

La gare de Bastia : Nouveau quartier et futur lieu de rencontre entre les différents moyens de transport de la ville

Clara Demuynck

Groupe de suivi :

Directeur pédagogique : Franz Graf

Professeure : Elena Cogato Lanza

Maître EPFL : Yvan Delemontey

EPFL / ENAC / Section d'architecture

Enoncé théorique de master / 2021-2022

REMERCIEMENTS

Je souhaite remercier mon groupe de suivi, le professeur Franz Graf et maître EPFL Yvan Delemontey pour leur confiance et disponibilité tout au long de ce travail.

Un grand merci à ma famille pour m'avoir apporté leur soutien.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS	p.3
SOMMAIRE	p.4
INTRODUCTION	p.7

1. LE TRANSPORT FERROVIAIRE EN CORSE

1.1	LE CONTEXTE	p.10
	Le transport routier	p.12
	Le transport maritime	p.14
	Le transport aérien	p.16
	Le transport ferroviaire	p.18
1.2	LES ENJEUX ET LES PROGRAMMES QUI SOULIGNENT SON POTENTIEL	p.23
	Les enjeux	p.23
	Le Programme Exceptionnel d'Investissement pour la Corse (PEI)	p.25
	Le Programme Opérationnel FEDER (PO FEDER)	p.27
	Le CPER	p.29
	<i>Le développement des services de transport ferroviaire</i>	p.29
	<i>L'amélioration de la performance et accessibilité du réseau</i> ...	p.33
	<i>L'extension du réseau ferré dans la Plaine orientale</i>	p.34

2. LA GARE DE BASTIA

2.1 L'ORGANISATION DE LA CITE BASTIAISE p.40

L'évolution historique p.40

L'évolution urbaine p.48

Les bâtiments publics p.64

Les grands espaces publics structurants p.66

Les axes structurants et les chemins p.68

Deux tissus qui se côtoient p.70

L'analyse des services de Bastia p.73

Les commerces p.73

Les hôtels p.75

Les logements p.77

2.2 LA GARE DE BASTIA p.78

L'évolution historique p.78

La gare actuelle p.114

Les projets connexes envisagés p.140

L'îlot de la Poste p.140

Le nouveau boulevard d'accès p.140

Le transport par câble p.140

Le tram-train p.140

Le projet de la mairie p.142

Les pistes de projet pour le second semestre p.167

BIBLIOGRAPHIE p.170

INTRODUCTION

Cet énoncé théorique traite d'une thématique qui est d'actualité depuis quelques années en Corse : le réseau ferroviaire corse.

Ce dernier est composé de deux lignes à voie unique. La ligne ferroviaire assure le transport des passagers en zone périurbaine sur Ajaccio, Bastia et la Balagne mais aussi la mission de grande ligne.

Dans les années 2000, la Collectivité de Corse a lancé un important programme de renouvellement. A présent, elle souhaite engager la deuxième phase pour moderniser et développer le réseau.

Le système ferroviaire projeté à l'horizon 2025 et 2030, avec extension du réseau ainsi qu'une cadence plus élevée, cible autant les déplacements pendulaires que ceux occasionnels et touristiques.

Ces nouveaux aménagements du réseau ferroviaire doivent se faire en parallèle d'une modernisation des gares.

Ce travail a pour objectif d'analyser le transport ferroviaire en Corse en vue de montrer le potentiel des gares et l'importance de leur modernisation. La gare de Bastia, étant un des terminus du réseau ferroviaire corse, sa position en est d'autant plus importante. Il s'agira de montrer le potentiel de ses aménagements ainsi que des bâtiments existants.

Dans une première partie, il sera question du transport routier, maritime, aérien et ferroviaire en Corse afin d'en présenter la situation actuelle mais aussi ses enjeux, programmes et problématiques telle que l'augmentation du nombre de passagers en période estivale.

La deuxième partie traitera de l'histoire et organisation de la cité bastiaise pour contextualiser le site de la gare de Bastia.

Cette analyse permettra au second semestre de faire un projet de master sur le réaménagement de la gare de Bastia en intégrant un projet de sauvegarde des éléments dignes d'intérêt.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE EN CORSE



LE CONTEXTE

La Corse se situe au milieu de la mer Méditerranée.¹ De par sa superficie elle est la quatrième plus grande île de la mer Méditerranée.¹

Elle compte 350 273 habitants en 2021 avec la plus forte augmentation en France, soit 11 723 habitants en trois ans.¹ Sa faible démographie en fait le territoire le moins peuplé de la France métropolitaine.¹

La Corse bénéficie d'un environnement d'une grande diversité, son littoral est le plus varié et le plus riche de France.²

La forêt recouvrant presque 50% de l'île, le risque d'incendie constitue une menace pour la biodiversité.¹ Durant la canicule de 2003, 500 mises à feu ont eu comme conséquence de brûler près de 20 000 ha.¹

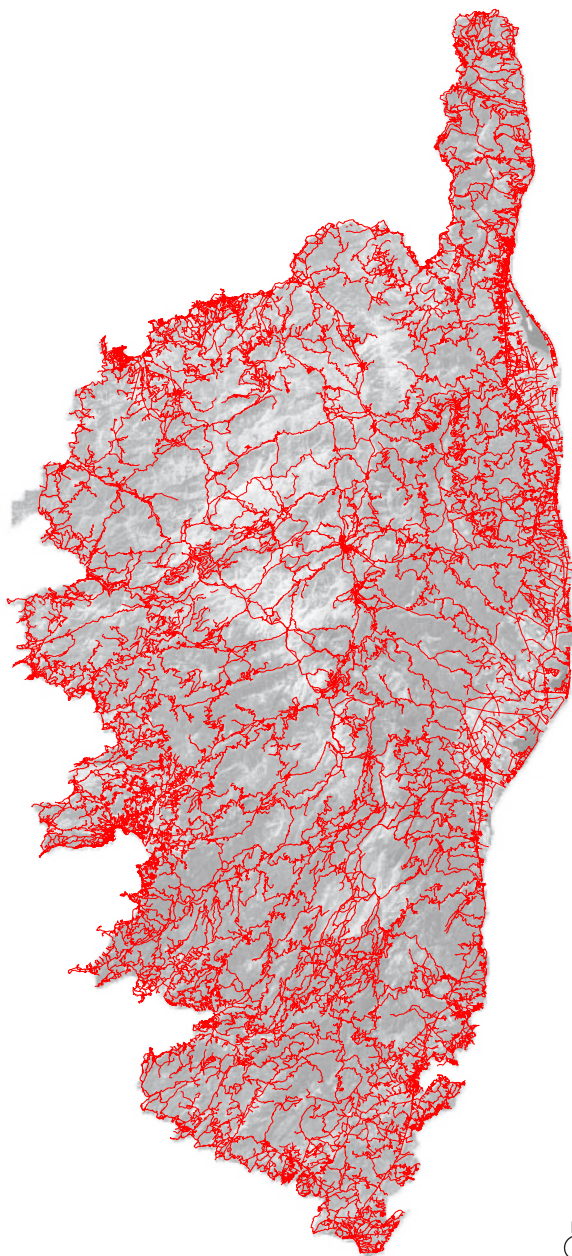
L'île est très montagneuse, le paysage se compose de pics et de lacs qui alternent avec de vastes plateaux.² La montagne fait partie intégrante de l'identité de l'île, elle est la gardienne de ses traditions.² Partout prennent place des sentiers de randonnée, le plus connu est le GR 20 qui traverse une grande partie de l'île.²

Alors que le climat sur le littoral est méditerranéen, à l'intérieur des terres et dans les principaux massifs montagneux il varie de montagnard à alpin du fait de la topographie insulaire accidentée.¹

¹ Corse, 2022, *Wikipédia*

² 2012, La Corse, l'île de Beauté, *Explore France*

— Routes



Le transport routier

Le réseau routier corse représente 8 000 km de route, dont 576 nationales, 4 458 départementales et 3 049 communales.³

On observe en ce qui concerne le trafic les phénomènes suivants :

- A la sortie d'Ajaccio et de Bastia, la moyenne annuelle est de 30 000 véhicules par jours.⁴ Une fréquentation supérieure à celle de la moyenne annuelle nationale sur les autoroutes en France qui est d'environ 28 000 véhicules par jours.
- Dans les zones balnéaires ou très touristiques le trafic l'été peut être multiplié par 6 par rapport à celui de janvier.⁴

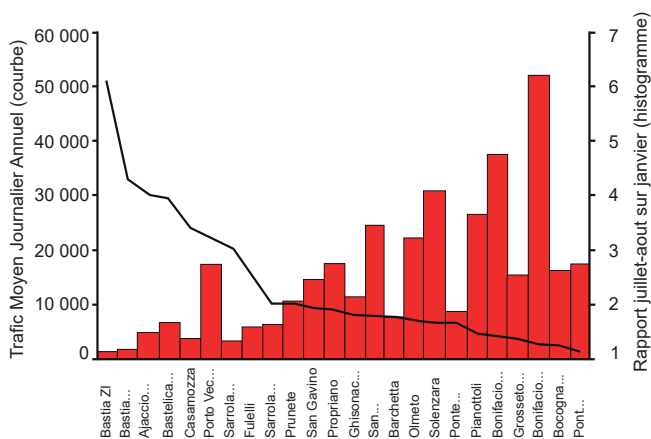


Figure 1 : Densité de trafic routier en moyenne annuelle et saisonnalité

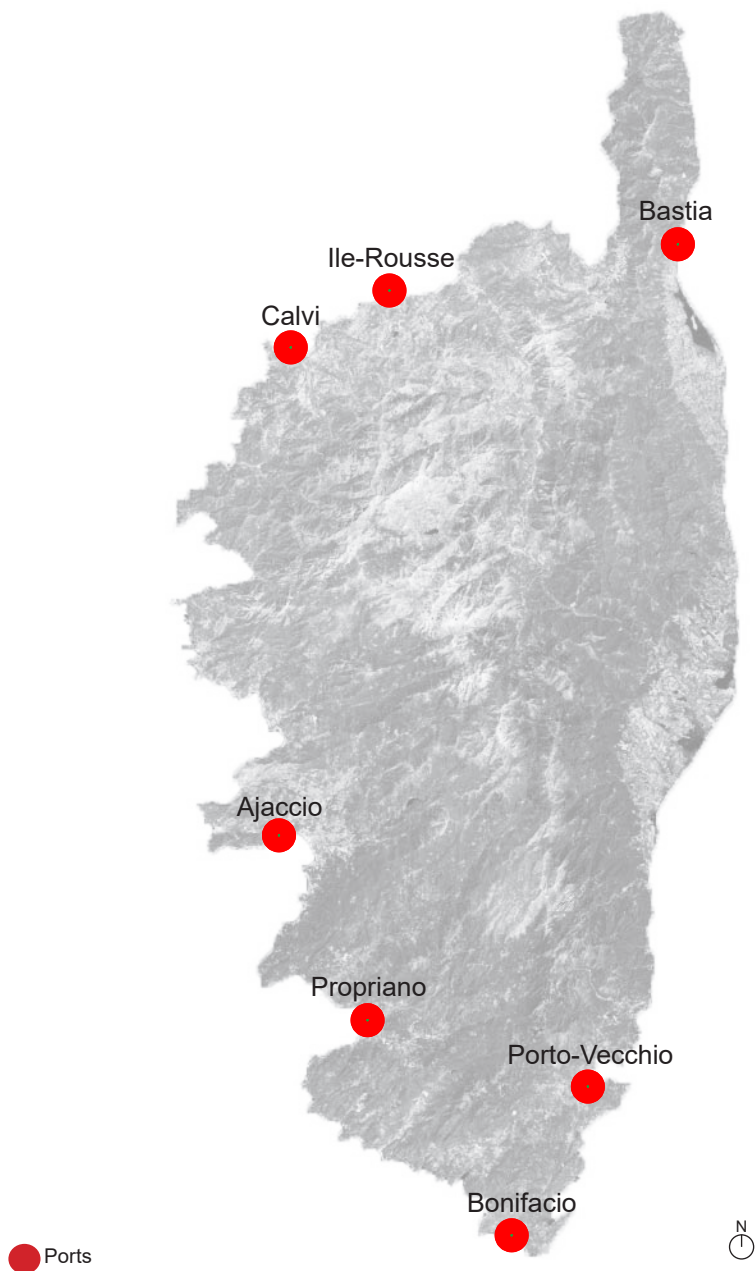
Source : Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des transports*, p.31

Le profil saisonnier des flux routiers diffère selon les zones, on peut séparer les axes routiers selon deux profils :

- Les axes touristiques, ayant un faible flux en basse saison (moins de 2 000 véhicules/jours) et connaissant une augmentation de fréquentation en été.⁴
- Les axes sensibles à l'activité économique, dont la saisonnalité reflète plus caractéristiquement une période creuse d'hiver (octobre-mars).⁴

³ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.10

⁴ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.31



Le transport maritime

Les 7 ports de Corse se situent à Bonifacio, Porto-Vecchio, Propriano, Ajaccio, Calvi et Bastia. Le développement du commerce maritime entre la Corse et le continent a débuté dans les années 2000 grâce à la mise en place d'une délégation de service public au départ de Marseille.

Les lignes Ajaccio-Toulon, Bastia-Toulon, Ajaccio-Marseille, Bastia-Marseille, Bastia-Livourne, Bastia-Savone et Bonifacio-Santa Teresa à elles seules ont le monopole sur 75% du trafic maritime.⁵

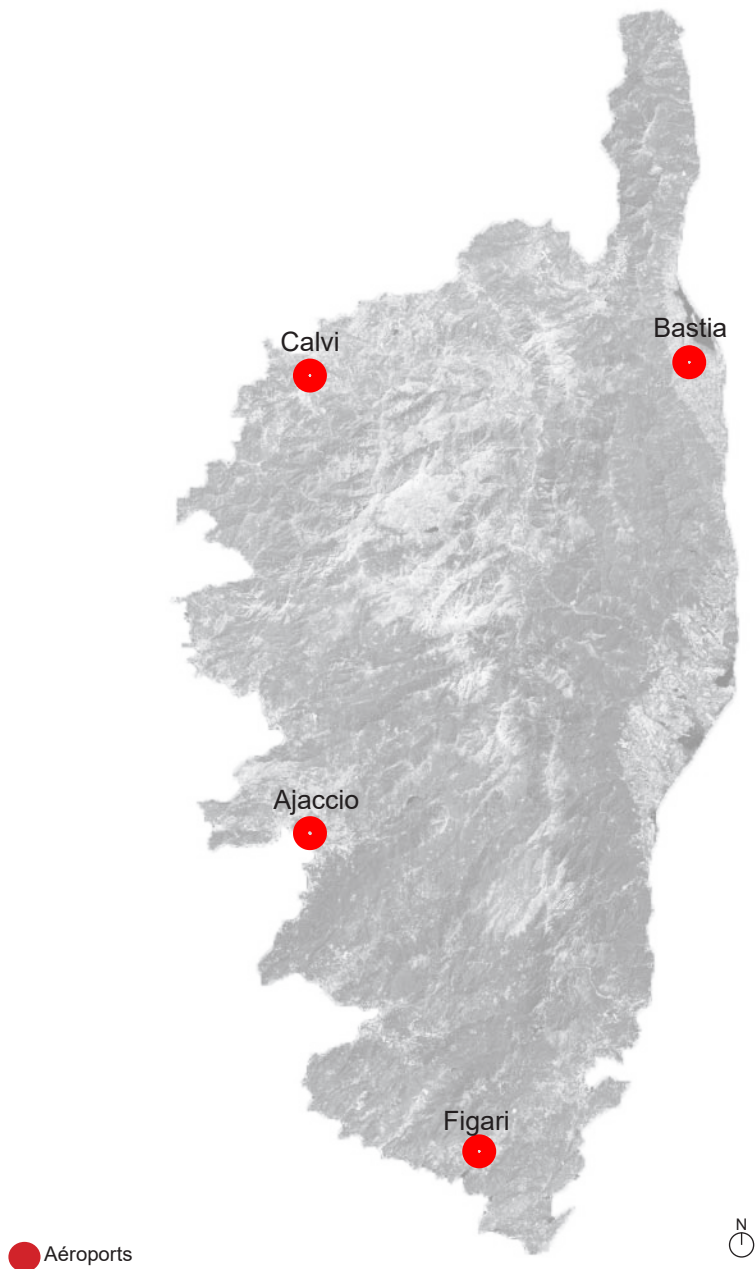
En 2012 les 5 compagnies opérant sur 21 lignes maritimes ont effectuées 11 793 traversées pour un total de 4 387 453 passagers.⁵

Il s'agit du transport connaissant la plus forte variation de fréquentation entre l'hiver et la saison touristique. Le flux moyen lors des six mois les plus creux est de 115 000 passagers par mois, soit un total de 690 000 voyageurs.⁶

Ces dix dernières années les croisières ont connu une forte augmentation : en 2011 le nombre de croisiéristes a dépassé le million contre 292 000 personnes en 2000 et moins de 16 000 personnes en 1992.⁶ Le port d'Ajaccio est le principal bénéficiaire de ce trafic.⁶

⁵ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.19

⁶ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.24



Le transport aérien

Grâce à ses 4 aéroports situés à Bastia, Ajaccio, Calvi et Figari la Corse est en moyenne à 1h30 des principales capitales européennes. Ils effectuent 90% de vols nationaux et 10% de vols internationaux.⁷

Les aéroports de Bastia et Ajaccio ont la plus forte influence sur le trafic, 70% des passagers atterrissent ou décollent de la Corse depuis ces deux aéroports.⁸ Les deux autres aéroports de l'île peuvent être considérés comme équipement complémentaire.

