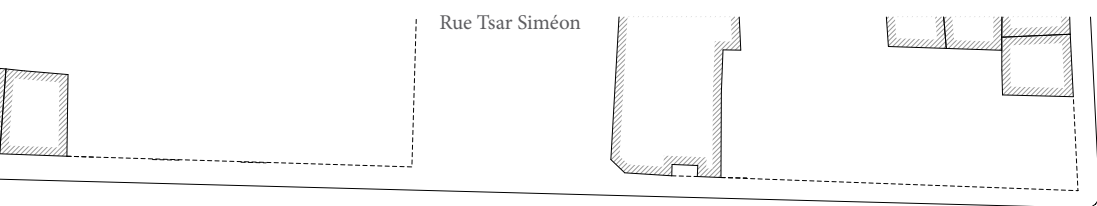
aussi d'assurer un flux de personnes plus important. Le cas de la gare de Bourgas (quatrième ville du pays) peut servir d'exemple, car en plus de présenter une solution, elle est typo-morphologiquement identique à la gare de Varna. Étant donné qu'aucune voie ferrée ne borde la mer, les déplacements se font en car ou en voiture. Ainsi Bourgas a prévu la mise en place d'une station routière qui relie non seulement sa gare, mais aussi son centre avec les stations balnéaires et autres localités situées sur le littoral.

Dans la presse récente on remarque l'apparition de beaucoup d'articles concernant l'état des BDZ et les stratégies que le Ministère bulgare des transports. En fin 2014 celui-ci annonce la mise en concession possible des plus grandes gares du pays - Gare centrale de Sofia et la gare de Podouyané (les deux dans la capitale), ainsi que les gares de Plovdiv, Varna et Bourgas. Cette procédure est de plus en plus envisageable, grâce au succès que la concession a apporté aux aéroports des villes maritimes bulgares. De nos jours, la gestion d'une gare en Bulgarie s'avère une tâche non seulement compliquée et mais aussi peu lucrative pour les chemins de fer nationaux. (<http://www.chernomore.bg/ikonomika/2014-12-18/davat-zhp-gara-varna-na-kontsesiya>)

