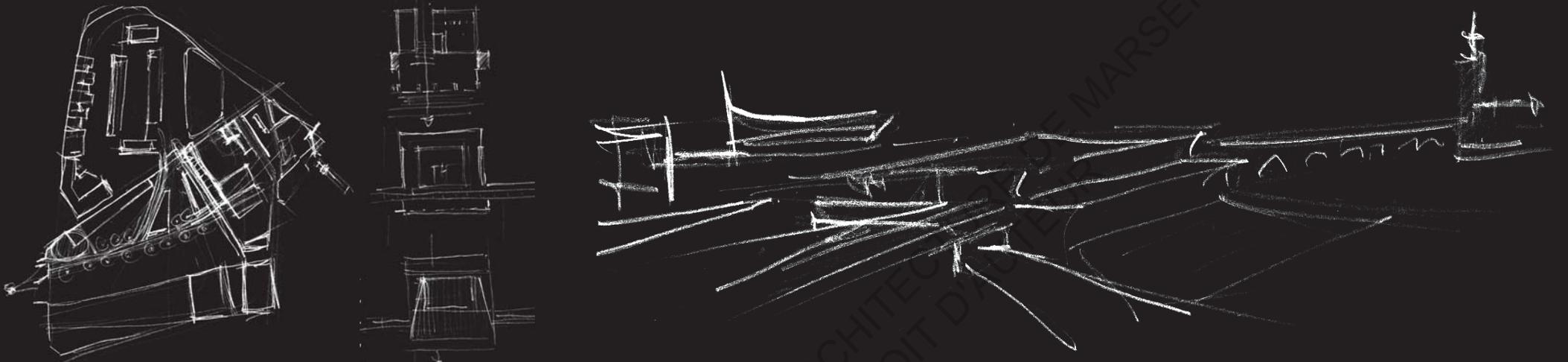
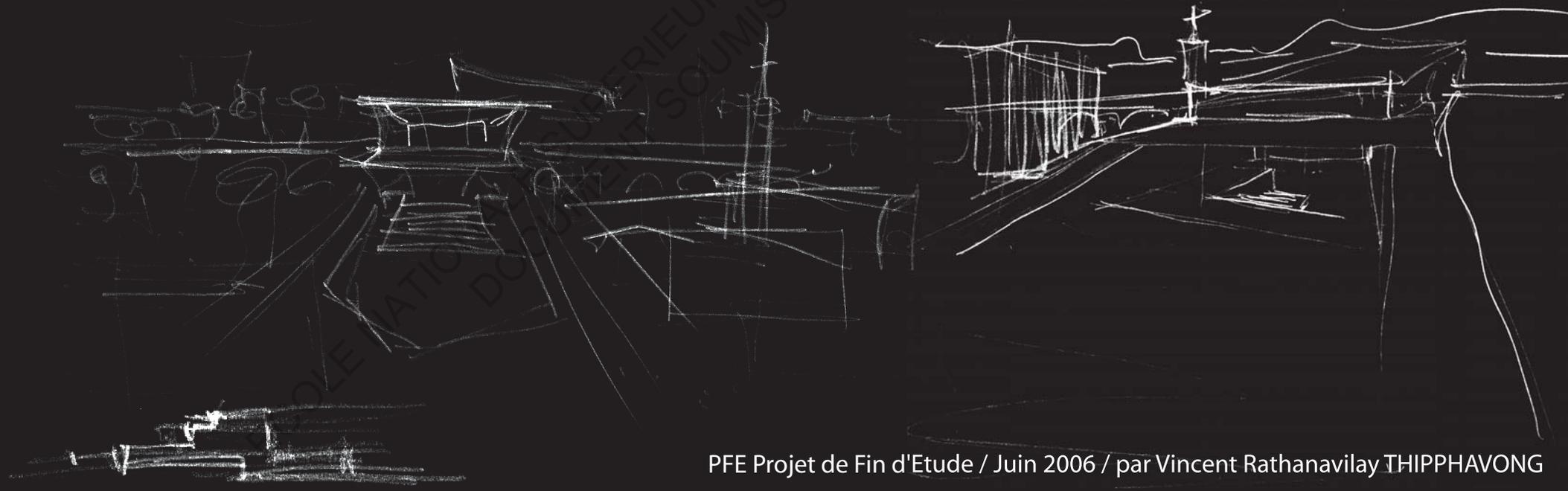


"GARE DE LA CAPELETTE" : STATION TRAIN-TRAM, UNE DYNAMIQUE D'ESPACE PUBLIC.