En 2012, 40% du total des passagers ont voyagé par avion, soit 3 millions de sièges.⁸ Entre 2001 et 2012 le trafic aérien corse a connu une augmentation de fréquentation de 15%, l'ouverture de nouvelles lignes low-cost en 2013 a conforté cette augmentation.⁸ Le développement des compagnies low-cost a généré une augmentation de 18% de septembre 2012 à septembre 2013.⁹

La saisonnalité bien que forte du transport aérien, reste nettement inférieure à celle du transport maritime.¹⁰ Alors que le nombre de passagers par bateau est multiplié par 10 en août par rapport à celui de décembre, le flux de passagers par avion en août est 3 fois supérieur à celui de décembre.¹⁰

L'avion en comparaison avec le bateau assure un flux important de passagers résidents. En effet les relations dites de « bords à bords » sont estimées à 1 million de déplacements de résidents par an.¹¹ Les insulaires représentent 20% du trafic aérien.¹¹

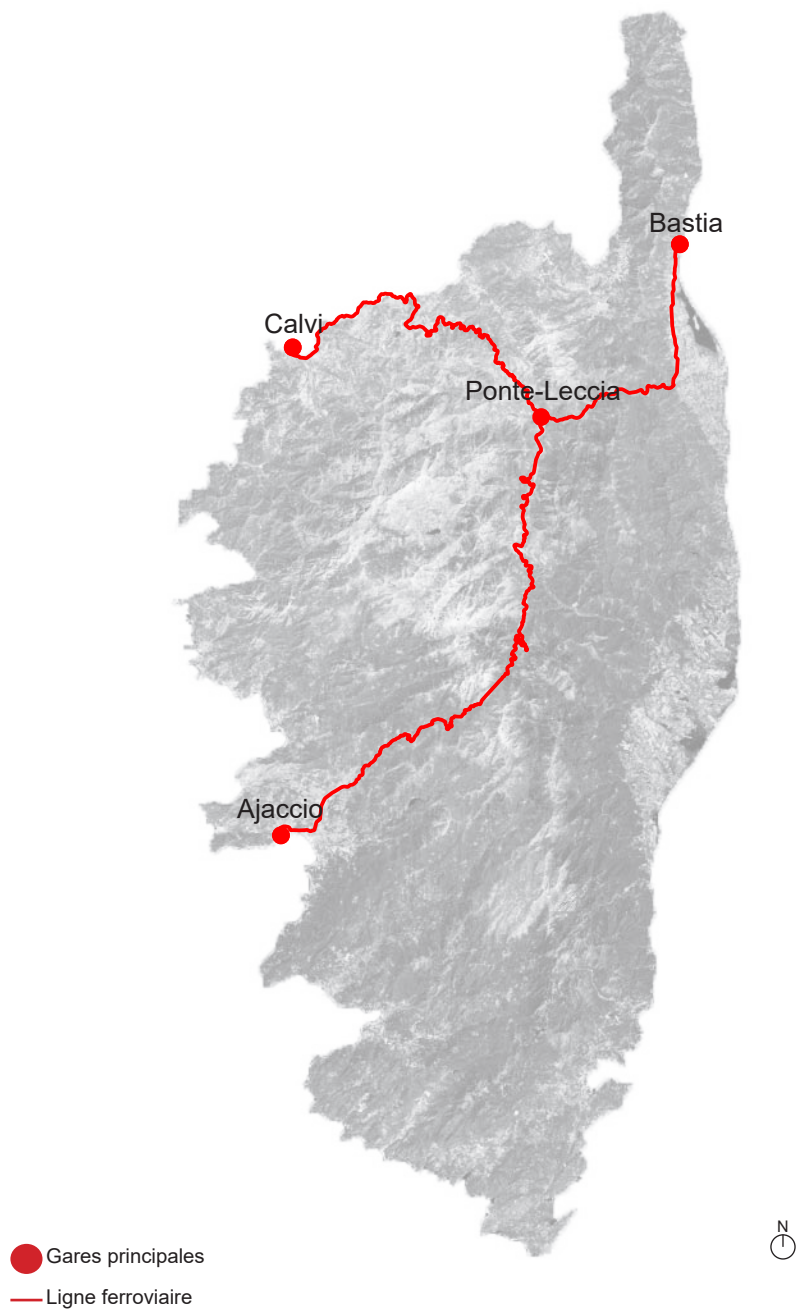
⁷ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.10,25

⁸ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.25

⁹ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.25,26

¹⁰ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.27

¹¹ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.26



Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire corse est composé de deux lignes à voie unique pour un total de 232 km :¹²

- Une ligne principale reliant Bastia à Ajaccio via Corte
- Une ligne de « Balagne » desservant Calvi et Ile-Rousse depuis Ponte-Leccia

La ligne ferroviaire assure la mission de grande ligne mais aussi la mission périurbaine sur Ajaccio, Bastia et la Balagne

L'offre de service a augmenté de 25% entre 2006 et 2013.¹²

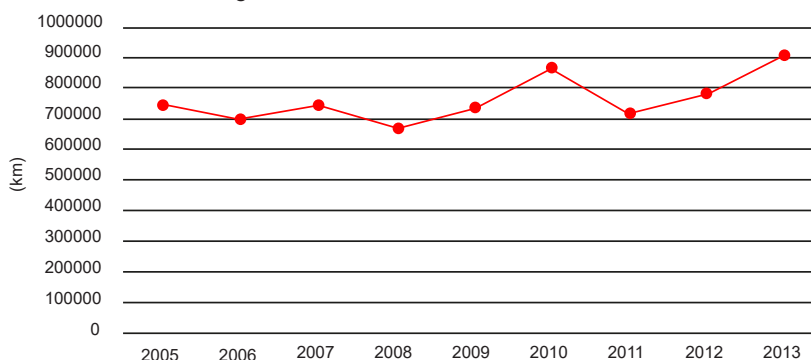


Figure 2 : Evolution de l'offre kilométrique

Source : Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.35

Le trafic a augmenté de 55% entre 2006 et 2013 avec un total de 825 000 passagers transportés en 2013.¹² Il se répartit de la manière suivante : Grande Ligne (40%), Périurbain (40%), Balagne (20%).¹³

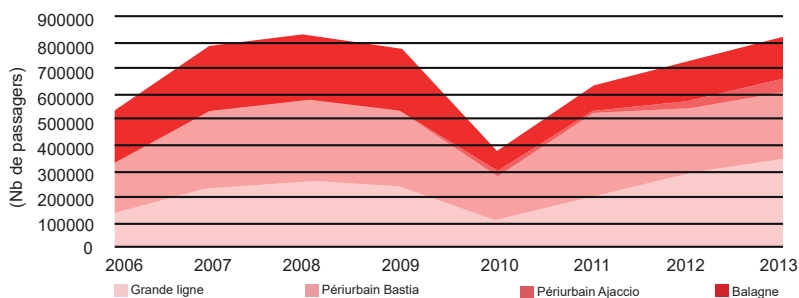


Figure 3 : Evolution de la fréquentation

Source : Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.35

¹² Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des transports*, p.34

¹³ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des transports*, p.35

De par sa particularité, la Corse est plus dépendante de ses échanges avec l'extérieur qu'une région continentale.¹⁴ Son activité touristique dépend entièrement de son attractivité vis-à-vis de l'extérieur.¹⁴

Les flux de biens et de personnes sont marqués par de fortes variations saisonnières.¹⁴ La saisonnalité induit des phénomènes de pointe qui posent des problèmes de capacité sur les infrastructures.¹⁴ La gestion des déplacements touristiques, est donc un élément essentiel pour répondre à la problématique de la mobilité en Corse.¹⁵

Pour fluidifier le réseau, l'utilisation des transports en commun doit faire partie du quotidien des habitants et des touristes. Or, se passer du transport individuel implique une prise en charge par les transports publics dès l'arrivée sur le sol corse et une cadence régulière.¹⁵

C'est pour répondre à cette problématique que depuis quelques années des programmes sont mis en place pour moderniser et améliorer le réseau ferroviaire.

¹⁴ Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport*, p.7

¹⁵ Cerema, 2020, *Programme ferroviaire corse*, p.4

LES ENJEUX ET LES PROGRAMMES QUI SOULIGNENT SON POTENTIEL

Cette partie est entièrement reprise du document écrit en 2015 par la Collectivité Territoriale de Corse sur le Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport : <https://www.aue.corsica/attachment/619085/>

Les enjeux

En plus de sa participation à l'économie et au patrimoine de l'île, le train offre une alternative à l'utilisation de la voiture pour les déplacements quotidiens. Le réseau ferré doit jouer un rôle très important dans le désengorgement des entrées des villes de Bastia et d'Ajaccio. De ce fait sa modernisation et sa sécurisation doivent être poursuivies.

L'enjeu fondamental qui est de faciliter l'usage des transports en commun aborde successivement trois thèmes :

- Organiser des pôles d'échanges entre modes.¹⁶
- Favoriser la complémentarité entre les services ferroviaires et routiers pour desservir les ports et aéroports d'Ajaccio et de Bastia, lorsqu'une desserte directe n'est pas envisageable.¹⁷
- Simplifier l'utilisation des transports en améliorant la lisibilité de l'information pour voyageurs, la signalétique et la tarification.

La création d'un système de transport ferroviaire performant et respectueux des spécificités locales est un autre enjeu et se décline en trois catégories d'objectifs :

- Garantir une desserte ferroviaire de haut niveau vers les agglomérations de Bastia et Ajaccio et le secteur Ile Rousse-Calvi.
- Assurer un service ferroviaire vers l'intérieur de la Corse et la côte ouest.
- Garantir la complémentarité entre les liaisons ferroviaires et les liaisons de transports en commun entre les principaux centres habités de l'île.

¹⁶ Mise en place de lieux pour assurer la correspondance entre les différents moyens de transports

¹⁷ La liaison entre les différents transports en commun doit être maximisée pour accéder aux infrastructures portuaires, aéroportuaires en ayant un temps de trajet le plus court possible

Le Programme Exceptionnel d'Investissement pour la Corse (PEI)

Le programme exceptionnel d'investissement (PEI) résulte de la loi du 20 janvier 2002 relative à la Corse.

Cette dernière prévoit d'aider la Corse à surmonter les inconvénients naturels de par son relief et son insularité ainsi que réduire son déficit d'équipements et services collectifs en mettant en place un PEI d'une quinzaine d'années.

Une convention-cadre portant sur la totalité de la durée du programme et deux conventions d'application pour la période 2002-2013 ont été signées pour 1'404 millions d'euros.

La convention d'application du PEI 2014-2016 s'appuie sur le renouvellement des trois axes initiaux du programme :

- La mise à niveau des réseaux collectifs de base.
- Le renforcement des infrastructures pour le développement du territoire insulaire.
- La réduction du déficit des services collectifs.

Concernant le chemin de fer, le financement a été de 25 millions d'euros pour permettre :

- La poursuite des opérations pour sécuriser la ligne, comprenant la mise en place du système de gestion centralisée du trafic sur tout le réseau et les travaux des tunnels et du Pont du Vecchio.
- La mise à niveau de l'itinéraire Calvi-Ile Rousse et le réaménagement de la gare de Calvi afin d'améliorer le potentiel touristique de la ligne de Balagne.
- Le développement de l'intermodalité¹⁸ et le renforcement des dessertes périurbaines¹⁹.
- La mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité et des travaux d'accessibilité dans les gares.

¹⁸ L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement

¹⁹ Création de pôles regroupant les différents moyens de transports et doublement des voies pour multiplier les zones de croisement sur le réseau de Bastia et Ajaccio.

Le Programme Opérationnel FEDER (PO FEDER)

Les transports ont été une priorité du programme opérationnel FEDER 2014-2018. L'accès à une offre de transport adaptée aux besoins de la population permet une cohérence territoriale et facilite la mobilité.

Le PO-FEDER a voulu poursuivre ses initiatives sur les transports en commun dans les deux agglomérations congestionnées de Bastia et Ajaccio. L'enjeu de ce programme comme dit précédemment était de fournir une offre adaptée à la population urbaine pour contribuer au désenclavement de ces villes et améliorer la qualité de l'air.

Afin de soutenir le report modal²⁰ vers les transports en commun, le PO-FEDER a soutenu des actions ayant pour objectif de :

- Développer de nouvelles offres de transport en milieu urbain, afin de mieux répondre aux besoins de la population.
- Créer des pôles d'échanges multimodaux²¹ articulés autour des gares qui favorisent la mobilité quotidienne et relient le ferroviaire à la route et aux transports collectifs et mobilité douce.

²⁰ Transfère d'un maximum du trafic vers les transports en commun au lieu d'un transport individuel comme la voiture

²¹ Création de pôles regroupant les différents moyens de transports

Le CPER

Pour la période 2014-2020, au niveau du réseau ferroviaire, le CPER a mis en avant la rénovation et la modernisation du réseau. Les axes prioritaires ont été :

- Le développement des services de transport ferroviaire.
- L'amélioration de la performance et accessibilité du réseau.
- L'extension du réseau ferré dans la Plaine orientale.

Le développement des services de transport ferroviaire

Développer les services périurbains bastiais

En 2015, la périphérie des deux agglomérations de Bastia et d'Ajaccio prend en charge près de 40% de la fréquentation du réseau.

Pour l'agglomération bastiaise, l'offre quotidienne se compose de 25 aller-retour Bastia-Casamozza et 5 aller-retour grande ligne entre Bastia-Corte-Ajaccio. Une offre renforcée au quart d'heure est toujours à l'étude entre Bastia Casamozza.

L'enjeu des périphéries concerne principalement l'accessibilité des arrêts et le développement des fréquences. Les actions correspondantes sont :

- Une étude entre Bastia et Casamozza pour identifier les possibles gares de rabattement, les arrêts pouvant être regroupés et les nouveaux points d'arrêt possibles à créer.
- La rénovation des arrêts et gares et l'amélioration de leur accessibilité.
- La création de deux nouvelles haltes avec un point de croisement sur la commune de Bastia (site du futur port de La Carbonite) et sur la commune de Borgo.

Le positionnement des gares terminus au centre-ville est un des facteurs influençant l'attractivité des services périurbains. En effet, l'attractivité du train par rapport à la voiture réside principalement dans la possibilité d'atteindre rapidement et sans correspondance, des secteurs où la population, l'emploi et les services quotidiens sont regroupés.

A Ajaccio et Bastia, la modernisation des gares terminus devra intégrer le réaménagement des deux quartiers de gare. Cela sera facilité par la délocalisation d'activités non directement nécessaires au service voyageur.

Améliorer les services intercity²²

L'objectif est de proposer à long terme entre six et huit aller-retour par jour sur l'axe Bastia-Corte-Ajaccio. Le but est de raccourcir le trajet Ajaccio-Bastia, passant de 3h40 actuellement à 3h.

Pour la ligne projetée dans la plaine orientale, l'objectif est également de proposer entre six et huit aller-retour quotidiens.

Développer de nouveaux services

En haute saison, la demande, que cela soit au niveau de la cadence ou bien des horaires diffère considérablement de celle observée le reste de l'année. L'offre de transport doit tenir compte de ces fluctuations.

Les modifications suivantes constituent la réponse à la problématique :

- Les fréquences seront augmentées ainsi que les amplitudes horaires sur la navette Île Rousse-Calvi
- Ailleurs, des horaires adaptés pourront être étudiés, ceux-ci prenant davantage en compte le temps de trajet et les plages horaires autres que celles qui concernent le déplacement domicile-travail.

²² Amélioration de l'offre de transport qui dessert les principales villes entre elles

L'amélioration de la performance et accessibilité du réseau

Prévoir l'augmentation de la capacité des lignes existantes et les adaptations à moyen et long terme

La généralisation de la signalétique moderne sur l'ensemble du réseau est un préalable à toute augmentation de l'offre.

Le deuxième enjeu est l'augmentation du nombre de croisements²³ en zone périurbaine.

Le troisième enjeu est de préserver l'emprise foncière sur les tronçons Bastia-Casamozza et Ajaccio-Mezzana en vue d'un doublement de la voie ferrée.²⁴

Améliorer l'accessibilité du réseau

Le réseau ferré a été construit à une époque où les critères d'accessibilité n'étaient pas une priorité. Différentes lois visant à améliorer l'accessibilité des transports en commun exigent que le réseau soit rendu accessible aux personnes à mobilité réduite.

Cela concerne l'augmentation de la hauteur des quais mais aussi leur longueur afin d'accueillir 2 rames en même temps avec de bonnes conditions de confort et de sécurité. Les gares les plus importantes qui seront équipées de points de croisement devront permettre l'accueil simultané de 3 rames. Enfin, les quais devront être équipés pour accueillir les aveugles et les sourds avec des bornes et des dispositifs de signalisation.

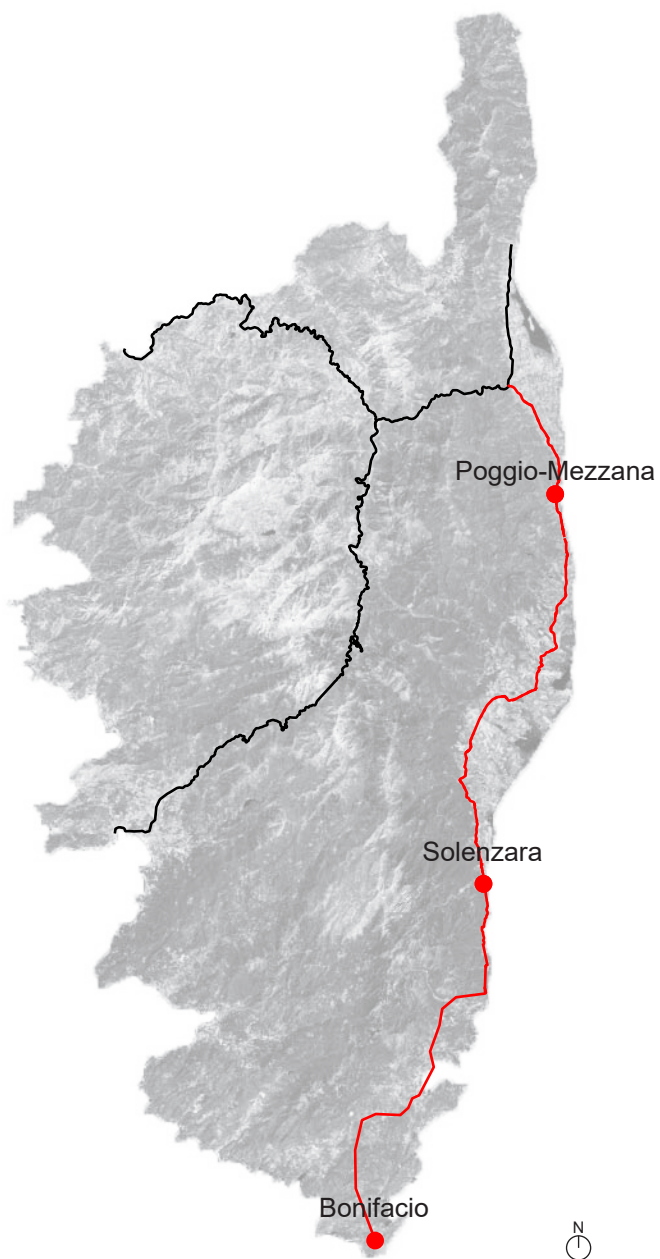
Le balisage piéton et deux roues est l'autre enjeu d'amélioration car les gares sont souvent mal signalées, elles sont parfois aussi mal reliées aux quartiers environnants. La signalisation doit donc être améliorée pour faciliter l'accès aux gares depuis l'extérieur ainsi que pour les usagers du train pour atteindre leur destination depuis la gare.

Il faut aussi mieux prendre en compte le stationnement des voitures en identifiant, pour chaque gare, son potentiel de rabattement²⁵ avec une signalisation adaptée et la création de places de stationnement.

²³ Augmentation le nombre de gares dans lesquelles les trains peuvent se croiser

²⁴ Des emplacements réservés seront identifiés avec les communes. La Collectivité Territoriale de Corse procédera aux acquisitions foncières correspondantes.

²⁵ Prise en considération que la présence de parkings à proximité des gares permettent aux habitants d'envisager le train comme moyen de déplacement. La facilité de stationnement du véhicule individuel et une signalisation claire de l'emplacement des différents transports peuvent engendrer une augmentation de la fréquentation des trains



L'extension du réseau ferré dans la Plaine orientale

L'Assemblée de Corse a voté en juillet 2012 l'approbation du schéma directeur ferroviaire qui prévoit l'extension du réseau ferroviaire de la gare de Casamozza à Bonifacio.

Les enjeux d'aménagement

Dans une première phase, une étude de faisabilité a été lancée par la Collectivité Territoriale de Corse pour le tronçon entre la gare de Casamozza et la commune de Poggio-Mezzana. Sur ce tronçon l'emprise de l'ancienne voie ferrée peut être réutilisée. Au sud, cette réutilisation, même partielle, n'est pas envisageable du fait de l'existence de nombreux aménagements sur l'ancien tracé. Un nouveau tracé doit donc être entièrement construit. A partir de Solenzara c'est le terrain accidenté qui est probablement la principale difficulté pour la construction de l'infrastructure.

