

« À Manduel, on est dans une invention totale »

L'invité du lundi | L'architecte et urbaniste Bernard Reichen a créé avec Philippe Robert le cabinet lauréat du projet de pôle urbain multimodal autour de la gare TGV de Manduel.

Pourquoi avoir répondu à l'appel à candidature pour le projet d'aménagement du pôle urbain multimodal de Manduel ?

On candidate et on travaille sur beaucoup de projets de ce type. Nous avons été retenus sur l'emblématique projet Euratlantique autour de la future gare TGV de Bordeaux, nous avons également réalisé des projets TGV à Belfort ou Besançon.

Comment avez-vous travaillé pour imaginer votre projet ?

On est dans une invention totale. Vous avez une gare qui arrive, le politique a fait le travail de dire "Je veux une gare". À partir de ça, nous fabriquons un projet en reprenant la logique romaine, on construit une matrice urbaine équilibrée qui respecte le milieu naturel, les villages et cette matrice a un potentiel de 300 000 à 400 000 m² d'activités que l'on va décider ensemble et que le marché va décider.

Quelle est la philosophie générale de votre projet ?

À l'endroit où arrive la gare, on a pris l'image du *cardo decumanus* romain. Pour savoir où s'installer, les Romains réalisaient une enquête géographique sur un territoire. Ils regardaient par exemple où il y avait un cours d'eau puis le centre du lieu choisi, le *cardo*, était décrété par un magistrat. Ils plantaient un piquet d'où les arpenteurs romains taillaient la route, construisaient les quatre axes cardinaux et chaque cadran du *cardo* était appelé à recevoir quelque chose : un temple, un forum... On a pris la métaphore. Ici le *cardo decumanus* a été déclaré par l'institution qui a placé l'étoile ferroviaire et à partir de là, on a regardé ce que cet élément pouvait générer.

À partir de là donc, comment avez-vous imaginé l'organisation de l'espace ?

On a d'abord voulu que les gens qui descendent du train se retrouvent dans le paysage gardois avec les magnifiques cèdres autour du mas Larguier et il y a la vigne dont on voudrait faire un fil conducteur car c'est un élément identitaire très fort de ce territoire. Après, il y a trois éléments : le parc économique construit, un agriparc sur Manduel où l'on pourrait partir des zones de chantier actuelles et reconstruire, sur une soixantaine d'hectares, une bio agriculture au contact de la ville et enfin l'agglomération autour d'un forum avec l'idée de créer une zone de loisirs ou de destination d'une autre nature sur à peu près 110 hectares.

« Notre idée est de noyer les infrastructures dans des cordons paysagers »

Vous accordez une grande place à l'environnement, combien représente l'espace construit ?

C'est à peu près sur une cinquantaine d'hectares mais ce n'est pas figé. On ne voulait pas faire une urbanisation proliférante. On a imaginé que le paysage et le développement urbain étaient une seule et même mutation. Notre idée est de noyer les infrastructures dans des cordons paysagers. On est plutôt sur la thématique de la bastide : des unités toujours associées à leur environnement. On est spécifiquement dans un monde "rurbain", rural au contact de la ville. Ici, nous avons 300 000 m² de plancher potentiel, il y a de quoi faire et comment faire, comment habiter la nature et une époque moderne en train de se construire.



■ Bernard Reichen, ici avec Jacqueline Osty, paysagiste urbaniste. Photo WILLIAM TRUFFY

Vous avez à imaginer une zone vivante sept jours sur sept, comment avez-vous fait ?

Faire vivre un quartier sept jours sur sept où vous n'avez pas d'habitat, c'est déjà une question à résoudre (sourires). D'abord, il y a une question de permanence autour des fonctions liées à l'intermodalité, au loisir, au tourisme et à l'économie, il faut arriver à mixer toutes ces fonctions. Mais ici, nous n'allons pas faire ce qu'on fait au centre-ville. Nous avons aussi réfléchi à un quartier piéton et cyclable.

Comment avez-vous réfléchi à l'élément touristique ?

Ce site a une valeur car il est associé à des territoires qui sont riches comme Nîmes, Arles, le Pont du Gard. On a un potentiel pour toucher le touriste. On peut-on développer des concepts

nouveaux, ambitieux avec de la surface et qui répondent à des fonctions de demain pour une clientèle d'aujourd'hui ou des pays émergents internationaux qui va venir ? À cette échelle, il n'y en a pas. Et là, on a un potentiel exceptionnel, on peut structurer un dispositif important à travers un grand parc, différents équipements de loisirs et de l'hébergement.

Vous êtes lauréat, comment allez-vous travailler désormais ?

