

L'Expo 2015 de Milan et les défis des infrastructures de transport

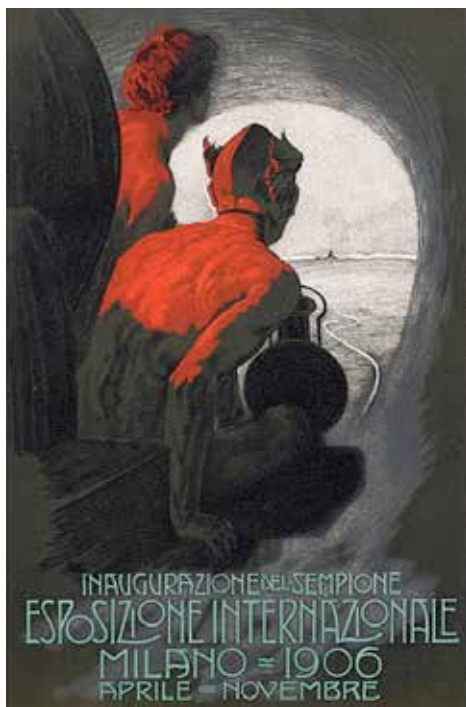
L'exposition universelle sur le thème de « Nourrir la planète, Energie pour la vie » va s'ouvrir le 1^{er} mai 2015 à Milan. A deux mois et quelques jours de l'échéance il est nécessaire de faire le point sur l'état d'avancement des changements attendus du point de vue des infrastructures en particulier celles concernant les transports.

Le choix de la localisation

En 1906 Milan avait déjà accueilli une exposition universelle sur le thème des transports en relation avec l'ouverture du tunnel du Simplon qui permettait la première liaison ferroviaire directe entre Milan et Paris.

Cinquante pays y participèrent et cinq millions de visiteurs furent accueillis.

A cette époque la commune de Milan comptait environ 540.000 habitants et le tissu urbain présentait de vastes zones peu ou pas construites à proximité immédiate du centre historique, capables d'accueillir les 35.000 exposants.



Représentation de l'espace consacré à l'exposition de 1906



Source : <http://www.taino-va.it/testi/11%20sempione.htm>

L'emprise de la ville de Milan a largement dépassé les limites communales et l'aire urbaine présente désormais des espaces densément peuplés. Dans ces conditions il n'existait plus aucun espace suffisamment vaste à l'intérieur des limites communales pour accueillir l'Expo 2015.

Le choix s'est donc porté sur un espace « délaissé » dans l'angle Nord-Ouest de l'agglomération, aux confins des limites communales de la ville et des communes de Rho et Pero.



Carte de Milan en 1908 où sont reportés en bleu les sites de l'exposition de 1906 et en vert celui de 2015. La flèche rouge indique l'axe du Simplon.

* Professeure d'histoire-géographie au lycée Stendhal de Milan (AEFE).

Cet espace est proche du nouveau siège de la « Fiera » de Milan qui se trouve à Rho pour la plus grande partie et le reste sur la commune de Pero.

I - Les infrastructures de transport routier

1. Viabilité



A première vue la position du site est intéressante non seulement car il se situe au nord de la ville qui est traversé par le grand axe Ouest/est italien (Turin/Venise : autoroute A4) à vocation de transit européen (Lyon/Budapest) mais aussi car cela correspond à l'espace régional le plus dense en habitants et en activités. Le corollaire en est une circulation souvent difficile et avec un nombre quotidien élevé d'accidents car le transport routier de marchandises prévaut sur tout autre en Italie.

Le site choisi se trouve au débouché Nord/Sud de l'axe de la dorsale européenne qui relie l'espace rhénan à la plaine du Pô via l'autoroute A8/A9 qui passe par le canton suisse du Tessin. L'espace est donc délimité par le croisement de ces deux axes fondamentaux. Des travaux continuels ont permis d'élargir à 3 voies l'A8 et à 4 voies l'A4 vers Bergame mais plus on élargit l'autoroute plus les voitures et les camions y sont nombreux. C'est pour cette raison qu'il a été décidé de réaliser la « Pedemontana », autoroute visant à délester plus au nord l'axe milanais de la A4 afin de donner une meilleure viabilité sur l'axe international Lyon/Budapest mais les travaux ont pris du retard et le chantier doit connaître une accélération pour être terminé d'ici avril 2015.