Dans la continuité du parc du 26^e centenaire de Marseille, se trouve dans le quartier de la Capelette, une déchetterie équipé d'infrastructures ferroviaire qui seraient l'opportunité de mettre en place une ligne train-tram allant de la Capelette jusqu'à l'Estaque. Après les quartiers du Rouet et de Menpenti, la Capelette fait l'objet d'importantes transformations qui bientôt modifieront l'image du quartier. Ce projet propose dans ce cadre : d'aménager une petite gare et le espace public qui s'y attache pour l'ouvrir sur le quartier et sa future vie.



PFE Projet de Fin d'Etude / Juin 2006 / par Vincent Rathanavilay THIPPHAVONG

Plan du Mémoire.

Présentation du projet.

Le site : état des lieux.

- Situation du site à l'échelle de la ville : la Capelette, Entrée Est de Marseille.
- Identité villageoise, identité industrielle.
- De l'industrie à la friche.
- Développement des réseaux ferrés au 19^e siècle.

Les hypothèses de projets en cours.

Un nouveau dynamisme.

- Projets de la ZAC.
- Réalisation du Palais de la glisse et de la glace.
- Nouveaux Pôles d'activités.

Projets de déplacements Urbains.

- Renaissance du tramway marseillais..
- Nouveau pôle d'échange : Gare de la Blancarde.

Le parti.

- Enjeu : l'identité d'un lieu et son renouveau.
- Impact de cette transformation : développement des transports et aménagements urbains.
- La ligne des chemin de fer existante : un atout majeur du passé et de l'avenir de la Capelette.
- Le train-tram : une solution technique et économique adaptée.
- Les potentiels de développement du train-tram : une ligne à l'intérieur des terres lien entre l'Estaque et la Place Castellane.
- Les principes mis en œuvre dans l'aménagement de la gare et la composition de l'espace public qui s'y attache.

La démarche de conception.

Réflexion théorique sur l'Espace Public, conséquence et principes de conception.

Présentation du Projet



Situation du secteur de marseille étudié.

Le Site : Etat des lieux.