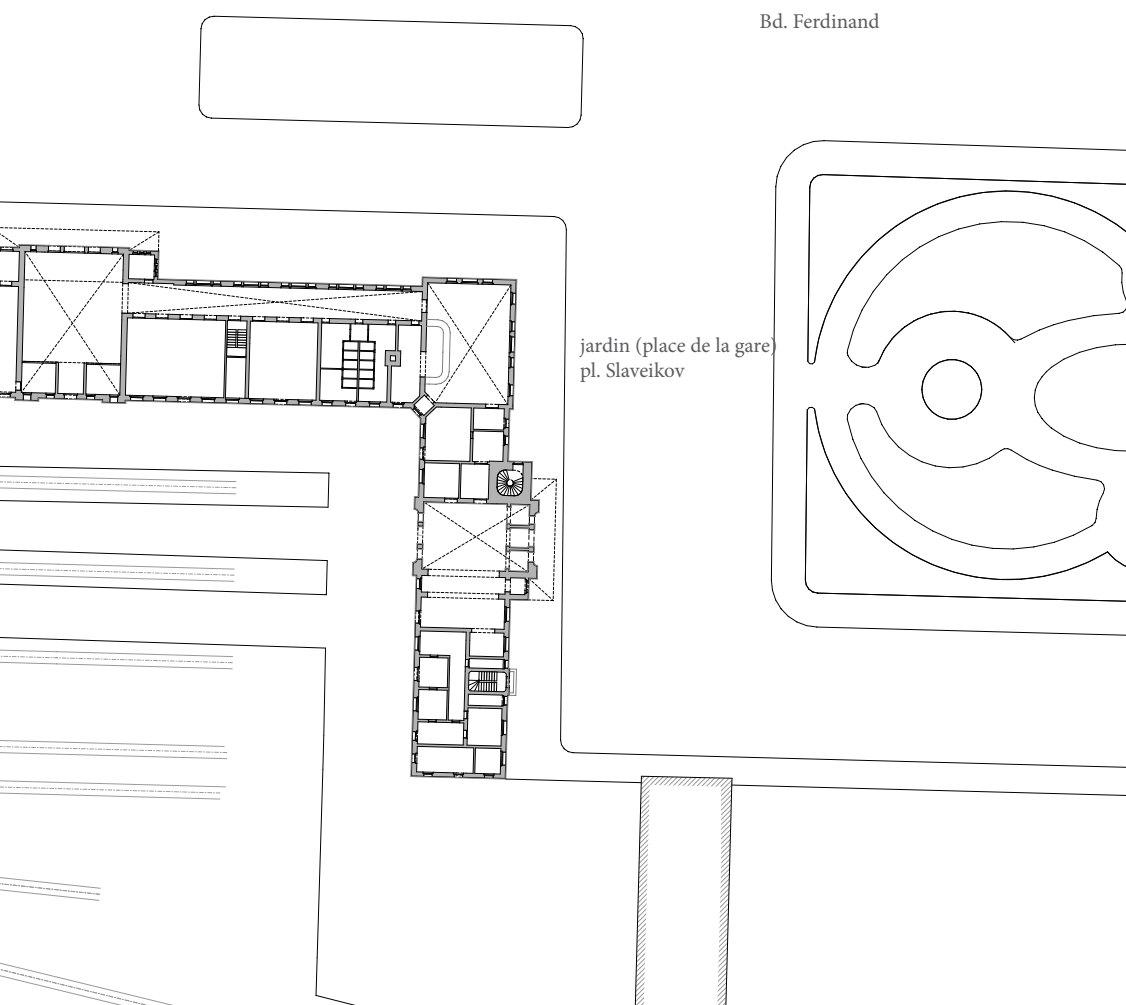
La gare dans les années 1930

96

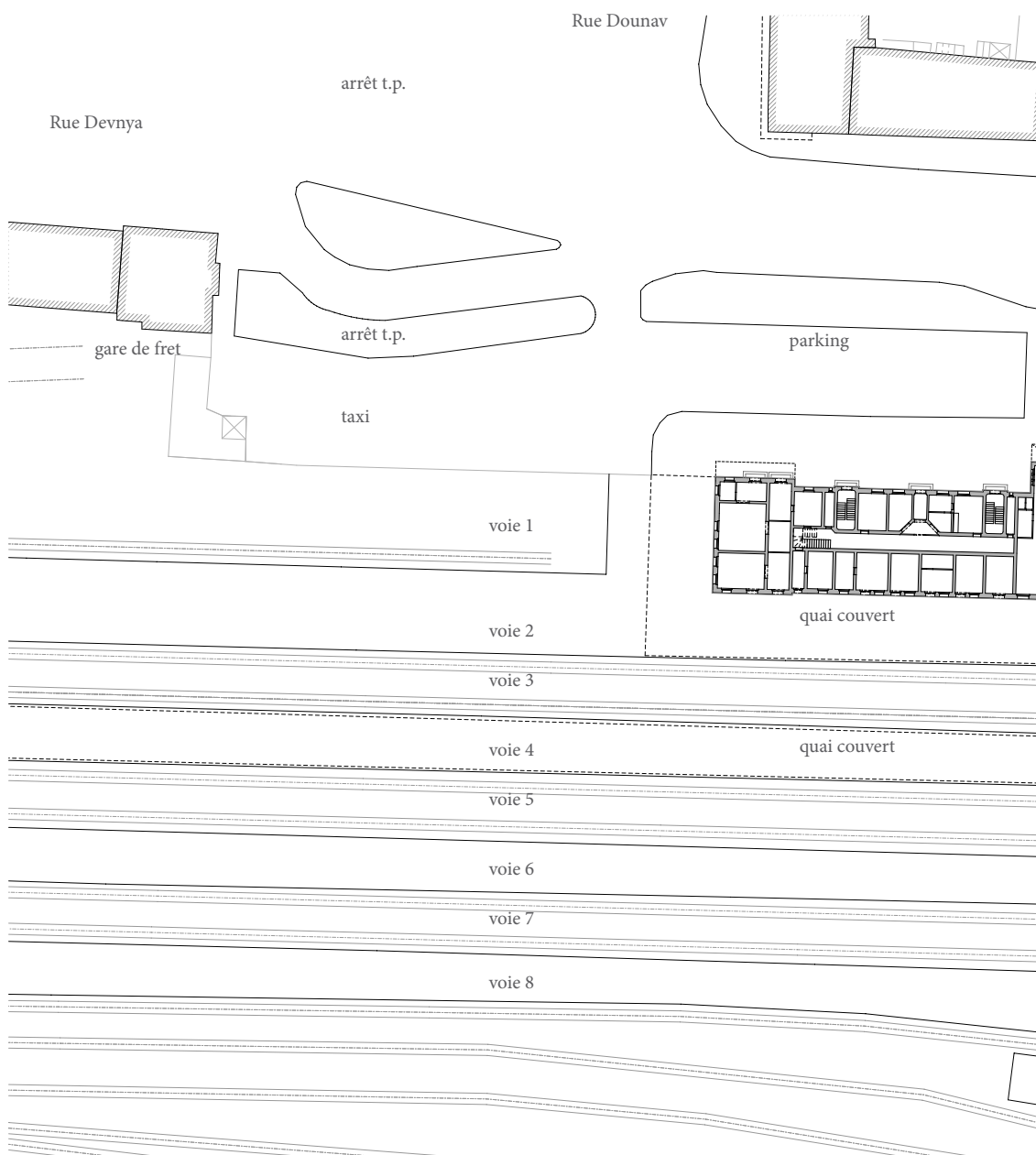


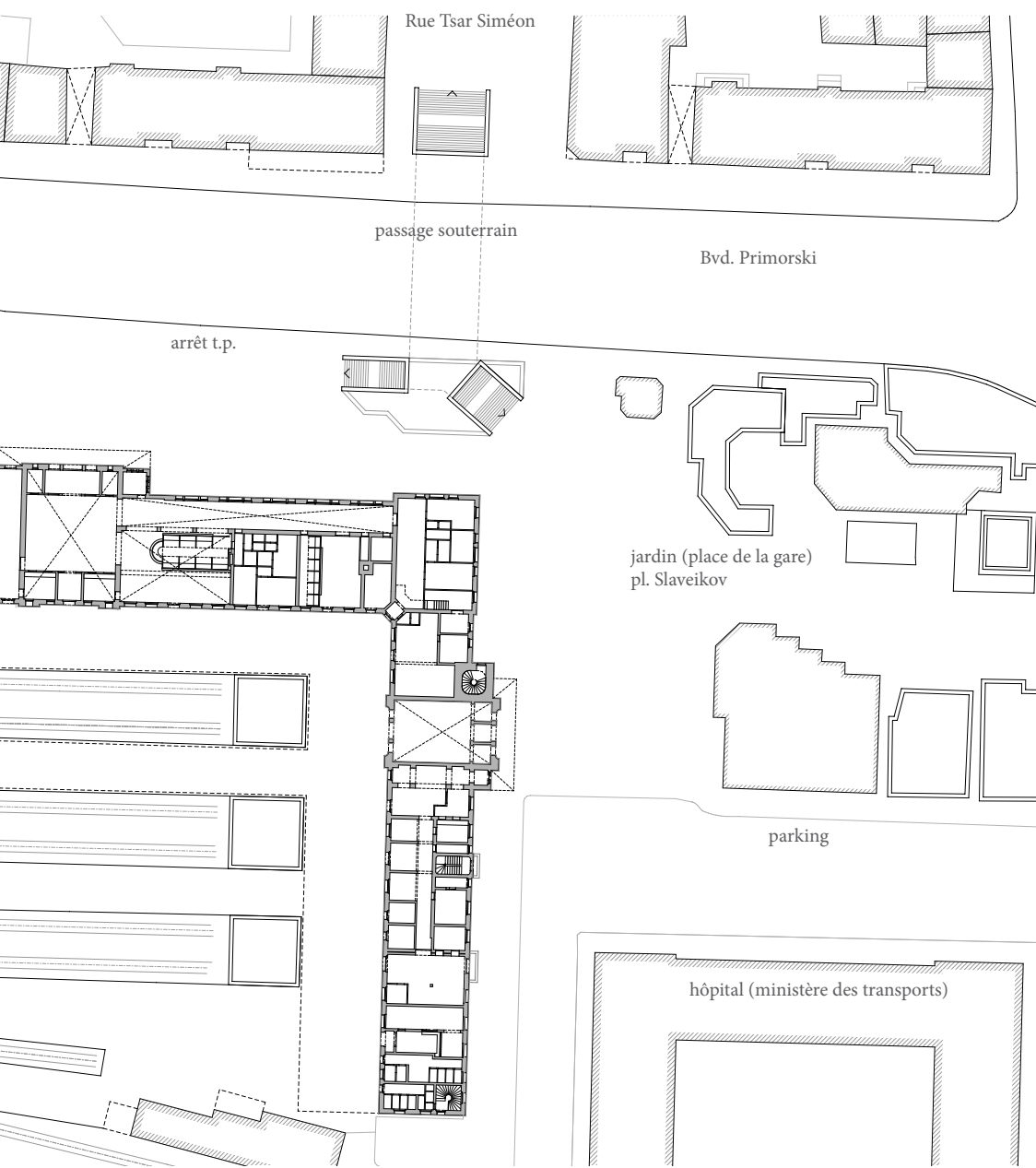


97



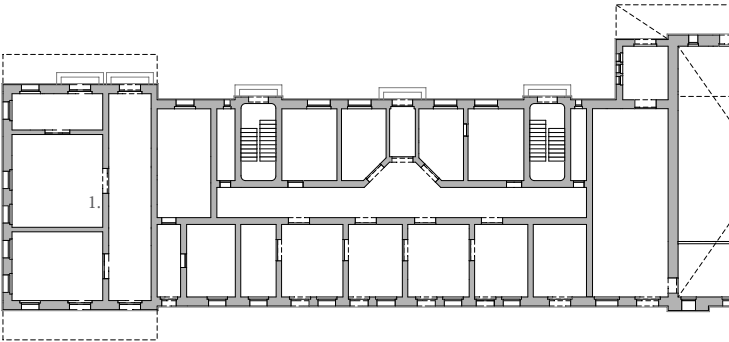
la gare aujourd'hui

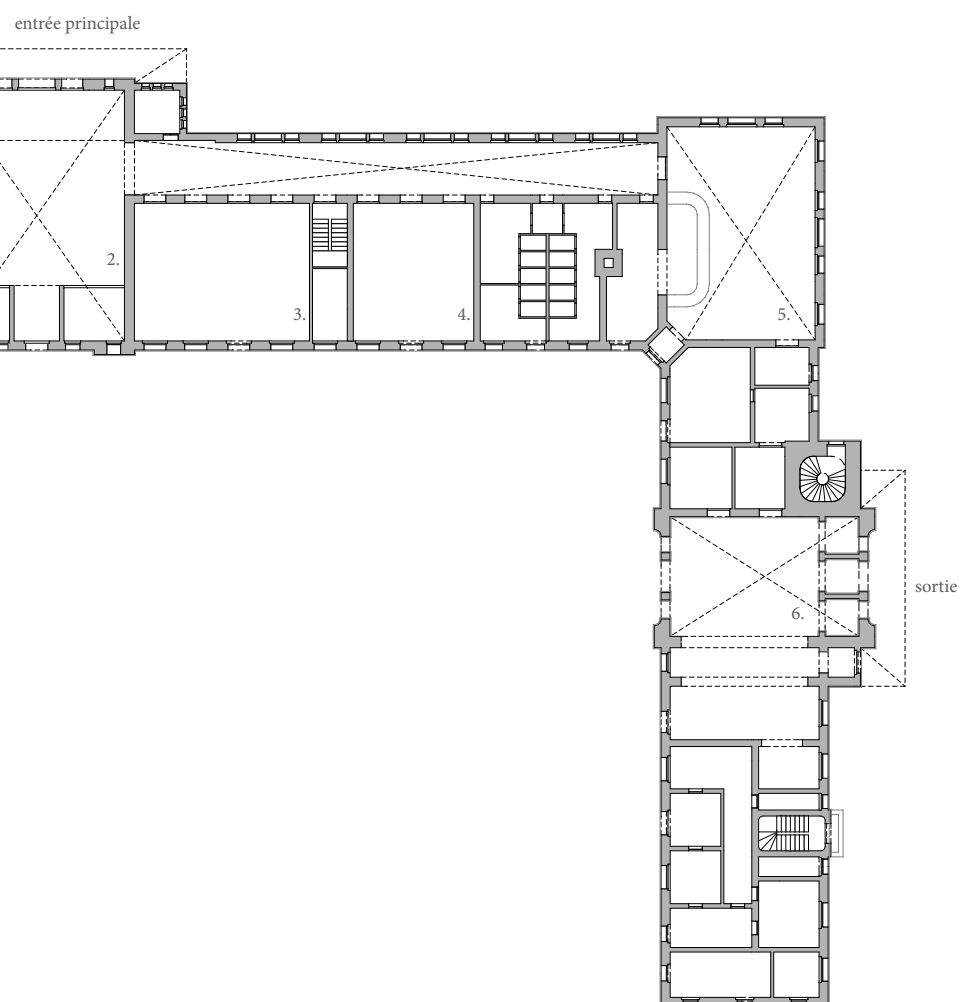




Le bâtiment voyageur dans les années 1930

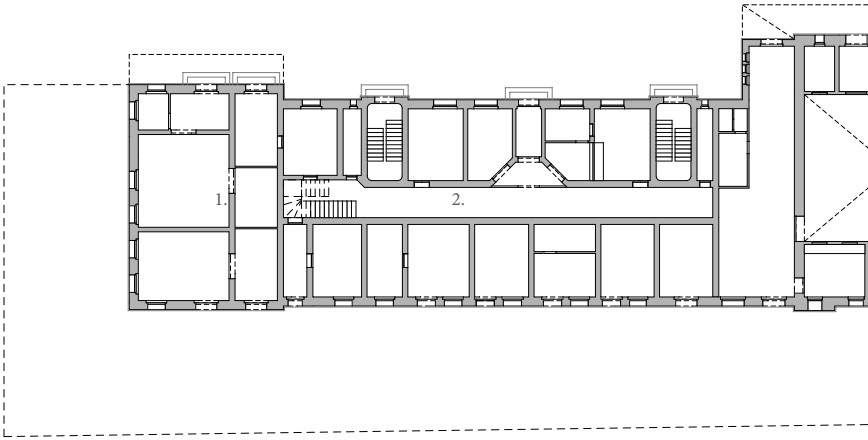
100

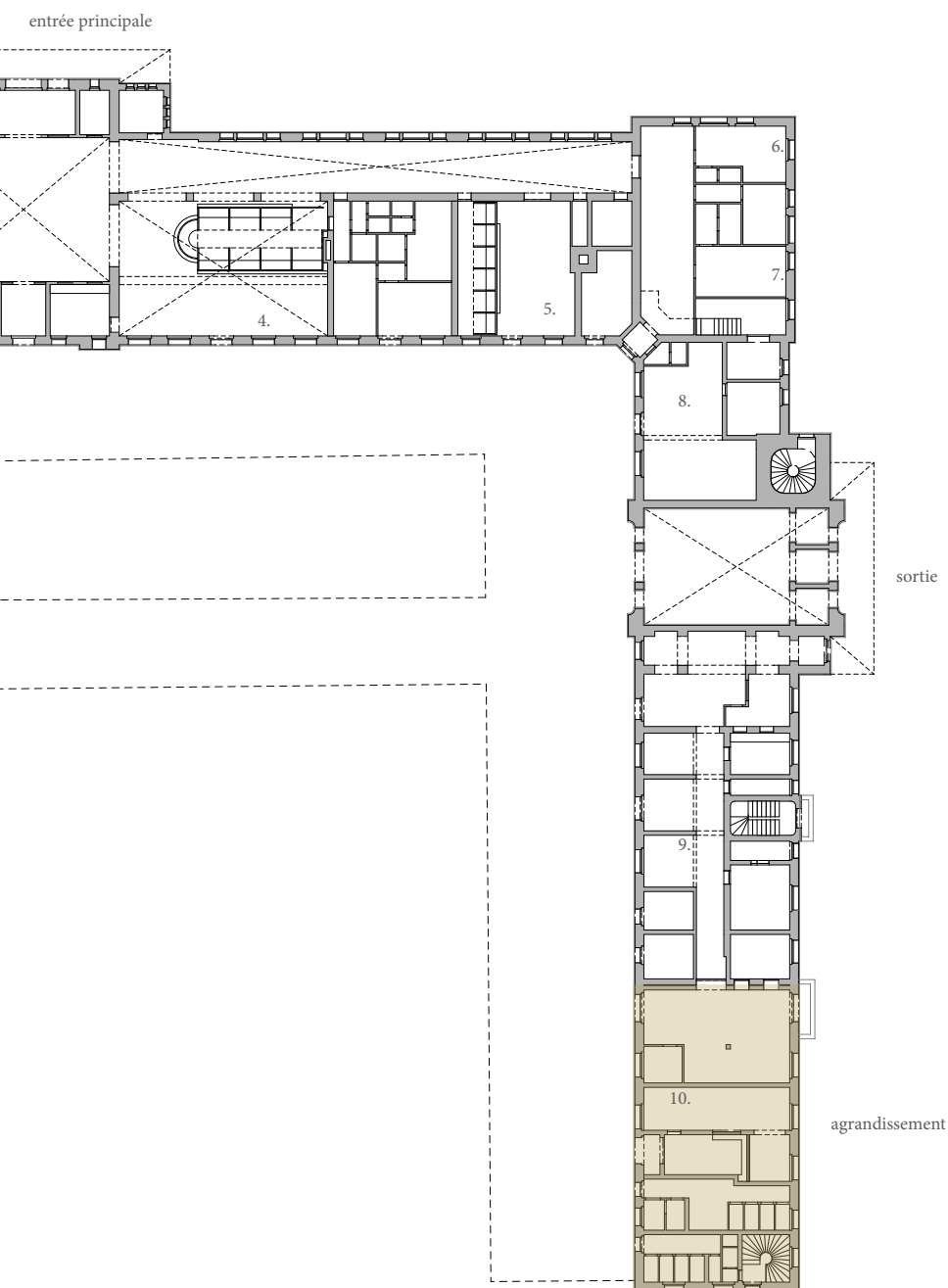




Affectations

1. pavillon royal
2. vestibule principal
3. salle d'attente IIème et IIIème classes
4. salle d'attente Ière classe
5. buffet et restaurant
6. salle d'accueil





Affectations

1. salle VIP
2. administrartion
3. vestibule principal
4. guichets - vente directe
5. guichets - réservation
6. salle d'attente mère et enfants
7. salle d'attente handicapé
8. boutique
9. bureau de tourisme
10. garde-robe

3.7. Le quartier de la gare

Il est difficile de dire où se trouvent les limites du quartier de la gare à Varna. Dans la langue courante, comme dans beaucoup d'autres endroits, les riverains de ce quartier disent habiter «à la gare». Géographiquement parlant, il s'agit plutôt de quelques rues qui se situent directement au nord, nord-ouest du bâtiment voyageur. Mais le périmètre devient tout de suite plus vaste si on commence à comprendre l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire à proximité. En effet, la gare de fret, la gare de triage adjacente, et les voies portuaires étirent l'espace dans laquelle le mot «gare» devient un dénominateur commun.

Le quartier se démarque aussi par la grande concentration de monuments historiques et architecturaux. La ville compacte, qui a le statut de réserve, qui trouve ses limites à la place de la gare regroupe dans les rues parallèles à celle-ci des nombreux bâtiments commerciaux affichant des styles différents caractéristiques pour la belle époque et l'architecture d'entre deux guerres. Plus loin on retrouve les «maazi» ou entrepôts en turc, qui sont des bâtiments de un ou deux niveaux construits en pierre de taille, aujourd'hui occupés par des commerces de gros, ou tout simplement délaissés en attendant une future rénovation. (*OUP, Tom 1.2, p.69*) Quelques «rues - ensembles» ont été identifiés déjà à l'époque communiste et sont devenus des lieux affichant des thématiques urbaines diverses, suivant leur archi-

tecture. La rue «Drazki» par exemple regroupe des bâtiments ottomans et néoclassiques qui accueillent des petits magasins et cafés, en créant un cadre qu'on peut qualifier de «pittoresque» et digne d'intérêt touristique.

Le patrimoine industriel n'est pas à sous-estimer. La première centrale électrique, le dépôt des chemins de fer, les moulins mécaniques sont parmi les quelques bâtiments identifiés dignes d'intérêt. (*OUP, Tom 1.2, p.70*)

Le plan directeur prévoit la socialisation de ces lieux, en vue de l'ouverture de la zone portuaire, actuellement toujours en utilisation, vers la ville. Le potentiel touristique de la zone est lié aux facteurs de culture et de l'histoire «industrielle», les deux capables de stimuler une sorte de tourisme parallèle au balnéaire. De manière générale la zone insulaire «Ostrova», la gare de fret, et l'ensemble de la rue Devnya sont porteurs d'un imaginaire collectif assez négatif, ce qui rend la zone très peu attractive. L'instauration de règles urbaines claires et l'inscription dans une continuité de systèmes d'espaces publics sont parmi les opportunités que cette zone de la ville attend pour pouvoir se régénérer. (*OUP, Tom 1.2, p.78*)

Il ne faut pas oublier que le quartier de la gare de Varna est aussi celui du port commercial Varna-est. En effet beaucoup d'entreprises et départements officiels liés au commerce maritime trouvent leur place ici. Quelques nouveaux bâtiments de bureaux ont pu

investir les quelques parcelles libres ou intégrer d'anciens bâtiments abandonnés. En effet le quartier est un des rares endroits au centre ville, qui attire des entreprises à installer leurs sièges et bureaux.

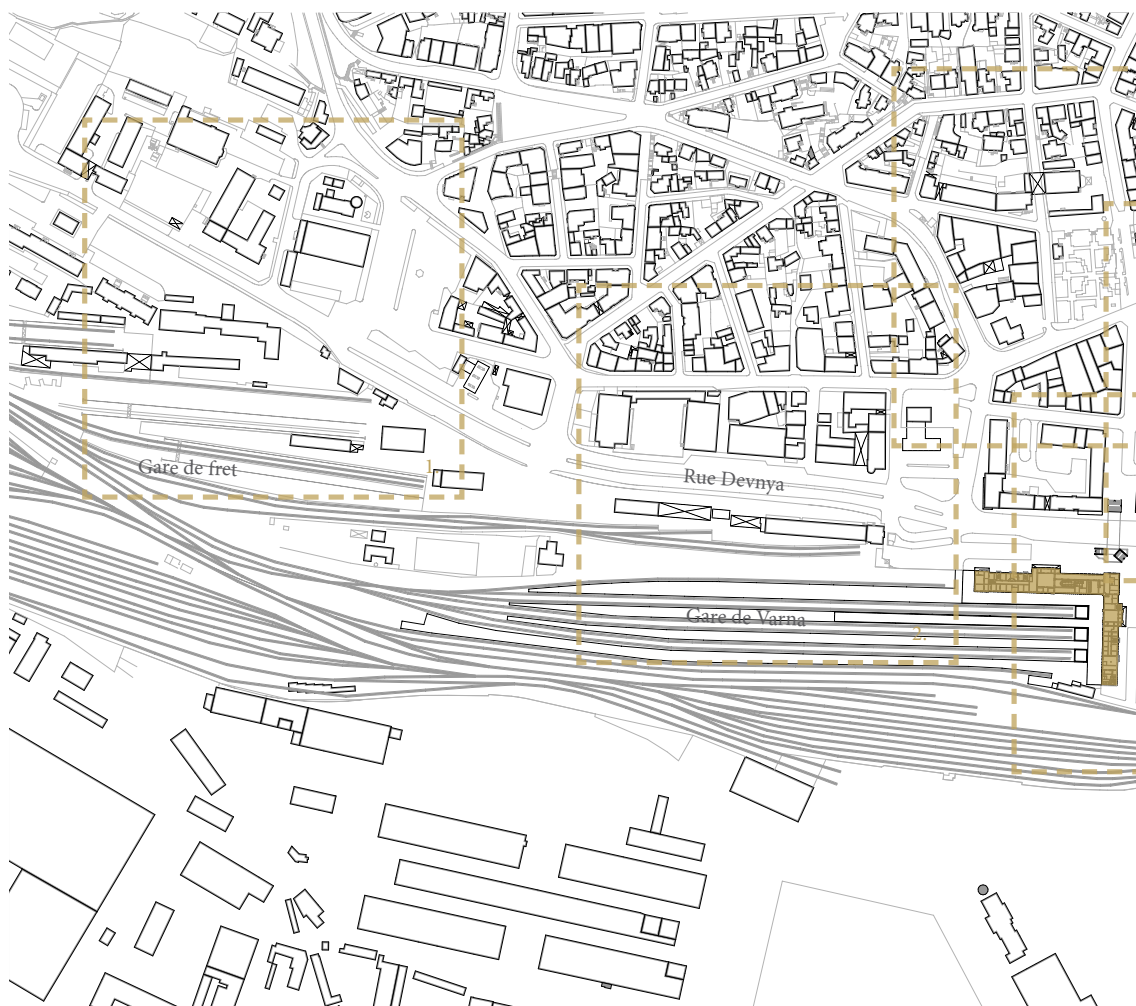
Même si de nos jours on trouve une multitude de bâtiments administratifs et de surfaces commerciales, comparé à l'Europe occidentale, la composition fonctionnelle du centre ville de Varna reste dominé par le nombre d'immeubles résidentiels, caractéristique partagé avec la capitale Sofia et autres villes postsocialistes. (*Hirt and Stanilov, 2007, p.222*) Des 1990, on observe un changement qui tente à rejoindre les tendances occidentales : Des surfaces commerciales, des bureaux privés d'avo-

cats et de médecins, ainsi que des institutions culturelles privées comme des galeries et collections privés, font leur apparition sur les endroits d'importance de la ville - boulevards, rues piétonnes - une sorte de gentrification commerciale. (*ibid., p.223/225*) Par conséquent, la gentrification des couches sociales devient aussi inévitable, avec l'installation d'une population plus aisée dans les immeubles privés et les manoirs à l'instar du quartier grec de Varna.

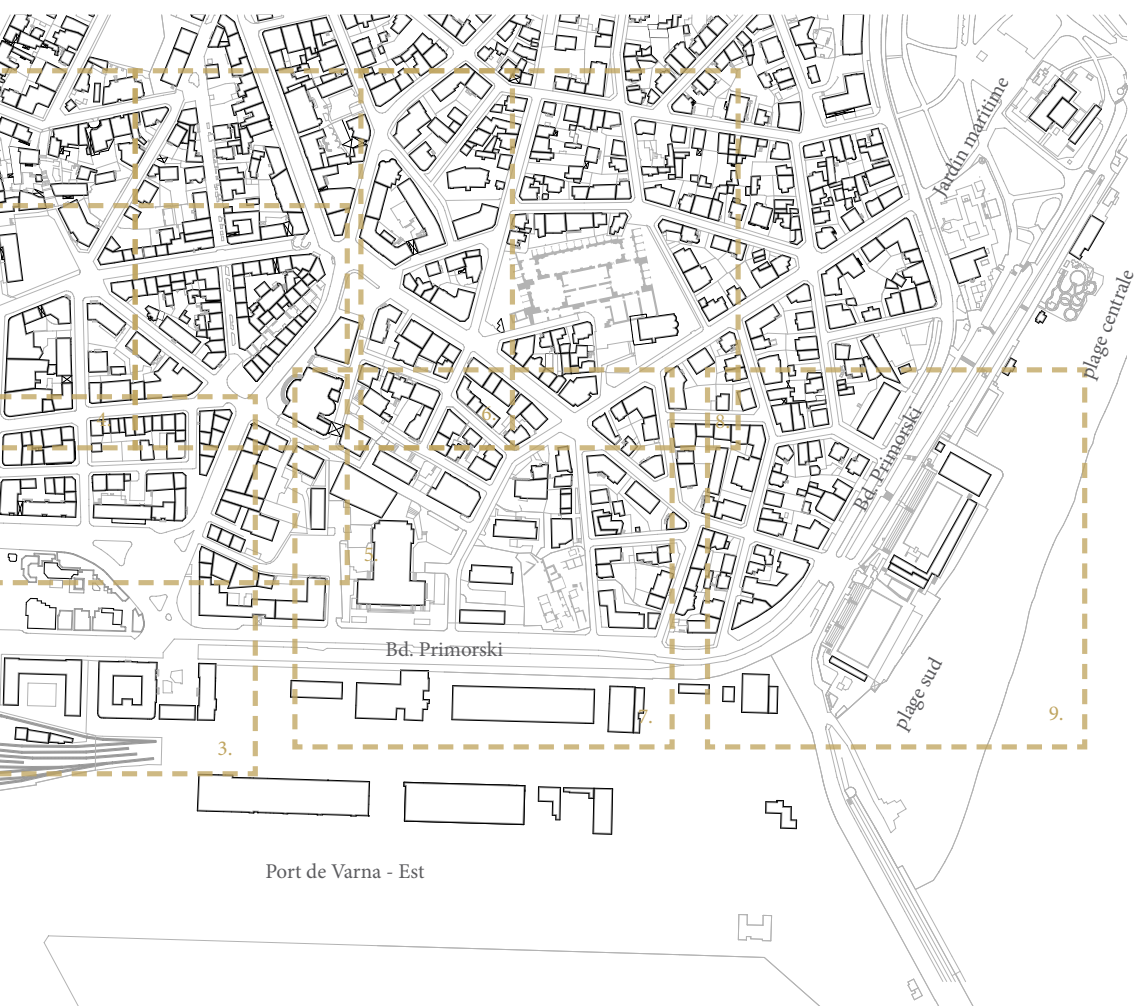
Pour comprendre la complexité du quartier de la gare, les pages suivantes se présenteront sous la forme d'atlas qui cadre des moments différents du quartier ferroviaire. C'est la seule manière qui peut nous faire comprendre l'essence des lieux en plus des textes descriptifs.