Toutes les communes de la plaine orientale ont connu une forte croissance démographique. Cela est fortement perceptible au cours des dix dernières années où elle a atteint plus de 20 % pour certaines d'entre elles. On observe un étalement de part et d'autre de la route donnant lieu à une dispersion des hébergements, services et activités.

Cette situation, caractérisée par une absence quasi totale de structure urbaine, comporte au moins deux inconvénients et même deux risques majeurs.

La dispersion des bâtiments consomme beaucoup d'espace du fait de la taille des parcelles et de la multiplication des routes qu'elle nécessite. Elle constitue donc une menace pour la conservation à long terme des terres à fort potentiel agricole.

La déconstruction du tissu urbain produit des conditions de vie insatisfaisantes pour la plupart des habitants de part l'absence de centralité avec un minimum de services urbains. Qu'il s'agisse de services ou d'activités récréatives, l'obligation de l'utilisation plus ou moins systématique de la voiture pour les déplacements quotidiens fait partie intégrante des habitudes des habitants et touristes.

Dans ces conditions, la réorganisation du tissu urbain existant est nécessaire et suppose de viser un minimum de densité et de compacité, permettant la création d'une véritable organisation morphologique et fonctionnelle. Ces nouveaux espaces publics dignes de réelle centralité doivent être capables de renforcer l'attractivité de ces territoires.²⁶

²⁶ La ville doit retrouver une compacité et être réorganisée autour d'espaces publics faisant office de centre. Ces nouveaux centres doivent être capables d'avoir une clientèle variée et une fréquentation relativement constante

La localisation des gares doit constituer le noyau des programmes de réaménagement des communes concernées. C'est autour d'elles que les bâtiments, voiries, espaces publics nécessaires pour répondre aux besoins des populations, doivent être organisés dans l'optique d'une optimisation et faible consommation d'espace.

Par ailleurs, ces gares doivent constituer un nœud entre les différents moyens de transports pour faciliter l'usage aux habitants des communes limitrophes.

Le renouvellement du réseau ferroviaire doit se faire en parallèle d'une modernisation des gares. Afin de poursuivre, l'analyse d'un cas spécifique tel que la gare terminus de Bastia est nécessaire. Il s'agira de montrer le potentiel de ses aménagements ainsi que des bâtiments existants.

LA GARE DE BASTIA

Capitale Génoise de la Corse

1637	Milieu XVIIe	1650	1670
Gênes attribue à la Corse le statut de royaume et Bastia devient sa capitale. La ville regroupe alors tous les pouvoirs : politique, économique, judiciaire, militaire et religieux.	Installation des Jésuites à <i>Terra Vecchia</i> .	Bastia compte 7 000 habitants.	Aménagement du port par les Génois avec la création d'une jetée de 80m de long. Bastia devient un important port d'échange et de transit pour l'import/export.



Le mole génois,
CC Cosudibastia
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bastia,_le_mole_g%C3%A9nois,_u_moi_u_%C3%A0_a_Madunnetta.jpg?uselang=fr

L'ORGANISATION DE LA CITE BASTIAISE

L'évolution historique

Mouvements de révolte

1730

Révolte des corses contre Gêne.

1745

La Sardaigne, alliée à l'Angleterre, envoie un corps d'armée pour s'emparer de Bastia. Le conflit durera trois ans.

1755

La Corse devient un état indépendant dirigée par le général Paoli. Bastia est la capitale de la Corse.

1768

Avec le traité de Versailles, l'île est annexée au royaume de France mais Bastia conserve ses fonctions de capitale politique.



*Bastia bombardée par la flotte anglaise en 1745, © SCOTT Samuel
Source : Wood & Associés Architectes du Patrimoine, Alep Paysages, 2016, AVAP de Bastia SPR à règlement d'AVAP diagnostic, p.50*

1791	1794-1796	1811	1814
L'administration centrale est déplacée à Corte.  <i>Citadelle de Corte</i>, CC BONA Pierre https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Corte_citadelle_sous_la_neige.jpg?uselang=fr#file	Les anglais prennent possession de la Corse. Elle devient un royaume indépendant sous la souveraineté de Georges III. Bastia est proclamée capitale du royaume anglo-corse.	Indépendance après une révolte de la population.	Ajaccio supprime Bastia et devient la capitale de la Corse.

Siècle d'industrie et de développement urbain

1830

Inauguration des premières lignes maritimes régulières.

1863

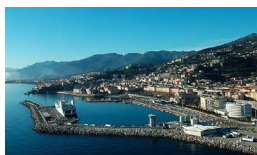
Début des travaux pour la construction du port de commerce qui entre en service en 1877.

1866

La ville compte 21 000 habitants.

1870-1940

Bastia devient le quatrième port de Méditerranée. Il y a donc une expansion du trafic portuaire. Création d'une ligne reliant la Corse au continent et début de chantiers navals.



Port de commerce de Bastia

Source : Wood & Associés
Architectes du Patrimoine,
Alep Paysages, 2016, *AVAP de Bastia SPR à règlement d'AVAP diagnostic*, p.53

1900

Bastia devient le quatrième port de France et le premier port de Corse.

1904

Première croisière touristique en Corse.

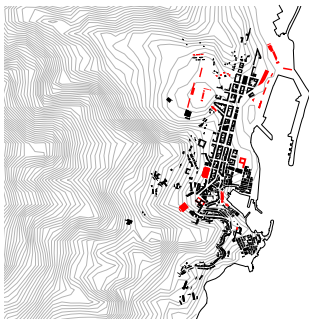
1911

La ville compte 29 412 habitants.

Ville en temps de guerre

1943

Les américains bombardent la ville pour chasser les forces d'occupations qui s'y trouvaient.



1945 - 1970

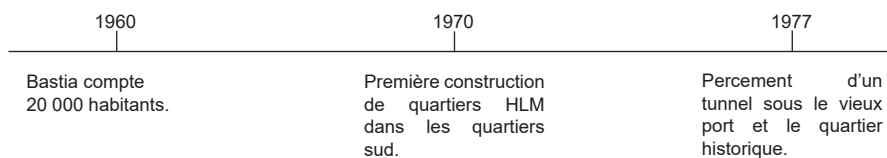
Louis de Casabianca supervise la reconstruction de la ville.



Vue aérienne après-guerre de Bastia

Source : Wood & Associés
Architectes du Patrimoine,
Alep Paysages, 2016, AVAP de
Bastia SPR à règlement d'AVAP
diagnostic, p.52

La ville ouverte sur la modernité



Vers 1985

Urbanisation de la vallée du Fango qui comporte la préfecture de Haute-Corse et la gare de Bastia.

1990

Création du port de plaisance de Toga.

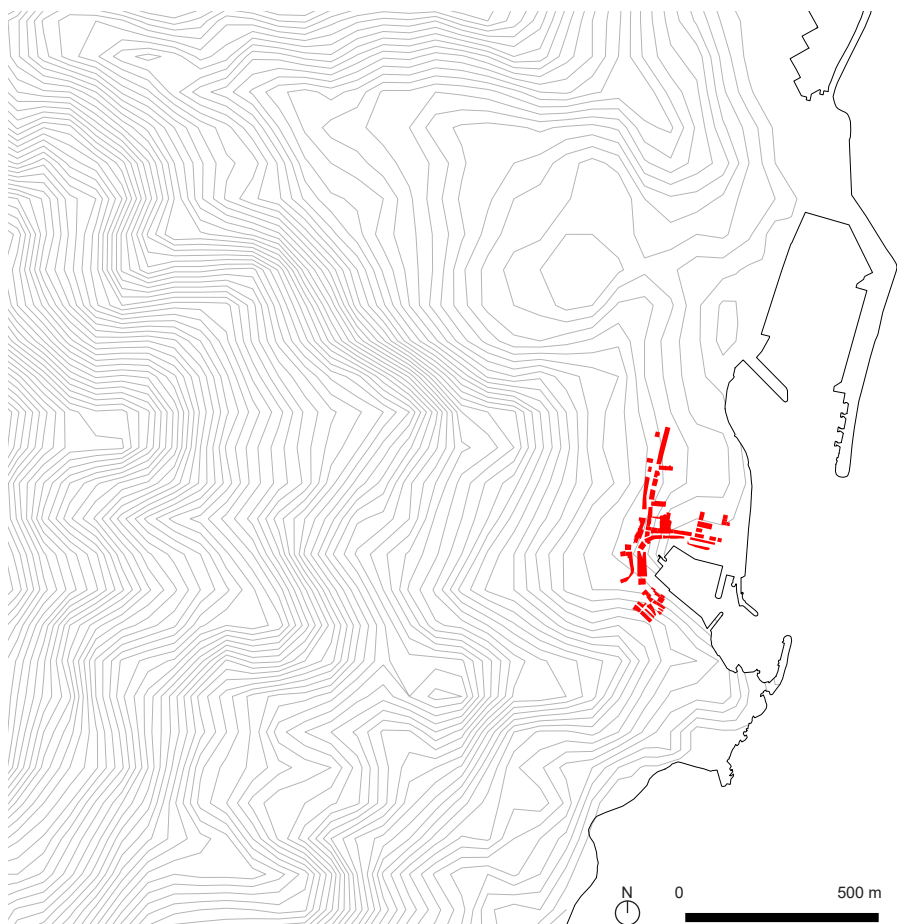


Port de plaisance de Toga

Source : Wood & Associés Architectes du Patrimoine, Alep Paysages, 2016, *AVAP de Bastia SPR à règlement d'AVAP diagnostic*, p.53

1990

Bastia comporte 37 000 habitants.

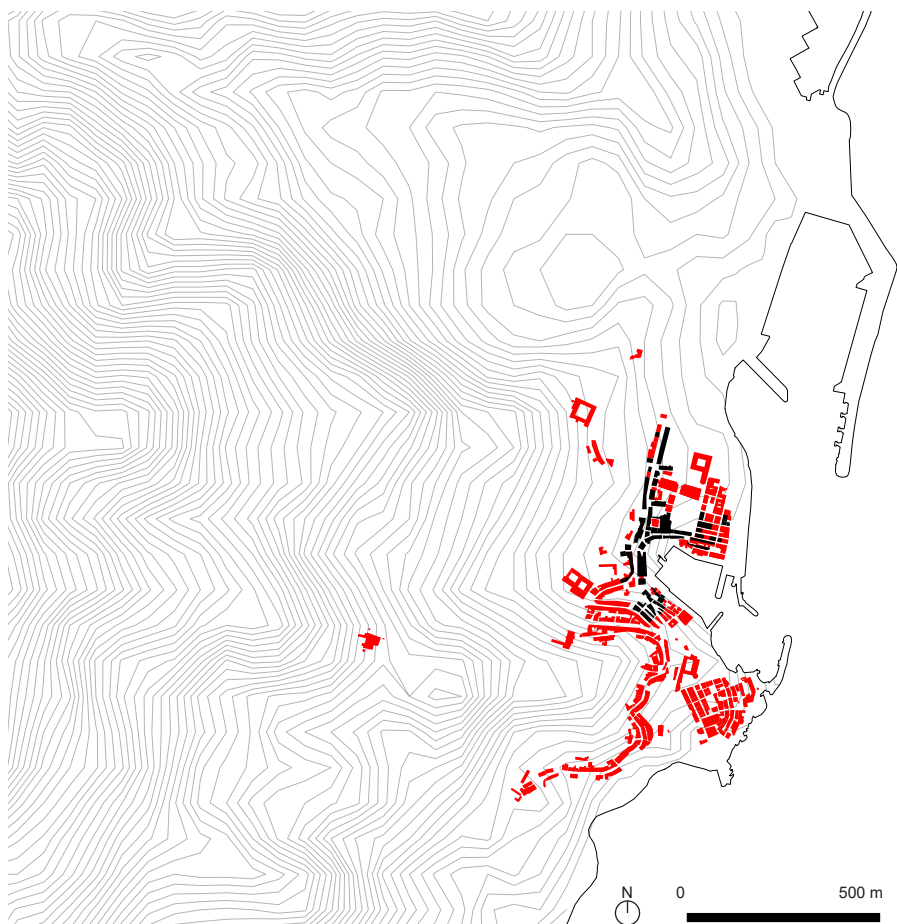


jusqu'en 1623

■ Bâti 1623

L'évolution urbaine

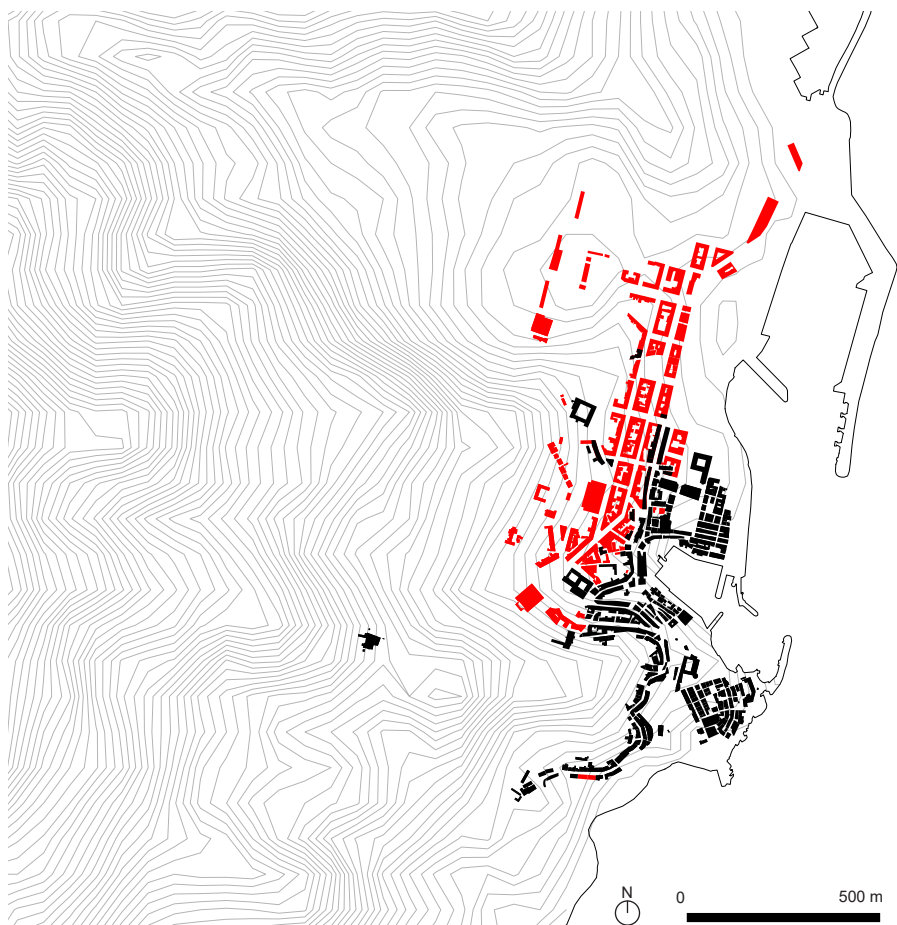
La ville de Bastia commence sa construction autour l'anse du vieux port.



1624-1844

- Bâti 1623
- Bâti 1624 - 1844

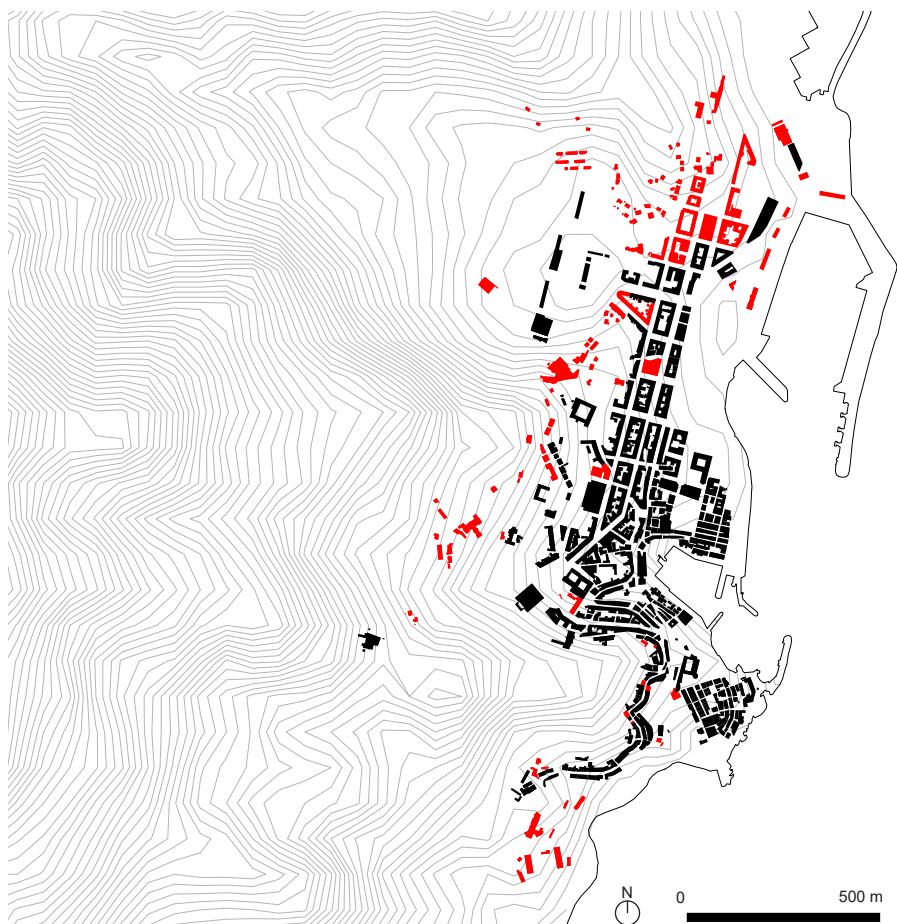
La ville se développe le long de l'axe Nord-Sud, ancien chemin du Cap Corse.



1845-1889

- Bâti 1623 - 1844
- Bâti 1845 - 1889

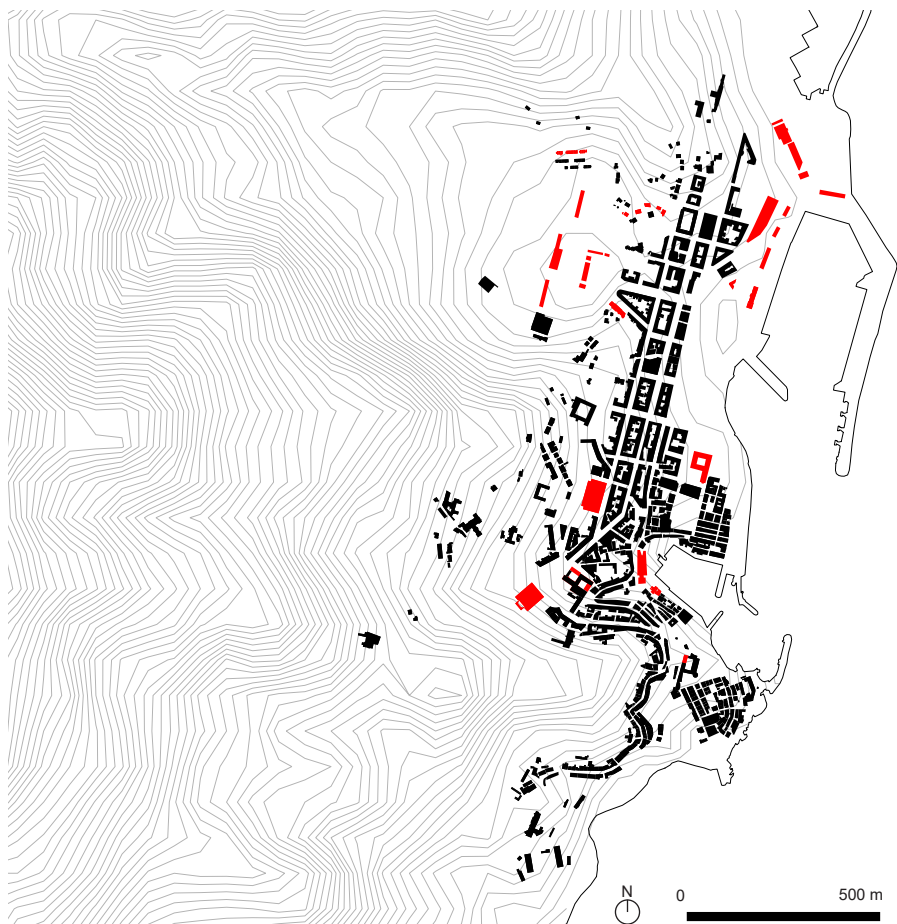
Une «ville nouvelle» s'articule autour du Boulevard Paoli. Se développe un tissu réglé en forme d'îlots.