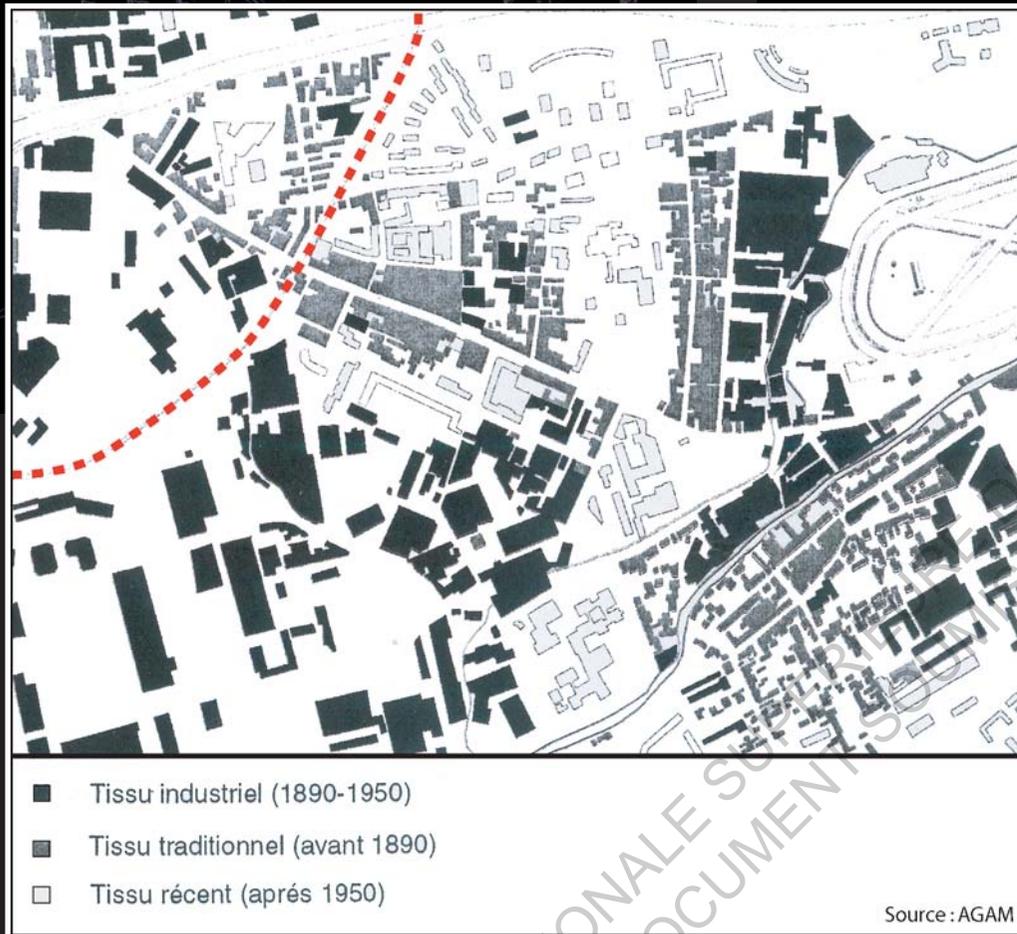
La Capelette : entrée Est de la ville.

La Capelette est un quartier situé à l'entrée EST de Marseille en arrivant par l'autoroute Est de la ville. Aussi, ce quartier se présente aujourd'hui comme " un simple nœud routier ", par lequel de nombreuses voitures passent chaque jour.

Dans la continuité du parc du 26ème centenaire inauguré le 23 juin 2001. La Capelette s'inscrit dans une modification actuelle de l'image de cette entrée de ville. En effet, depuis la réalisation du parc, plusieurs projets d'aménagement urbain ont vu le jour dans les quartiers Menpenti, Rouet et Capelette.

Identité villageoise, identité industrielle.

Le visage de la capelette est le reflet de son histoire. Entre les terrains de la Place Castellane, Menpenti, Saint-Loup, Sainte-Marguerite et Saint-Giniez., la Capelette est l'un des " noyaux villageois " qui structuraient le territoire marseillais. Issu d'une mutation progressive du rural à l'urbain, son urbanisation appartient à l'histoire singulière du développement urbain marseillais. Aujourd'hui ce faubourg est entièrement inclus dans la ville.



lecture de l'histoire d'un quartier
 où se cotoient différentes formes de tissus urbains.

De l'industrie à la friche:

Marseille connaît un développement important des structures industrielles durant la période qui suit la guerre de 1914-1918. Ainsi, dans la basse vallée de l'Huveaune, plusieurs entreprises s'installent : huileries de graines, forges et établissement de construction de machines... Ce dynamisme industriel d'après guerre amènera un développement urbain de Marseille. Dés lors, le secteur de la Capelette sera considéré comme l'un des quartiers périphériques de Marseille.

Développement des réseaux ferré au XIX siècle

En 1870, nous observons la mise en place du réseau ferroviaire reliant les gares de Saint Charles et de la Blancarde à celle du Prado. Cette mise en place permettant à cet époque de structurer le terroir et de donner aux quartiers du Rouet, de Menpenti et de la Capelette un débouché économique puissant.