Source : <http://www.pedemontana.com/>

2-Moyens de transport

Selon les statistiques prévisionnelles de l'Expo ; 43% des déplacements devraient se faire par la route (24% en voiture ou taxi + 19% en cars de tourisme) contre un peu plus de 32% en train et 24,5% en métro.

Les concepteurs du site estiment que l'affluence journalière des déplacements routiers devrait s'élever en semaine autour de 13.000 véhicules + 700 cars avec un pic de fréquentation le samedi autour de 22.500 véhicules + 1200 cars. Il semble donc que la grande majorité des visiteurs (au moins les Italiens) préféreront emprunter leur voiture. Afin de faire face à cet afflux de nombreux espaces pour les parkings ont donc été réservés. En particulier les parkings suivants :

- celui de la Fiera de Rho, le plus important (10.000 places voitures) mais aussi celui qui devra accueillir les visiteurs des salons qui se déroulent presque chaque semaine à la Fiera ce qui risque diminuer les possibilités effectives de se garer.
- celui de l'ex aire industrielle de l'Alfa Romeo à Arese avec 4500 places voitures.
- celui de Via Novara plus modeste car contenant 1550 places voitures.

Quant au parking de la Cascina merlata son potentiel automobile est limité à 349 places et il servira avant tout à garer 561 cars de tourisme.

Les parkings d'Arese et de via Novara sont éloignés du site ce qui suppose la mise en place de navettes.

II - Les autres transports terrestres

1-Le transport ferroviaire

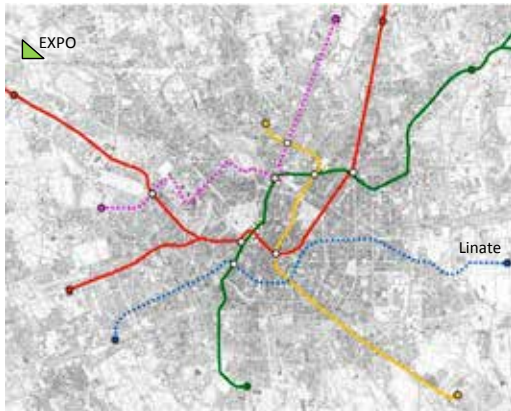
L'agglomération milanaise est au cœur d'un carrefour de voies ferrées desservant toute l'Italie parmi lesquelles il faut noter l'ouverture récente de la LGV Rome/Milan/Turin prévue pour se connecter à Paris via Lyon. Les liaisons avec la Suisse et le reste des pays de l'UE sont nombreuses mais le trafic régional est souvent lent et encore plus souvent peu respectueux des horaires...

Les connexions entre les différentes gares de la ville sont assurées par le « passante ferroviario », sorte de RER. Mais le site peut seulement compter sur la proximité de la gare de Rho-Fiera qui dessert les lignes du nord-ouest (vers Varèse) et de l'ouest (vers Turin), il ne s'agit pas là d'une grande ligne et, comme nous le verrons, c'est avant tout un axe mal connecté.

2-Les transports collectifs urbains

• Métro

La proximité géographique avec le nouveau site de la Fiera de Rho permettra à l'Expo de bénéficier de la ligne de métro 1 dont le terminus est à l'extrémité occidentale du futur site. Mais les autres lignes sont toutes éloignées comme on le voit sur la carte.



Cependant la municipalité et la région ont investi dans des dépenses importantes pour de nouvelles lignes de métro. Faisant d'ailleurs passer la construction de la ligne 5 (couleur lilas sur la carte) avant celle de la 4 (couleur bleue) qui pourtant permettait l'arrivée du métro à l'aéroport de Milan (Linatè).