Il faut stabiliser tout de suite le projet gare et fonctionnalités, ça va être fait par Gares et connexions, la *deadline* c'est 2020-2021. Après, nous proposons de réaliser l'axe principal de Manduel à la gare (lire ci-dessous), de l'étudier comme un vrai spectacle urbain et de travailler les seuils et le paysage. J'espère qu'avec l'installation de fonctions tertiaires, on peut réaliser cette façade et qu'en 2020,

Bio express

Le cabinet Reichen et Robert & associés est né en 1973. Il a d'abord réfléchi sur la reconquête des friches industrielles et la transformation à partir de l'existant. Le cabinet est à l'origine de la nouvelle Halle Tony Garnier à Lyon, de celle de La Villette ou des Grands moulins de Pantin. Bernard Reichen a décroché en 2005 le Grand prix de l'urbanisme sur la question de la ville territoire, il est l'auteur du Scot-projet de Montpellier et réalise l'université Union de la Méditerranée à Fez (Maroc).

un univers actif et stabilisé soit en place. En même temps, il y aura la réflexion touristique car elle peut commencer tout de suite. Après, se posent les questions des activités économiques et aussi numériques. Moi je verrais bien une cité numérique, l'idée régionale de la créer existe et ce serait bien pour l'image si elle était là, à proximité d'un système d'échanges très facilement accessible et en relation avec un projet agricole, c'est une conjonction qui peut avoir un certain sens.

Quand s'arrête votre mission ?

C'est en général une mission d'accompagnement de sept ans. Donc il faut aller vite. Pour mille raisons d'ailleurs. L'urbanisme se vit sur des temps longs et se décide sur des temps courts. Vous avez la gare, un plan urbain qui est la matrice de la réalisation et une *deadline*, cinq ans. Pendant ces cinq ans, il y aura de l'action et du débat. Le projet se stabilisera. Notre rôle, il est d'assurer le succès de l'opération sans en connaître totalement la finalité.

Propos recueillis par JEAN-PIERRE SOUCHÉ
jpsouche@midilibre.com



PLAN MASSE À LONG TERME : HORIZON 2040

▲ Différentes formes bâties

Outre la gare elle-même, différentes formes bâties ont été imaginées par Reichen et Robert & associés : les unités de travail tertiaires ou d'activités, un hameau agricole un peu indépendant et aussi une quinzaine de mas de 1 500 m² chacun qui abriteraient soit de la formation, de l'agriculture

Une priorité d'ici fin 2020 : la "route digue"

Dans les cinq ans, Bernard Reichen estime que la priorité est de réaliser « l'axe très fort, appelé "route digue" - 1,5 km - de Manduel jusqu'à la gare. Un axe où l'idée est de donner à voir le paysage et de mettre à distance la route. Il ne faut pas qu'on puisse y stationner et que ce soit très beau ». Sur cet axe, à l'horizon 2020-2025, l'architecte implante « un seuil tous les 300 m et accroche les éléments bâtis où seront implantées les activités tertiaires, des fonctions d'hôtellerie, des fonctions collectives associées à la gare. » Bernard Reichen prévient : « L'idée de dire on a du temps, on va laisser la gare s'installer, n'est pas une bonne idée. Il faut qu'en 2020 cet axe soit construit. J'ai proposé que cette "route digue" aboutisse à un signal. Moi, j'ai positionné une petite tour. » Sur cet axe, le cabinet d'architectes a positionné deux éléments bâtis, ses « bastides » et estime : « L'enjeu est de définir une première "bastide" qui serait le pôle tertiaire. Il faut le promouvoir très vite, ça peut être lancé de façon assez rapide. » Toujours le long de cet axe, il envisage une 2^e bastide, un quartier



■ Le cabinet d'architectes fait de la réalisation de l'axe fort, le point de départ du projet.

logements ne m'émeut pas. L'habitat n'était pas le chemin critique, on est dans une invention complexe et je comprends qu'on a aucun intérêt à déstabiliser des situations des villages confrontés à la métropolisation », insiste Bernard Reichen.

Une cité numérique

En fait, l'architecte verrait aussi bien « à cet endroit, une expérimentation autour des transformations du monde numérique, du monde agricole et des

devient une annexe, il peut être spécialisé », confie-t-il. Il insiste particulièrement sur le développement numérique : « Les quinze ans qui viennent vont voir la société numérique trouver sa place. Si vous avez la possibilité de créer une cité numérique avec une maison-mère comme on le fait à Bègles, on peut à cet endroit un peu par hasard associer mondes agricole et futur dans une échelle très grande. Après est-ce qu'on y habite ou pas, c'est le problème de la