Cependant, au lendemain de la seconde guerre mondiale, le secteur de la Capelette connaîtra une période de désindustrialisation qui touche l'ensemble des activités traditionnelles de Marseille. En particulier l'industrie de l'oléagineux, très présente sur le secteur de la Capelette. Ce secteur d'industrie traditionnelle implantée à la Capelette finit par disparaître et abandonne des territoires devenus des friches depuis. Cette diminution de l'activité industrielle s'accompagne d'un délaissement progressif de l'usage de la ligne SNCF, pour être utilisé au final pour l'évacuation des déchets de la ville.

Hypothèses et projets en cours.

Un nouveau dynamisme du quartier.

Territoire jusque là délaissé, le secteur de la Capelette est aujourd'hui rattrapé par les nombreuses opérations d'aménagement des quartiers Menpenti, Rouet et Capelette :

- Logements de la ZAC du Rouet et de Cap Est.
- ZAC de la Capelette, soit 15 programmes immobiliers, comprenant 700 appartements neufs et des logements sociaux sur une parcelle de terrains militaires du bd Schloesing.
- 2 écoles et des places de crèches.

Ces opérations immobilières sont associées de nouveaux projets d'activités économiques qui projettent de s'installer sur 30 hectares de la ZAC de la Capelette :

- France 3.
- Candeli.
- Société des eaux de Marseille.
- Pôle de loisir de la Capelette comprenant un " Palais de la glisse et de la glace", un pôle commercial et ludique (complexe cinématographique, espaces commerciaux, résidence hôtelière et parking de 2000 places environ).
- Village de l'automobile.

Dans ce contexte de mutation de la Capelette, les futures opérations promettent une nouvelle vie à ce secteur de Marseille. Cependant, n'apparaissent pas de choix concernant le devenir de l'ancien tissu du faubourg villageois, ainsi que du devenir des infrastructures ferroviaires présentes dans le site.



Les projets de déplacements urbains à Marseille:

Renaissance du tramway marseillais.

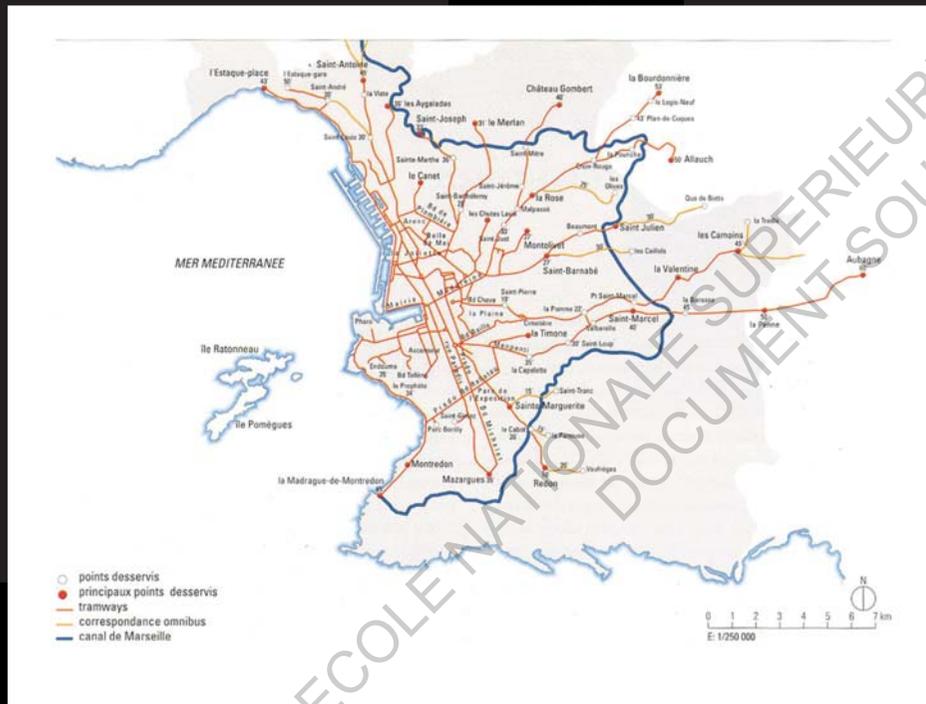
De l'énorme réseau des tramways marseillais, il ne reste plus qu'une ligne : la 68 ; elle doit sa survie (en partie) à son trajet partiel en tunnel. Elle est fermée depuis janvier 2004 et deviendra la future ligne T1.