(fig. 62) la gare vers 1940

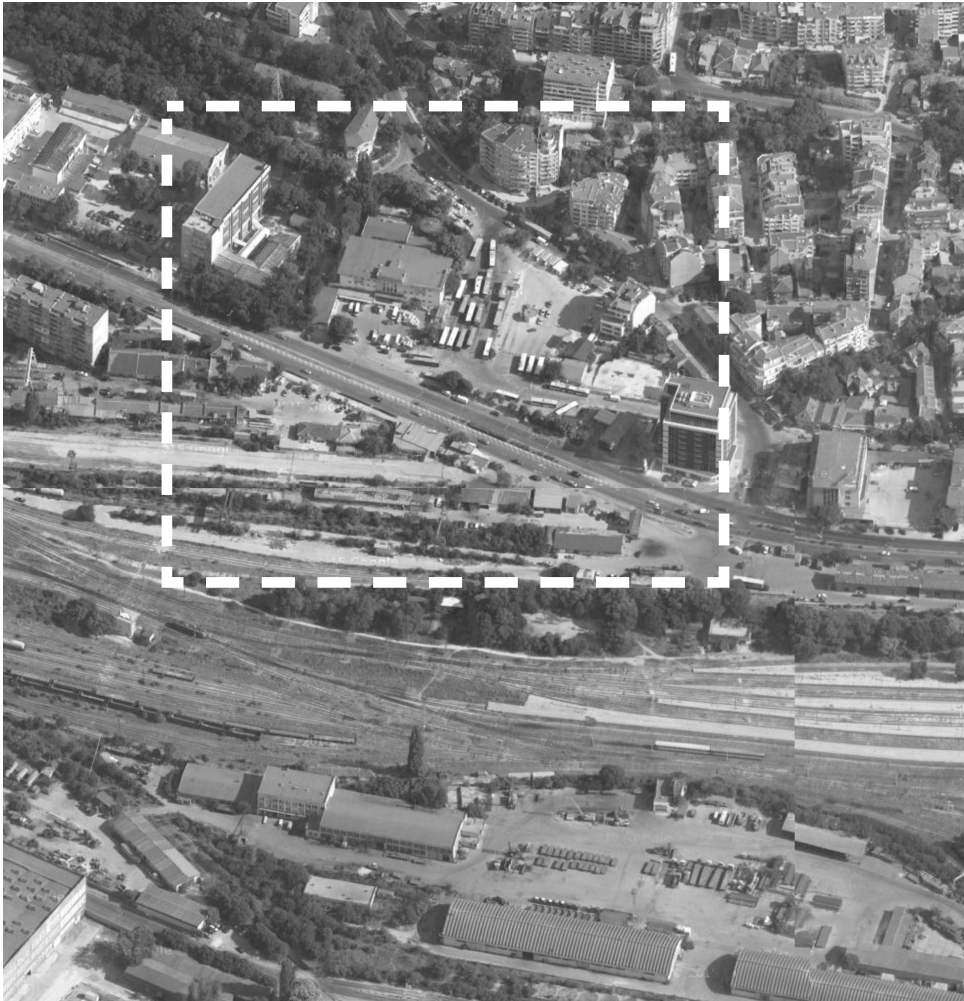


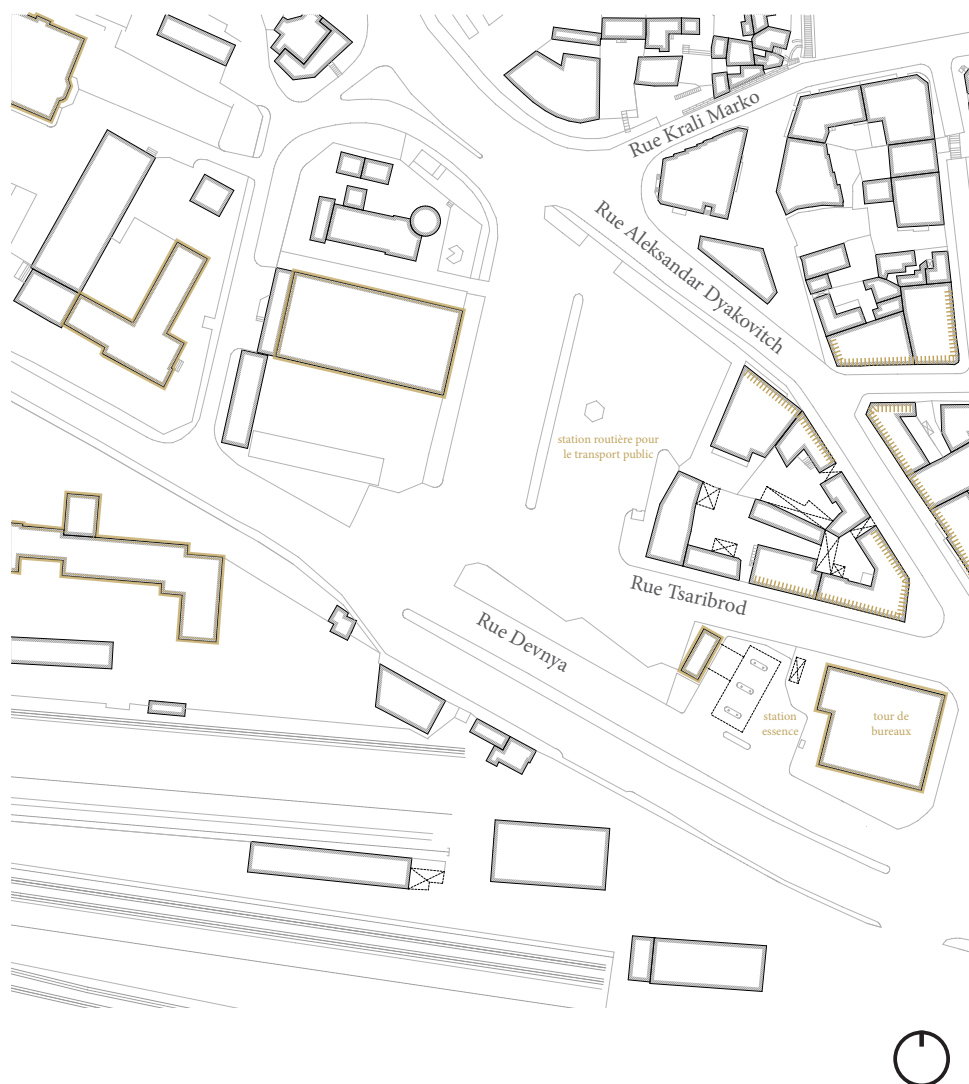
(fig. 63) vue d'ensemble du quartier ferrovaire et commerçant



légende

-  bâtiments publics
-  ruines/ bâtiments non affectés
-  bâtiments culturels
-  rez-de-chaussée commercial
-  zone piétonne
-  parcours touristique
-  promenade
-  affectation spécifique

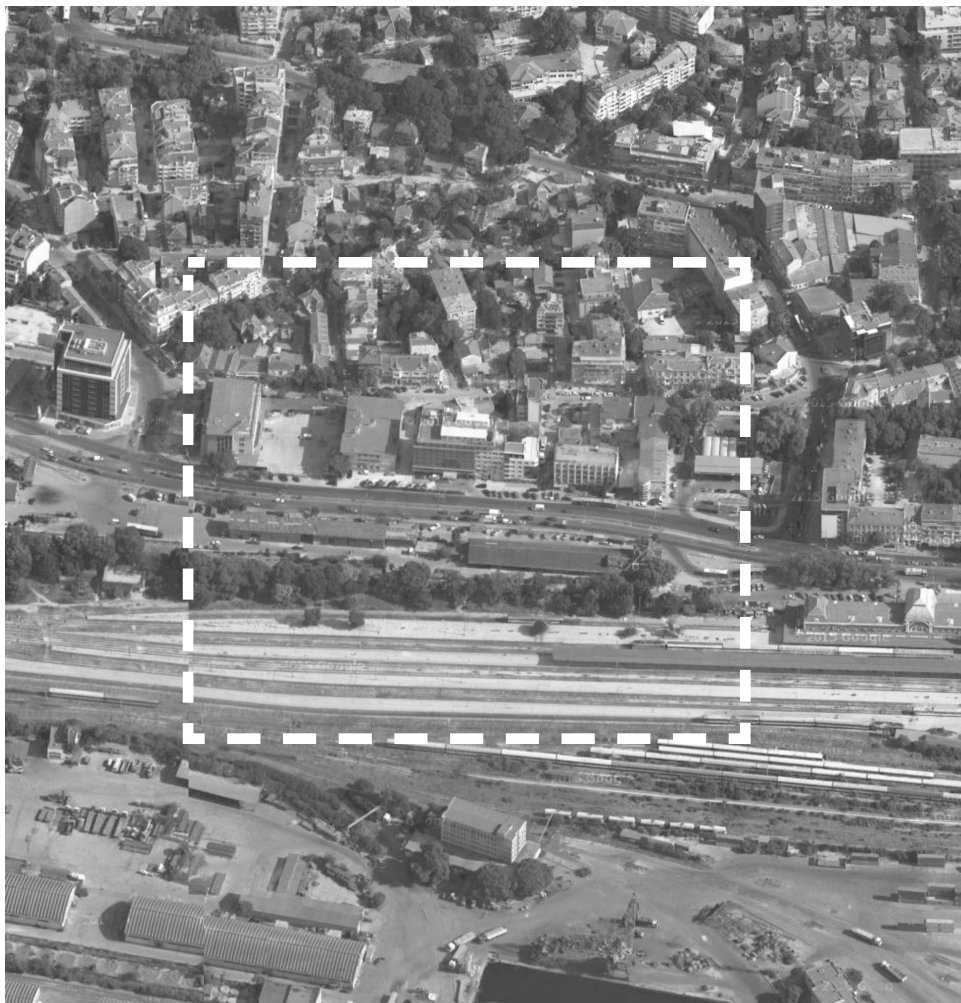




le début de la friche

Proche du site de l'ancienne centrale électrique datant du début du XXème siècle, on retrouve aujourd'hui la rue Devnya. Une route majeure qui fait partie des routes périphériques de la ville. Elle traverse ce quartier en crise d'identité, formé par plusieurs fragments urbains disparates comme des bâtiments industriels, pavillons éphémères, des barres de logements pour les cheminots, ainsi que de grandes surfaces vides, qui

servent comme point repos pour les chauffards de transport public de plus que 15 lignes. Au sud la gare de fret est devenue un no man's land en attendant des nouvelles investissements.



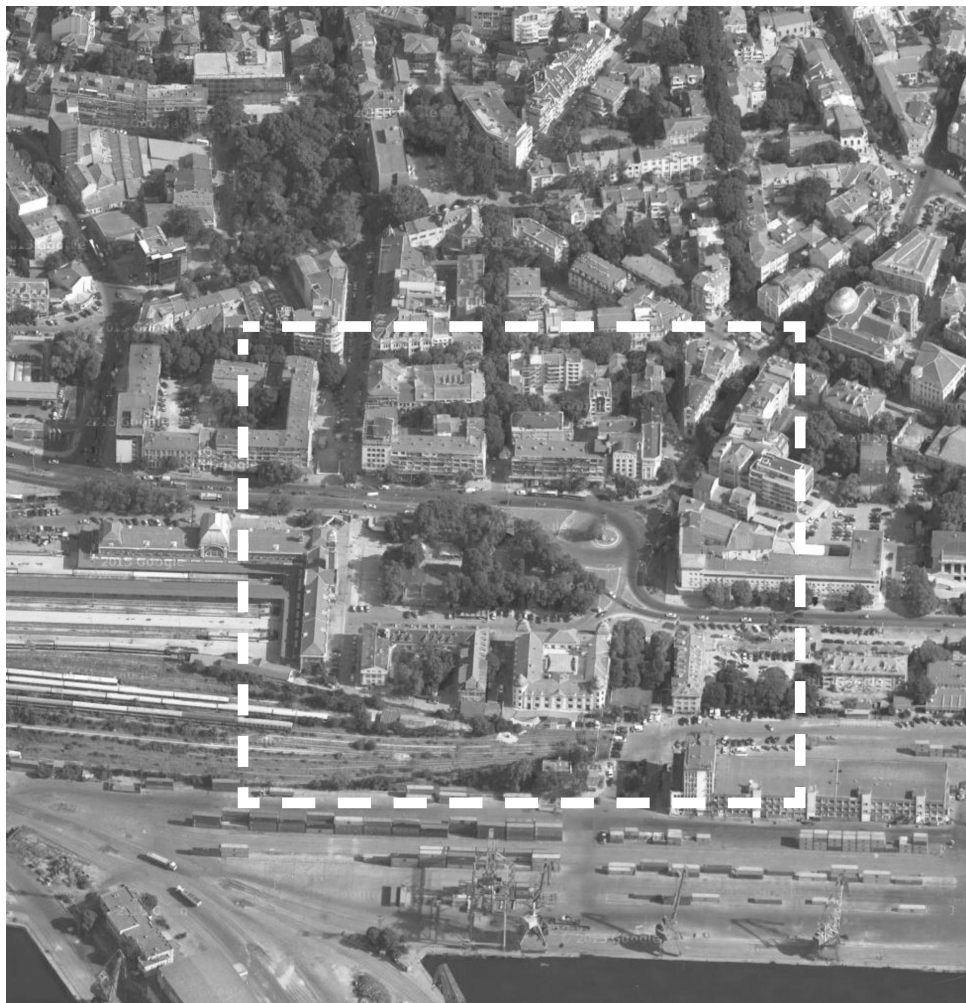
(fig. 64) vue depuis la tour de l'horloge sur les quartiers ouest



un patchwork urbain

Historiquement ce n'était pas la rue Devnya, mais la rue Tsaribrod qui figurait en tant que l'axe du quartier. De nos jours, la gare de fret, peu exploitée, dessine le front sud de la rue Devnya, tandis qu'en face on se retrouve devant une multitude de bâtiments d'époques diverses - des grandes surfaces, un hôtel et quelques bâtiments administratifs de l'époque socialiste. Cachées derrière, des vieilles maisons de un niveau sont

transformés en lieux de commerce en gros. Le manque de règles urbaines, par contraste des quartiers adjacents, rend la zone peu attrayante pour les citoyens.



(fig. 65) la place de la gare et le début de la rue Préslov



la place de la gare

La place Slaveykov acquiert sa forme rectangulaire à la fin des années 1920. Le jardin original, qui était au début de forme rectangulaire, suivant le tracé de la place, est aujourd'hui amputé suite dans sa partie nord-est par la présence d'un rond point. Le front est de la place se définit par le bâtiment emblématique pour le modernisme de la Navigation maritime bulgare, est quelques édifices dans le style art nouveau. Au sud on retrouve le bâtiment

de la douane et dans le même plan dans un gabarit semblable l'immeuble abritant l'hôpital du ministère des transports. Le front nord est défini par quelques barres de logement collectif des années 1960, le but étant de remplacer les anciennes « maazi » de la fin du XIX^e siècle. Concernant l'aménagement même de la place, on retrouve un jardin colonisé par des pavillons de « fast food », qui péjorent la qualité spatiale et esthétique de celui-ci.



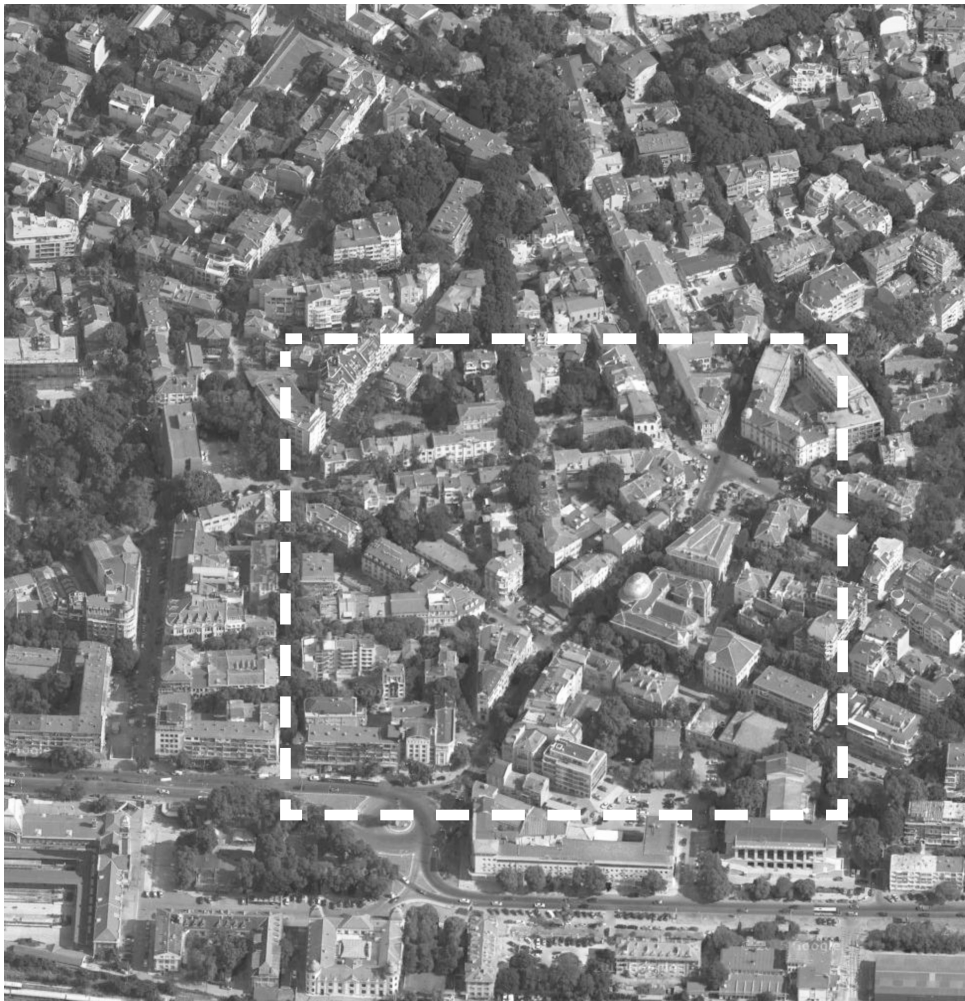
(fig. 66) la rue Tsar Siméon depuis la gare en direction du centre-ville



une liaison importante

La rue Tsar Siméon est le trajet le plus court depuis la place Nezavisimost (anciennement place Moussala) jusqu'à la gare. Dès le début du siècle cette rue est dotée de bâtiments massifs construits par des riches industriels, ou actuellement plusieurs banques trouvent leurs sièges. A l'angle de la rue Tsar Siméon et la place de la gare on retrouve la direction régionale des chemins de fers nationaux construite en 1967. Plus

haut faisant face à un jardin arborisé se place la maison de la technique des sciences, construite en 1982. Ce même jardin est bordé par plusieurs bâtiments différents, en passant par les « maazi » ottomans jusqu'au siège des assurances d'état installé dans un édifice post moderniste.



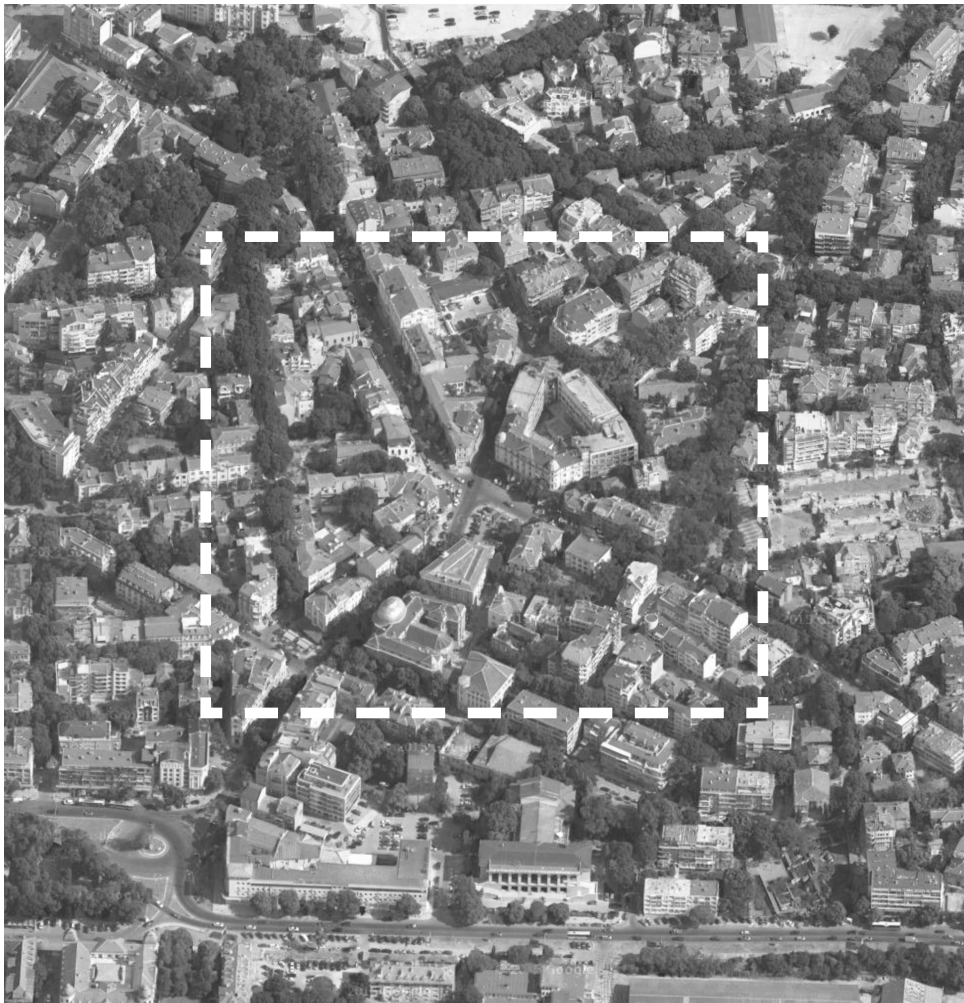
(fig. 67) le siège de l'amirauté et l'immeuble cité Varna



des rues commerçantes et des bâtiments administratifs

Au début du XX siècle il a fallu établir des règles urbaines pour reconstruire la ville à l'image des villes occidentales. Ainsi les services de la construction établissent que toutes les rue et boulevards doivent être bordées de constructions qui ont deux niveau ou plus. La rue de Préslav qui a été autrefois la rue commerçante principale de la ville, n'échappe pas à cet ordonnancement. C'est d'ailleurs une des rares voies dans

la ville qui comporte autant de bâtiment publics. Les ruelles autour essaient de s'inscrire aussi dans cette continuité du tissu. Le parcellaire est de petite taille, ponctué parfois par des bâtiments de taille plus large, telle que l'Amirauté (ancienne chambre de commerce), l'immeuble de Cité Varna et l'Hôtel de Police (l'ancienne banque agricole).



