

Tallinn s'ouvre sur la mer

Description

La plupart des villes situées sur un littoral sont connues pour leur front de mer. Les symboles les plus attractifs et représentatifs de ces villes, la concentration de la vie urbaine et les raisons de leur prospérité peuvent souvent être observés sur cette étroite bande de terre. Ce n'est toutefois pas le cas à Tallinn, du fait de l'héritage supposé des usages exclusivement militaires et industriels du littoral à l'époque soviétique.

Le front de mer de Tallinn s'étend sur 46 km et le cœur de la ville se situe dans sa section centre-est. Les activités industrielles prédominent le long du centre, sur les territoires du port international de tourisme et roulier, qui constitue la principale infrastructure nécessaire aux activités économiques de la ville. Vers l'est ou vers l'ouest, on trouve quelques plages de sable caractérisées par des eaux très peu profondes (du fait du soulèvement isostatique continu). Mais les plus proches du centre souffrent encore d'une faible qualité environnementale, à l'exception de celle, célèbre, de Pirita (site olympique des Jeux de Moscou en 1980), située aux limites orientales du territoire administratif de la ville, ainsi que celle, plus à l'ouest, de Stroomi.



Durant l'occupation soviétique, la côte située à proximité du centre a été militarisée et utilisée pour développer une nouvelle industrie, des équipements militaires et des ports y ont été aménagés^[1]. La ceinture de chemin de fer, détruite pendant la Seconde Guerre mondiale et remplacée par une ligne à écartement allemand durant l'occupation nazie, a été parachevée pour réserver un corridor de circulation aux activités industrielles. Déjà présente sur les cartes des années 1950, cette voie ferrée est encore en place aujourd'hui, si ce n'est sous la forme d'une structure d'acier, du moins comme chemin en friche, perpétuant physiquement une barrière entre la ville et le littoral.



Accessibilité du littoral au centre de Tallinn en 1990 (© Damiano Cerrone, 2010 / Sources : différentes cartes historiques)

Planification urbaine à l'époque post-soviétique

Avec la dissolution de l'Union soviétique en 1991, un nouveau système de planification urbaine a émergé. Avec le processus d'indépendance a été entreprise une transformation du système de planification centralisé –à l'échelle de l'Union comme de la République– en mécanismes davantage basés sur le marché. « *Cependant, la réforme de la planification urbaine a été une tâche difficile et controversée. L'euphorie du marché et le soutien conséquent à une réduction brutale de l'administration publique[...] ont échoué, portant atteinte à la légitimité de la planification.* »^[2] L'occasion pour les promoteurs privés d'orienter eux-mêmes le processus de planification urbaine.

Le premier schéma directeur ou master-plan de Tallinn, « *Üldplaneering* » (constitué de plans à l'échelle 1/45000^e), a

été approuvé seulement en 2001. Celui-ci ne donne que de grandes lignes d'aménagement pour chaque quartier, tandis que le bureau municipal de planification a commencé à élaborer les plans de quartiers en 2011. Bien que le master-plan de 2001 et les plans de quartier soient supposés fournir un cadre aux projets urbains des promoteurs, leur rigidité est rudement mise à l'épreuve par la facilité avec laquelle des modifications peuvent leur être apportées par la proposition d'un plan détaillé. Un exemple important de cette politique de tolérance envers les projets urbains est le cas de l'île dite du Casino (renommée île de la Culture après abandon du projet d'y construire des casinos), prévue sur des hauts-fonds maritimes à Paljassaare, une presqu'île de 3 km de long au nord-ouest du centre de la ville. Cette île artificielle apparaissait déjà en 2008 sur une esquisse publiée dans les médias^[3] mais n'a fait son apparition sur le premier plan municipal du quartier nord-ouest de Tallinn qu'au mois d'octobre 2010. Ceci pourrait confirmer le fait que la planification municipale est parallèle à l'initiative privée ou bien lui succède. À vrai dire, les projets d'aménagement de l'espace public sont souvent externalisés par le bureau de planification de la ville de Tallinn, comme dans le cas de la promenade côtière (« *rannapromenaad* »)^[4] dont le projet d'aménagement a été confié à une agence privée d'architecture. Dans le contexte précédemment évoqué, ce phénomène pose des questions sur la légitimité du secteur privé à être à la fois un promoteur privé ou bien un urbaniste engagé aux côtés de la municipalité, ainsi que sur le monopole de l'aménagement urbain.