1890-1943

- Bâti 1623 - 1889
- Bâti 1890 - 1943

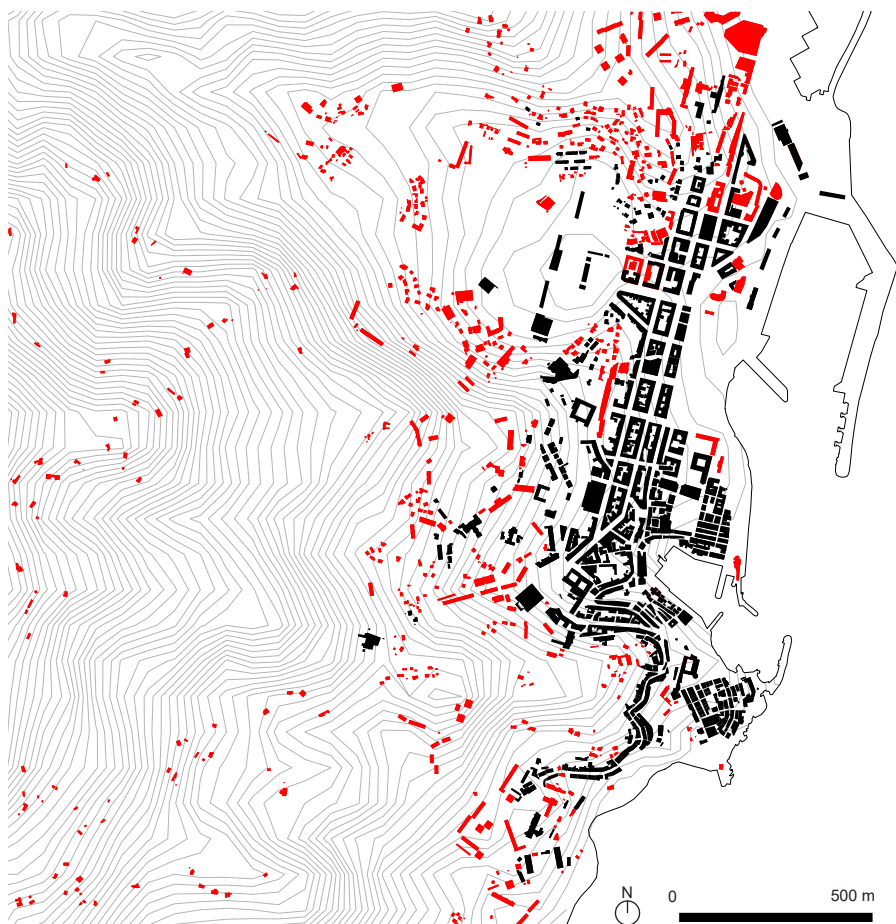
L'ensemble continue de se développer autour du Boulevard Paoli.



Bombardements 1943

 Bombardements

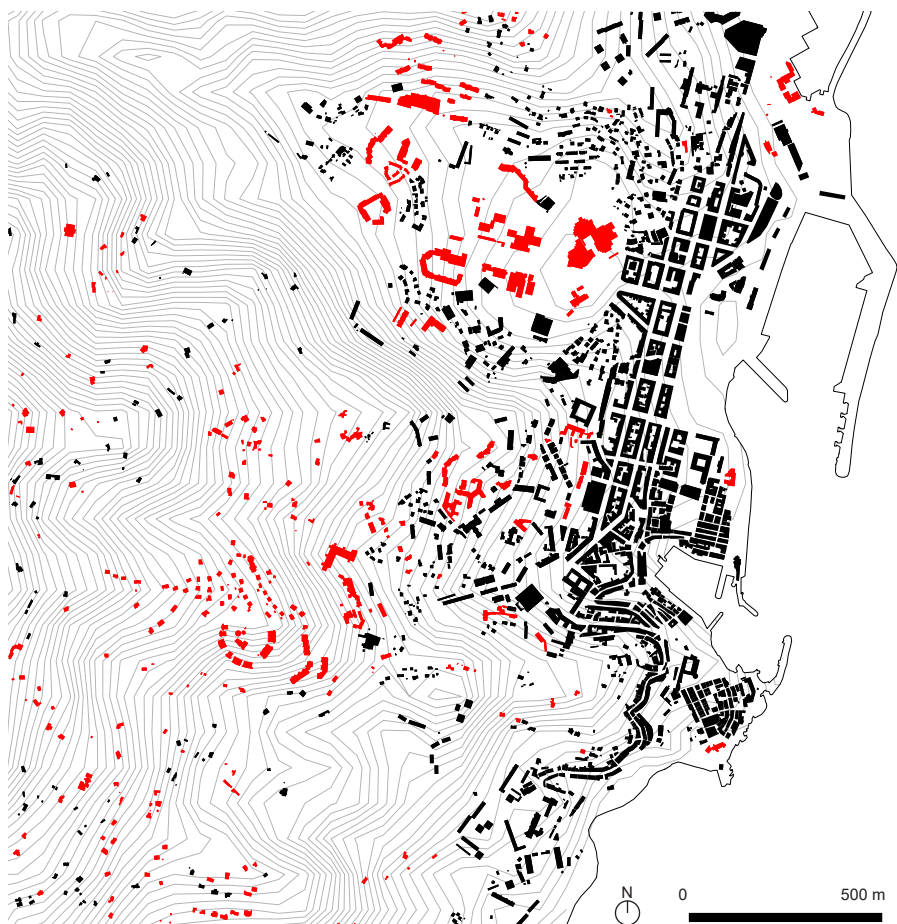
Les bombardements de 1943 entraînent de nombreuses destructions, en particulier au sein du centre-ville.



1944-1975

- Băti 1623 - 1943
- Băti 1944 - 1975

Dans les années 1960, la ville fait l'objet d'une campagne de reconstruction une partie de la population quitte le centre ancien. Se créent le long des anciens chemins dans les hauteurs des quartiers pavillonnaires.



1976-1990

- Bâti 1623 - 1975
- Bâti 1976 - 1990

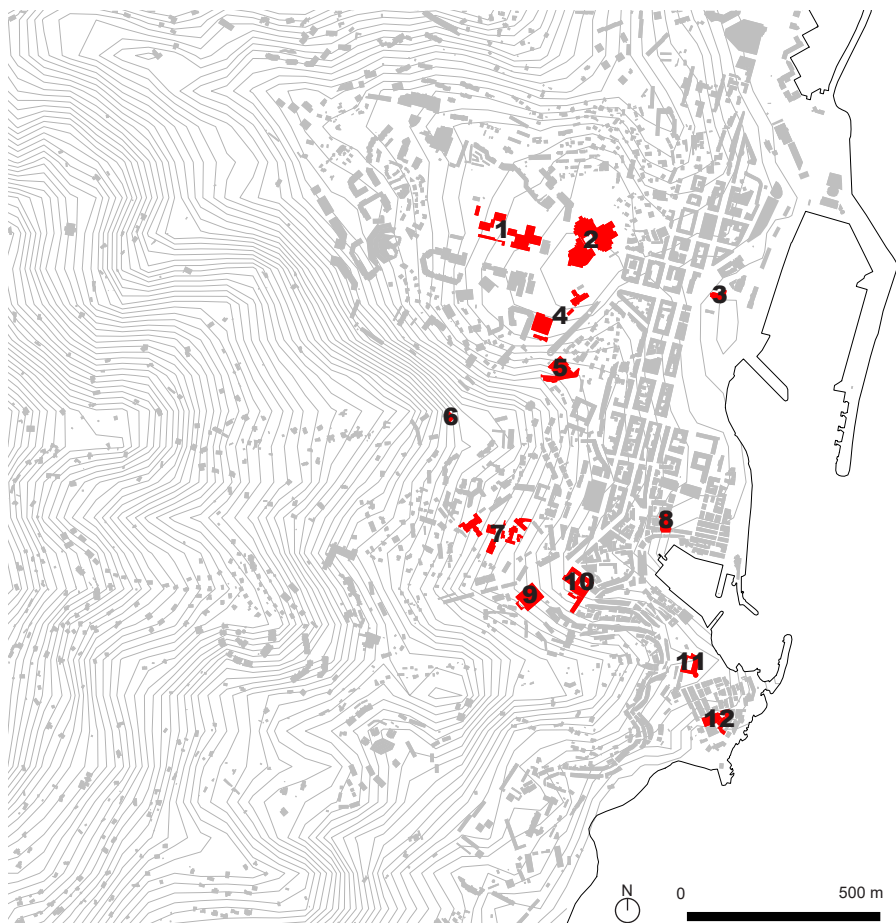
Les quartiers pavillonnaires continuent de se développer dans les hauteurs.



1991-2021

- Băti 1623 - 1990
- Băti 1991 - 2021

Les quartiers pavillonnaires continuent de se développer dans les hauteurs.

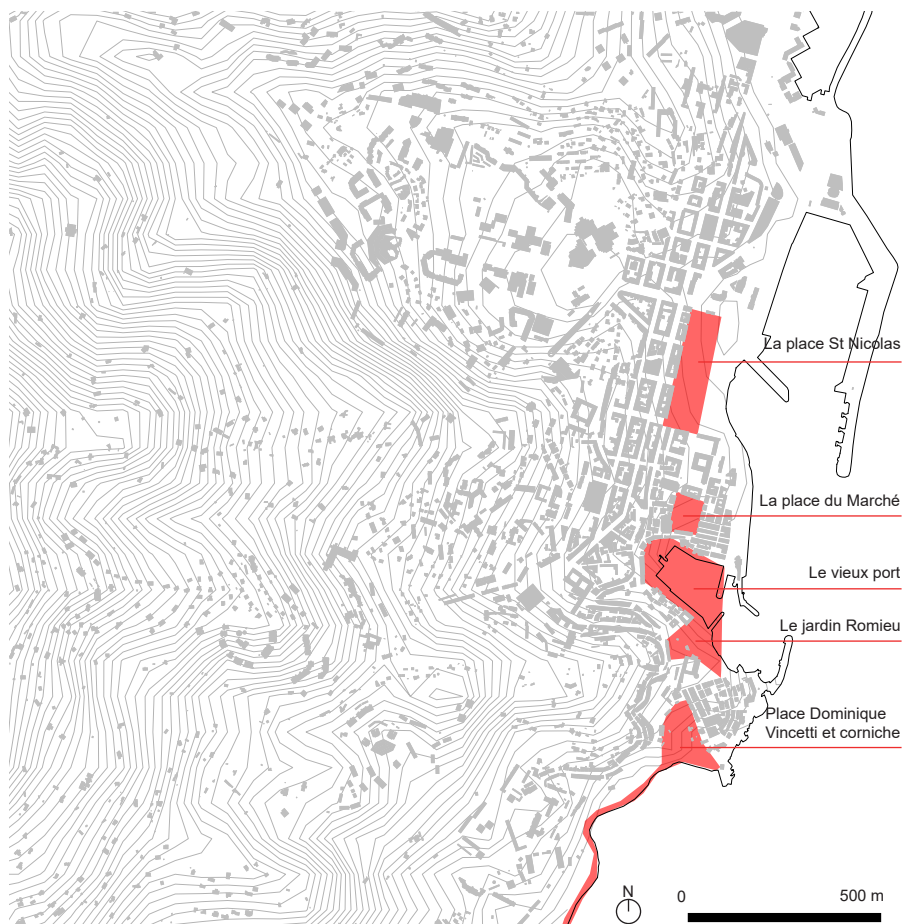


- 1 : Lycée général et technologique Giocante de Casabianca
- 2 : Préfecture de Haute-Corse
- 3 : Mairie de Bastia
- 4 : Gare de Bastia
- 5 : Clinique Maynard
- 6 : Tribunal Administratif de Bastia
- 7 : Collège et Lycée Jeanne d'Arc
- 8 : Eglise Saint Jean-Baptiste
- 9 : Palais de Justice
- 10 : Collège Simon Vinciguerra
- 11 : Musée de Bastia
- 12 : Cathédrale Santa Maria Assunta

Les bâtiments publics

Bastia est la capitale administrative, culturelle et politique regroupant les diverses entités majeures pour le fonctionnement du département de Haute-Corse telle que la préfecture.

On peut observer une forte concentration de bâtiments publics le long de la côte autour du vieux port et du port de commerce.



Les grands espaces publics structurants

La Place Saint-Nicolas

Il s'agissait d'un grand espace ouvert entre les platanes et la mer.²⁷ La place est réaménagée dans les années 1830, et sa forme actuelle allongée et tournée vers la mer est le résultat du tissu réglé du XIXe siècle.²⁷ Idéalement situé en hauteur par rapport à l'artère principale, elle n'a pas de problème de nuisance sonore.²⁷

La Place du Marché

Cette place presque carrée était occupée par des champs et des jardins au milieu du XVIIIe siècle.²⁷ Elle est proche de l'église Saint Jean et jouxte les commerces du port à l'est.²⁷ A la fin du XVIIIe siècle, le centre de la place était occupé par le Théâtre Marbeuf, qui fut démoli en 1881.²⁷ Aujourd'hui, il y a deux bâtiments remarquables du côté ouest : l'ancien hôtel de ville et la façade latérale de l'église Saint Jean.²⁷ A l'est prennent place les murs pignon des anciennes boutiques de La Punta.²⁷

Le Vieux Port

C'est le site fondateur de Bastia.²⁷ Les bâtiments les plus anciens se dressent à cet endroit et témoignent du mode de vie des Bastiais depuis le XVIIe siècle.²⁷

Rempart et Jardin Romieu

Construit près de la citadelle en 1874, il mène à la jetée sud du port.²⁷ Le jardin Romieu est un jardin remarquable faisant parti de l'inventaire des monuments historiques.²⁷ Il est orné d'un escalier monumental construit entre 1871 et 1873 à la suite d'un projet de l'architecte Paul Augustin Viale.²⁷

La Place Dominique Vincetti et rue Cesar Vezani

La place Dominique Vincetti anciennement place d'Armes, se trouve à l'emplacement de l'ancien village de Belgodère détruit en 1555.²⁷ Elle a longtemps été l'entrée sud de la ville. L'esplanade récemment rénovée offre une vue dégagée sur les murs de la citadelle.²⁷

²⁷ Wood & Associés Architectes du Patrimoine, Alep Paysages, 2016, *AVAP de Bastia*, p.102



— Ancien chemin du Cap Corse

— Boulevard Paoli

..... Les chemins vers la montagne

Les axes structurants et les chemins

Ancien chemin du Cap Corse

Sa construction en trois temps est le témoin de trois phases d'évolution de la ville :

- XVIIe siècle : La ville se densifie autour de la rue Napoléon partant du vieux port et s'étendant au Nord vers le Cap Corse.²⁸
- XVIIe et XVIIIe siècle : Le développement se fait sur l'axe Sud-Ouest qui résulte de l'ancien ruisseau qui se trouvait à l'emplacement de la rue Vattelapesca.²⁸ Le faubourg Saint Joseph se développe le long du chemin menant à l'église.²⁸
- XIXe siècle : Le faubourg Saint Joseph se densifie et rejoint l'église.²⁸

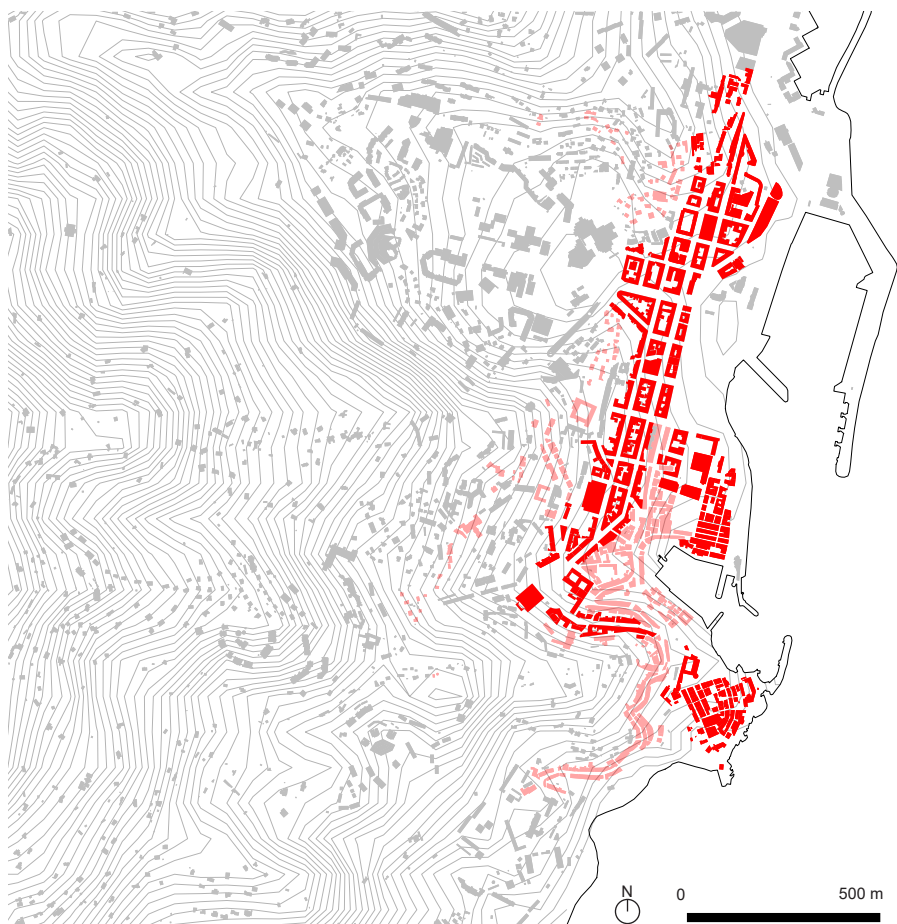
Boulevard Paoli

Cet axe comme vu précédemment donne la structure d'une nouvelle composition urbaine dans les années 1840.²⁸ Il est doublé par la rue Campichi à l'Ouest et par le boulevard du Galerie Graziani au Nord.²⁸

Chemins vers la montagne

Ces anciens chemins vers les lieux de cultes ont un tracé sinueux, étroit et en pente.²⁸ Ils structurent l'urbanisation pavillonnaire.²⁸