La Communauté Urbaine de Marseille s'est engagé sur un plan d'amélioration des transports dont le programme est le suivant :

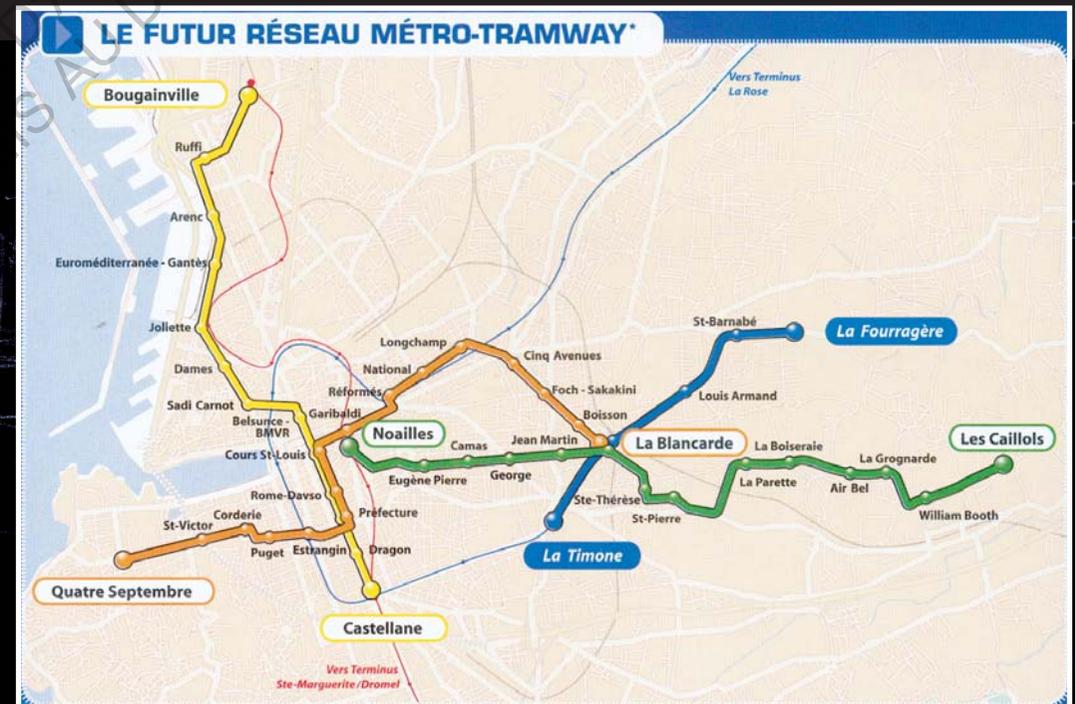
- le prolongement de la ligne de métro 1 de la Timone à la Fourragère en passant par la Blancarde.
- La création de la ligne de tramway T1 " Noailles - les Caillols ", qui est en fait un prolongement et une modernisation de la ligne 68.
- La création de la ligne de tramway T2 " Bougainville - Castellane ", axe Nord/Sud.
- La création de la ligne de tramway T3 " 4 septembre - la Blancarde "

Dans ce contexte, plusieurs scénarios réutilisant les anciennes voies ferrées qui vont de la Blancarde à la Capelette ont été envisagés.