• **Tram**

La ville de Milan possède un dense réseau de trams (17 lignes pour un total de 115 km) car elle n'a jamais démantelé les lignes existantes depuis la fin du XIX° s. Il existe deux lignes qui ont leur terminus à proximité du site (devant l'hôpital Sacco), il s'agit de la ligne 19 (où à la demande des Milanais la société d'exploitation ATM utilise encore un vieux modèle de tram datant de 1928) et de la ligne 12 (modèle de « jumbotram » des années 1970 comportant trois voitures) qui permettent toutes deux d'accéder au centre ville. Mais leur terminus est séparé du site par l'autoroute A8 et le pont qui l'enjambe n'est pas prévu pour une continuation des lignes de tramways. Il faudra donc que les Milanais ou les touristes arrivés en centre-ville prennent un système de navettes en plus du tram.

3- Les transports individuels

Il est aussi prévu de pouvoir se rendre à l'Expo à bicyclette et la municipalité mettra à disposition en plus des bicyclettes classiques, 1500 vélos électriques avec deux parkings de 200 et 500 places à proximité, c'est-à-dire dans le quartier, en construction, de Cascina merlata qui recevra les bureaux des délégations étrangères (une partie de ce nouveau quartier se construit là où il y avait un camp accueillant des nomades et une grande déchetterie). Un pont piétonnier et cyclable va être créé au dessus de l'autoroute A8 Milan/Turin afin de se rendre sur le site de l'Expo. Ce pont piétonnier doit s'inscrire dans le projet des « rayons verts » d'une piste cyclable reliant le château (castello sforzesco) au site de l'Expo mais qui est actuellement à l'état de travaux voire de projet pour de nombreux segments.

Les liaisons sécurisées avec pistes cyclables n'existent

donc pas en continu ce qui est vraiment dommage pour une ville qui désire s'inscrire dans la lutte contre la pollution et le réchauffement climatique dans le cadre du réseau C40 (1). Le projet Expo repose aussi sur la mise en valeur de voies d'eau existantes (la région est dans le secteur de résurgences -« fontanili »- des eaux provenant de la chaîne des Alpes) avec la création d'un nouvel axe nord/sud long de 20 km prévoyant un nouveau canal longé par des pistes cyclables - à construire dans la partie occidentale de la ville. Le projet était en cours d'avancement mais des associations de quartiers et écologiques ont multiplié les protestations et ont obtenu l'arrêt des travaux (2). Ce blocage reflète le manque de concertation préalable avec les associations de quartier et de gestion des parcs qui étaient traversés par le canal. Ce dernier devrait (le conditionnel est lié au fait que si la phase précédente est définitivement abandonnée le plan « B » n'est pas totalement défini) être remplacé par une conduite et les pistes cyclables ne seront pas mises en place. Le seul élément qui est maintenu est celui de donner aux Milanais un accès piétonnier à l'ancien port (la Darsena) d'arrivée du canal ticinese (naviglio grande) situé au sud-ouest de la ville.

Enfin pour ceux qui le désirent et en ont les moyens sont prévues deux liaisons par hélicoptère à partir des aéroports de Malpensa et Linatè avec atterrissage au cœur du site.

Au total la localisation des parkings les plus proches, du métro et de la gare favorisent les accès occidentaux au site; c'est ainsi que la porte nord-ouest est prévue pour pouvoir accepter 81.000 visiteurs par jour et la porte sud-ouest : 82.700 alors que les portes sud (23.197) et est (13.129) n'en accueilleront que 22% du total.



http://www.bed-and-breakfast.it/fiere/fiere_milano.cfm

III - Transports aériens et connexions terrestres

Une partie des 20 millions de visiteurs attendus viendra de pays européens et extra-européens en avion. La région milanaise est desservie par trois aéroports dont deux sont

essentiellement de desserte européenne (Linate et Orio al Serio) et le dernier (Malpensa) à desserte européenne et inter continentale. Les deux axes autoroutiers qui permettent les connexions avec les aéroports sont l'A8 pour Malpensa (terminal 1 et 2) et l'A4 pour Orio al Serio et, par le biais du périphérique est (« tangenziale est »), pour l'aéroport de Linate.