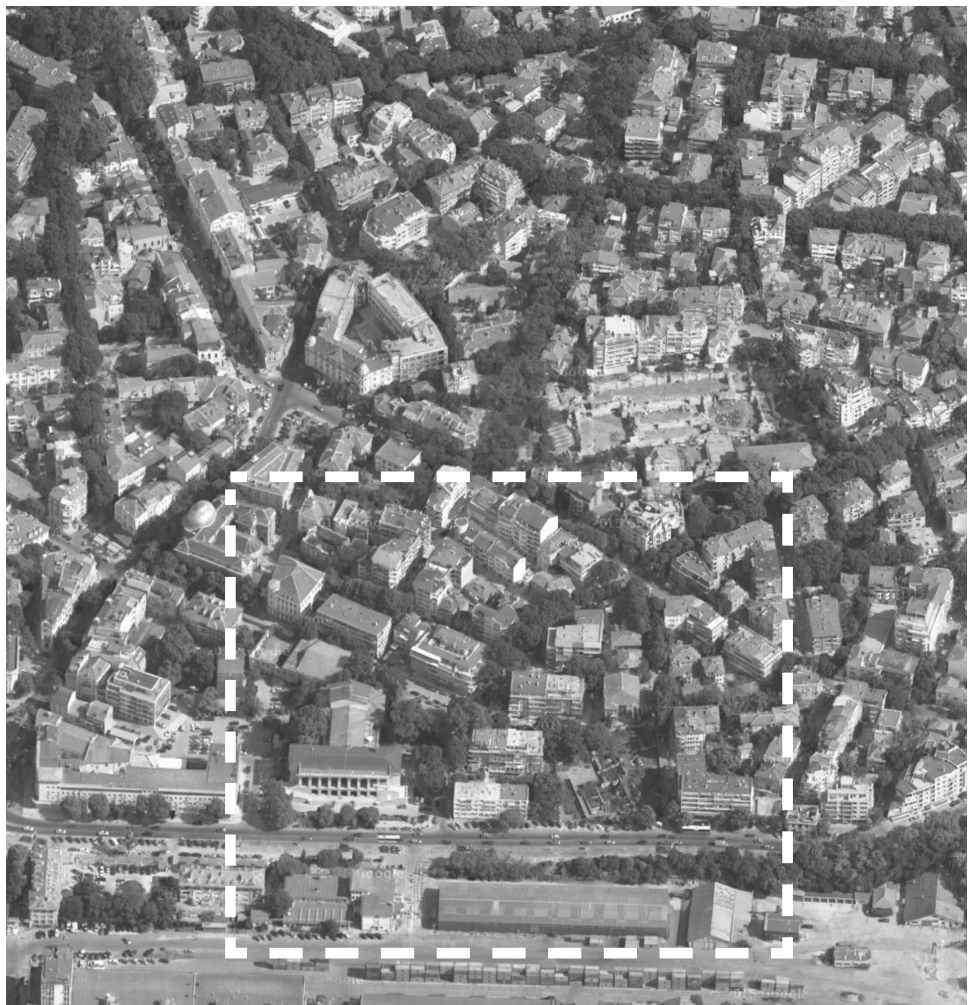
(fig. 68) la rue Préslav vue depuis la place



une place monumentale

Dans chaque ville on peut trouver des lieux qui malgré des changements majeurs, persistent en tant que des permanences dans la structure urbaine. L'ancien Balak pazar (marché au poissons) est en effet une place qui a gardé son intégrité, car elle s'avère être une plaque tournante entre les différentes centralités de la ville et le port. Cette place a acquis sa forme actuelle vers les années 1930, mais reste curieusement dépour-

vue d'un nom. En effet de nos jours sa capacité civique n'est guère exploitée, déjà à cause de la situation difficile du réseau viaire, mais aussi du fait qu'un parking occupe sa plus grande surface. Les bâtiments sont les seuls à rappeler la nature monumentale du lieu.



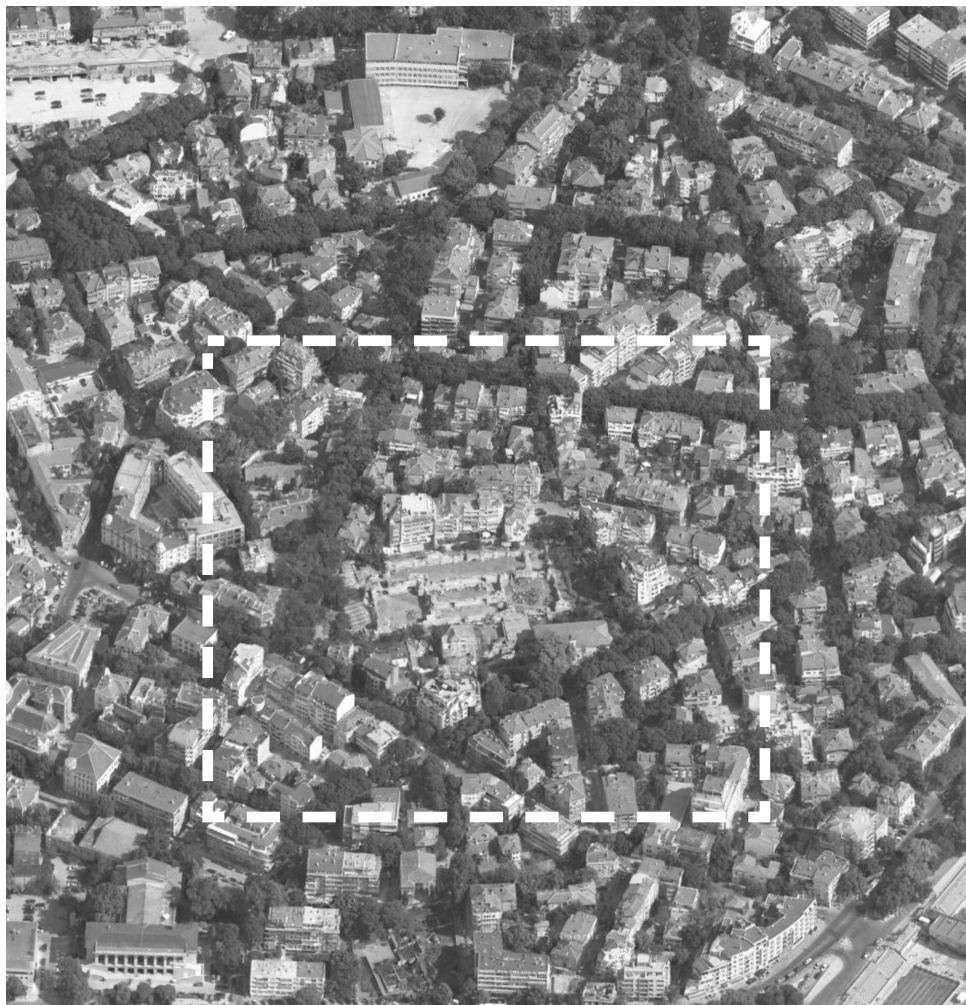
(fig. 69) le port -années 1920



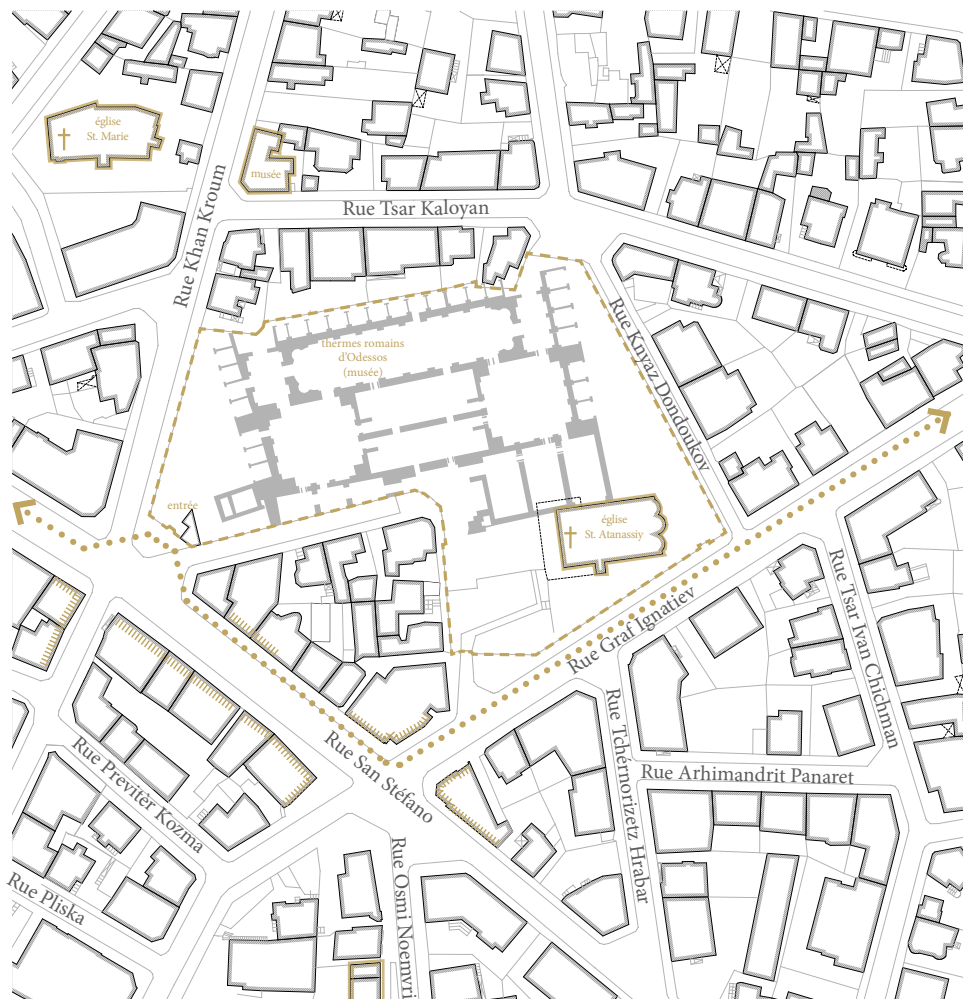
des rues calmes et vue sur le port

Jusqu'à 1908 la vieille citadelle de Varna dominait le paysage urbain du quartier. A cause de sa destruction relativement tardive, le tissu urbain n'a pas eu le temps de se régénérer à la manière des rues adjacentes. Un mélange d'entrepôts turcs, et quelques bâtiments administratifs définissaient le front sud vers la mer. Cette partie de la ville compacte devient ce qu'elle est aujourd'hui assez tardivement, vers la fin des années 1960.

Pour cause on peut accuser la situation du terrain en pente, mais aussi la présence de ruines antiques. Ainsi dans le concept urbain du lieu on retrouve une des rares ruelles en ville, qui a préservé son apparence ottomane avec des bâtiments d'habitations en bois, pour créer un ensemble architectural avec la ruine et ouvrir les rues adjacentes sur un grand panorama vers le port et la golfe de Varna.



(fig. 70) les ruines de thermes romains



entre ruine et patrimoine

Cachés dans l'ancien quartier grec, les thermes d'Odessos sont le plus grand bâtiment public romain persisté jusqu'à nos jours en Bulgarie. Avec ses 7000 m² c'est aussi les deuxièmes plus grands bains publics en dehors de Rome, ce qui montre l'importance d'Odessos dans l'antiquité, plus précisément au II^{ème} siècle. Depuis la fin des travaux de fouilles et de restauration pendant les années 60 à aujourd'hui les thermes

sont devenus un site emblématique pour Varna et un lieu incontournable pour le flux de touristes internationaux.





entre plage et parc

L'établissement balnéaire « Primorski », situé à l'entrée du jardin maritime en face du Boulevard « Primorski », est composé de deux piscines olympiques qui longent la place du sud. Deux hôtels construits récemment complètent le front de l'avenue maritime. C'est aussi un point stratégique car plusieurs sites de nature hétéroclite s'y chevauchent, la jetée du port faisant office de séparation entre la plage et le complexe portuaire.

Des lieux d'intérêt important sont le musée de la marine, le musée de l'histoire de la médecine et l'aquarium, visité par des milliers de personnes chaque jour.



Epilogue

127

Vers une stratégie urbaine

Cette dernière partie se penchera sur la question de l'élaboration d'une stratégie urbaine plausible pour la gare de Varna. La question la plus importante qui nous occupera dans cette ouverture projectuelle est en effet quelle est la valeur juste de la cité maritime bulgare ?

Pour arriver à cela il serait nécessaire de séparer le questionnement ainsi :

- Quelle vision peut-on retranscrire dans l'élaboration de l'identité métropolitaine de Varna ?
- Quel est son but précis ?
- Les potentialités de la gare, sont-elles suffisantes pour la mise en place d'un quartier ?
- Quelles sont les programmes et les programmes pertinents, qui peuvent s'inscrire dans le cas présent et pourquoi ?
- Quelles formes urbaines et quel étagement peuvent répondre aux questions urbaines et architecturales posées ?
- Quelle est la logique des acteurs qu'on pourrait chercher ?

En lisant les annexes du plan directeur de Varna, j'ai trouvé formidables toutes les idées que la ville cherche à intégrer dans son développement. A chaque problématique soulevée, on tentait de répondre rapidement avec une solution, suivant une certaine logique pragmatique

et en essayant de se référer à une vision plus globale, ce qui rendait les propositions encore plus pertinentes. Malgré cela, quelque chose m'a échappé. Dans aucun paragraphe il n'a été mentionné, quelle est la vision pour l'évolution de la ville, quel est son potentiel, qui la singularise par rapport aux autres villes. Varna est bien une ville portuaire, mais Constanta en Roumanie est dotée du plus grand port maritime au bord de la Mer Noire, tandis que Bourgas, même étant plus petite, est en train d'étendre ses infrastructures liées au commerce maritime. Ce qui distingue Varna par contre est sa capacité à vendre un produit de tradition - le tourisme balnéaire. En effet la capitale maritime n'a pas perdu son identité à l'instar d'autres villes, lors des changements du passage d'un système compétitif (capitaliste) à un système productif (socialiste). La ville et l'agglomération ont certes développés des industries lourdes, mais sa fonction liée au commerce de plaisance s'est montrée persistante. Ainsi après la chute du mur de fer, tandis que beaucoup de villes subissent un déclin considérable suite à la désindustrialisation forcée, l'industrie n'étant pas assez compétitive et efficace, les valeurs sûres ont épargné Varna. (Stoian, Calciu, 2012, p.135) Cependant il ne faut pas oublier que Varna est aussi le second centre universitaire et de recherche du pays, le plus grand port national, et une ville qui équilibre la concentration d'activités du territoire urbanisé bulgare avec la capitale Sofia. Cela ouvre aussi d'autres possibilités qui peuvent rentrer en matière et aider certaines zones se régénérer. En résumé on

peut dire que Varna joue sur la dualité entre est une «*city in transition*» ou une ville en transition à l'instar de Lille, et une ville qui a assuré sa fonction majeur de centre touristique.

La situation des chemins de fer reste assez douteuse. Les passagers choisissent plus souvent le car comme moyen de transport plus rapide. Malgré cela deux projets d'importance internationale peuvent devenir générateurs de nouvelles possibilités modales. Le premier concerne l'idée de la renaissance de la première ligne bulgare. Rendre les voies ferrées rentables entre Roussé et Varna, voudrait non seulement dire de faire renaître l'économie de toute une région, mais aussi de reconnecter deux endroits stratégiques, sous la vision nouvelle de l'Union Européenne. Les deux villes mentionnés ont déjà élaboré de projets de terminaux intermodaux qui visent l'interchangeabilité aisée entre le transport maritime (fluvial), le transport routier et tout évidemment le transport ferroviaire. (<http://www.logistika.bg/bg/menu/post/9646/NKZhI-shte-razviva-intermodalnostta-v-Ruse-i-Varna>) Tandis que ce projet concerne qu'un tronçon national, même si sa visée est internationale, l'idée de connecter aussi les deux grandes métropoles Bucarest et Istanbul prend aussi de l'élan. Dans cette optique le réseau ferroviaire de Varna occupe une place stratégique de point de passage. (http://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2013/08/31/2131969_sindel_centurut_na_jp_vselenata/) Cependant le site du projet, proche du bâtiment voyageur

reste relativement éloignée en sa position de fin de la ligne. Néanmoins, cela n'empêche pas le train de faire une halte à Varna. Pour le développement du projet urbain, comme on a pu voir dans le premier chapitre, il reste important de garantir le facteur d'accessibilité. Ainsi la mise en place d'une gare routière, proche de la gare, qui assure les connexions régionales dans une logique de continuité avec le train, se porte comme un choix programmatique judicieux. La multiplication des chances liées à la multimodalité peut avoir un effet spéculatif sur le foncier et faire regagner confiance en des potentiels investisseurs et promoteurs immobiliers.

