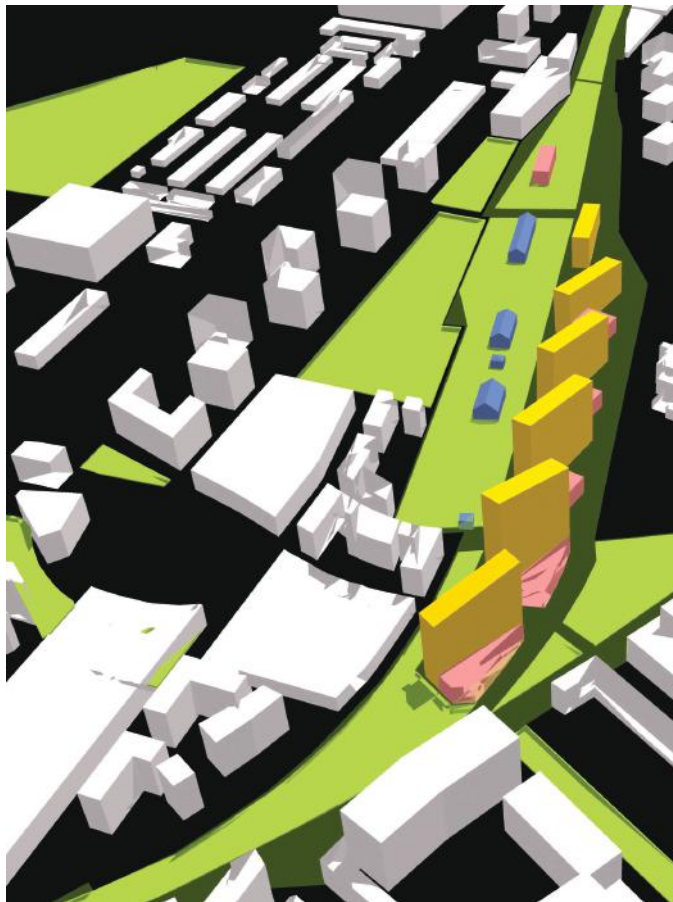


Plan directeur de Velocidad Alta

Valladolid

Le projet a adopté le slogan
« Connexions et re-connexions ».
Ce « treillis » vert superpose une
nouvelle structure urbaine sur une
ville qui manquait de cohérence



Lieu
Valladolid, Espagne

Date
2005 - 2014

Maître d'Ouvrage
Valladolid Alta Velocidad,
S.A.

Coût
900 millions d'euros

Superficie
98 hectares

Prix

2009
MIPIM Architectural Review Future Project Award,
Regeneration and Masterplanning category

Co-architectes
Vidal y Asociados
arquitectos (VAa)

**Bureau d'études
économiques et de
marché**
Idom Engineers



Ce plan directeur pour la ville de Valladolid, lauréat d'un concours international, a été élaboré conjointement avec le cabinet d'architectes Vidal y Asociados arquitectos (VAa) et le bureau d'études Idom. L'objectif est d'encadrer la croissance urbaine sur les 25 ans à venir, pour faire de Valladolid une ville durable, qui serve de modèle aux autres villes européennes.

La clé de cette ré-orientation de la ville est un grand projet de génie civil, sous l'impulsion du ministère des travaux publics, au terme duquel une tranchée de 6 km de voies ferrées qui traverse actuellement la ville sera enfouie dans un tunnel.

L'arrivée du train à grande vitesse, l'AVE, offre à Valladolid l'opportunité exceptionnelle de complètement restructurer son schéma urbain. Alors que le concours se focalisait strictement sur les zones libérées par l'enfouissement des voies, les phases initiales de notre intervention ont clairement mis en évidence la nécessité de repenser radicalement le tissu urbain de Valladolid si l'on voulait arriver à une solution satisfaisante pour les quatre sites inclus dans le cahier des charges, à savoir, le couloir ferroviaire proprement dit, la gare de triage annexe et deux hangars d'entretien.

Actuellement, la structure urbaine de la ville est fracturée par le couloir ferroviaire, mais aussi par la rivière Pisuerga qui traverse le centre ville en suivant un axe nord-sud quasi-parallèle. Ces deux axes divisaient donc la ville en trois zones, et restreignaient sérieusement la circulation dans l'axe est-ouest.

Dans la mesure où l'impact négatif des voies ferroviaires se manifestait principalement par des itinéraires routiers tortueux, responsables de gros bouchons, beaucoup

s'attendaient à ce que notre proposition transforme le couloir ferroviaire en un grand boulevard à plusieurs voies. Or, en modélisant la circulation, nous avons réussi à montrer que cette solution n'était pas souhaitable d'un point de vue environnemental et qu'elle ne ferait qu'exacerber les problèmes de circulation au lieu de les résoudre.

Au lieu de couloirs pour les voitures, nous avons proposé un maillage de parcs pour créer graduellement, au fil du temps, l'armature d'un centre-ville totalement « vert ». En partant d'un élégant axe piétonnier qui relie actuellement la gare à la Plaza Mayor (grande place), ces deux axes mettent en place une structure qui, associée à d'innombrables améliorations de petite envergure, permettra progressivement de tisser des liens entre les parcs et les places disséminés dans le centre-ville, en les reliant aux grands espaces verts en périphérie. À l'échelle de toute la ville, on obtiendra ainsi un grand réseau d'espaces ouverts et d'itinéraires piétons et cyclistes reliés aux transports en commun. Dans cette lignée, le projet a adopté le slogan « Connexions et re-connexions ».

Ce « treillis » vert superpose une nouvelle structure urbaine sur une ville qui manquait de cohérence.

Le plan s'articule autour d'un nouveau centre de transports, qui connectera la nouvelle gare AVE, les lignes de trains régionaux (voies larges), la gare routière, les services de bus et le nouveau couloir séparé, réservé à la circulation ; ce couloir longeant la voie verte dans sa partie centrale, se déploiera en éventail pour former un grand « X » qui reliera les quatre coins de la ville au centre.