²⁸Wood & Associés Architectes du Patrimoine, Alep Paysages, 2016, *AVAP de Bastia*, p.99



■ Tissu réglé

■ Tissu vernaculaire

Deux tissus qui se cotoient

Deux tissus différents sont présents dans la cité bastiaise :

- Un tissu vernaculaire s'étant développé autour de l'axe des faubourgs du XVIIe siècle.²⁹
- Un tissu réglé, prenant place au XIXe siècle selon une composition urbaine planifiée en bloc ou ilots.²⁹

Cette singularité organise la ville historique de Bastia, l'entrecroisement de ces deux tissus est l'une des ses particularités.³⁰

²⁹ Wood & Associés Architectes du Patrimoine, Alep Paysages, 2016, *AVAP de Bastia*, p.96

³⁰ Wood & Associés Architectes du Patrimoine, Alep Paysages, 2016, *AVAP de Bastia*, p.98

L'analyse des services de Bastia

Les commerces

Contrairement à d'autres villes de cette taille, Bastia comprend une grande diversité d'offre et de clientèle.³¹

La bonne ventilation des flux est le résultat d'une répartition homogène tout autour du cœur marchand.³²

L'offre de proximité est très présente et bien répartie sur l'ensemble du centre-ville, avec un nombre significatif de petites surfaces alimentaires et de supérettes.³¹ Bastia compte 398 commerces dans l'hyper-centre, ce qui donne en moyenne 9 commerces pour 1 000 habitants.³¹

³¹ SCET, CITADIA, 2017, *Assistance à maîtrise d'ouvrage préalable à la programmation de l'ilot de la poste sur la commune de Bastia*, p.17

³² SCET, CITADIA, 2017, *Assistance à maîtrise d'ouvrage préalable à la programmation de l'ilot de la poste sur la commune de Bastia*, p.18

Les hôtels

L'hôtellerie a comme problématique principale la possibilité d'un conflit d'usage entre la clientèle touristique et d'affaire, notamment sur l'arrière saison.³³ L'offre hôtelière haut de gamme et moyenne gamme ne sont pas suffisantes en centre ville.³³

Dans l'objectif de densifier l'offre, plusieurs projets hôteliers notamment haut de gamme sont en cours : le projet Giraud (60 chambre), le Mercure (80 chambres bien identifiées des clientèles d'affaires) et le passage à 4 étoiles de l'hôtel ALIVI.³⁴

Table 1 : Atouts et faiblesses de l'implantation d'hôtellerie moyenne / haut de gamme à Bastia

Forces	Faiblesses
- Un centre ville dynamique - Une offre hôtelière économique bien adaptée à la clientèle touristique de passage, voire d'affaires - Une offre de restauration qualitative en centre ville	- Forte pression sur les prix, tarifs négociés 15 à 20% moins cher que dans le Sud - Une activité touristique qui reste encore saisonnière
Opportunités	Menaces
- Une offre haut de gamme peu présente en centre ville - Faiblesse du nombre de chambre en 4 étoiles	- Un taux de remplissage à l'année de l'ordre de 60%, à la limite de capacité d'absorption d'une nouvelle offre - Des projets en cours : le projet Giraud (60 chambre), le Mercure a 80 chambres bien identifiées des clientèles d'affaires, le passage à 4 étoiles de l'hôtel ALIVI

Source : SCET, CITADIA, 2017, *Assistance à maîtrise d'ouvrage préalable à la programmation de l'ilot de la poste sur la commune de Bastia*, p.13

³³ SCET, CITADIA, 2017, *Assistance à maîtrise d'ouvrage préalable à la programmation de l'ilot de la poste sur la commune de Bastia*, p.11

³⁴ SCET, CITADIA, 2017, *Assistance à maîtrise d'ouvrage préalable à la programmation de l'ilot de la poste sur la commune de Bastia*, p.13

Les logements

Au niveau des logements, sur ces dix dernières années ont été construits en moyenne 231 logements par an.³⁵ Cela représente un indice de construction de 5 logements pour 1000 habitants qui est conforme à la moyenne nationale.³⁵

C'est principalement au Sud de la ville que se situent les programmes immobiliers neufs en cours de construction et de commercialisation.³⁵ Le prix du bien peut se situer entre 2 900€/m² et 3 400€/m² selon la situation et le standing.³⁵

Il existe aussi des programmes de plus haut standing au centre de Bastia, vue sur mer (ex quartier de Toga) entre 3 800€ et 4 500€/m².³⁵

La clientèle à cibler dans le centre ville pour des futurs logements est la suivante :

- Les primo accédants intéressés par des programmes neufs à environ 2 300€/m².³⁶
- Les familles avec des enfants en privilégiant des logements spacieux et centraux.³⁶
- Les seniors une fois à la retraite revenant sur Bastia.³⁶ Il s'agit d'une clientèle en recherche d'appartements neufs de qualité avec ascenseurs et pouvoir d'achat souvent plus élevé.³⁵ Leur budget est en moyenne à plus de 3 500€/m².³⁶

³⁵ SCET, CITADIA, 2017, *Assistance à maîtrise d'ouvrage préalable à la programmation de l'ilot de la poste sur la commune de Bastia*, p.27

³⁶ SCET, CITADIA, 2017, *Assistance à maîtrise d'ouvrage préalable à la programmation de l'ilot de la poste sur la commune de Bastia*, p.29



La vallée du Fangu

Source : <https://www.pinterest.fr/pin/299207969001576868/>



Quartier de la gare et du nouveau port

Source : <https://www.pinterest.fr/pin/299207969001576859/>

LA GARE DE BASTIA

L'évolution historique

La gare d'origine est construite en 1888.³⁷ Elle comporte les ateliers et dépôts des locomotives et autorails, c'est dans ce centre que sont effectués depuis la naissance du réseau tous les gros travaux de réparation et d'entretien du matériel roulant.³⁷

Le bâtiment-voyageurs initial était à l'est des voies implanté parallèlement à celles-ci.³⁷ En 1943 un bombardement le détruit, la reconstruction se fit en simplifiant l'architecture d'origine, avec une seule aile latérale et sans étage.³⁷

Derrière la gare, à l'ouest, se situait la cour à marchandises, avec une grande halle, une rampe mais seulement quatre voies pour le chargement et déchargement des wagons.³⁷

Encore plus à l'ouest, l'on trouvait finalement un atelier.³⁷

³⁷ Gare de Bastia, 2020, *Wikipédia*



Vue générale de la gare, éditeur Ph à Nancy

Source : <http://www.en-noir-et-blanc.com/Bastia.%20Haute-Corse-id23518.html>



La place de la gare,

Source : <http://www.en-noir-et-blanc.com/Bastia.%20Haute-Corse-id23514.html>



Vue générale des ateliers de Bastia après la guerre de 1939-1945 (Cliché B. ROZE)

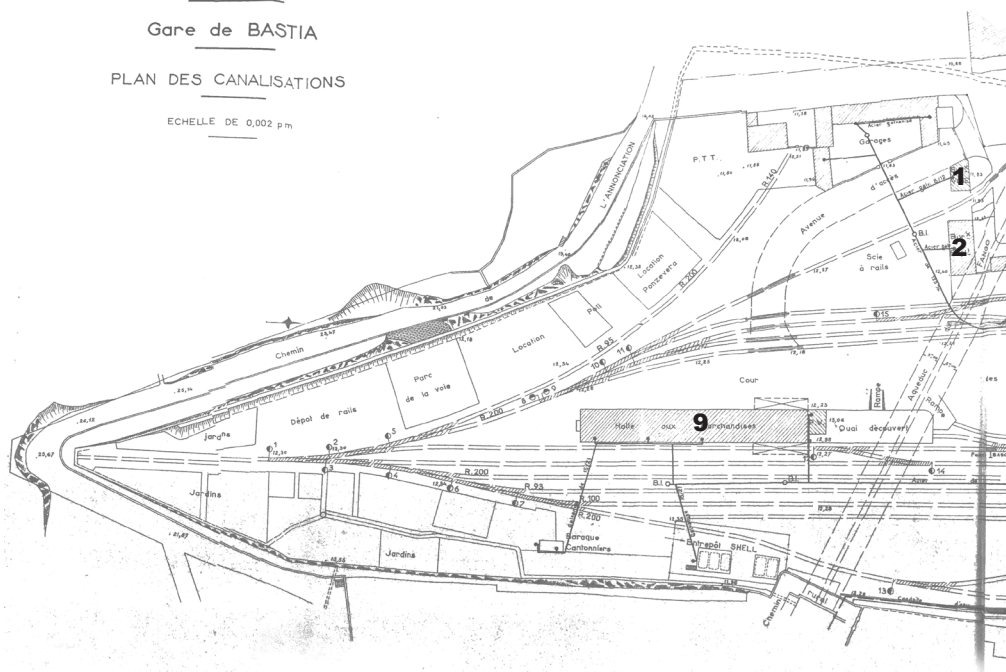
Source : CIE de chemins de fer départementaux, *Les installations du réseau de la Corse*, [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.cfd.fr/documents/les-installations-du-reseau-de-la-corse>

CHEMINS DE FER DE LA CORSE

Gare de BASTIA

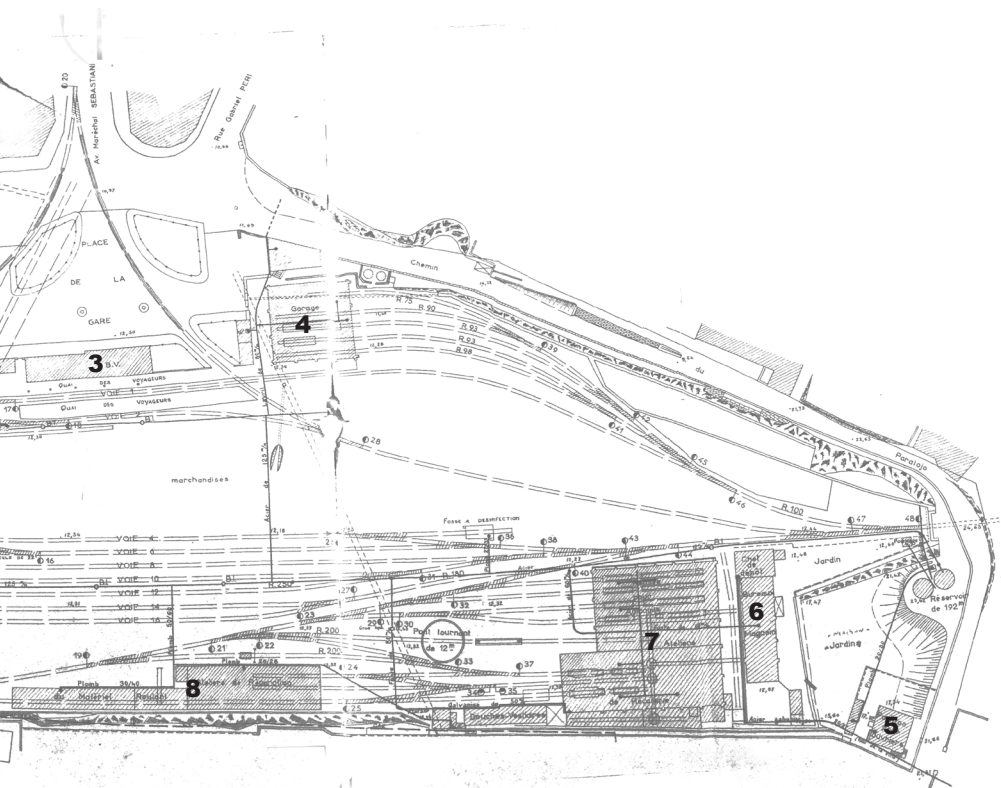
PLAN DES CANALISATIONS

ECHELLE DE 0,002 p.m



Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]

- 1 : Bureaux
- 2 : Bureaux d'exploitation
- 3 : Bâtiment voyageurs
- 4 : Garage
- 5 : Bâtiment pour ouvriers
- 6 : Bureaux
- 7 : Remise pour autorails
- Atelier de mécanique
- 8 : Ateliers de réparation du matériel roulant
- 9 : Halle aux marchandises

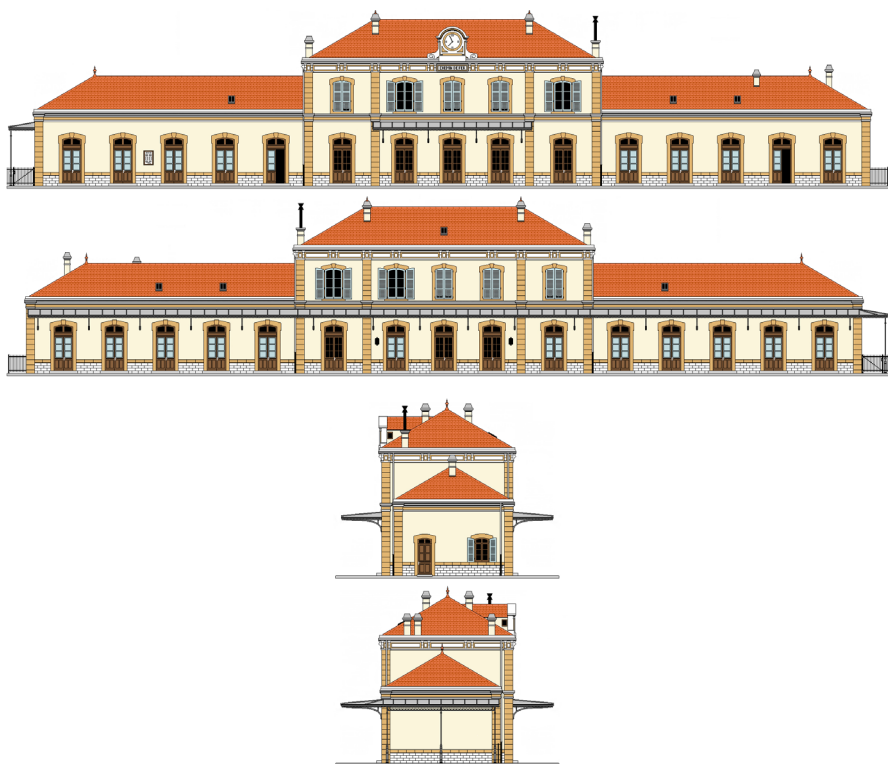


Les bureaux d'exploitation



Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]

Le bâtiment-voyageurs



Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]

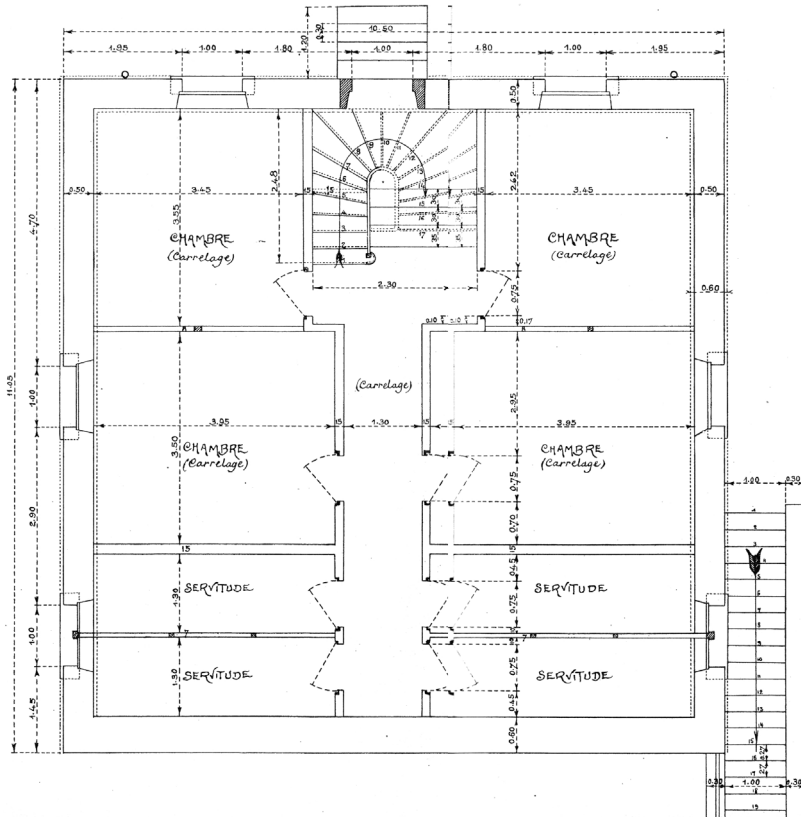
Le garage



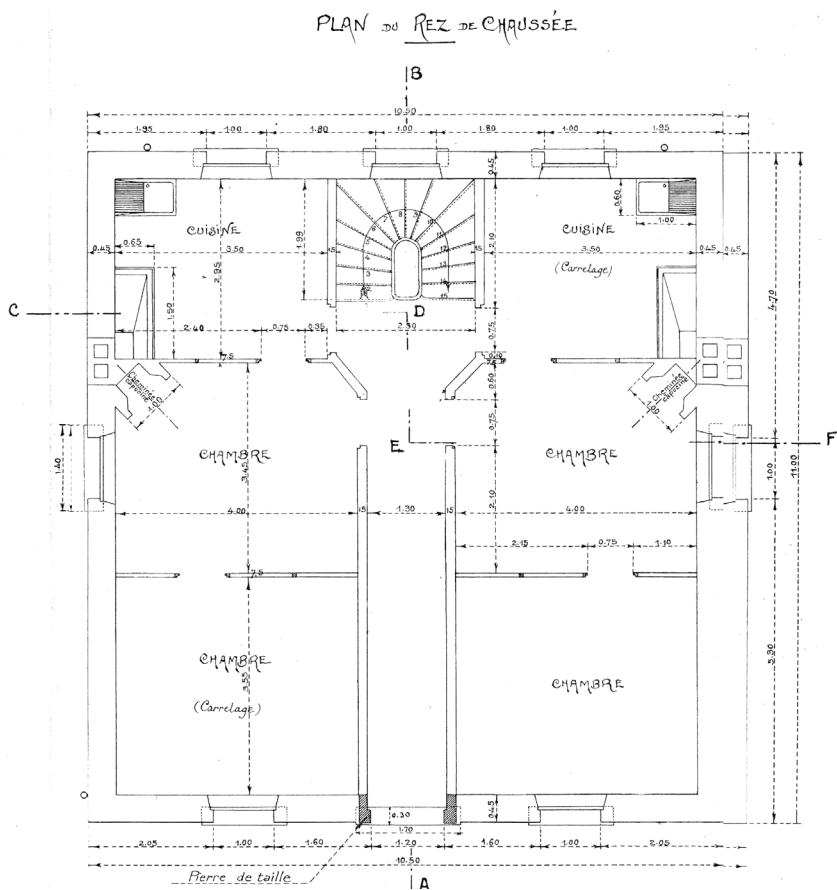
Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]