A l'échelle plus restreinte, plusieurs autres conditions viennent interagir avec le site : la future friche portuaire, adjacente à la gare attend la délocalisation est parmi les plus grandes opportunités foncières qui peuvent entrer en relation avec le projet ferroviaire. La proximité avec l'eau serait aussi un atout pour le projet urbain et architectural. Ils existent également plusieurs autres références à ce sujets tant dans l'espace méditerranéen, que dans le nord de l'Europe comme les villes de Marseille, Gênes, Copenhague et Oslo. On pourrait imaginer de compléter la situation intermodale grâce à un terminal maritime accueillant les paquebots et ainsi grâce à la proximité des gares, assurer le déplacement journalier des touristes dans la ville et la région. Les données pour 2014, montrent une hausse de 700% du nombre de passagers qui est de 21'000 personnes. (<http://www.stan->

dartnews.com/regionalni/tri_pati_po-veche_layneri_sa_akostirali_na_morska_gara_varna-263968.html)

Pour contextualiser la motivation programmatique il faut rechercher des activités publiques peu ou pas présentes dans le quartier. En effet on peut s'apercevoir qu'il y a un grand manque d'infrastructure scolaire, ce qui bloque quelque peu l'attrait foncier lié au logement. Les familles avec des enfants préfèrent s'installer proche des écoles et des jardins d'enfant. De même un nouveau pôle culturel, avec des bâtiments d'exposition ou une salle de concerts, peut compléter la demande d'espaces à cet effet, et redessiner les parcours des flux d'intérêt. Récemment Varna a été ville candidate pour les titres de Capitale Européenne de la culture 2019, ainsi que de Capitale Européenne de la jeunesse 2017 et est devenu vainqueur

du deuxième. (*<http://varna2017.bg>*) De manière générale il faut assurer la présence d'une institution socio-culturelle en tant que élément stabilisateur, à l'instar de l'institut pédagogique à Zurich ou le projet de Lille grand palais. Finalement il ne faut pas oublier la construction de logements. Celle-ci cherchera à se joindre aux différents programmes et assurer le caractère mixte et durable du nouveau quartier.

La logique d'acteurs et l'étapage sont des notions qui sont étroitement liés aux conditions du programme et de l'intérêt économique qu'on y porte. Il serait donc judicieux de procéder à la manière zurichoise qui implique une discussion entre les acteurs, et l'adoption lignes directrices, suivi par une planification test, ce qui laisse une grande liberté du choix d'urbanisation. (*EPFL lapa, 2009, p.29*)



(fig. 71) Varna entre le lac et la mer - un lien manqué



Remerciements

Je tiens à remercier tout d'abord M. Vincent Kaufmann, dans la qualité de professeur responsable de l'énoncé théorique, pour sa disponibilité, accompagnée de discussions stimulantes qui m'ont guidé pendant l'élaboration du présent document. Je remercie également M. Laurent Staffelbach pour ses conseils et suggestions précieuses. Merci mille fois à l'équipe des archives d'état de Varna, à l'équipe des archives de l'académie des science bulgare à Sofia, à l'ingénieur M. Velkov pour sa générosité, ainsi que à l'ingénieure des BDZ Mme. Angelova, grâce à qui j'ai pu découvrir le fonctionnement et les problématiques autour de la gare de Varna. Et last but not least , merci à ma famille, et surtout à ma maman Gabriela pour m'avoir soutenu pendant ces quelques mois !

Merci!!!

BIBLIOGRAPHIE

Livres, thèses doctorales et articles scientifiques:

- BAN D., (2008), *Les sciences sociales françaises face à la gare. Bilan et lecture critique*, in Revue d'histoire des chemins de fer, n° 38
- BELTRAMI M., COLOMBO A. (2007), *Requalification d'une friche ferroviaire Quel quartier à Zurich HB*, Enoncé Théorique sous la direction de J.-P. Jaccaud, EPFL
- BIDEAU A., (2013), *L'esprit de Zurich*, in Faces, n° 72
- BONTE A., BURKLE J. C. (2012), *Max Dudler Die neue dichte / der neue Stadtteil und die Pädagogische Hochschule Zürich*, jovis Verlag, Berlin
- BONTE A., BURKLE J. C. (2013), *Zusammen bauen / Building together - Dudler Gignon/Guyer Chipperfield*, jovis Verlag, Berlin
- BROENIMANN T., CHESSEX S., GUGGER H., (2010), *Genève Leçons*, lapa IA ENAC EPFL, Lausanne
- BRUHWILER E., JACCAUD J.-P., KAUFMANN V., LAMUNIERE I., LUFKIN S. STAFFELBACH. L., (2011), *Densification de friches ferroviaires urbaines*, Cahier 1, PNR54
- CHONKOVA A., (2007), *Balkan railways development: Contradictions In The Past, Cooperation At Present*, Mechanics Transport Communications - Academic journal, VTU, Sofia
- DELAGE A., (2013), *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle. Le retournement de valeur dans les projets urbains de quartiers de gare à Saint-Etienne Chateaux (France) et Liège-Guillemins (Belgique)*, Thèse de doctorat de géographie, aménagement et urbanisme, sous la direction de Franck Scherrer, soutenue le 21 mars 2013, Université de Lyon 2 - Lumière
- DETHIER J. (1978), *Le temps des gares*, Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, Centre de Création industrielle
- DI MEO G., (2010/3), *La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques*, L'Information géographique
- EULER L., REIMER T. (2014) *Klumpen Auseinandersetzung mit einem Gebädetyp*, gta Verlag, ETH Zürich, Zürich
- FENTON J., (1985), *Hybrid Buildings*, Pamphlet architecture n°11, New York / San Francisco
- GIBLIN-DELVALLET B., (2004), *Lille métropole. Une eurométropole en devenir ?*, Vingtième Siècle. Revue d'histoire n° 81
- HUBER W. (2015), *Bahnhofstrasse Zürich - Geschichte - Gebäude - Geschäfte*, edition Hochparterre, Zürich

- JACOBS J., (1961), *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Parenthèses 2012, Marseille
- KATSARSKI G., (2005), *Deset knigi za Varna (десет книги за Варна)*, livre quatre, éditeur Zdruzenie Knigi za Varna, Varna
- KELLER F., (2009), *La gare contemporaine*, Bas-Rhin
- LEVI J., LUSSAULT M. (dir.) (2003), *Dictionnaire de la géographie et l'espace des sociétés*, Editions Belin, Paris
- MALVERTI X., (1999), *La Grande Échelle de Rem Koolhaas - De New-York À Lille : La Ville Délire*, Les Annales De La Recherche Urbaine N° 82
- MARCHEVSKI Y., (1990), *Zelevnitsite vav varnenskiya kray 1866-1986, (Железниците във варненския край 1866/1986)*, *Les chemins de fer dans la région de Varna*, direction régional des chemins de fer de Varna, Sofia
- MEEKS. C., (1956), *The railroad station An architectural history*, Yale University Press, New Haven / London
- MERLIN P., CHOAY F., (1988), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, PUF, Paris
- NIKIFOROV I. et co auteurs, (2012), OUP, (Общ устройствен план - град Варна), Plan directeur communal, Tom 1 - TPO Varna / Centre national du développement territorial, Varna/Sofia
- NIKIFOROV I. et co auteurs, (2012), OUP, (Общ устройствен план - град Варна), Plan directeur communal, Tom 1.2 - TPO Varna/ Centre national du développement territorial, Varna/Sofia
- OBLAKOV H., (2014) *Parvite varneski grand hoteli (Първите Варненски Гранд Хотели)*, *Les premiers grand hôtel à Varna*, édition des scientifiques de Varna, Varna
- PAROUCHEV T., (2000), *Varna morsko letovishte - Varna villégiature maritime (1978-1945)*, édition périodique d'histoire régionale, Varna
- PASKOV E. KATSARSKI G., (2008), *Arhitektura Arhitekti Varna, (Архитектура Архитекти Варна)*, *Architecte et architectes Varna*, édition MC, Varna
- PER A., MOZAS J., ARPA J., (2011), *This is hybrid, a+t architecture publishers*, Alava
- RAGON M., (1984), *L'architecture des gares. Naissance, apogée et déclin des gares de chemin de fer*, Editions Denoël, Paris
- REY E., LUFKIN S., (2015), *Des friches urbaines aux quartiers durables*, PPUR, Lausanne
- ROSSI A. (1966), *L'architecture de la ville*, éditions Infolio, Genève
- SCHELLES C. (1993), *Gares ateliers du voyage 1837 -1937, Rempart Desclée de Brouwer*
- STANILOV K. (2007), *The Post-Socialist City /Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern /Europe after Socialism*, Springer Science+Business Media B.V., Dordrecht
- STOIAN I., CALCIU D., (2012), *Orasul Posibilul interventii in spatiul urban postcomunist, The Would-Be City interventions in the post-communist urban space, +/- plusminus/ editura tact, Cluj-Napoca*
- STOYANOVA V. (2000), *transportat v bita na varnentsi - Les transport dans la quoti-*

dienneté des varniens, édition périodique d'histoire régionale, Varna

- TASSEV J., (2012), Razvitie na vagonniya park i organizaciya na dvizenie na patnit-cheskite vlakove v balgarskite zelenici, (Развитие на вагонния парк и организация на движение на пътническите влакове в българските железници), Développement du matériel roulant et organisation des trains passagers dans les chemins de fer bul-gares, édition Propeler, Sofia

- TACHEV P., (1973), Istoriya na gradoustroystvoto (История на градоустройството) Histoire de l'urbanisme, édition «Tehnika», Sofia

- TERRIN J.-J., MARIE J.-B., LEHEIS S. (2011), Gares et dynamiques urbaines / Les enjeux de la grande vitesse, Parenthèses, Marseille

- TIANO. C (2007), Les fauteurs d'imaginaire. Construction d'un imaginaire et jeu d'acteurs dans les opérations de requalification urbaine Euralille, Euroméditerranée et Neptune. Thèse en urbanisme, aménagement et études urbaines sous la direction d'Alain Bourdin, soutenue le 03 décembre 2007, Université de Paris 8 - Vincennes St.Denis

- TONEV L., (1978), Arhitekturata v Bulgariya (Архитектурата в България) L'archi-tecture en Bulgarie, édition de l'Académie des sciences bulgare, Sofia

- VERMANDEL F. et co auteurs, (1996), Euralille The making of a New City Center, Birkhäuser, Basel Boston Berlin

- WOLFF R., (2011), The Five Lives of HB Südwest: Zurich's Main Station Development from 1969 to 2019, Built Environment, Vol 37, N° 3

- ZINGANEL M., BEYER E., (2013) Holiday after the Fall – Seaside Architecture and Urbanism in Bulgaria and Croatia, jovis Verlag, Berlin

- ZHELEVA-MARTINS D., (2004), Gradoustroystveni paraleli (Градоустройствени паралели) Patrallèles urbanistiques, éditions academiques Marin Drinov, Sofia

Rapports de jury:

Concours de projets d'architecture à deux degrés en procédure ouverte à Genève pour la construction - *Du logement, d'équipements publics et sportifs, de surfaces d'activités et de parkings* (Périmètre des Eaux-Vives) - rapport de jury, avril 2014 (Ville de Genève) : (http://www.ville-geneve.ch/fileadmin/public/Departement_2/Publications/perime-tre-eaux-vives-concours-projets-architecture-ville-geneve.pdf) - consulté le 08.01.2016

Stadtraum HB Zürich Projektentwicklung Sihlpost -*Studienauftrag im selektiven Ver-fahren Bericht des Beurteilungsgremiums* - Oktober 2006 (Ville de Zurich) : (http://www.europaallee.ch/sites/default/files/PDF/Publikationen/Berichte/2006_Jury-bericht_Stadtraum_ZH.pdf) - consulté le 08.01.2016

Stadtraum HB.- *Erläuterungsbericht zum Gestaltungsplan* – nach Art. 47 Raumplanungsverordnung – 10. November 2005 - angepasst 12. Juli 2006 (Ville de Zurich) :
(http://zelosvm601.netrics.ch/content/dam/PDF/Ueber_Europaallee/Medien_und_Publikationen/Publikationen/Erläuterungsbericht.pdf) - consulté le 08.01.2016

Sites internet:

Dictionnaire de langue française:
(<http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/>)

Articles de presse en français:
(<http://www.swissinfo.ch/fre/la-gare-de-zurich--une-ville-sous-la-ville/3977632>)

Sites d'information en bulgare:
(http://bg.zonebulgaria.com/chno_more/varna/istoria/)
(<http://varna.info.bg/index2.htm>)
(http://palaceofvarna.com/?page_id=1122)
(<http://www.grao.bg/tna/tob-15-10-2015.txt>)
(<http://www.seat61.com/OrientExpress.htm#.VmQmONbsJDI>)
(<http://www.autogaravn.com/>)
(<http://razpisanie.bdz.bg>)

Articles de presse en bulgare:
(<http://www.chernomore.bg/ikonomika/2014-12-18/davat-zhp-gara-varna-na-kontse-siya>)
(<http://www.logistika.bg/bg/menu//post/9646/NKZhI-shte-razviva-intermodalnost-ta-v-Ruse-i-Varna>)
(http://www.capital.bg/politika_i_ikonomika/bulgaria/2013/08/31/2131969_sindel_centurut_na_jp_vselenata/)
(http://www.standartnews.com/regionalni/tri_pati_poveche_layneri_sa_akostirali_na_morska_gara_varna-263968.html)

Les sites internet sont tous accessibles au 08.01.2016

ICONOGRAPHIE

- fig. 01_ http://www.kcap.eu/images/003185_europaallee.jpg
- fig. 02_ https://en.wikipedia.org/wiki/Zürich_Hauptbahnhof#/media/File:Isenring_Bahnhof_Zürich_1847.jpg
- fig. 03_ MEEKS. C., (1956), *The railroad station An architectural history*, Yale University Press, New Haven / London_voir figure 17.
- fig. 04_ MEEKS. C., (1956), *The railroad station An architectural history*, Yale University Press, New Haven / London_voir figure 9.
- fig. 05_ https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Historical_images_of_Gare_de_Paris-Est#/media/File:Tournage_%27Quai_de_Grenelle%27_Paris_Gare_de_l%27Est.jpg
- fig. 06_ MEEKS. C., (1956), *The railroad station An architectural history*, Yale University Press, New Haven / London_voir figure 108.
- fig. 07_ HUBER W. (2015), *Bahnhofsasse Zürich - Geschichte - Gebäude - Geschäfte*, edition Hochparterre, Zürich_p.81
- fig. 08_ HUBER W. (2015), *Bahnhofsasse Zürich - Geschichte - Gebäude - Geschäfte*, edition Hochparterre, Zürich_p.80
- fig. 09_ http://www.centre-stephanois.fr/wp-content/uploads/2012/05/CAS_Quartier_Chateaucieux.jpg
- fig. 10_ <https://img1.osthessen-news.de/images/14/03/xl/140315-29-stuttgart2a.jpg>
- fig. 11_ FENTON J., (1985), *Hybrid Buildings*, Pamphlet architecture n°11, New York / San Francisco_p.39
- fig. 12_ <http://www.dezeen.com/2015/03/25/zurich-hauptbahnhof-station-du-rig-concrete-frames/>
- fig. 13_ <http://straubundpartner.com/web/wp-content/uploads/2011/10/Broschüre-IT-07.11.jpg>
- fig. 14_ https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dd/Barcode_June_2012_seen_from_Sørenga.JPG
- fig. 15_ VERMANDEL F. et co auteurs, (1996), *Euralille The making of a New City Center*, Birkhäuser, Basel Boston Berlin_p.20
- fig. 16_
- fig. 17_ VERMANDEL F. et co auteurs, (1996), *Euralille The making of a New City Center*, Birkhäuser, Basel Boston Berlin_p.17
- fig. 18_ VERMANDEL F. et co auteurs, (1996), *Euralille The making of a New City Center*, Birkhäuser, Basel Boston Berlin_p.20
- fig. 19_ <http://oma.eu/projects/eurailille>
- fig. 20_ <http://oma.eu/projects/eurailille>

- fig. 21_ <http://oma.eu/projects/euralille>
- fig. 22_ <http://www.meilipeter.ch/portfolio/perrondacher-hauptbahnhof-zuri/>
- fig. 23_ <http://www.inura.ch/publikationen/The%20Five%20Lives%20of%20HB%20Sued-west,%20Built%20Envirionment,%20R.Wolff.pdf>
- fig. 24_ http://www.europaallee.ch/europaallee/medien-publikationen/publikationen_Erläuterungsbericht.pdf_p.33
- fig. 25_ http://www.europaallee.ch/europaallee/medien-publikationen/publikationen_Erläuterungsbericht_p.12
- fig. 26_ collection de cartes- archives d'état
- fig. 27_ http://images.adsttc.com/media/images/5197/f702/b3fc/4b96/d700/0092/large_jpg/02_Luftbild_Europaallee©Stefan_Müller.jpg?1368913664
- fig. 28_ <http://www.competitionline.com/en/projects/50821>
- fig. 29_ <http://retrobulgaria.com/varna/drugi.html>
- fig. 30_ <http://retrobulgaria.com/varna/staravn.html>
- fig. 31_ <http://retrobulgaria.com/varna/staravn.html>
- fig. 32_ <http://retrobulgaria.com/varna/euxino.html>
- fig. 33_ <http://retrobulgaria.com/varna/carboris.html>
- fig. 34_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>
- fig. 35_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>
- fig. 36_ <http://retrobulgaria.com/varna/carboris.html>
- fig. 37_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>
- fig. 38_ http://retrobulgaria.com/varna/morski_bani.html
- fig. 39_ collection de cartes- archives d'état
- fig. 40_ <http://www.delcampe.net/> (recherche Varna)
- fig. 41_ <http://www.delcampe.net/> (recherche Varna)
- fig. 42_ collection de cartes- archives d'état
- fig. 43_ <http://www.delcampe.net/> (recherche Varna)
- fig. 44_ <http://socbg.com/category/социалистическо-строителство/архитектура>
- fig. 45_ archives d el'académie des sciences - Sofia
- fig. 46_ archives d el'académie des sciences - Sofia
- fig. 47_ TACHEV P., (1973), Istoriyanagradoustroystvoto (История на градоустройството) Histoire de l'urbanisme, édition «Tehnika», Sofia_p.215
- fig. 48_ <http://socbg.com/category/социалистическо-строителство/архитектура>
- fig. 49_ https://photos.google.com/u/0/b/108311207648951180699/?plus_info
- fig. 50_ https://photos.google.com/u/0/b/108311207648951180699/?plus_info
- fig. 51_ [googlemaps.com](https://www.google.com/maps)
- fig. 52_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>
- fig. 53_ <http://retrobulgaria.com/varna/drugi.html>
- fig. 54_ ZHELEVA-MARTINSD., (2004), Gradoustroystveni paraleli (Градоустройствени паралели) Patrallèles urbanistiques, éditions academiques Marin Drinov, Sofia_p.48
- fig. 55_
- fig. 56_ TASSEV J., (2012), Razvitie na vagonniya park i organizaciya na dvize-

nie na patnitcheskite vlakove v balgarskite zelenici, (Развитие на вагонния парк и организация на движение на пътническите влакове в българските железници), *Developpement du matériel roulant et organsiation des trains passagers dans les chemins de fer bulgares*, édition Propeler, Sofia_p.16

fig. 57_ZHELEVA-MARTINS D., (2004), Gradoustroystveni paraleli (Градоустройствени паралели) *Patrallèles urbanistiques*, éditions academiques Marin Drinov, Sofia_p.124

fig. 58_TASSEV J., (2012), Razvitie na vagonniya park i organizaciya na dvizenie na patnitcheskite vlakove v balgarskite zelenici, (Развитие на вагонния парк и организация на движение на пътническите влакове в българските железници), *Developpement du matériel roulant et organsiation des trains passagers dans les chemins de fer bulgares*, édition Propeler, Sofia_p.20

fig. 59_TASSEV J., (2012), Razvitie na vagonniya park i organizaciya na dvizenie na patnitcheskite vlakove v balgarskite zelenici, (Развитие на вагонния парк и организация на движение на пътническите влакове в българските железници), *Developpement du matériel roulant et organsiation des trains passagers dans les chemins de fer bulgares*, édition Propeler, Sofia_p.25

fig. 60_ <http://www.railpictures.net/images/d1/0/5/5/8055.1215461508.jpg>

fig. 61_ <http://www.chernomore.bg/ikonomika/2014-12-18/davat-zhp-gara-varna-na-kontsesiya>

fig. 62_ couverture de la fascicule à l'occasion de la rénovation de la gare de Varna (2005)

fig. 63_ <http://retrobulgaria.com/varna/drugi.html>

fig. 64_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>

fig. 65_ <http://retrobulgaria.com/varna/drugi.html>

fig. 66_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>

fig. 67_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>

fig. 68_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>

fig. 69_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>

fig. 70_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>

fig. 71_ <http://retrobulgaria.com/varna/port.html>

fig. 72_ <https://www.facebook.com/groups/244658948942561/photos/?filter=albums>



ANNEXES



Typologie des gares selon RFF

142

3.174 points d'arrêts voyageurs	Nombre de gares	Trafic Grandes Lignes	Trafic Banlieue/Régional	Potentiel commercial
Grandes gares Parisiennes	6	****	****	****
Très Grandes Gares Régionales	7	***	***	***
Grandes Gares Régionales	38	**	**	**
Gares TGV	14	*à***		*
Gares régionales moyennes	135	*à**	*à**	*
Petites Gares régionales	2600	*	*	
Gares IDF	370		*à***	*à***