Par conséquent, durant ces dix dernières années, les plans détaillés ont catalysé le changement et il est important de les considérer comme un mécanisme de déclenchement pour tous les projets urbains à venir. Leur processus de validation peut être résumé ainsi : le promoteur manifeste son intention d'élaborer un plan détaillé, la municipalité transmet des instructions générales pour ce plan détaillé et communique l'intention du promoteur aux habitants. Lorsque le plan est dessiné, la municipalité l'analyse et le renvoie avec annotations et critiques de manière à ce que le promoteur puisse fournir une seconde version, amendée, qui est cette fois-ci rendue publique. En l'absence d'objections majeures de la part de la population, le plan est entièrement approuvé, à moins que le document soit renvoyé une seconde fois pour corrections.

Des acteurs très variés peuvent être à l'origine des projets : on trouve par exemple un promoteur étranger qui a acquis un grand terrain pour des projets de logement, des compagnies industrielles réunissant leur domaines pour créer une nouvelle centralité urbaine (50 ha à Paljassaare), un promoteur organisant un concours pour l'aménagement d'un quartier résidentiel de 6 000 habitants (Ecobay en 2008, sur la côte ouest de Paljassaare), ou bien encore un petit propriétaire désirant construire un nouvel immeuble de logement ou en rénover un vieux. En outre, une observation précise des pratiques locales révèle que de nombreux « plans fantômes » peuvent également être dessinés, non pour être mis en œuvre, mais plutôt pour accroître la valeur des terrains.

Bien que les services des monuments historiques protègent quelques constructions en pierre calcaire réparties sur toute la côte, comme par exemple l'ancien dancing de la Marine, les coûts élevés de la rénovation ont justifié la démolition de bien d'autres constructions absentes des listes de protection. Parfois, ces sites sont simplement convertis en parking privés « temporaires » afin que les propriétaires puissent se construire un petit capital pour financer l'élaboration d'un plan détaillé. C'est ainsi qu'Europark détient, en juin 2011, plus de soixante emplacements dans la ville, soit environ 13 ha de sol urbain au total ; l'un des plus grands parcs de stationnement de ce type occupe une friche (en attente de réalisation d'un plan détaillé) située exactement entre le port et le quartier central des affaires.

La situation actuelle sur la côte

Il n'est pas possible aujourd'hui de longer la côte à pied d'est en ouest. Autour du centre, on trouve un certain nombre de zones privatisées et fermées, un cordon étendu d'anciens bâtiments industriels, de docks, de plateformes en béton, de réservoirs de pétrole, de sites de stockage en plein air, d'entrepôts, en alternance avec de petites plages de sable, des friches et des terrains oubliés, privés ou appartenant à l'État. Cette situation est désignée à Tallinn comme un « héritage soviétique », quoiqu'elle résulte aujourd'hui à vrai dire d'une incapacité à imaginer le littoral autrement. Il n'est pas nécessaire de déplacer l'industrie juste pour le bénéfice de le faire; cependant, il existe bien une véritable demande d'étendre la ville vers la mer ainsi qu'un souhait des habitants de supprimer la dernière frontière existante pour avoir un accès facile à la côte et disposer des infrastructures minimales pour en profiter.

Un slogan « *Opening the city to the seaside* » a été lancé par la municipalité de Tallinn pour la première fois en 2007 en tant que concept de régénération de la zone côtière. Celui-ci est également souvent employé par les décideurs et les experts pour tenter de décrire le processus actuel de démantèlement de l'industrie et de développement de la ville vers les nouveaux espaces côtiers libérés. Plusieurs visions englobantes et idées à l'échelle de la ville ont été élaborées mais la gestion néolibérale montre l'exemple du processus aux promoteurs en mettant en œuvre une planification détaillée parcelle par parcelle. Le gouvernement municipal peut à proprement parler planifier mais possède seulement 16 % de son territoire administratif, et seulement 1-2 % des terrains à construire, principalement autour de Linnahall^[5].

Plusieurs groupes d'activistes influents s'intéressent également au bord de mer : une ONG comme Linnalabor (Laboratoire urbain) et une association d'habitants comme Telliskivi Selts^[6] amènent progressivement la population à utiliser le bord de mer par différentes initiatives et ateliers. Ce sont également ces organisations qui font naître une opinion publique forte face à des plans détaillés discutables.