Le bâtiment pour ouvriers

PLAN DU SOUS-SOSSL

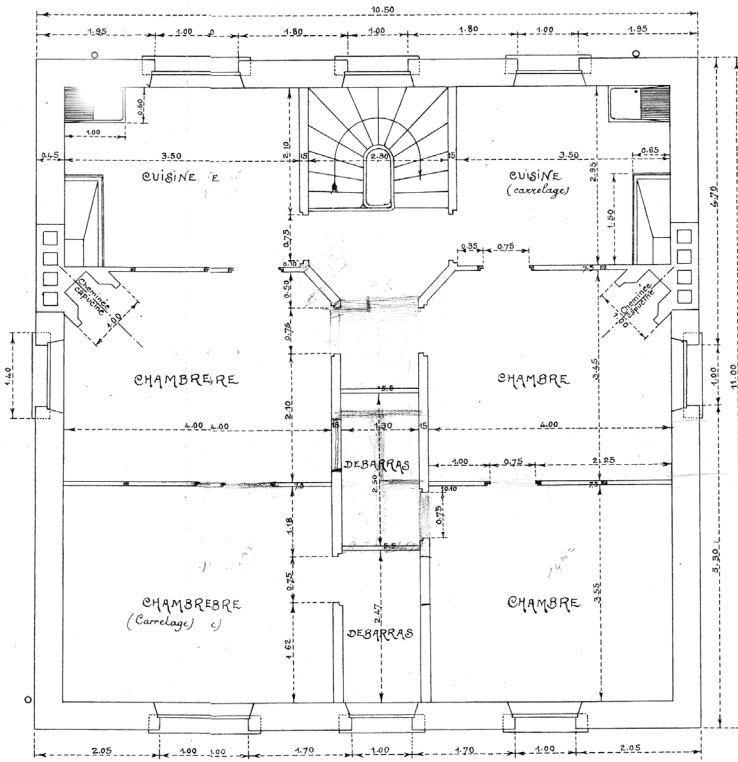


Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]

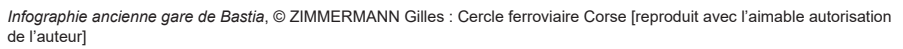


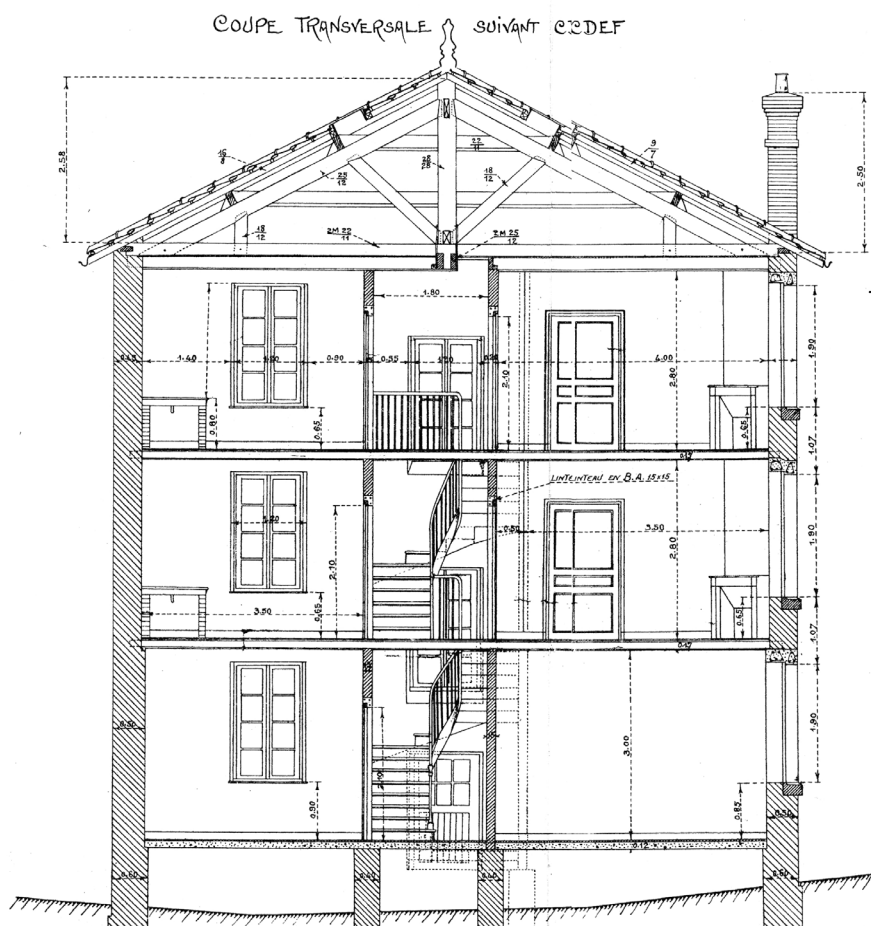
Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]

PLAN DE L'ÉTAGE



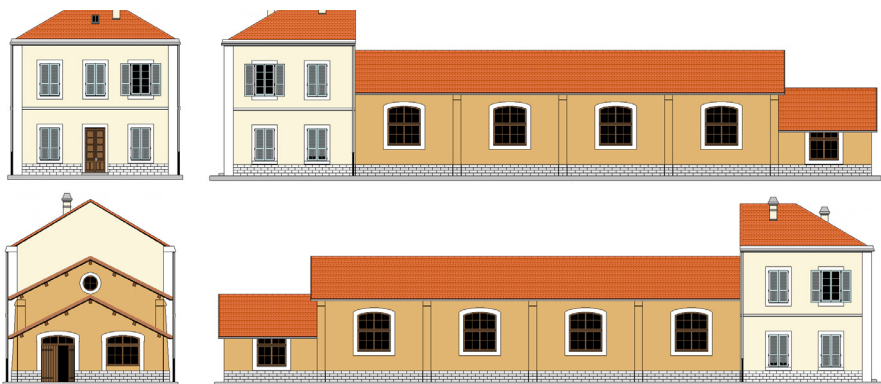
Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]





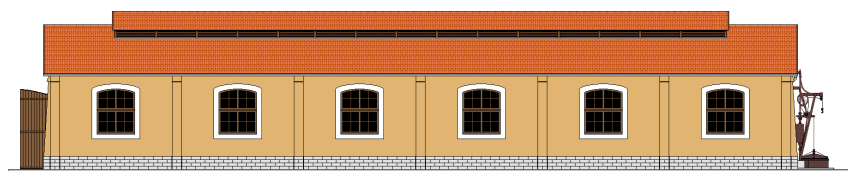
Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]

Les bureaux



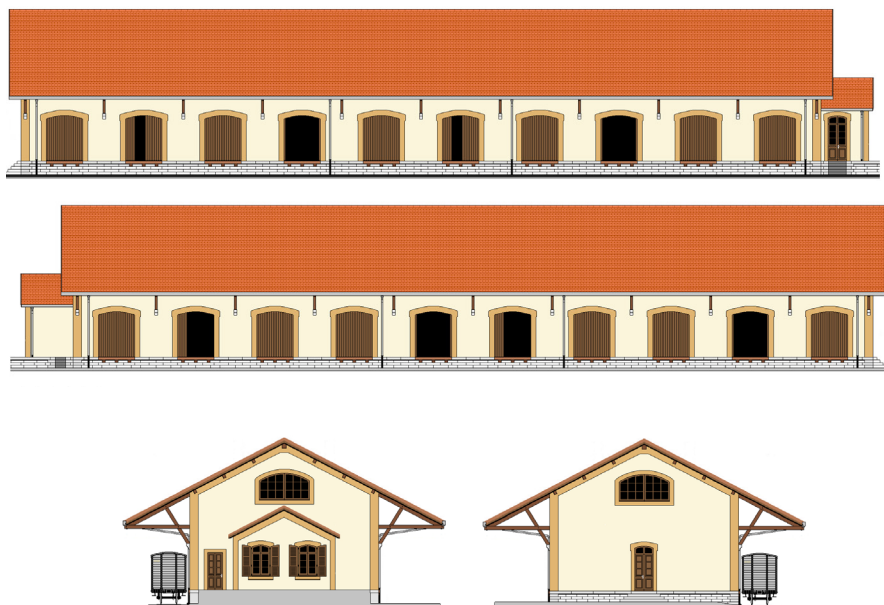
Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]

La remise pour autorails et atelier de mécanique



Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]

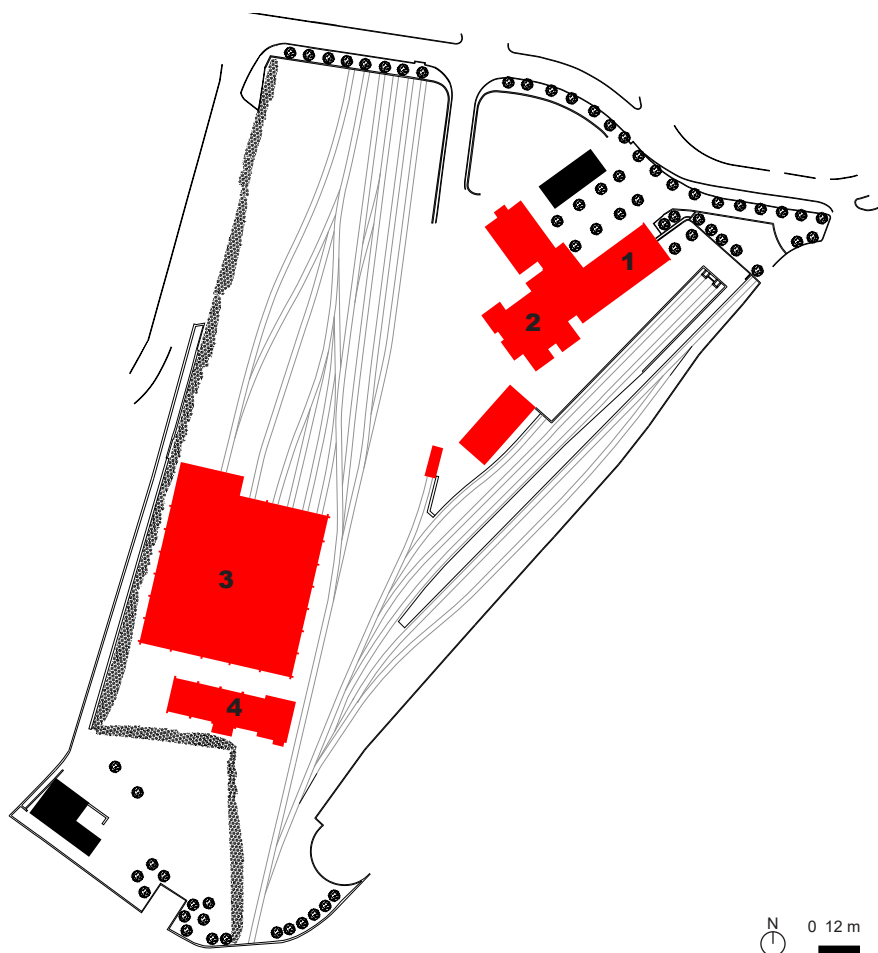
La halle aux marchandises



Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]



Infographie ancienne gare de Bastia, © ZIMMERMANN Gilles : Cercle ferroviaire Corse [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]



- 1: Bâtiment-voyageurs
- 2 : Bureaux des Chemins de Fer de la Corse
- 3 : Remise pour autorails
Atelier de mécanique
- 4 : Ancien bâtiment pour ouvriers

La gare actuelle

Le site de gare actuelle est composé de trois bâtiments principaux :

L'actuel bâtiment-voyageurs, achevé en 1981 et situé à l'ouest perpendiculairement aux voies à quai.³⁸ Les bureaux des Chemins de Fer de la Corse sont mitoyens à celui-ci.

La remise à autorails de l'ancienne gare et l'atelier de mécanique qui ne sont plus en service après le transfert des fonctions de maintenance à Casamozza. Ces hangars sont les seuls vestiges de la gare de 1888.³⁸

L'ancien bâtiment pour ouvriers, derrière la remise pour autorails et l'atelier de mécanique. Il n'est actuellement plus utilisé.

³⁸Gare de Bastia, 2020, *Wikipédia*

Le bâtiment-voyageurs



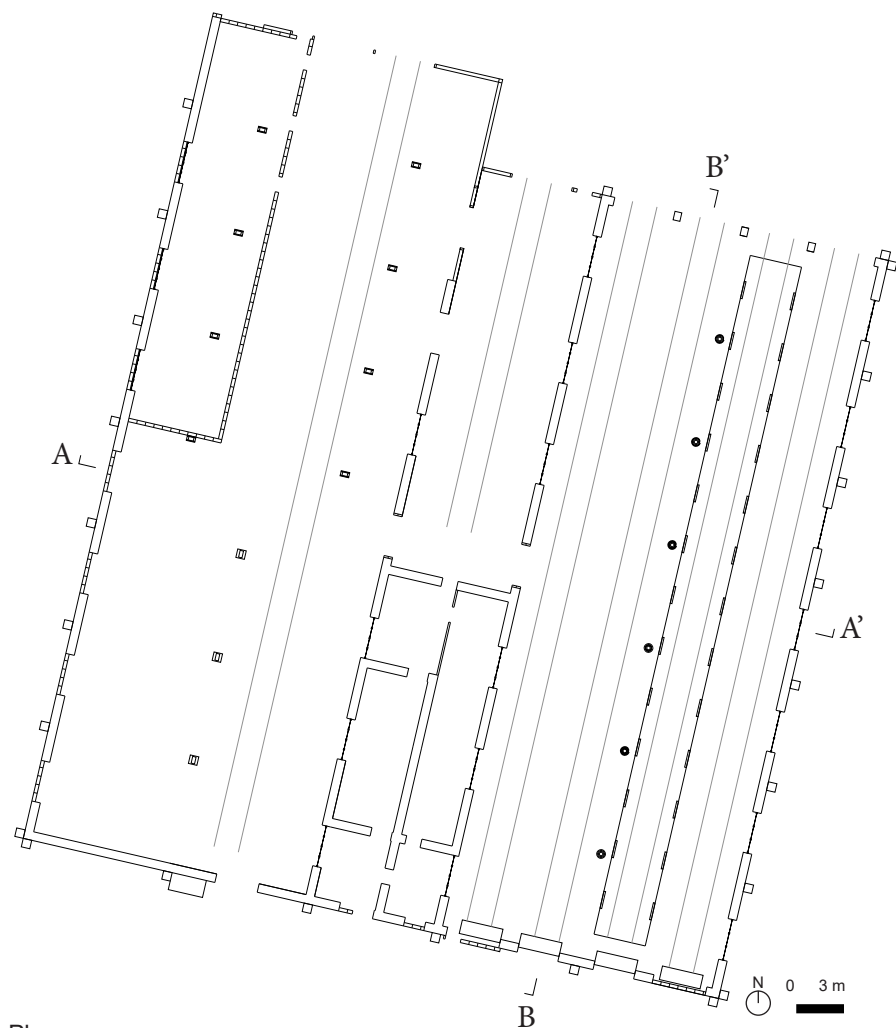
Le bâtiment-voyageurs actuel est un bâtiment d'un étage.

Les matériaux de construction sont le béton armé et un revêtement partiel de panneaux d'ardoise. Son aspect moderne contraste avec les bâtiments environnants. Même si le bâtiment est en bon état, il ne se fond pas dans l'architecture aux alentours et ne présente donc aucun intérêt architectural particulier.

Il ne présente aucun intérêt particulier au niveau historique, du fait de sa construction en 1981 il n'est pas un bâtiment de la gare d'origine.



La remise pour autorails et atelier de mécanique



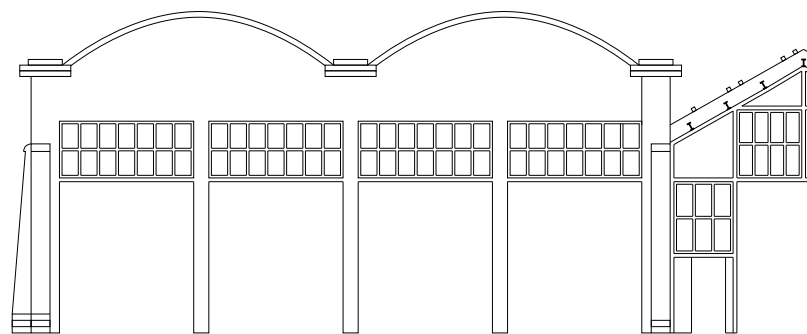
Plan

Même si certains éléments sont dégradés ces hangars représentent un grand intérêt historique du fait qu'ils soient les derniers bâtiments de la gare d'origine de 1888.

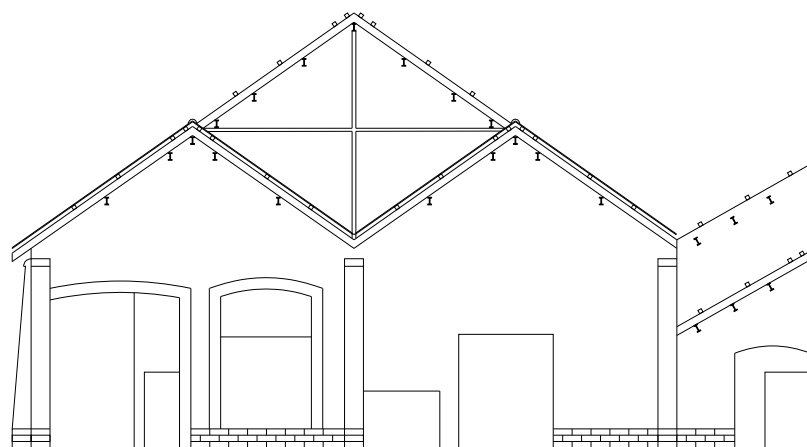
Les archives des Chemins de Fer de la Corse ayant été victimes d'un incendie, un relevé de ces ateliers a été nécessaire. Les dessins qui suivent sont le résultat de ce relevé.

La remise pour autorails et l'atelier de mécanique sont divisés en trois hangars. Le hangar central pour la circulation est plus étroit que ceux des parties latérales qui étaient dédiés à la maintenance du matériel roulant.

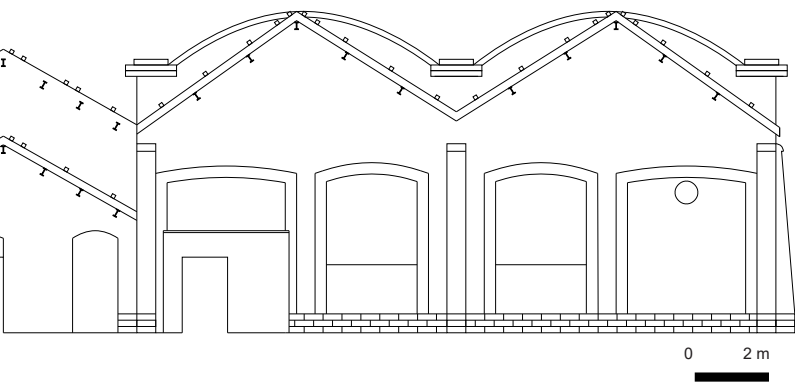
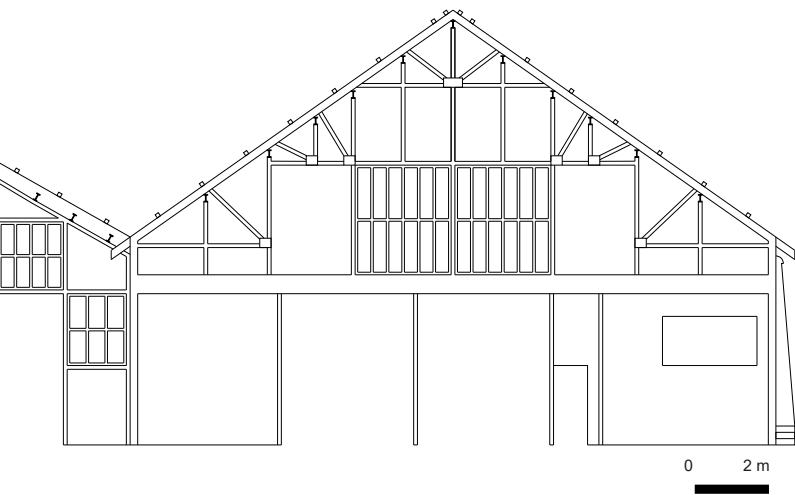
Les matériaux de construction sont de la pierre tout-venant et un soubassement en pierre de granite. Sur la façade Nord, il s'agit d'une construction en acier avec un remplissage. La toiture est une charpente en bois avec quelques éléments métalliques.