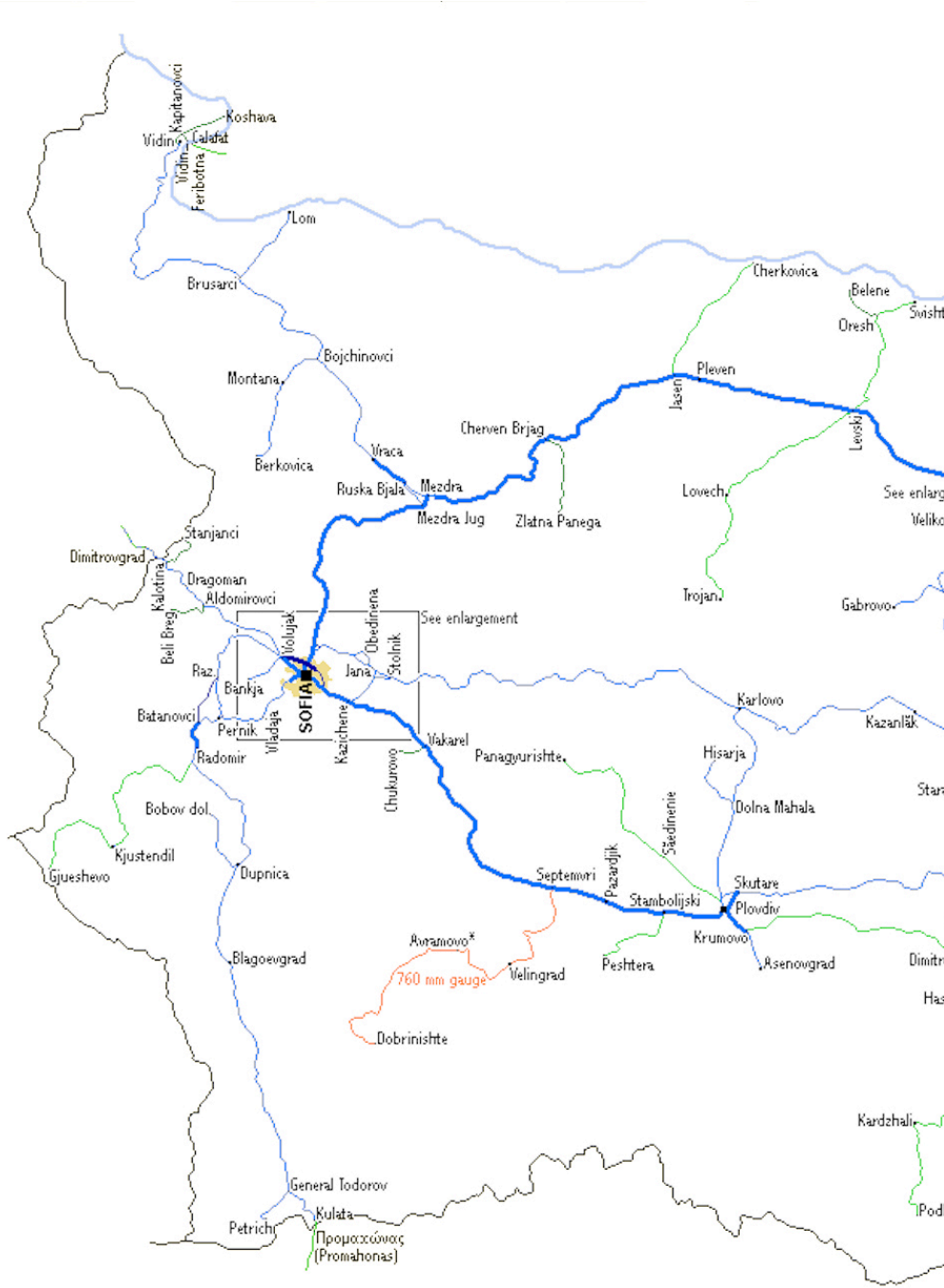
source:

TYPOLOGIE DES GARES ALLEMANDES ORIENTÉES VERS LES SERVICES

1	Équipements comparables à ceux des aéroports internationaux Bâtiments représentatifs situés au centre des grandes villes et offrant des prestations de service liées au chemin de fer	Offre étendue avec commerces attrayants, prestations de services individualisées Équipements haut de gamme
2	Gares importantes du réseau <i>Grandes lignes</i> et interfaces avec les aéroports Toutes les fonctions et prestations de service importantes	Assistance aux voyageurs aux heures d'affluence Niveau d'équipement comparable à la catégorie 1
3	Gares offrant des prestations couvrant les besoins individuels jusqu'à une heure tardive	Gares principales des villes moyennes
4	Gares avec un trafic régional et urbain très dense Nombreux usagers effectuant le trajet domicile-travail ne restant que peu de temps dans la gare	Équipements fonctionnels comparables à ceux d'une gare routière Attention particulière portée aux questions de propreté et de sécurité
5	Gares de villes de moindre importance et nombreuses gares de chemin de fer urbain Usagers effectuant essentiellement le trajet domicile-travail	Équipements robustes, résistant aux actes de vandalisme Attention particulière portée plus aux questions de nettoyage et de maintenance qu'aux équipements
6	Gares de régions à faible densité de population Garantie de prestations de base aux usagers du réseau de petites lignes	Équipements comparables à ceux des arrêts d'autobus Équipements limités au strict nécessaire

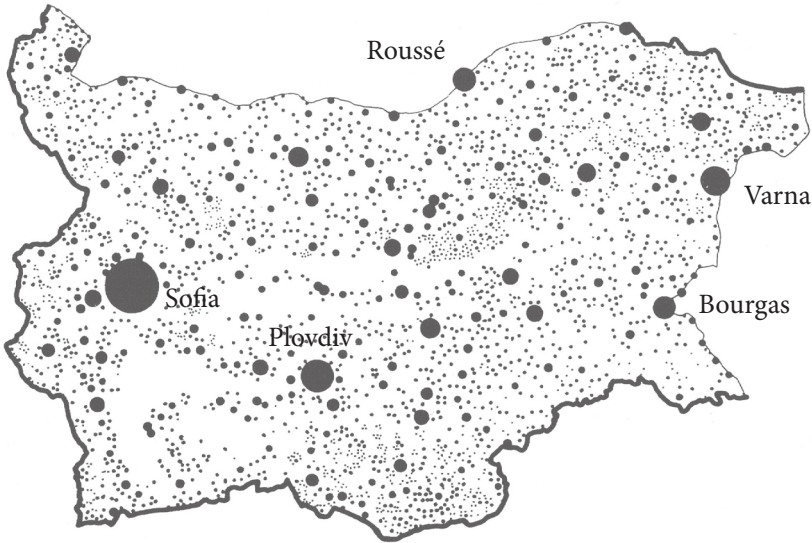
Le réseau ferré bulgare

144





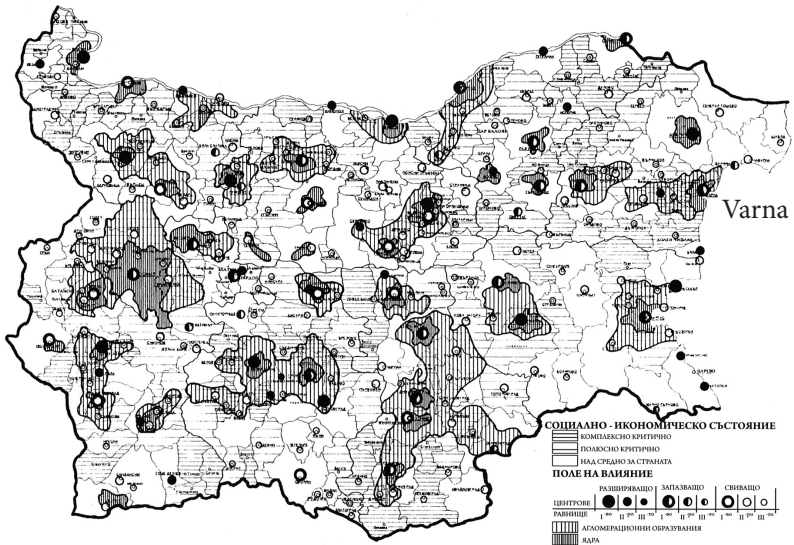
source: <http://www.bueker.net/trainspotting/map.php?file=maps/bulgaria/bulgaria.gif>



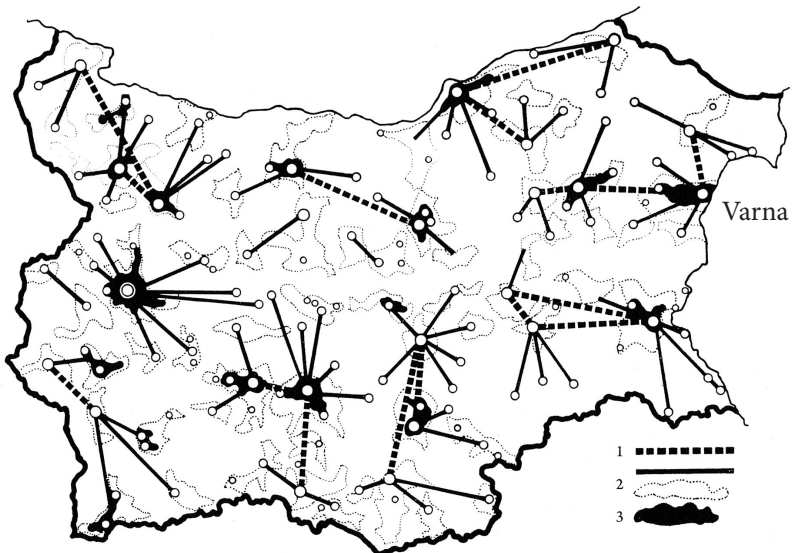
Structure des zones peuplées en Bulgarie