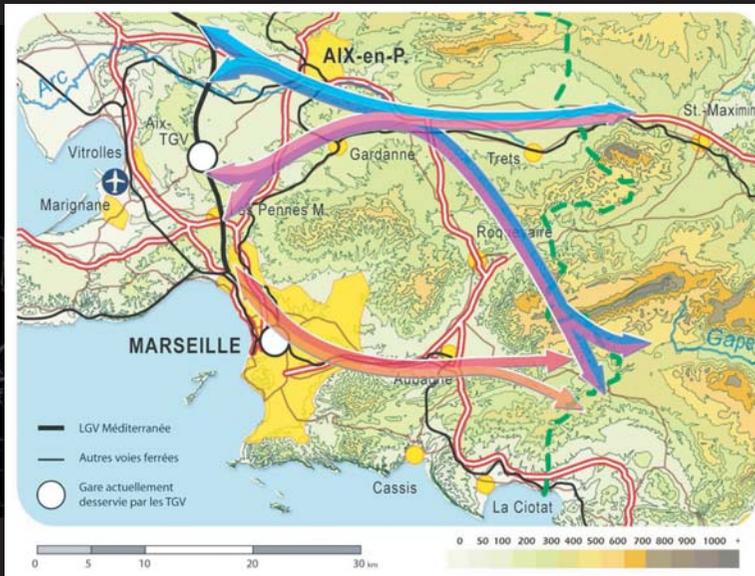
Une ligne de desserte du quartier dans le prolongement de la ligne de tramway T3 (4 septembre - Blancarde) passant par la Capelette et allant vers Sainte Marguerite jusqu'au métro Dromel ou se prolongeant dans le Parc du 26^e centenaire.



Plan du réseau des tramways au début du 20^e siècle
(source Atlas historique des villes de France).



Plan du futur réseau des tramways (source RTM).



LGV : scénarios de lignes développées (source RFF).



LGV : Emprise longitudinale envisagée pour la gare de la Blancarde (source RFF).

Nouveau pôle d'échange : Gare de la Blancarde.

En 2005, à l'échelle nationale, a eu lieu un grand débat public ayant pour objet la mise en place de nouvelles lignes grandes vitesses qui permettront d'améliorer les déplacements en train en Europe.

Dans le cadre des études préalables au débat concernant la LGV Paca, des études d'augmentation des capacités des réseaux existants a été faite par la RFF (réseau ferré de France). Et propose la mise en place de la ligne Marseille - Vintimille proposant l'insertion d'une quatrième voie entre Marseille-Blancarde et Aubagne :

" ... La zone d'étude est comprise entre Marseille-Blancarde et Aubagne : elle s'étend du kilomètre 3.258 au kilomètre 16.945, de la gare de la Blancarde à la gare d'Aubagne.

6 gares sont situées sur le parcours (13,6 kilomètres) : Marseille-Blancarde (kilomètre 3.258), La Pomme (kilomètre 6.237), Saint-Marcel (kilomètre 8.415), la future gare de La Barasse (kilomètre 9.830), la Penne-sur-Huveaune (kilomètre 12.448) et Aubagne (kilomètre 16.945)

Le projet de la troisième voie entre Marseille-Blancarde et Aubagne inscrit au Contrat de plan Etat - Région 2000 - 2006, a été déclaré d'utilité publique en 2003. Ce projet est supposé réalisé à l'horizon de la présente étude : l'augmentation de capacité envisagée à l'horizon de la LGV PACA consiste à réaliser une quatrième voie.

3 communes sont concernées par l'insertion de cette quatrième voie : Marseille, La Penne-sur-Huveaune et Aubagne... " extrait des "études préparatoires au débat public LGV PACA" 2^e Ed janvier 2005 émis par RFF.

Etant donné le contexte des divers projets, visant à régler les problèmes de déplacement dans Marseille et métropolitaine. Il apparaît que à court, moyen ou long terme, il est encore possible d'espérer une réutilisation de la voie ferrée qui relie la Capelette à la Blancarde, voir même d'imaginer que cette liaison se poursuivra vers Sainte Marguerite jusqu'au métro Dromel.

Enjeu : l'identité d'un lieu et son renouveau.

Avec ces nouveaux projets, les nombreuses friches de la Capelette héritées de la désindustrialisation progressive du quartier, semblent avoir trouver de nouvelles vocations : logements, pôles d'activités et pôles de loisirs seront au cœur de cette mutation.