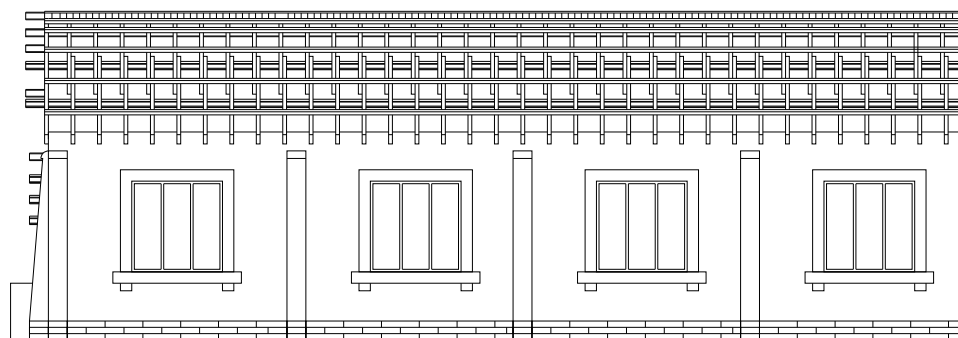


Façade Nord

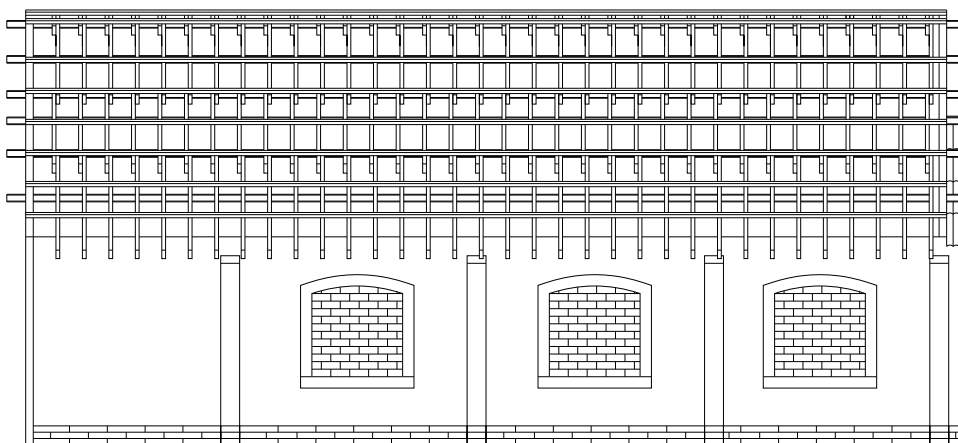


Façade Sud

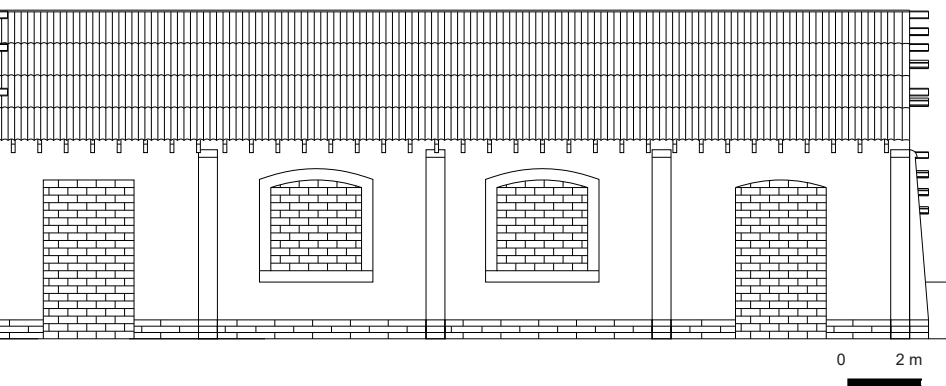
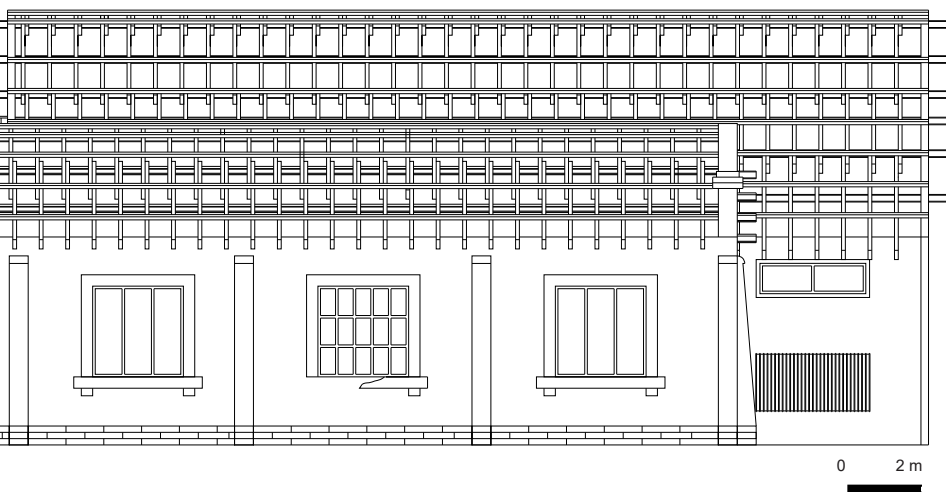


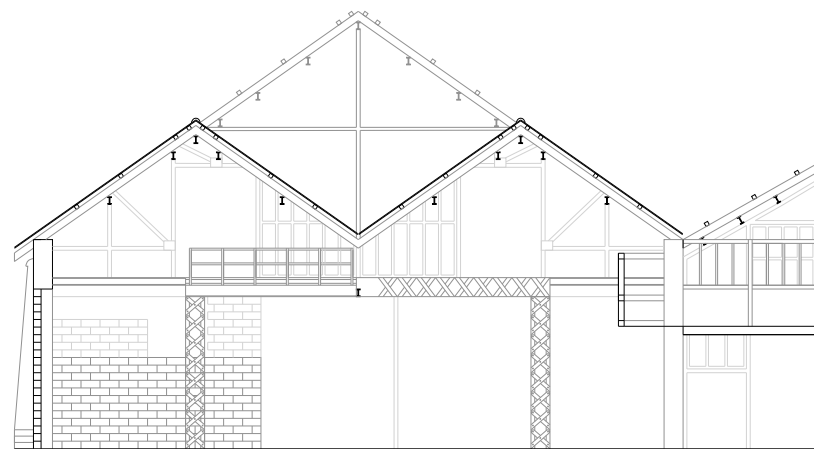


Façade Est

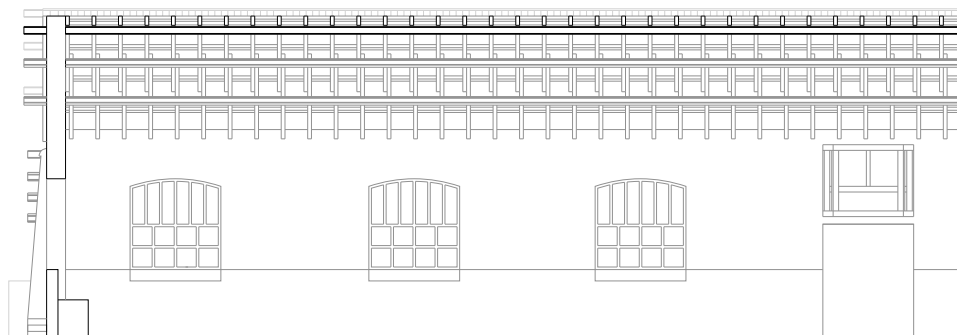


Façade Ouest

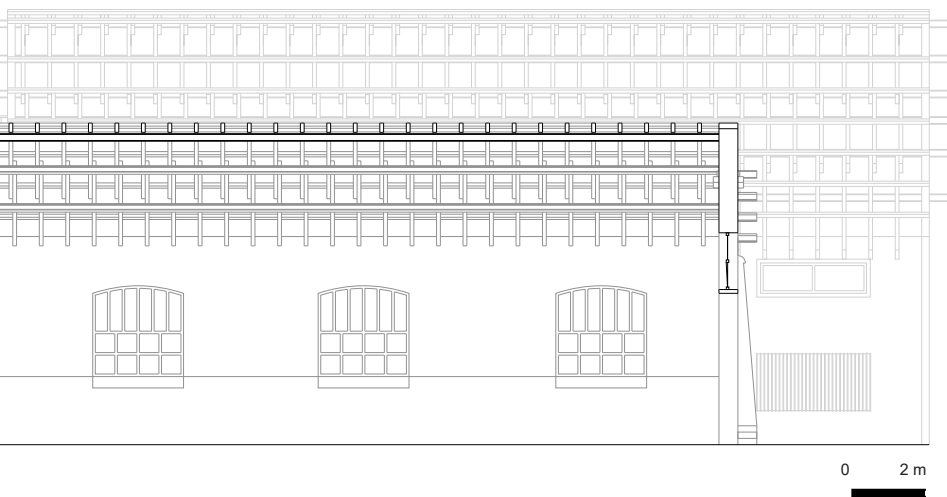
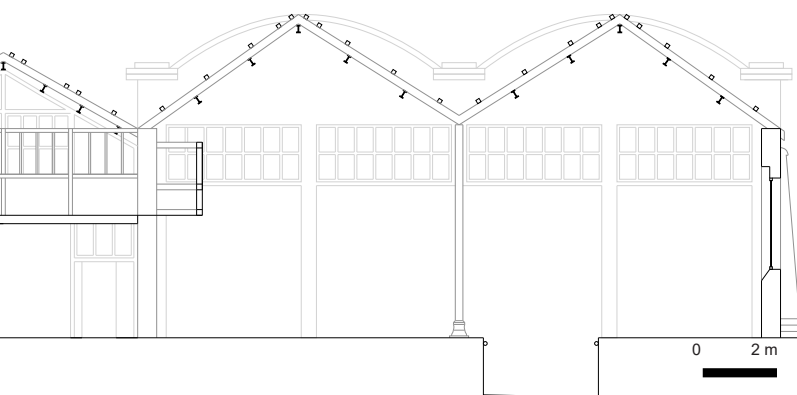




Coupe AA'



Coupe BB'





Photographies aériennes, © CHIBAUDEL Jacques [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]



Photographies aériennes, © CHIBAUDEL Jacques [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]



Photographies aériennes, © CHIBAUDEL Jacques [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]



Photographies aériennes, © CHIBAUDEL Jacques [reproduit avec l'aimable autorisation de l'auteur]











- Emprise projet gare de Bastia
 Ilot de la Poste
- Nouveau boulevard
 Transport par câble
 Tram-train

Les projets connexes envisagés

L'îlot de la Poste

En vue de la requalification du quartier, cet îlot situé dans l'hyper-centre est stratégique pour les acteurs locaux.³⁹ Il s'agit d'une opportunité foncière pour intégrer des fonctions mixtes attractives.³⁹

Ce projet consiste en la démolition d'une partie ou de la totalité du bâtiment existant afin d'y installer des logements et diverses activités.⁴⁰

Le nouveau boulevard d'accès

Un nouveau boulevard d'accès au centre-ville est envisagé pour desservir la gare et le port.

Le transport par câble

La mairie de Bastia envisage comme projet un transport par câble permettant à partir de la gare de desservir les hauteurs.

Le tram-train

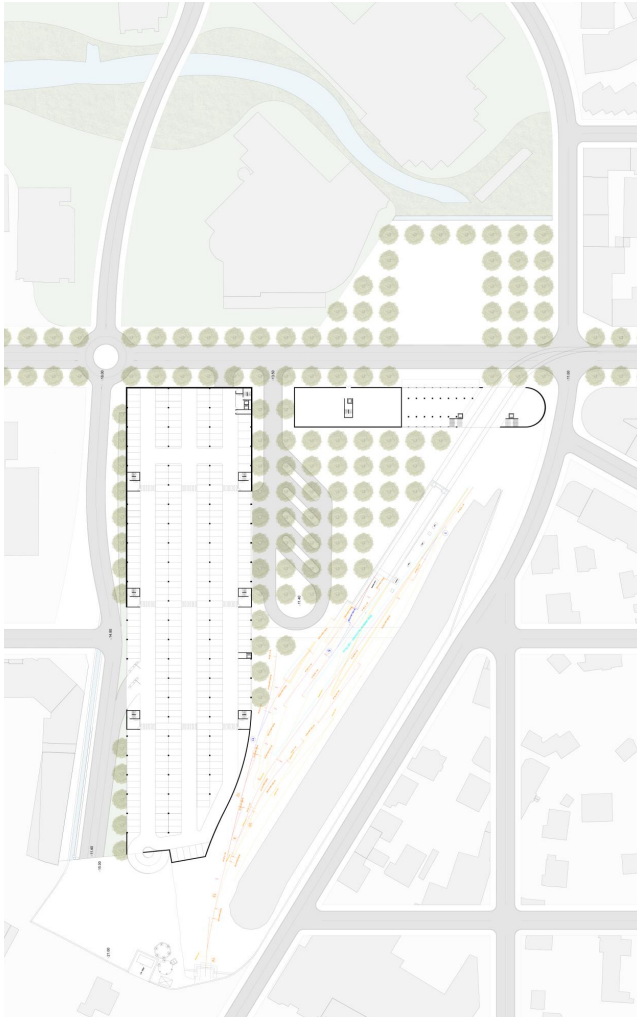
La prolongation de la desserte ferroviaire par l'aménagement d'une ligne tram-train reliant la gare au port Toga est un autre projet évoqué par la mairie pour le futur de la ville.

La plupart de ces projets ont comme objectif le développement des transports collectifs et des modes de déplacements doux afin de soulager le centre-ville de son flux routier au profit des transports publics.⁴⁰

³⁹ SCET, CITADIA, 2017, *Assistance à maîtrise d'ouvrage préalable à la programmation de l'îlot de la poste sur la commune de Bastia*, p.5

⁴⁰ Mairie de Bastia, *Projet d'aménagement et de développement durable*, p.7

Plan R-2



Plan projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]

Source : STOA, 2017, Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia, p.20

Le projet de la mairie

Le projet vise à créer un véritable pôle d'intermodalités modernes et fonctionnelles, afin de positionner la gare de Bastia au cœur de son environnement.⁴¹

L'objectif de cette intermodalité recherchée est de fluidifier le trafic routier pour désengorger le centre-ville et baisser la pollution et les nuisances.

La première tranche des travaux qui consiste en la destruction des hangars à Bastia a débuté en juin 2021. Mais les travaux qui devaient durer quatre mois traînent en longueur.⁴² La faute à la découverte d'amiante et de peinture au plomb lors du diagnostic.⁴² Une fois traitée, une partie de l'ouvrage restera, il s'agit de pièces architecturales à forte valeur ajoutée sur le plan patrimonial ferroviaire.⁴² Les pièces maitresses vont être sauvegardées en vue d'une reconstruction à visée pédagogique.⁴² Ainsi, les colonnes en fonte comme les pierres de soubassement seront réimplantées dans la nouvelle gare afin d'y faire cohabiter le passé ferroviaire et le futur plan.⁴²

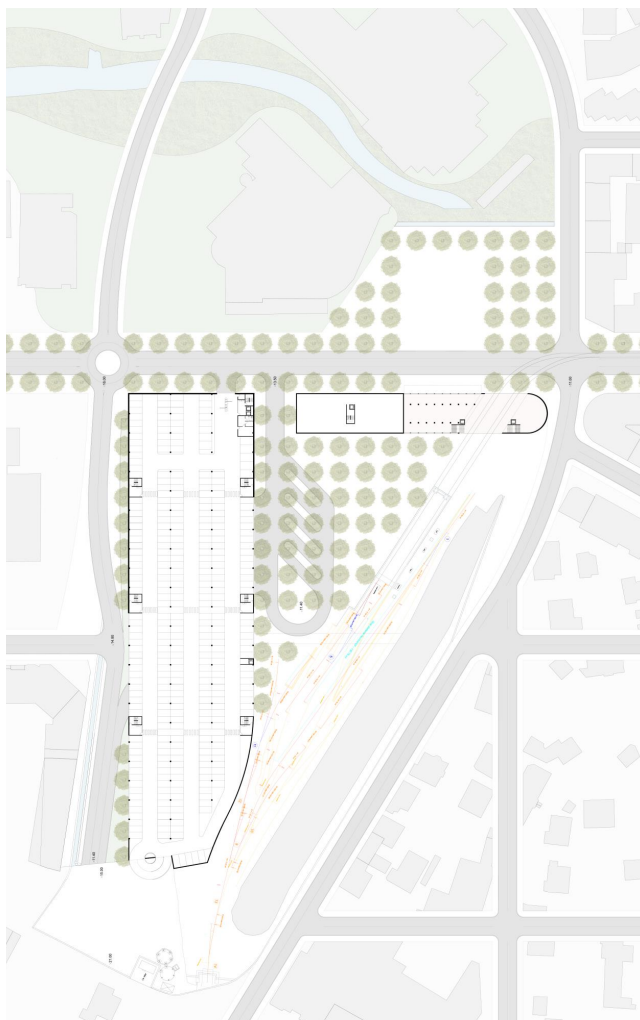
Une fois la destruction des hangars terminée, trois îlots devraient voir le jour : un dédié à la gare, et deux autres dédiés aux logements, aux bureaux et aux commerces de rez de chaussée, ainsi qu'un parking de 900 places.⁴³

⁴¹ Mairie de Bastia, *Projet d'aménagement et de développement durable*, p.7

⁴² QUILICI-ORLANDI Julie, 2022, Bastia : lorsque le calendrier des travaux ferroviaires déraile, *Corse matin*

⁴³ SERRANO Céline, 2019, La réhabilitation du quartier de la gare de Bastia en projet, *France 3 Corse ViaStella*