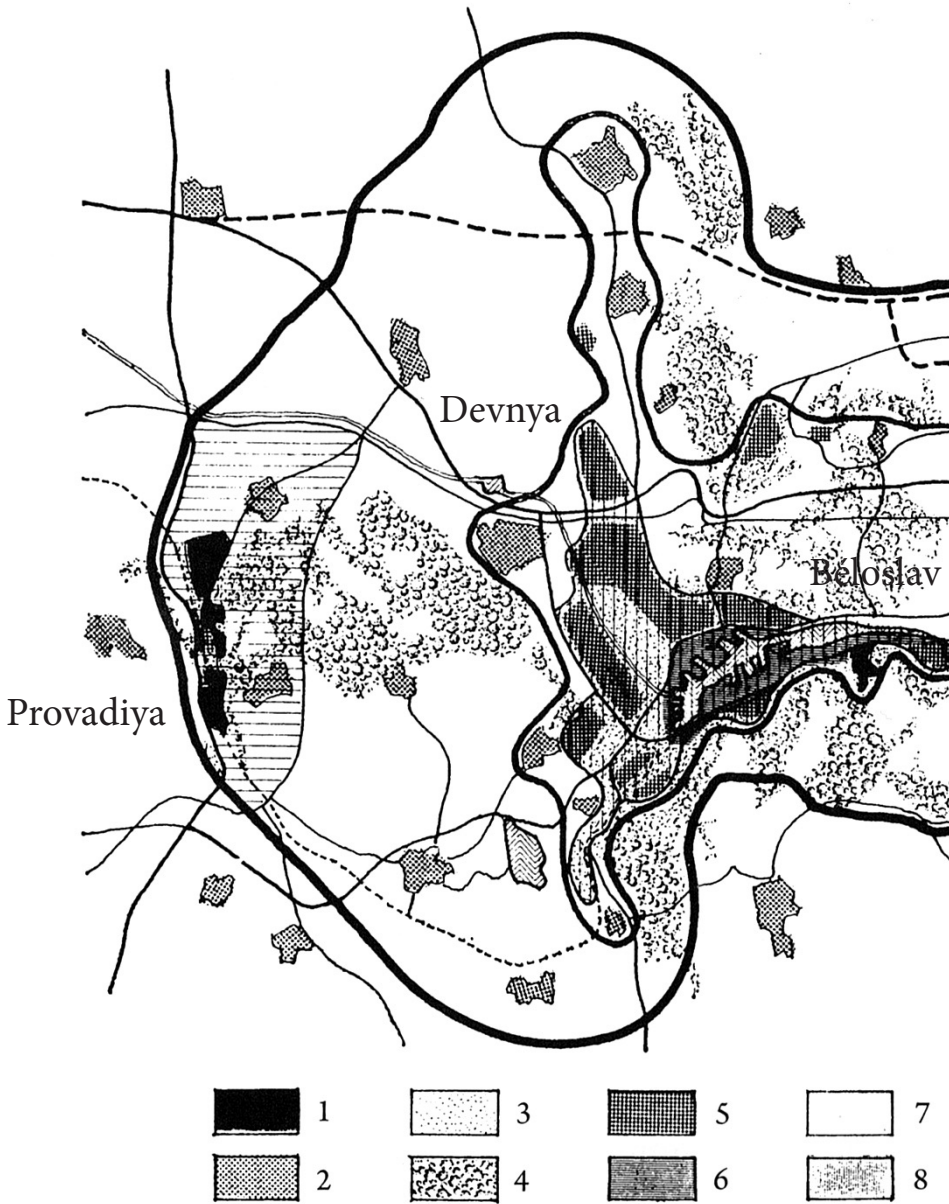
Axes d'urbanisation au niveau national



Etat actuel des agglomérations bulgares

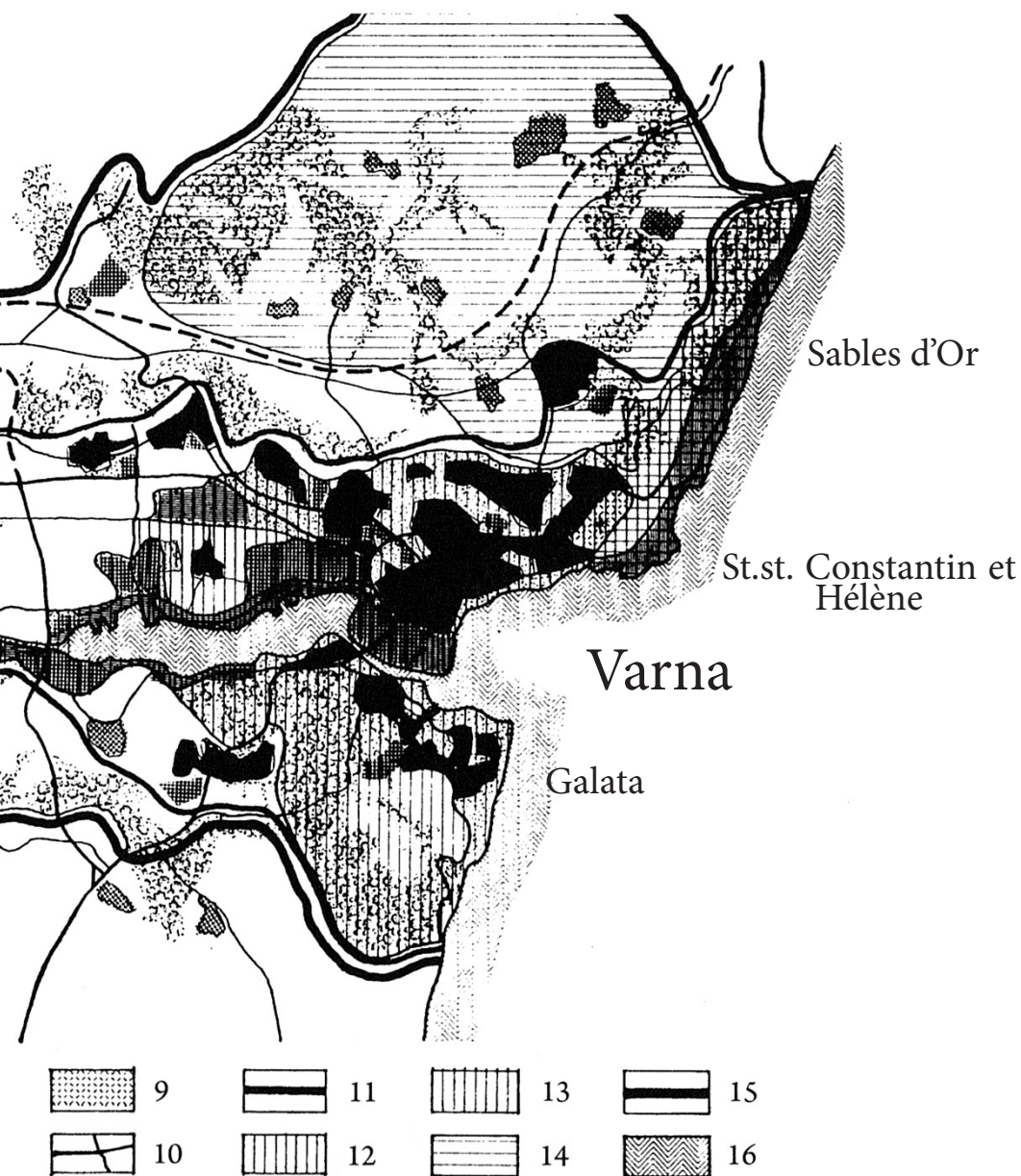


Connections immédiates entre les agglomérations

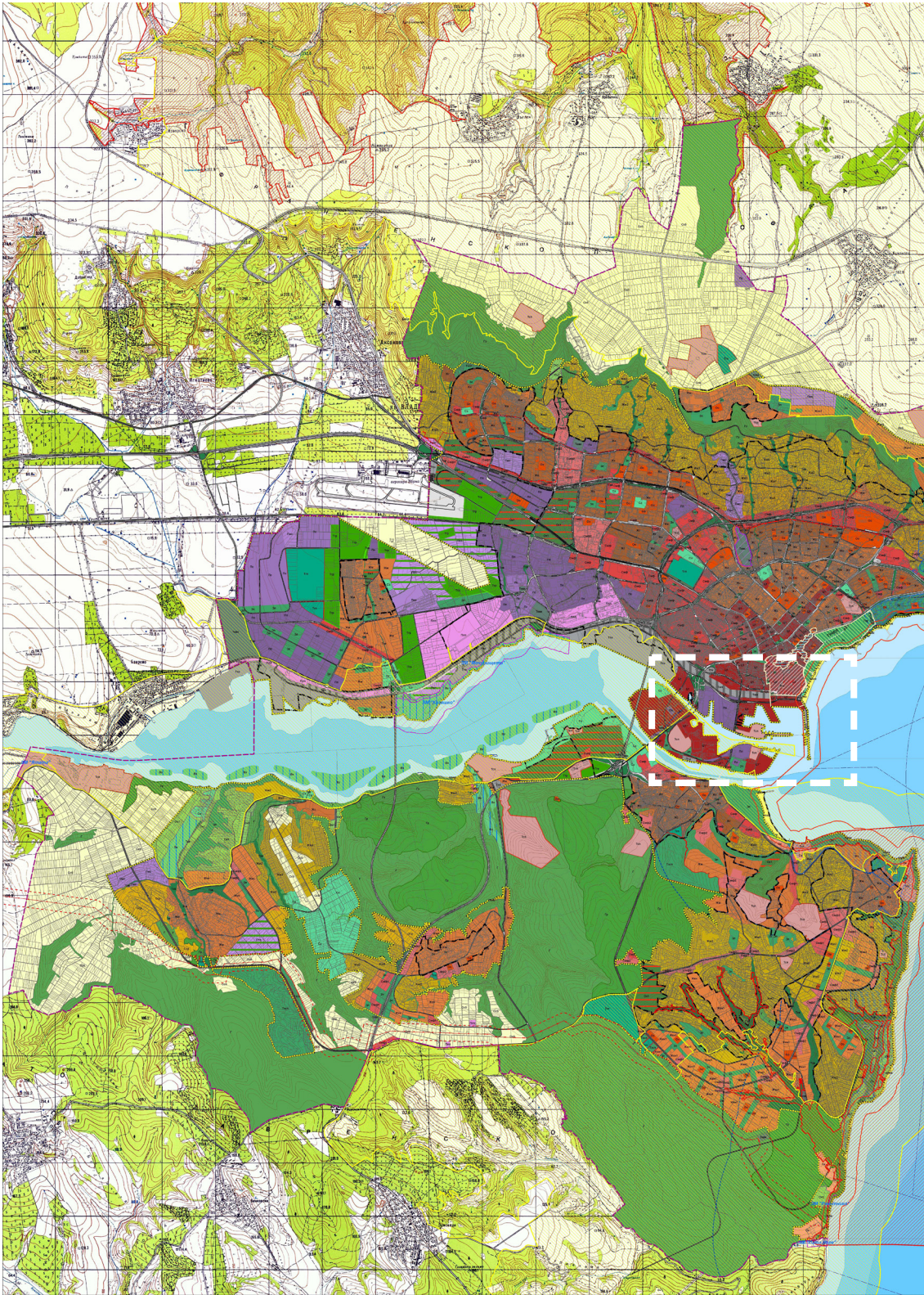


Concept du développement socio-économique et spatial de l'agglomération Varna - Devnya - Provadiya:

1. zones principales destinées à l'habitation;
2. zones d'habitations secondaires;
3. parcs urbains;
4. parcs forestiers;
5. zones industrielles;
6. zones d'intermodalité;
7. zones agricoles;
8. zones de villégiature;
9. zones de fonctions auxiliaires;

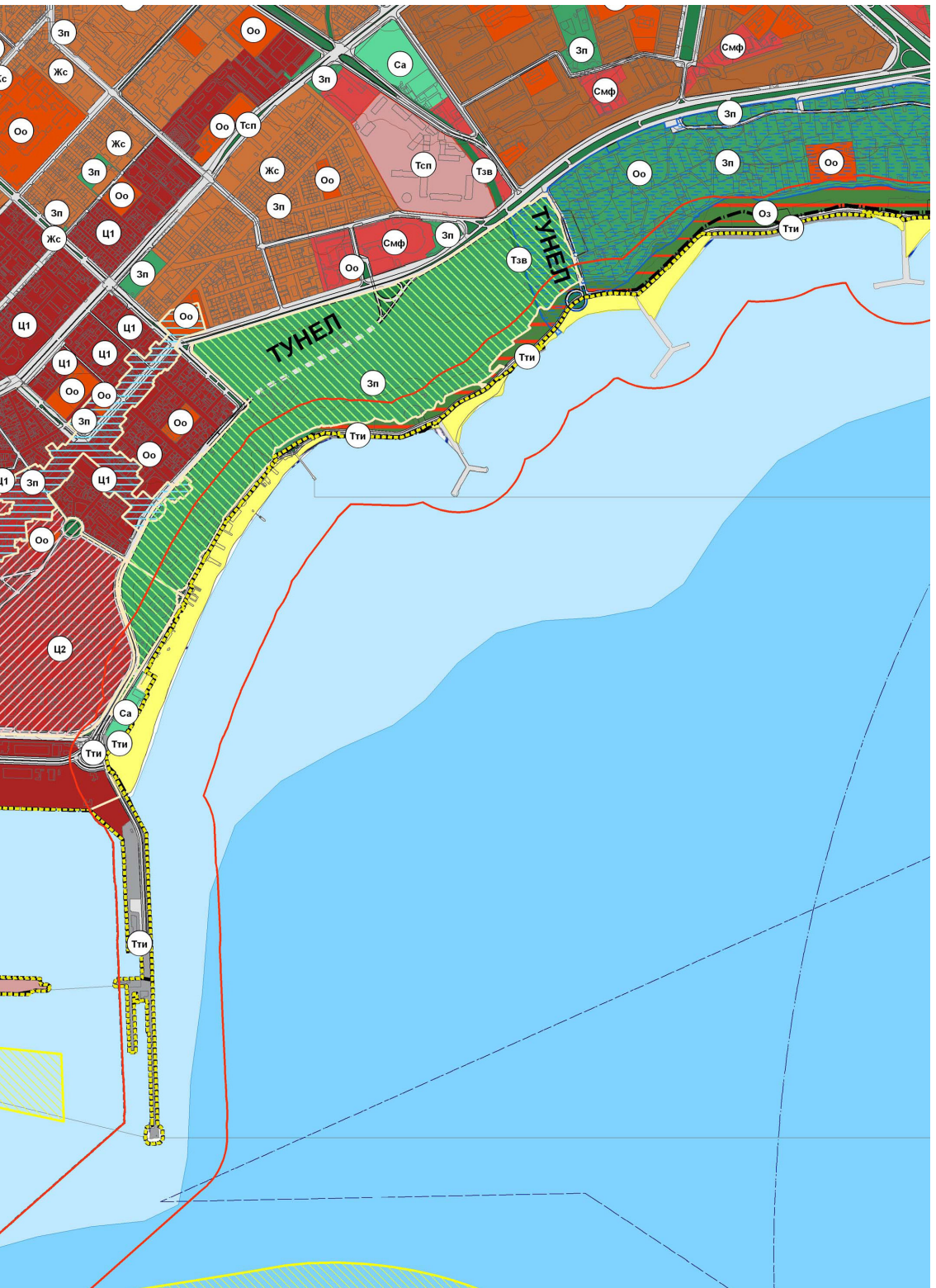


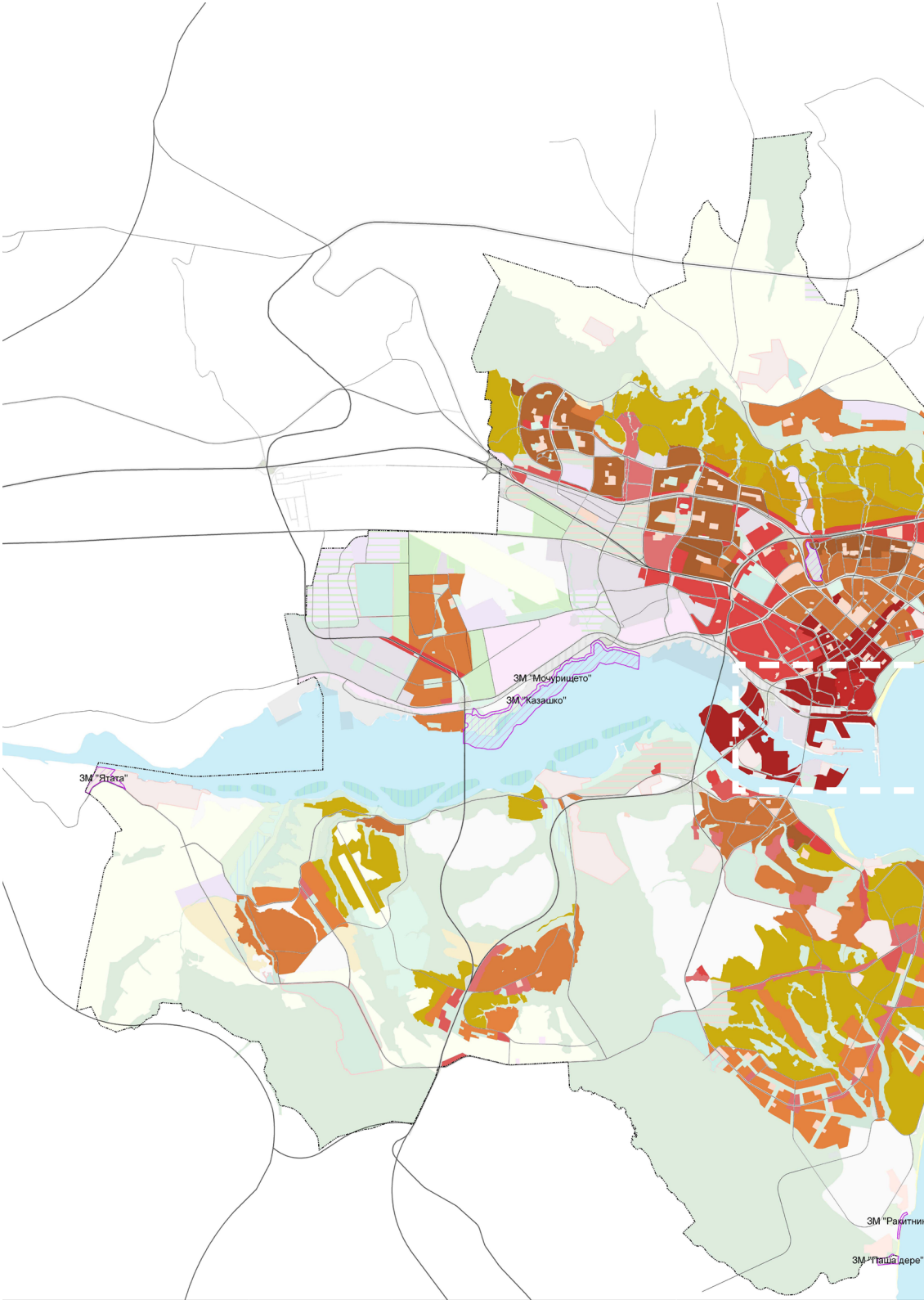
10. voirie;
 11. limite de la zone continuellement urbanisée;
 12. noyau de l'agglomération;
 13. zones industrielles suburbaines;
 14. zones dédiés au développement de services touristiques;
 15. limites de l'agglomération.
 16. surfaces d'eau
- source: Développement territorial 2009 KOVATCHEV A. éditions Pensoft Sofia

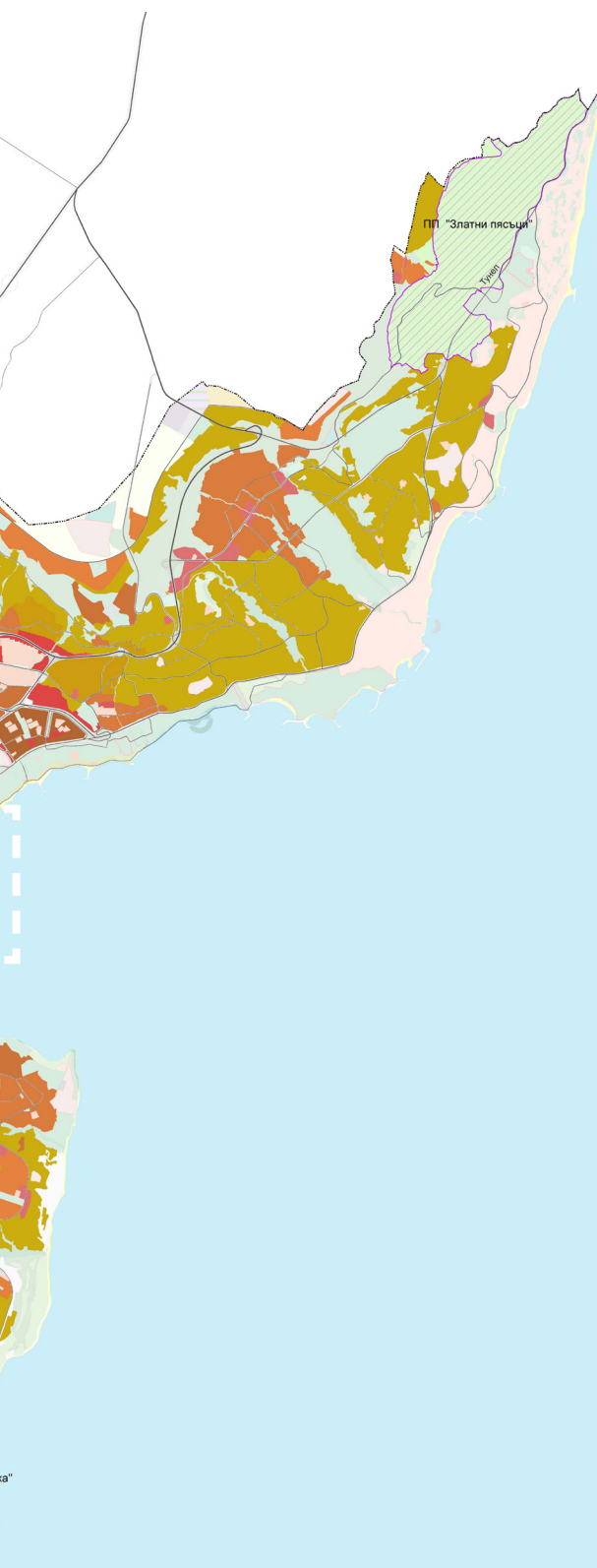


Plan directeur de Varna - synthèse (zoom sur le centre-ville)