Les accès depuis Linate et Orio al Serio ne sont possibles que par la route/autoroute en voiture ou bus rapide (« shuttle ») au départ de certaines gares comme la gare Centrale. En ce qui concerne Malpensa ces accès existent aussi mais ils sont doublés d'un accès ferroviaire grâce à un système de navettes toutes les 30 minutes (mais seulement pour le terminal 1) qui mènent à la gare Cadorna située dans le centre historique. Aucun des systèmes actuels n'amène au site de l'Expo et il est désormais trop tard pour construire une ligne ferroviaire relais même si l'Expo se trouve à côté de la gare Rho-Fiera en connexion avec les gares Centrale, Garibaldi et Lambrate (dans l'autre sens vers Turin ou Varèse) mais pas avec celle de la navette de Cadorna. ...

L'aéroport de Malpensa s'apprête à accueillir entre 6 et 8 millions de passagers pour l'Expo, c'est pourquoi des travaux de « restyling » sont en cours au terminal 1, avec une extension à 270 postes d'enregistrement, 90 portes d'embarquement et une zone commerciale de cent magasins. La SEA (société qui gère l'aéroport) demande au gouvernement la possibilité d'adopter un « open sky » c'est-à-dire une période de déréglementation des vols du 1^{er} mai au 31 octobre 2015 (3). Les compagnies aériennes présentes pour les liaisons régulières sont actuellement au nombre de 59, les nouvelles lignes concernent avant tout le Moyen-Orient et l'Amérique du nord. Les dirigeants de la SEA et les politiques œuvrent pour ouvrir de nouvelles lignes intercontinentales directes en particulier avec la Chine.

IV - Les défis économiques et politiques

1- Les problématiques actuelles

La situation économique actuelle de l'Italie ne permet pas toujours de débloquer tous les fonds prévus et attendus. D'autre part la situation politique a vu le gouvernement Letta disparaître en février 2014 au profit du nouveau président du conseil Matteo Renzi qui s'inscrit dans le changement. Néanmoins M. Renzi a expliqué à différentes reprises que l'EXPO 2015 doit être un succès pour toute l'Italie et pas seulement pour Milan. Afin de montrer que l'Expo doit

être une vitrine internationale pour le pays quand l'Italie occupera la présidence du conseil de l'Union Européenne, à partir du premier juillet 2014, il a été décidé que les sommets européens se tiendront à Milan et non pas à Rome. En matière d'infrastructures la continuité de la présence de l'état et de ses investissements est assurée par le ministre des transports Maurizio Lupi qui occupait déjà ce poste sous le gouvernement Letta ; mais le ministre reconnaît que les handicaps sont nombreux entre les pesanteurs administratives et fiscales et les récents scandales de corruption dans la région (4).

Quant au « governatore » de la région Lombardie, R. Maroni, et au maire de Milan, G. Pisapia, ils multiplient les interventions rassurantes sur le fait que tout sera prêt pour l'ouverture (5) et le commissaire Sala (en charge de l'Expo) fait en sorte que les travaux se prolongent la nuit (20h sur 24h) avec un chantier illuminé ().

Si des préoccupations existent quant à la tenue des délais de certains chantiers, on peut néanmoins affirmer que l'événement EXPO a permis une dynamique de construction. En effet une amélioration des infrastructures de transport dans l'aire métropolitaine milanaise est déjà tangible avec la création de la BREBEMI : autoroute Brescia/Milan qui désengorge l'autoroute A4. Les autorités se réjouissent à la fois de ces possibilités de création d'emplois dans un pays en proie à un marasme économique tout en se préoccupant aussi de la présence d'intérêts mafieux (en particulier de la 'Ndranghetta très présente dans le secteur de la construction) et le commissaire Sala s'efforce de promouvoir un chantier « mafia free ». Malheureusement l'automne 2014 a été émaillé par de nombreuses enquêtes judiciaires portant sur des financements ou des adjudications de chantiers qui ont touché des entrepreneurs italiens mais aussi des membres de l'équipe proche de M. Sala et mis en évidence des réseaux de corruption liés à la 'Ndranghetta. Ces informations ont été relayées dans toute la presse européenne et ces scandales ont nui à l'image de l'intégrité des pouvoirs publics et des entreprises travaillant sur les chantiers liés à l'EXPO.

