



Le parc des Nations à LISBONNE

Le port de Lisbonne s'est étendu des années 20 aux années 70 sur le site Cabo Ruivo dans la partie orientale de Lisbonne. Il formait une vaste zone industrialo-portuaire où l'on trouvait docks et industries lourdes. Touché, comme les autres ports mondiaux, par les transformations maritimes des années 1970, ce site pollué par les métaux lourds et le pétrole devint obsolète et se retrouva en voie d'abandon. Mais au début des années 1990, la ville de Lisbonne est choisie pour accueillir l'exposition universelle de 1998, la manifestation devient alors l'élément moteur de la réhabilitation de ce site de 340 hectares, commence alors l'une des plus grandes opérations de renouvellement urbain en Europe.



Streets	
Ⓐ	Av. Infante D. Henrique
Ⓑ	Praça José Quêiroz
Ⓒ	Rua J. Pinto Ribeiro
Ⓓ	Av. D. João II
Ⓔ	Av. Dr. Alfredo Bensaúde
Ⓛ	Av. de Berlim
Ⓜ	Av. Marechal Gomes da Costa
Ⓝ	Marginal da Matielha

🚇	Subway Station
🚉	Railway Station

Buildings	
1	Torre Vasco da Gama / Vasco da Gama Tower
2	Jardins Garcia de Orta / Garcia de Orta Gardens
3	FIL (Conference Banquet)
4	Pavilhão Atlântico / Atlantic Pavilion (Conference Site)
5	Oceanário / Oceanarium
6	Pavilhão do Conhecimento / Knowledge Pavilion
7	Jardins da Água / Water Gardens
8	Gare do Oriente / Oriente Railway & Metro Station
9	C.C. Vasco da Gama (Mall)
10	University Students Guest House

Contexte :

A travers les âges, le port de Lisbonne a connu des périodes assez distinctes :



La nouvelle zone industrialo-portuaire qui accueille les porte-conteneurs



Le début du chantier sur l'ancienne zone industrialo-portuaire

- Au XV^{ème} siècle les grandes découvertes portugaises donnent à Lisbonne une place importante parmi l'ensemble des ports mondiaux.
- L'influence du port de Lisbonne ne cesse de s'accroître jusqu'à la fin du XVIII^{ème} siècle où, à cause de l'incapacité de la bourgeoisie locale à accompagner le développement naissant de l'industrie, la position commerciale de la ville et du port commence à décliner.
- De grands travaux sont alors initiés sur le port en 1887 et mettent en place des docks abrités, des murs, des quais. Une zone portuaire est créée.
- Mais ces travaux participent à séparer la ville de son port. Au début du XX^{ème} siècle la rupture du couple ville-port est entérinée par la création, en 1907, d'un organisme de droit public, la Lisboa Port Authority. Sa juridiction couvre tout l'estuaire du Tage avec les fronts d'eau d'onze municipalités. Le port devient alors une unité commerciale et industrielle, non seulement sur le plan spatial, en rassemblant sur une même zone l'ensemble des activités économiques relatives aux transports fluvio-maritimes, mais également sur le plan juridique.
- Dans les années 1970, le port de Lisbonne, comme de nombreuses autres villes-ports du monde, n'échappe pas à l'évolution des modes de transports. Le port trouve des espaces plus vastes. L'ancienne zone portuaire offre alors une surface importante d'entrepôts plus ou moins abandonnés et de terrains en friche qui apparaissent comme une opportunité de transformation urbaine nouvelle.



Les premières initiatives d'aménagement :

L'exposition Internationale de Lisbonne devient le prétexte à la réhabilitation du site. Présentée en 1989, la candidature portugaise pour recevoir en 1998 l'exposition internationale autour du thème « les océans, un patrimoine pour l'avenir » sera finalement retenue à la fin de 1992.

Comme pour Barcelone avec les enjeux Olympiques de 1992 et Séville avec l'Exposition Internationale de 1992, « l'EXPO'98 » a pour ambition de relancer une dynamique urbaine. Pour Lisbonne, il ne s'agit donc pas uniquement d'accueillir une exposition prestigieuse, il s'agit d'utiliser l'évènement comme le déclencheur d'un renouveau urbain et cela à deux échelles. D'abord à l'échelle de la ville par la réhabilitation de la rive du Tage et le déplacement progressif du centre actif et vivant en direction du fleuve et du nouveau quartier. Ensuite, à l'échelle internationale, en s'offrant un quartier d'affaires et en rattrapant ainsi le retard accumulé sur les grandes villes européennes.

C'est un véritable « Projet Urbain » qui est donc mis à l'œuvre, projet qui s'inscrit alors dans tous les documents de planification urbaine qui régissent l'urbanisme à Lisbonne. (Plan Régional d'Aménagement du Territoire de l'Aire Métropolitaine de Lisbonne, Plan Stratégique de 1992, Plans Municipaux de la ville de Lisbonne...).

Le 23 mars 1993, un décret de loi délimite la zone d'intervention de l'EXPO 98 et la déclare zone critique de récupération. Le réaménagement de la zone Industriale-Portuaire prend alors le nom de « projet du Parc des Nations ».



L'EXPO'98 est un immense complexe de 70 bâtiments, répartis sur plus de 60 hectares, le long de l'embouchure du Tage.

Les acteurs :

Le projet du Parc des Nations est confié, après accord entre le Gouvernement et la ville de Lisbonne, à une société à capitaux publics mais de droits privés nommée Parque Expo'98. Cette société joue le rôle d'une véritable société de développement urbain. Elle a la charge de gérer l'ensemble du projet en s'appuyant sur des capitaux publics de départ. Cette prise en charge concerne tous les aspects du projet : conception, mise en œuvre, construction, démantèlement de l'exposition, mais aussi l'acquisition, l'urbanisation et l'aliénation de tous les terrains de la zone. L'Etat n'intervient plus, son objectif étant le « coût zéro » pour le contribuable par un remboursement ultérieur des sommes engagées, le Parc des Nations devant s'autofinancer à terme.