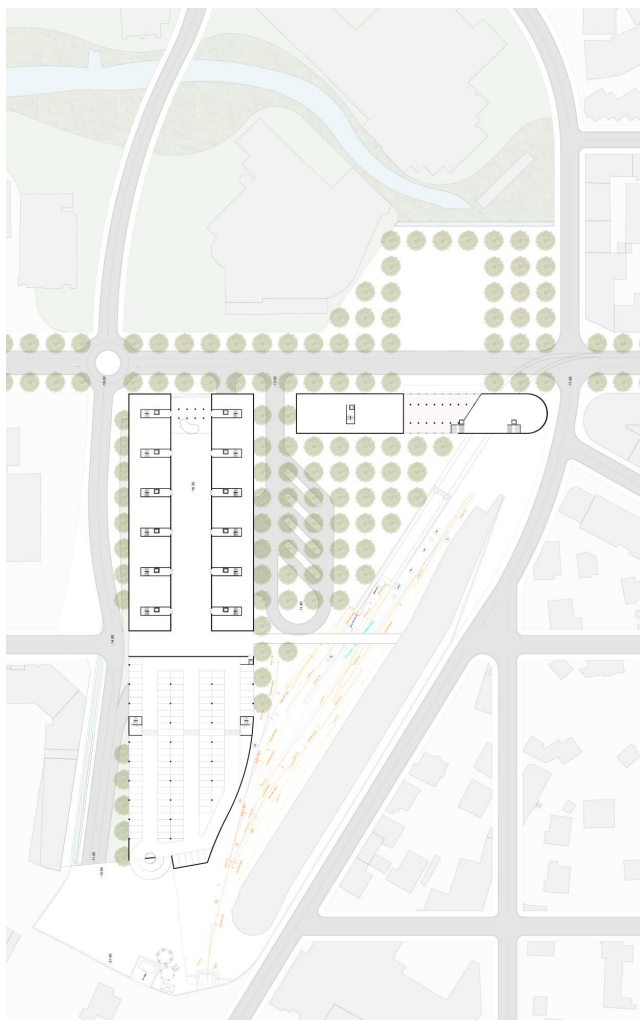
Plan R-1



Plan projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]

Source : STOA, 2017, Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia, p.21

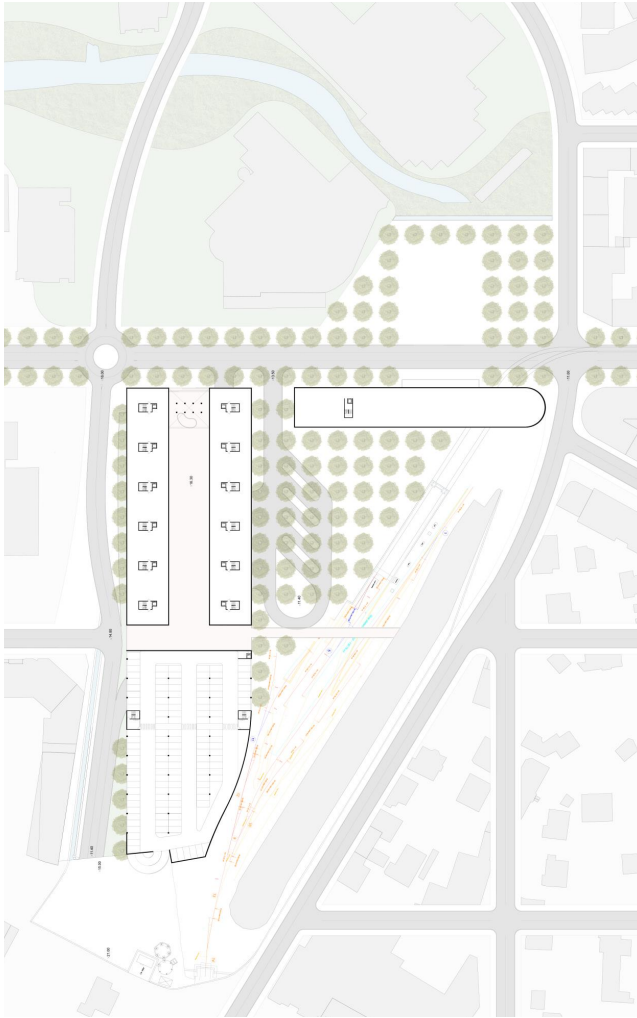
Plan RDC



Plan projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]

Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.22

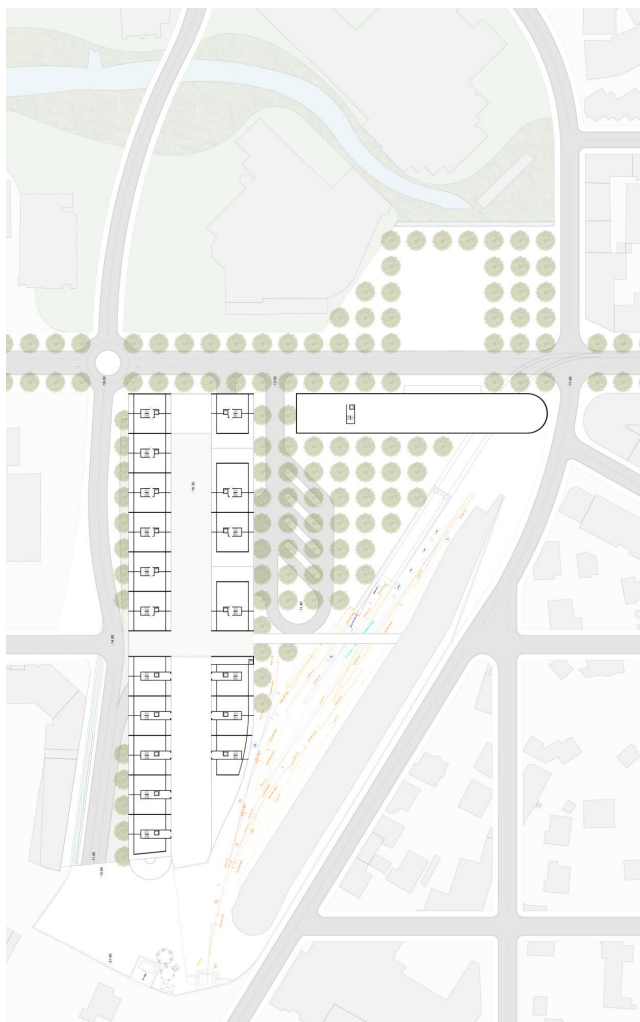
Plan R+1



Plan projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]

Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.23

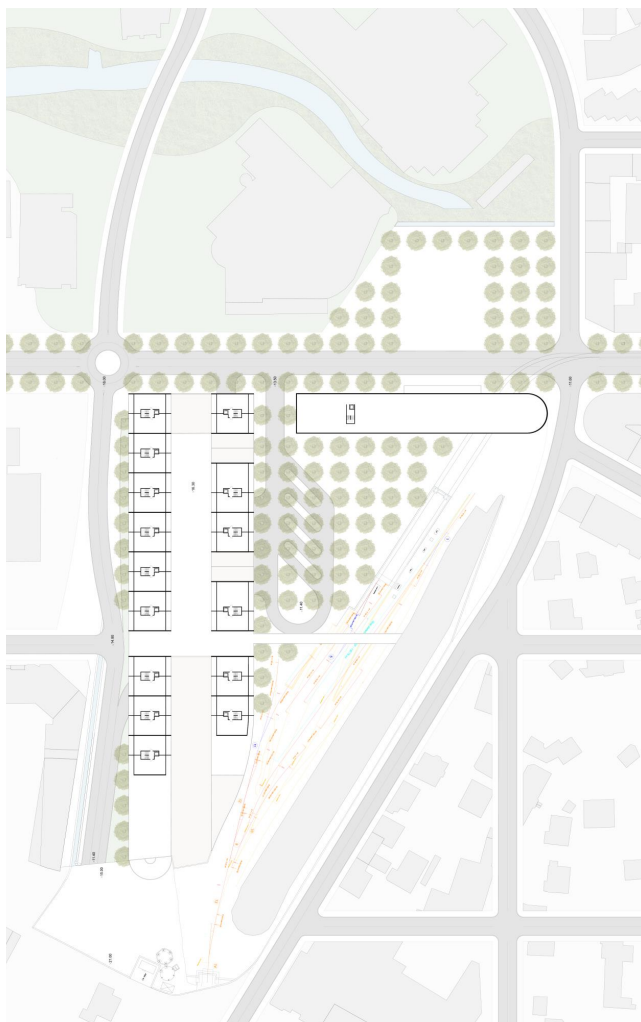
Plan R+2



Plan projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]

Source : STOA, 2017, Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia, p.24

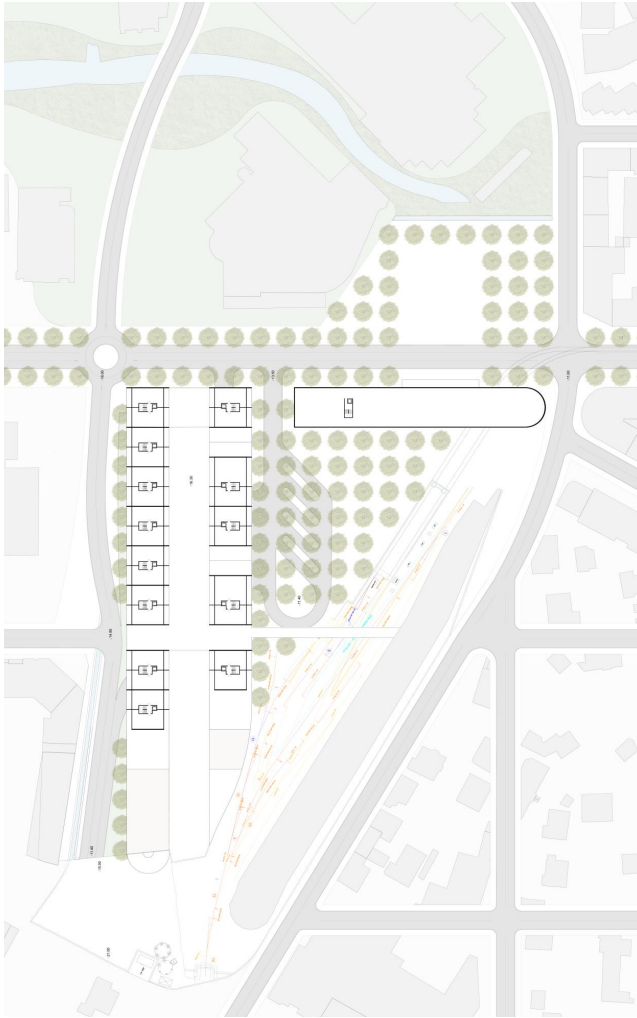
Plan R+3



Plan projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]

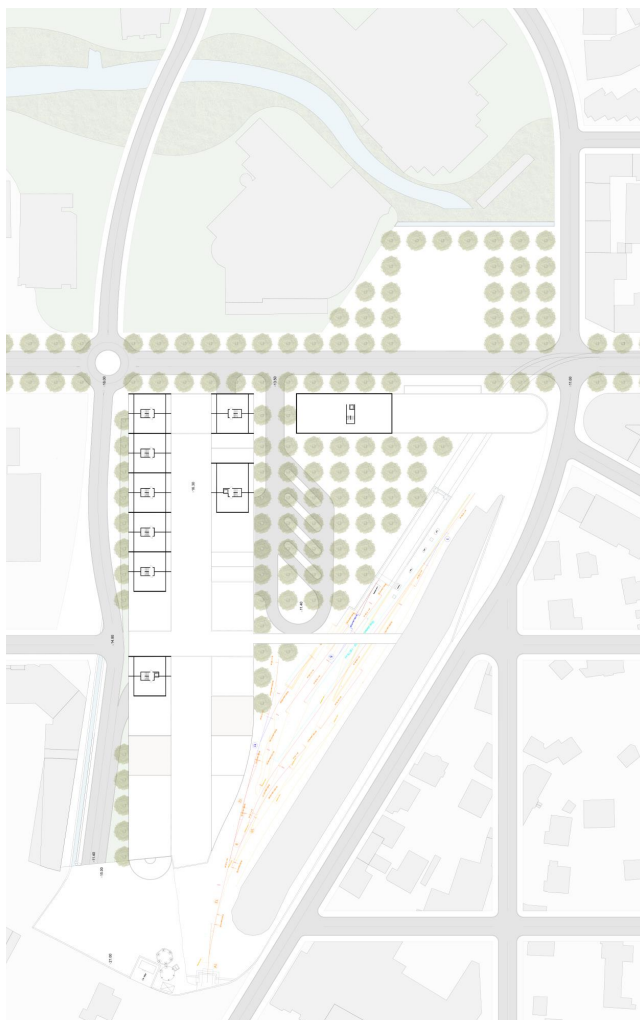
source : STOA, 2017, Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia, p.25

Plan R+4



Plan projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]
Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.26

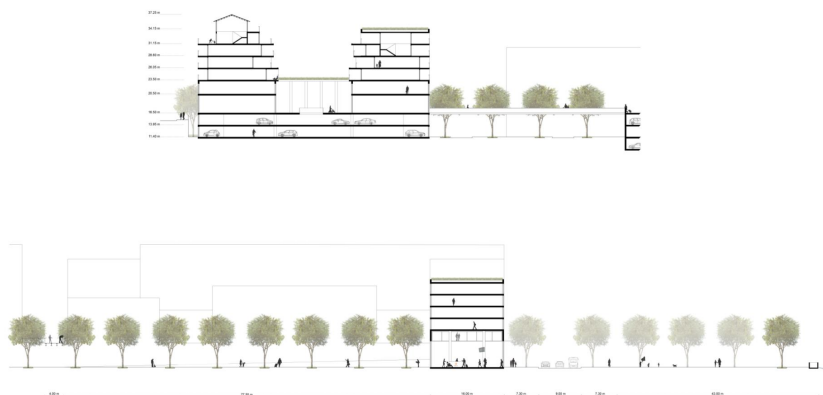
Plan R+5



Plan projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]

Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.27

Coupes



Coupes projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]
Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.28

Photomontages



Vue de l'existant gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]
Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.16



Vue du projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]
Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.17



Vue de l'existant gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]
 Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.18



Vue du projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]
 Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.19



Vue du projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]
 Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.16



Vue du projet gare de Bastia, © Agence Stoa, [reproduit avec l'aimable autorisation de TERRIER Jérôme]
 Source : STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*, p.30

Le projet de la mairie est très intéressant dans son objectif de création d'un pôle d'intermodalité. En effet avec la modernisation du réseau, les gares doivent devenir des lieux de rencontre entre les différents moyens de transport. Aujourd'hui, proposer un unique moyen de transport devient pénalisant pour plusieurs raisons. Premièrement, avec le nombre de possibilités disponibles en matière de transport il est très facile de se faire oublier. Deuxièmement, chaque étape d'un trajet n'est pas toujours facile à identifier et une offre isolée risque de moins attirer les voyageurs.

L'intégration de commerces et de logements en plus du programme de la gare est une nécessité. La mixité du lieu permettra la diversité des personnes sur place et une dynamique constante.

Cependant le projet ne prend pas en compte les éléments existants. Seulement certains éléments des anciens hangars de maintenance seront sauvegardés comme les colonnes et le soubassement en pierre. En aucun cas il n'est envisagé une sauvegarde complète pour y intégrer une nouvelle fonction.

Les pistes de projet pour le second semestre

Aujourd'hui, les gares ferroviaires traditionnelles ne sont plus en capacité de répondre aux aspirations de voyageurs de plus en plus connectés et ayant des modes de vie divers. La nouvelle génération des gares doit apparaître comme de véritables lieux de vie autour des transports.

Au vu de cette analyse et de l'existence d'un projet en cours de construction, le projet de master du second semestre prendra la forme d'un contre-projet de celui de la mairie.

Le réaménagement de la gare de Bastia doit se faire dans l'objectif d'obtenir un lieu de rencontre entre les différents moyens de transport de la ville. Il est nécessaire de lier davantage les gares au reste de la ville pour donner la possibilité aux citoyens d'optimiser leurs activités quotidiennes sur un espace de gare servant de repère à tous les habitants. Les différents projets envisagés pour le développement des transports collectifs comme le tram-train et le transport par câble devront être intégrés au futur quartier. Il s'agira de soulager le centre-ville de son flux routier au profit des transports publics en mettant l'accent sur les solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Même si les anciens hangars de maintenance sont en cours de démolition avec le début de la première phase des travaux du projet de la mairie, il est important de montrer un intérêt aux éléments existants ayant une valeur historique. Leur sauvegarde sera à la base du contre-projet, cela permettra de leur attribuer une nouvelle fonction comme par exemple un musée du Chemin de fer de la Corse. Il sera très intéressant de voir comment une telle fonction pourra redonner vie à ces anciens ateliers.

Le projet aura pour ambition de créer de la mixité avec d'une part des activités commerciales et économiques et d'autre part des logements. L'offre de logements sera diversifiée pour satisfaire les besoins de tous les futurs habitants, en recherchant une mixité sociale. En effet comme vu précédemment la position en centre ville de la gare en fait un lieu adéquate pour y intégrer des logements et répondre à la demande en ciblant les primo accédants, les familles et les seniors. L'un des enjeux du projet sera donc de trouver le moyen de relier les hangars sauvegardés et les autres bâtiments dans lesquels s'intégreront commerces et logements.

Les utilisateurs seront très divers : voyageurs, consommateurs, utilisateurs de services, habitants du territoire. Par conséquent, le véritable défi sera de créer et de maintenir une cohérence entre les différentes fonctions intégrées.

Le nouveau quartier ne se réduira pas à l'association de réseaux de transport et de différents services. Une attention particulière sera portée à son intégration dans l'environnement existant avec la recherche de la qualité architecturale et paysagère de l'ensemble.

BIBLIOGRAPHIE

Rapport

STOA, 2017, *Etude de faisabilité pré-opérationnelle pour l'aménagement de l'emprise de la gare de Bastia*.

Collectivité Territoriale de Corse, 2015, *Schéma Régional des Infrastructures et des Services de Transport* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.aue.corsica/attachment/619085/>, (dernière consultation le 09.01.2022)

Cerema, 2020, *Programme ferroviaire corse* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://cf-corse.corsica/wp-content/uploads/2021/04/Rapport-CEREMA-operations-ferroviaires-corses.pdf>, (dernière consultation le 09.01.2022)

Wood & Associés Architectes du Patrimoine, Alep Paysages, 2016, *AVAP de Bastia SPR à règlement d'AVAP diagnostic*.

Mairie de Bastia, *Projet d'aménagement et de développement durable*.

SCET, CITADIA, 2017, *Assistance à maîtrise d'ouvrage préalable à la programmation de l'îlot de la poste sur la commune de Bastia* [en ligne]. Disponible à l'adresse : http://www.bastia.corsica/fileadmin/Documents/Conseil_Municipal/CM_20190723/20190723_Etudes_de_marche_Ilot_de_la_Poste_12_2018.pdf, (dernière consultation le 09.01.2022)

Article de magazine

SERRANO Céline, 2019, La réhabilitation du quartier de la gare de Bastia en projet, *France 3 Corse ViaStella* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/haute-corse/bastia/rehabilitation-du-quartier-gare-bastia-projet-1745007.html>, (dernière consultation le 22.11.2021).

2012, La Corse, l'île de Beauté, *Explore France* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.france.fr/fr/corsica/article/corse-ile-beaute>, (dernière consultation le 30.12.2021).

QUILICI-ORLANDI Julie, 2022, Bastia : lorsque le calendrier des travaux ferroviaires déraile, *Corse matin* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://www.corsematin.com/articles/bastia-lorsque-le-calendrier-des-travaux-ferroviaires-deraille-122858#>, (dernière consultation le 15.01.2022).

Article d'encyclopédie

Corse, 2022, *Wikipédia* [en ligne]. Disponible à l'adresse : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Corse>, (dernière consultation le 29.12.2021).

Gare de Bastia, 2021, *Wikipédia* [en ligne]. Disponible à l'adresse : https://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Bastia, (dernière consultation le 06.12.2021).

Livre

SILVANI Paul, 2005, *Train de Corse, train rebelle*, Albiana.