Si les investissements de l'état sont prépondérants, la région et la municipalité ont aussi beaucoup investi non seulement sur le site mais sur les infrastructures d'accès.

2- Les travaux en cours

Les travaux de connexion en cours sont nombreux comme celui qui, par une bretelle permettra de relier l'autoroute A8 à la station du métro 1, Molino Dorino, qui offre l'avantage d'avoir un parking relais. Le financement s'élève à 157 millions d'euros (dont 117 à la charge de l'état et 40 pour les collectivités territoriales), la fin du chantier est prévue pour

Vues obliques et satellitaires du projet de raccordement



Molino Dorino: métro + parking



Source : http://www.ilsipa.it/infrete_02.aspx?id=116

Etat de la construction à la mi-avril 2014 et projet final (au dessous).



Source : <http://www.info2015expo.it/index.php/archives/999-Il-ponte-Expo.html>

La plupart des autres chantiers ont des dates d'échéance relativement tardives (avril 2015) quand on connaît les retards chroniques de beaucoup de chantiers en Italie cela peut paraître préoccupant. Ceci concerne, par exemple, le renforcement de la ligne ferroviaire entre Rho et Gallarate au nord-ouest ou l'arrivée de la ligne du métro 5 (lilas) au stade Meazza à San Siro () ainsi que l'achèvement de l'autoroute Pedemontana.

D'autres fins de chantiers sont déjà prévues avec une échéance post-Expo ; parmi ceux-ci il y a de nouveaux élargissements autoroutiers (passage à 4 voies de l'autoroute vers Turin et à 5 voies de l'autoroute A8) révélateurs de l'importance cruciale de ces deux axes. Mais il y a surtout les connexions aéroportuaires avec l'arrivée de la ligne de métro 4 à l'aéroport de Linate, le prolongement du tronçon ferroviaire de la navette du terminal 1 au terminal 2 de Malpensa (février 2016) et le raccord ferroviaire entre l'aéroport de Malpensa et la gare de Rho-Fiera.

L'arrivée espérée de plus de 20 millions de visiteurs du monde entier interroge donc par rapport aux capacités d'accès par des lignes directes intercontinentales et par les interconnexions possibles.

L'accessibilité concerne aussi les soixante pays qui vont construire leur propre pavillon et qui doivent pouvoir accéder à la plateforme centrale de l'Expo dans des délais rapides afin de tenir les échéances (la livraison était initialement prévue un an avant le début de l'Expo). Tout est mis en œuvre pour que ces pays choisissent le plus souvent des entreprises italiennes du secteur.



Etat des travaux de la plateforme centrale le long du decumanus (conception de M. Fuksas) à la mi-avril 2014.

Si l'accueil d'un public international passe par un système efficace des connexions des moyens de transport il est aussi nécessaire que soit améliorée l'ouverture culturelle de la ville.

Des efforts pour faciliter les déplacements et l'accueil des visiteurs doivent porter, par exemple, sur le fait de donner des indications en anglais dans les moyens de transport, d'élargir les heures des repas dans les restaurants () pour une clientèle qui a des habitudes gastronomiques différentes avec des menus accessibles c'est-à-dire traduits au moins en anglais, de ne pas « s'assoupir » au mois d'août avec peu de transports collectifs en circulation et un centre

ville présentant une majorité de vitrines fermées car il faut que les visiteurs de l'Expo puisse aussi découvrir la ville de Milan (6).

Les acteurs économiques essaient ainsi de promouvoir la vente en « all inclusive » de séjours comprenant des visites culturelles et/ou thématiques dans la ville et de la région en espérant que l'Expo soit un tremplin pour renforcer le tourisme dans la région et une opportunité pour l'économie lombarde et italienne. C'est pour cette raison qu'une accessibilité internationale et locale renforcée grâce à de bonnes connexions est essentielle à la réussite de l'Expo et de l'après Expo 2015.