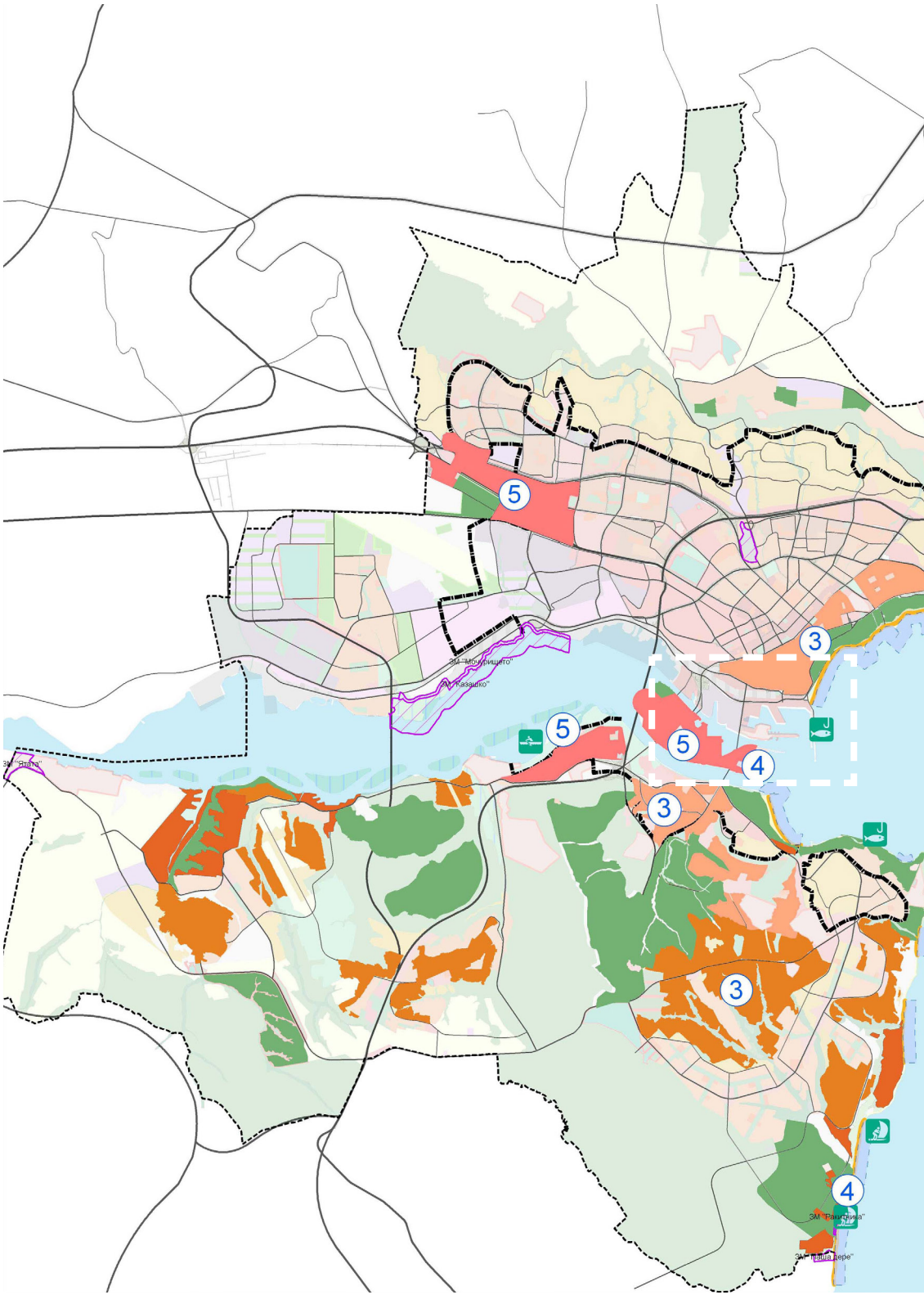
ЛЕГЕНДА

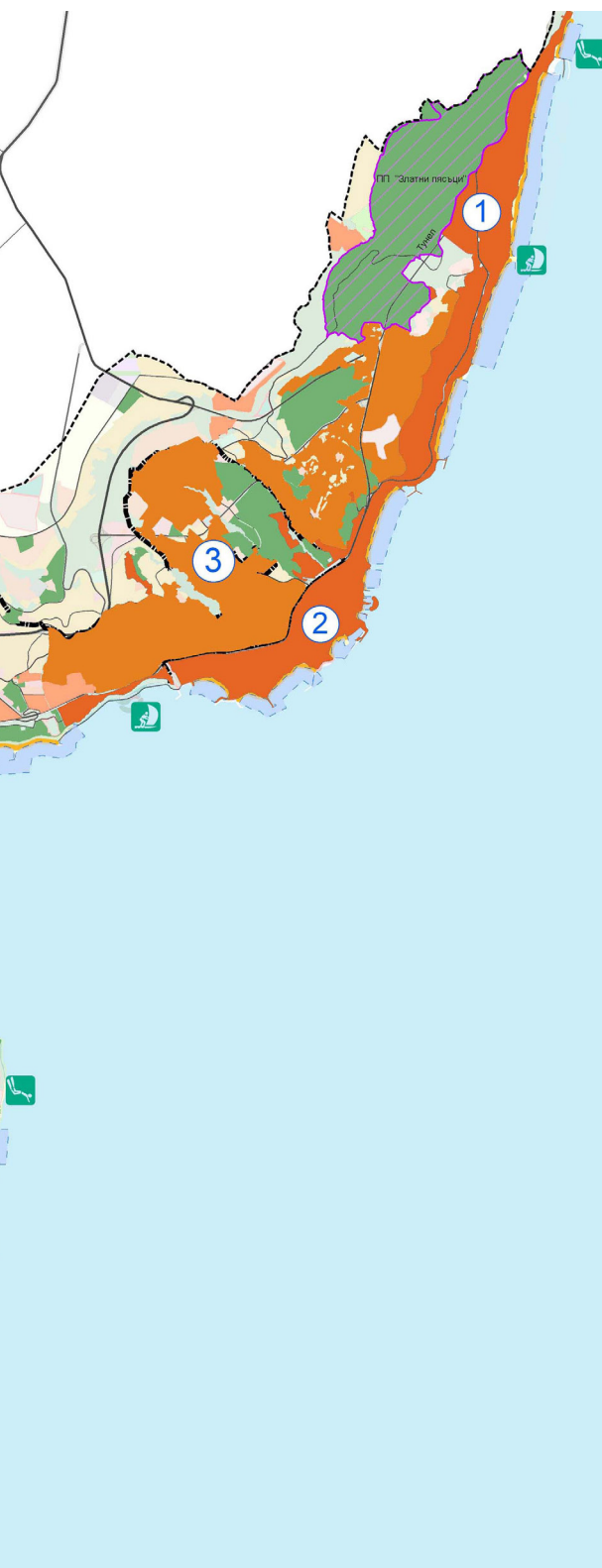
Жилищни територии

- Жк - жилищна устройвена зона с преобладаващо високо застрояване
- Жк - жилищна устройвена зона с преобладаващо комплексно застрояване
- Жс - жилищна устройвена зона с преобладаващо средно застрояване
- Жм - жилищна устройвена зона с преобладаващо ниско застрояване
- Жм - жилищна устройвена зона с комплексно застрояване в новобуилизирана територия (за разширение на населените места)
- Жм1 - жил. зона с комплексно застрояване за висококатегорийно обитаване в новобуилизирана територия (за разширение на населените места)
- Жм1 - жилищна устройвена зона с ниско застрояване в природна среда
- Жм2 - жилищна устройвена зона с допълнителни специфични изисквания

Смесени зони за обитаване и обслужване

- Ц1 - Устройство зона за новия делови център
- Ц1* - Устройство зона за новия делови център ("Острова")
- Ц2 - устройство зона на стария градски център
- Смф - смесена многофункционална устройвена зона
- Смф1 - смесена многофункционална устройвена зона със занижени параметри
- Смф2 - смесена многофункционална устройвена зона предимно за новобуилизирана територия





Усвояване на територии според
рекреационния им капацитет

ЛЕГЕНДА

Територии усигуряващи туристически
средства за подслон

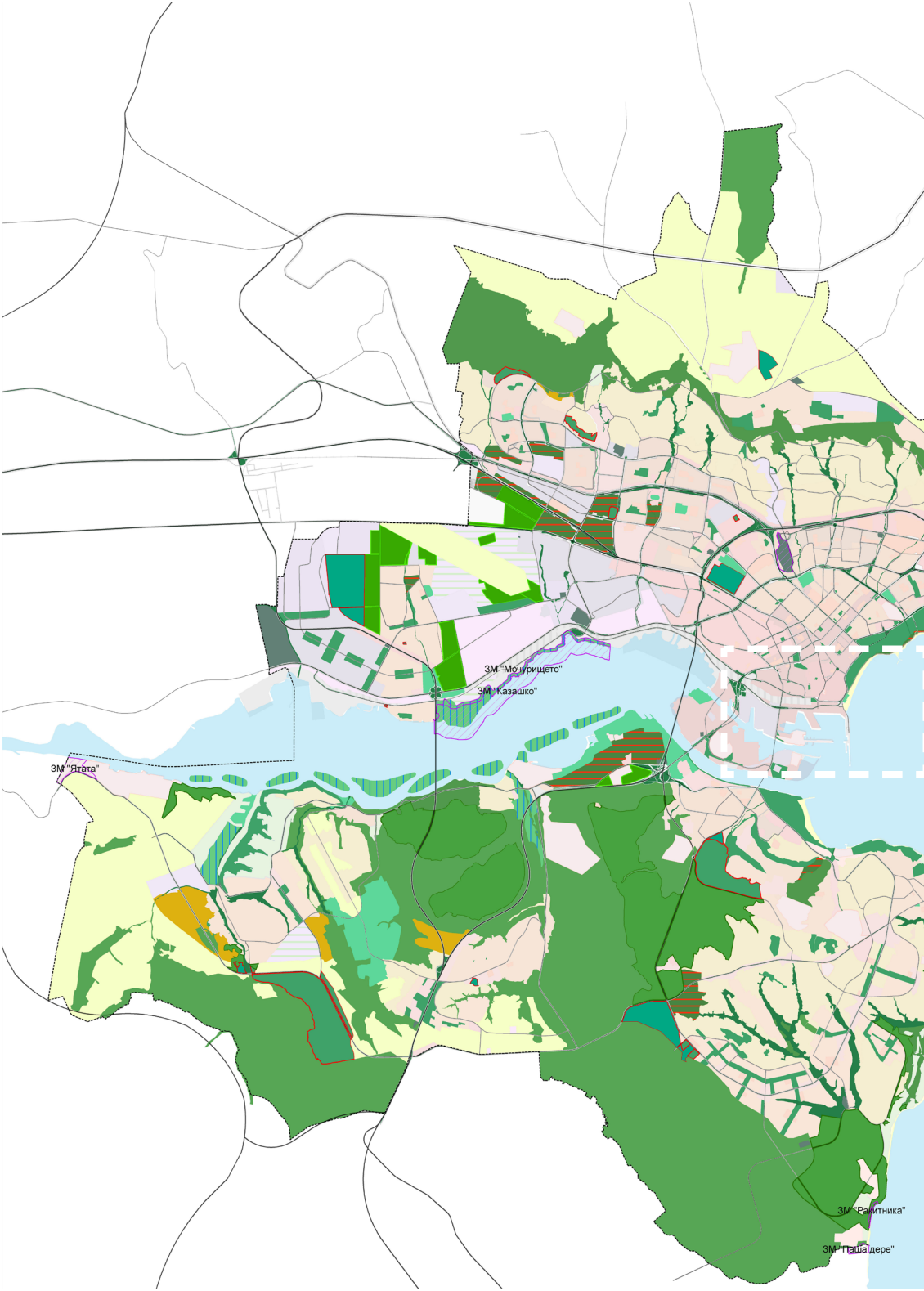
- Курортни к-си, курортни зони и ваканц. селища
- Жилищно-вилни зони
- Курортни квартали
- Зони за обществена и стопанска активност

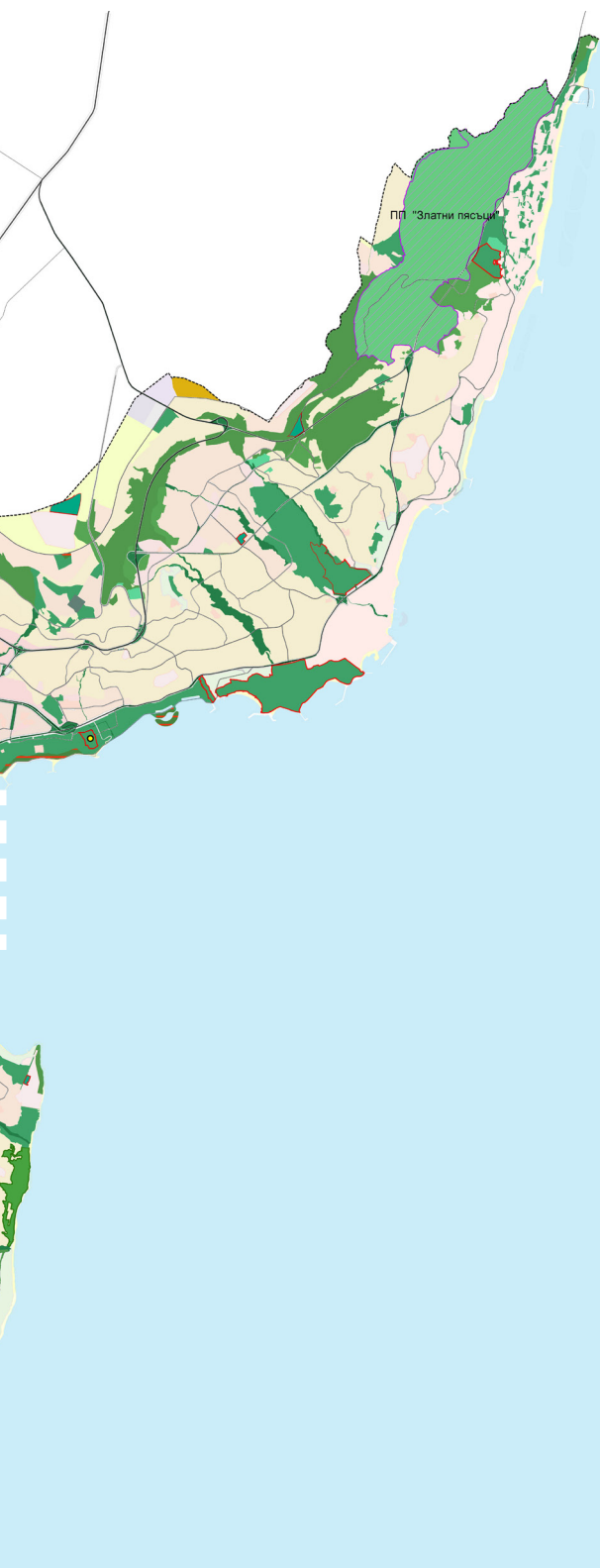
- 1 Територии с изчерпан рекреационен капацитет
- 2 Територии в които с влязъл в сила ПУП се достига пределно допустимия рекреационен капацитет
- 3 Територии с ограничен рекреационен капацитет
- 4 Територии с потенциали за развитие на курортно-туристически дейности
- 5 Територии с потенциали за развитие на бизнес туризъм

- Територии за рекреация в зелената система
- Плажове
- Зони за къпане по Наредба 8

Водни спортове

- Гребен канал
- Бази за водни спортове
- Спортен риболов
- Подводен риболов





ЛЕГЕНДА

Устройствени категории

Територии за обществено обслужване

Ои - устройствена зона за обществено-обслужващи дейности и озеленяване в съществуващи урбанизирани територии

Ои1 - устройствена зона за обществено-обслужващи дейности и озеленяване в съществуващи урбанизирани територии

Бази на градското стопанство и техническа инфраструктура

Тех - терени за площи обекти на техническата инфраструктура

Територии за озеленяване

Зи - устройствена зона на градини паркове и градини за широко обществено ползване

Тхп - терени за специализирани паркове в урбанизирани територии

Тв - самостоятелни терени за озеленяване на улици, реки, дерета и други открити водни течения

Тп - терени за тротуарни паркове

Тпр - устройствена зона за трайни насаждения, опитни полета на научни институти, разсадници и др.

Територии за спорт и атракции

Са - зона за спорт и атракции

Земеделски територии

Ср - устройствена зона за земеделски ниви с възможност за промяна на предназначението

Ссб - устройствена зона за земеделски ниви без възможност за промяна на предназначението

Горски територии

Г - устройствена зона за гори без възможност за промяна на предназначението

Гз - защитни и противопожарни гори, зелени зони и защитни пояси по чл. 5, ал. 2 от ЗГ

Гр - опазвателни горски територии по чл. 5, ал. 3, т. 3 от ЗГ с рекреационно значение

Гпр - устройствена зона за трайни насаждения, опитни полета на научни институти, разсадници и др. в горски територии

Територии за защита на природни обекти

Рп - природни паркове

Вз - влажни зони

Рзз - защитени територии

● За зоопарк

Varna - les années 1930 - Royaume de Bulgarie

160





Varna - 1945 - Royaume de Bulgarie

162

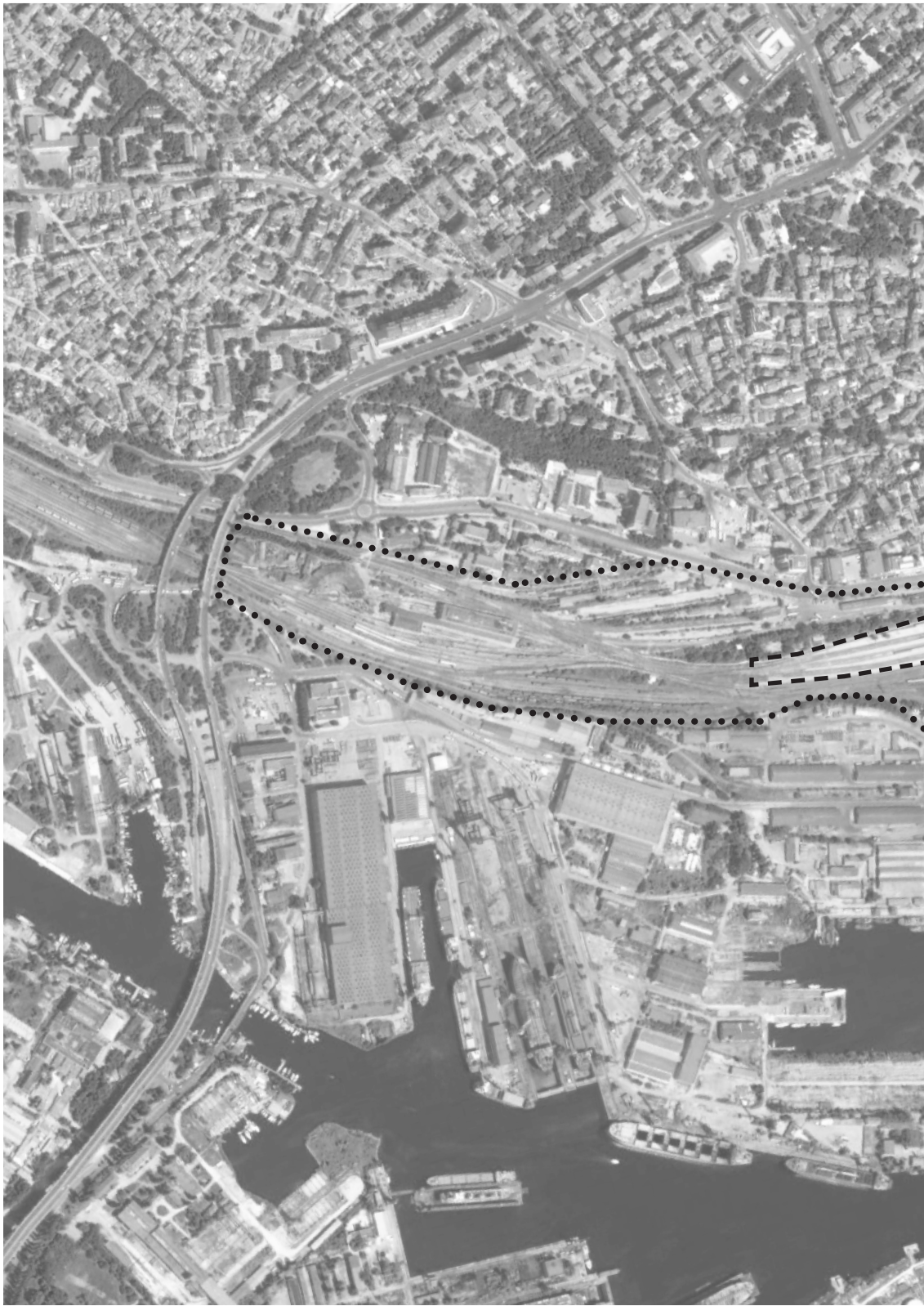








source: American Satellite Imagery





source: Google earth

