



BTP

Comment Eiffage phosphore sur ses métiers à l'horizon 2020

Engagé dans le développement durable, le groupe de BTP imagine une gare multimodale à Marseille.

Nous sommes en 2020. A la demande de la ville de Marseille, qui souhaite poursuivre le programme de reconquête urbaine initié à la fin du siècle dernier avec le lancement du quartier Euroméditerranée, le groupe de BTP Eiffage répond à un projet de partenariat public-privé (PPP) portant sur la conception, la construction et l'exploitation jusqu'en 2050 d'une gare urbaine multimodale. Située en bord de mer juste au nord d'Euroméditerranée, à l'emplacement de la gare d'Arenc, cette plate-forme pour les voyageurs et le fret mêlant métro, train, tramway mais aussi ferry doit être le point central d'un quartier futur de 1,7 km² accueillant 32.000 habitants et autant d'emplois.

Anticiper les mutations

Se voulant exemplaire au regard des enjeux du développement durable et de la mobilité, l'ensemble, prévoient ses concepteurs, « s'inscrit dans une réduction de la mobilité automobile, avec forte croissance de l'utilisation des transports en commun et des modes de circulation douce. Le quartier bénéficie de techniques nouvelles visant à optimiser les ressources en eau, la collecte et le traitement des déchets, les consommations d'énergie ainsi que l'approvisionnement des habitants et commerces en marchandises courantes ».

Science-fiction ? Oui et non. En septembre 2006, un an avant le Grenelle de l'environnement qui s'est tenu cette semaine, Eiffage a réellement lancé ce projet – joliment baptisé « Phosphore » – d'une nouvelle gare marseillaise qui ne verra probablement jamais le jour. « Les attentes en termes de développement durable, les contraintes croissantes en matière d'écologie et de performance énergétique des bâtiments vont largement bouleverser nos métiers », prévient Benoît Heitz, le directeur général d'Eiffage.

Toute la difficulté est d'antici-

per précisément ces mutations. Pour s'y préparer, le groupe a donc eu l'idée de travailler sur un chantier virtuel d'aménagement urbain le plus compliqué possible – une gare multimodale –, et de se projeter suffisamment loin dans l'avenir pour que les équipes n'hésitent pas à réfléchir à l'utilisation de matériaux et techniques actuellement au stade de la recherche ou du prototype.

Piloté par Geneviève Ferone, la directrice du développement durable chez Eiffage – elle était précédemment la présidente fondatrice de la première agence de notation sociale et environnementale –, le projet Phosphore repose sur un cahier des charges écrit avec l'aide d'étudiants de l'Essec ou de Centrale et d'experts indépendants. Parmi eux, quelques grands noms de l'urbanisme et du développement durable, comme François Asher (professeur à l'Institut français d'urbanisme), Jean-Louis Bal (directeur des énergies renouvelables à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), Arnaud Berger (responsable développement durable au groupe Banque Populaire), Jean-Marc Jancovici (ingénieur expert climatique), Alain Maugard (président du Centre scientifique et technique du bâtiment) ou encore Than Nguiem (présidente fondatrice de l'institut Angenius, qui travaille sur l'empreinte écologique des territoires).

Micro-éoliennes

Partant de là, le cabinet d'architectes Buffi & Associés a dessiné une gare en forme de vague de 450 m de long et 38 m de haut, à laquelle il a joint une tour, puisque les équipes sont parties du principe que Marseille veut se doter en front de mer d'un « petit Manhattan ». Reste, désormais, à construire virtuellement cette gare et cette tour en utilisant au mieux les énergies renouvelables grâce à des technologies qui pourraient être disponibles en 2020 : coque isolante en écaille

qui capte et régule le vent pour la ventilation intérieure, capteurs solaires ultra-minces, matériaux formés de nanotubes, vitrages actifs et sélectifs (isolants, producteurs d'énergie, filtrants pour éviter l'éblouissement, autonettoyants...), microéoliennes en façade ou en toiture, éclairage à diodes, etc. Les patrons de tous les bureaux d'études d'Eiffage sont désormais chargés, avec l'aide de laboratoires, d'explorer toutes ces pistes en faisant le tri entre ce qui sera réalisable à l'horizon 2020 à un prix acceptable et ce qui relèvera encore de l'utopie. Puis, au printemps prochain, les copies seront ramassées. Elles serviront alors de support à un film en trois dimensions relatant les principales innovations du projet.

Outre l'avance qu'il espère en tirer dans la maîtrise de technologies de demain, Eiffage attend du projet Phosphore – pour lequel il dépense plusieurs millions d'euros – une mobilisation de toutes ses filiales autour de la notion de développement durable. Accoucheur d'innovations, Phosphore est donc aussi – et peut-être même surtout, aux yeux de ses concepteurs – un puissant outil fédérateur pour les multiples composantes du troisième groupe français de BTP.

CLAUDE BARJONET

D'autres projets ou réalisations en Europe

– **La gare de Berlin** : inaugurée en mai 2006, la gare de Berlin a été conçue pour accueillir 1.100 trains de banlieue et de grandes lignes tous les jours.

– **La gare de Stuttgart** : les voies ferrées souterraines sont conçues pour libérer des espaces constructibles en centre-ville. Une structure minimale en béton – couverte de végétation – doit marquer l'entrée du hall de gare souterrain monumental. Les travaux doivent commencer en 2010.

– **La gare de Nancy** : l'arrivée du TGV Est a suscité un projet de restructuration du quartier de la gare pour en faire une zone commerciale et tertiaire facile d'accès.