Notes :

- 1 : Milan a adhéré au C40, réseau mondial de grandes villes institué en 2005 afin de mettre en place des programmes de développement durable pour lutter contre le réchauffement climatique.
- 2 : Article de la « repubblica », « Expo 2015 : Vince la protesta, niente vie d'acqua » de Alessia Gallione du 26 février 2014 sur <http://milano.repubblica.it/cronaca>
- 3 : article du « sole 24 ore », «Malpensa si rifà il look per l'Expo 2015» de Marco Morino, 30 novembre 2013 <http://www.ilsole24ore.com>
- 4 : Intervention publique du 24 mars 2014 de Maurizio Lupi organisée par le journal « Corriere della sera ».
- 5 : Table ronde du 3 mars 2014.
- 6 : Table ronde du 6 février 2014.

Sources :

- Article sur **Géoconfluences** : De villes en métropoles. L'Exposition universelle de 2015 au service de la métropolisation milanaise. 5 décembre 2013. Auteure : M-C. Doceul. ENS-DGESCO.
 - Article « Il sito di Expo 2015 » du Sole24ore de Michela Finizio, 17 avril 2014 <http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/>
 - Table ronde du 3 mars 2014 organisée par le journal « Corriere della sera » : Milano città di Expo (Milano com'è e come sarà) avec Roberto Maroni (gouverneur de la région Lombardie), Giuliano Pisapia (maire de Milan), Giuseppe Sala (commissaire de l'Expo) et Carlo Sangalli (président de la chambre de commerce de Milan).
 - Table ronde du 6 février 2014 organisée par le journal « Corriere della sera » : Milano una città (sempre) aperta? avec M. Boselli (président de la chambre nationale de la mode italienne), P.A. Chevallard (secrétaire général de la chambre de commerce de Milan), C. Luti (président du comité organisateur du salon du meuble italien), A.R. Shammah (directrice du théâtre Franco Parenti).
- Sites Web consultés et à consulter pour approfondir:
- <http://www.expo2015.org/>
 - <http://www.worldexpo2015.it/>
 - <http://www.expo2015.regione.lombardia.it/>
 - https://www.comune.milano.it/portale/wps/portal/CDM?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/contentlibrary/In+Comune/In+Comune/Comitato/

Sophie CANOVA - J'ai fait mes études à l'université de Bordeaux III (maîtrise de géographie en 1982 et un DEA en 1986). J'ai obtenu le CAPES d'histoire-géographie en 1983 (académies de Grenoble et Bordeaux). En 1986 j'ai suivi mon conjoint en Italie où j'ai enseigné pendant douze ans, à la faculté de sciences politiques de l'Université statale de Milan. J'occupe désormais un poste de professeure d'histoire-géographie au lycée Stendhal de Milan (AEFE).

RÉSUMÉ / RIASSUNTO / ABSTRACT

L'Expo 2015 de Milan et les défis des infrastructures de transport

Par Sophie CANOVA

En vue de l'EXPO 2015, la ville de Milan, la région Lombardie et l'état italien ont investi dans de grands chantiers d'infrastructures de transports nécessaires à l'accueil et aux déplacements des millions de visiteurs attendus. Les investissements se portent sur la multiplication des interconnexions urbaines, autoroutières et ferroviaires en liaison avec les aéroports ; ces nombreux chantiers posent des problèmes quant aux délais de livraison mais aussi en ce qui concerne les scandales de corruption.

L'esposizione 2015 di Milano e le sfide delle infrastrutture di trasporto

Per Sophie CANOVA

Nell'ottica dell'EXPO 2015, la città di Milano, la regione Lombardia e lo stato italiano hanno fatto importanti investimenti nei trasporti che verranno utilizzati da milioni di visitatori per arrivare e spostarsi. I cantieri riguardano le interconnettività della rete urbana, autostradale e ferroviaria in relazione con gli aeroporti; purtroppo sono sorti numerosi dubbi circa la tempistica di consegna e gli scandali di corruzione verificatisi.

Milan's EXPO 2015 and the Challenges of Transportation Infrastructures

By Sophie CANOVA

In anticipation of EXPO 2015, the city of Milan, the region of Lombardy, and the nation of Italy have invested in major infrastructure projects to provide the transportation needed to welcome and move millions of expected visitors. Investments focus on increased urban interconnections and road and rail links to airports. These numerous construction projects have run into problems involving not only deadlines but also corruption scandals.