Les principes d'aménagement :

L'enjeu principal est d'affirmer, via le projet du Parc des Nations, une nouvelle centralité pour la ville et cela pour deux raisons :

- Tout d'abord pour donner au projet une dimension métropolitaine
- Mais aussi pour réaménager cette partie Est de Lisbonne qui depuis le début du XX^{ème} siècle était moins développée que l'Ouest ou le Centre.

Ce projet de nouvelle centralité s'exprime d'un côté par le réordonnement des schémas d'accessibilité et de mobilité et de l'autre par la structure d'occupation de l'espace prévu :

L'aménagement du Parc des Nations a été pensé comme un projet d'accessibilité. Pour cela, la restructuration du réseau viaire a été réalisée sous forme d'un maillage constitué de grands axes orthogonaux arborés permettant une égale accessibilité au centre historique de la ville, à l'aéroport, aux berges du fleuve et à la moitié Sud du pays grâce au pont Vasco de Gama qui débouche directement sur le site. L'ensemble de ce maillage est lui-même directement relié à tous les grands axes routiers et autoroutiers du pays grâce à un nouveau périphérique.

Concernant le Plan d'Urbanisme de la Zone d'Intervention, celui-ci est basé sur un principe de multifonctionnalité et de mixité urbaine pour structurer l'occupation de l'espace à régénérer. Ainsi le cadre bâti se partage en trois composantes :

- Les équipements : équipements de proximité (écoles, supermarchés, centres de santé, petits commerces sur le front d'eau...) et équipements métropolitains
- Les services et aires commerciales
- L'habitat auquel est réservé 53% de l'espace bâti afin d'accueillir en 2009, 25 000 habitants.

Les réalisations :

Plusieurs infrastructures ont été réalisées à partir de 1993 pour l'Expo'98, il s'agit :

- Du pont Vasco de Gama, qui devient alors le plus grand pont d'Europe,
- De la nouvelle ligne de métro avec sept nouvelles stations,
- Du nouveau terminal multimodal (trains-bus-métro-taxis) appelé « Gare de l'Orient », conçue par l'architecte Santiago Calatrava.



Gare de l'Orient

Plusieurs pavillons conçus pour accueillir l'Expo'98 ont été reconvertis :

- Le principal Pavillon d'expositions est devenu la foire internationale de Lisbonne
- L'entrée principale de l'exposition est devenue le Centre Commercial Vasco de Gama qui occupe deux tours
- Le Pavillon du Futur est devenu le Casino de Lisbonne
- Le Pavillon de la Connaissance des mers est devenu un musée sur les sciences
- Le Pavillon de l'Utopie est devenu le Pavillon Polyvalent de Lisbonne et un centre des Congrès d'une capacité d'accueil de 16 000 places.
- Un autre pavillon d'expositions est devenu un bowling



l'Oceanarium

D'autres équipements réalisés ont gardé leurs fonctions initiales, comme l'Oceanarium, le plus grand aquarium d'Europe ou la tour d'observation, le funiculaire et le pavillon de la réalité virtuelle.



Si l'on observe les réalisations de l'ensemble du quartier en 2003, soit dix ans après les premiers travaux, on s'aperçoit que la transformation est complète. Il ne reste pratiquement rien des structures de l'ancien quartier, du plan des rues, des bâtiments, des aménagements urbains. Aucune des caractéristiques urbaines de Lisbonne n'a été maintenue. Les bâtiments sont immenses, séparés par de larges rues piétonnes reliés entre eux par les technologies les plus modernes (télécommunications par fibres optiques, réseau pneumatique de collecte de déchets...). Le quartier résolument moderne, pourrait se situer à peu près n'importe où en Europe. Quelques bâtiments en forme de voile ou de navire rappellent seulement que nous sommes dans un pays résolument tourné vers la mer et que Lisbonne se veut la capitale atlantique de l'Europe.



Immeubles en forme de bateaux, tour et pont Vasco de Gama, funiculaire

Bilan :

Le bilan actuel est assez mitigé. On peut dans un premier temps reconnaître la réussite commerciale et financière du Parc des Nations. Le prix du terrain a quintuplé depuis l'exposition universelle. 340 hectares ont été réhabilités et on y trouve aujourd'hui des activités touristiques, culturelles, des activités industrielles (bureaux d'architectes, d'informaticiens, ateliers de mode, concessionnaires automobiles...), des écoles professionnelles et surtout près de 10 000 nouveaux logements. Au total cela représente 25 000 emplois et 25 000 habitants.

En dix ans le quartier est donc devenu le symbole de la capacité des portugais à se moderniser.

Mais si la mixité fonctionnelle est réelle dans ce nouveau quartier, la mixité sociale peine à se concrétiser. Le prix des nouveaux logements les destine uniquement à la classe moyenne supérieure. L'accessibilité aux transports reste encore relativement mauvaise et constitue une barrière pour les habitants de l'agglomération qui désirent se rendre sur le site. Seul le Centre Commercial Vasco de Gama attire toute la population lisboète.

Ainsi, si l'objectif initial était double, le résultat a fortement privilégié le rôle international attribué au quartier. Lisbonne a pu, grâce à l'exposition et à son nouveau quartier se construire une nouvelle image en Europe mais ni l'une ni l'autre n'ont été les grands rassembleurs qu'ils auraient dû être. Le but de créer un nouveau centre pour l'agglomération et la population de Lisbonne n'est donc pas encore atteint.