Quelque chose a commencé à changer avec la réalisation du « Kultuurikilomeeter » (dans le cadre de Tallinn Capitale européenne de la Culture 2011), une promenade aménagée rapidement et grossièrement, parallèle à la côte vers l'ouest, depuis Linnahall jusqu'à la rue Tööstuse située à proximité du port militaire. La promenade suit l'ancienne ceinture ferroviaire, c'est-à-dire que les habitants peuvent désormais, et pour la première fois, retrouver l'usage de la côte en la longeant à pied. Cette promenade sert principalement au jogging, au vélo et aux promenades dominicales et constitue un raccourci piéton utile. D'après le master-plan de la ville en vigueur, une nouvelle route devrait être aménagée parallèlement à cette promenade pour relier entre eux les futurs nouveaux quartiers. Cependant, celle-ci pourrait rétablir « l'ancienne frontière » entre la ville et le littoral.

Tallinn 2025

Voilà un master-plan de la ville qui n'est pas si strict, à très petite échelle, tandis que les plans d'aménagement des quartiers sont en cours de réalisation et que les promoteurs peuvent négocier et imposer des variantes sur leur terrain. À quoi ressemblera donc la ville dans environ quinze ans ?

Mon idée consiste à recueillir les principaux plans détaillés déjà approuvés ou en cours d'approbation (au mois de novembre 2010) et de les représenter, ensemble, sur un même document, comme s'ils étaient déjà réalisés. Pour trouver les dessins, j'ai utilisé la plateforme Internet d'archives de plans de la ville de Tallinn, « Tallina planeeringute register », où il est possible de consulter les documents liés à chaque plan détaillé, que celui-ci soit soumis ou approuvé. La superposition des plans sur une carte de Tallinn m'a permis de créer un scénario de développement du bord de mer.



Tallinn 2025 : Assemblage des plans détaillés / Source: Tallina planeeringute register, 2010 (© Damiano Cerrone, 2011)



Tallinn 2025 : Scénario / Source: Tallina planeeringute register, 2010 (© Damiano Cerrone, 2011)

Ces images mettent en valeur les occasions manquées par la ville de Tallinn de reconquérir des portions de son littoral ou au moins de devenir le partenaire de certains projets majeurs pour briser le processus privé de construction de logements et d'aménagement de l'espace public sur le littoral. Il manque à cette extension massive de la ville vers la mer, avec l'augmentation de population conséquente (90 000 dans le nord-ouest de la ville si on additionne les objectifs des projets), un plan d'ensemble ainsi que des stratégies claires pour garantir que les quartiers du bord de mer ne deviendront pas de simples zones dortoirs. En outre, la ligne du littoral et les parcs semblent pour la plupart exclus du processus et aucun « corridor vert » n'est visible dans les projets de nouveaux quartiers, tandis que les principales zones vertes de la ville sont situées en périphérie ouest et est. À vrai dire, une zone verte du parc de loisirs de Tivoli, situé directement au bord de l'eau à quelques pas à l'est du port de Tallinn, va laisser place à un projet de logement tandis qu'une nouvelle artère routière longera la berge.

Tous ces projets se veulent attractifs et certains parmi les plus ambitieux, tel Paljassaare, sont conçus comme de nouvelles centralités urbaines. C'est d'ailleurs ce projet qui reflète le mieux le slogan d'ouverture de la ville sur la mer avec la réalisation d'une promenade piétonne autour des nouveaux quartiers d'usage mixte, avec des commerces et des activités de loisirs, des logements, un centre commercial, un port de plaisance et l'île de la Culture. En effet, ce quartier montre comment un projet de plus large ampleur peut permettre une « meilleure » conception ; ce n'est toutefois pas ce qui se produit au centre de la ville.

[Cliquer ici pour voir le reportage photo correspondant à cet article.](#)

Notes :

[1] Pour un aperçu de l'histoire du port de Tallinn : <http://www.portoftallinn.com/history>

[2] Sampo Ruoppila, "Establishing a Market-oriented Urban Planning System after State Socialism: The Case of Tallinn", *European Planning Studies*, Vol. 15, n°3, 2007.

[3] <http://www.tallinapostimees.ee/53320/kasiinosaare-idee-kogub-juba-liha-luudele>

[4] Pour plus d'information: <http://www.tallinn.ee/rus/ehitus/g6844s56112>

[5] Source : Bureau de planification du gouvernement municipal de Tallinn, 2011

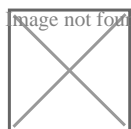
[6] Association des habitants de Kalamaja/Telliskivi.

* Étudiant et assistant de recherche à l'Académie estonienne des Arts

Traduction de l'anglais : Eric Le Bourhis

[Voir le texte d'origine.](#)

Image not found or type unknown



[Retour en haut de page](#)

date créée

01/10/2011

Champs de Méta

Auteur-article : Damiano CERRONE*