Réhabilitation et revalorisation du cœur villageois semblent être un enjeu important de cette mutation du quartier. Car si historiquement, l'identité de la Capelette est liée à des activités d'industrie traditionnelle : huilerie de graines, forges, et construction de machines. Depuis la disparition des activités industrielles, on constate que la vie s'est replié sur la rue de la Capelette. Autour de ce cœur villageois, se trouve l'ensemble des commerces de proximités tels que les cafés, bar-tabac, boulangerie, alimentation, pharmacie... la vie qui venait autrefois des ateliers de production se trouve aujourd'hui autour des services (réparation automobile, carrosserie, hi fi, vidéo et téléviseur...) là où défile un flux continu de voitures.

Cette vie constitue aujourd'hui l'identité du lieu. Les quelques services présents participent à une ambiance " banale " : un lycée professionnel, l'assistance publique, une église et une déchèterie.

La présence du lycée technique à proximité de la rue de la Capelette, participe à l'animation de la rue. Juste à côté se trouve l'assistance publique, mais là les gens se font plus discret.

Au-delà de ces activités humaines. L'atmosphère ambiante est plutôt calme dans les friches industrielles silencieuses et vides. L'ancienne ligne de chemin de fer qui traverse le quartier de part en part, participe à cet ambiance en rythmant la vie de la Capelette par les rares passages de wagons de déchets évacués.





Impact de cette transformation : développement des transports en commun et nouveaux aménagements urbains.



A cette vie de quartier, demain, une nouvelle population viendra s'ajouter à celle déjà là. Elle changera considérablement les besoins en équipements divers dans le quartier. Si dans le cadre de la ZAC de la Capelette il sera possible d'intégrer les infrastructures nécessaires à la vie des futurs habitants du quartier. Comment mettre en relation les projets avec l'existant ?

Quelles solutions adopter pour desservir le quartier de manière cohérente par les transports en commun ?



La ligne des chemins de fer existante est un atout majeur du passé et représente un potentiel important pour l'avenir de la Capelette. Dans le paysage de la Capelette ces infrastructures ferroviaires sont des éléments forts. Visibles depuis la rue de la Capelette, elles sont la principale trace d'une période dans la vie du quartier durant laquelle s'est dessiné son visage actuel symbolisant une époque de pleine activité.

Cette voie ferrée comme élément fort de l'identité du quartier et comme symbole de vie, à l'image du quartier qui semble aujourd'hui survivre dans l'attente d'un renouveau.





A l'origine, la voie ferrée entrait dans le quartier par un jeu d'enjambement d'arceaux à plein cintre, passant au-dessus de la rue de la Capelette avant d'aller se prolonger jusqu'au cœur de l'actuel parc du 26^e centenaire et à l'intérieur duquel a été préservé la structure charpentée de l'ancienne gare du Prado. Avant l'aménagement du parc tel que nous le connaissons aujourd'hui, il avait été envisagé de garder les lignes de chemins de fer existantes pour une desserte de tramway qui aurait traversé le parc.

Cette piste d'exploitation des lignes SNCF existantes pour un projet de tramway n'avait pas été retenue à cette époque, peut-être pour des raisons liées au coût de la conversion des lignes train en lignes de tramway qui sont de dimension différente.

Dans le cadre de notre étude du quartier de la Capelette, ces lignes SNCF apparaissent comme un atout majeur qui déterminera un choix de vie dans la ville. Pour un renouveau dans la vie du quartier : c'est un élément de dynamisme qui permettra à la Capelette de se rattacher au réseau des transports en commun à l'échelle de la ville, offrant de réelles possibilités au développement de nouvelles activités tout en renouant avec le passé.

Quelles sont les perspectives, que nous proposerait l'utilisation des lignes SNCF pour les transports en commun dans la ville ?



Maquette du projet pour requalifier la ligne Bondy Aulnay via Gargan par la mise en service de nouvelles rames de type Train Tram présenté en juin 2003 sur les Champs Elysée.



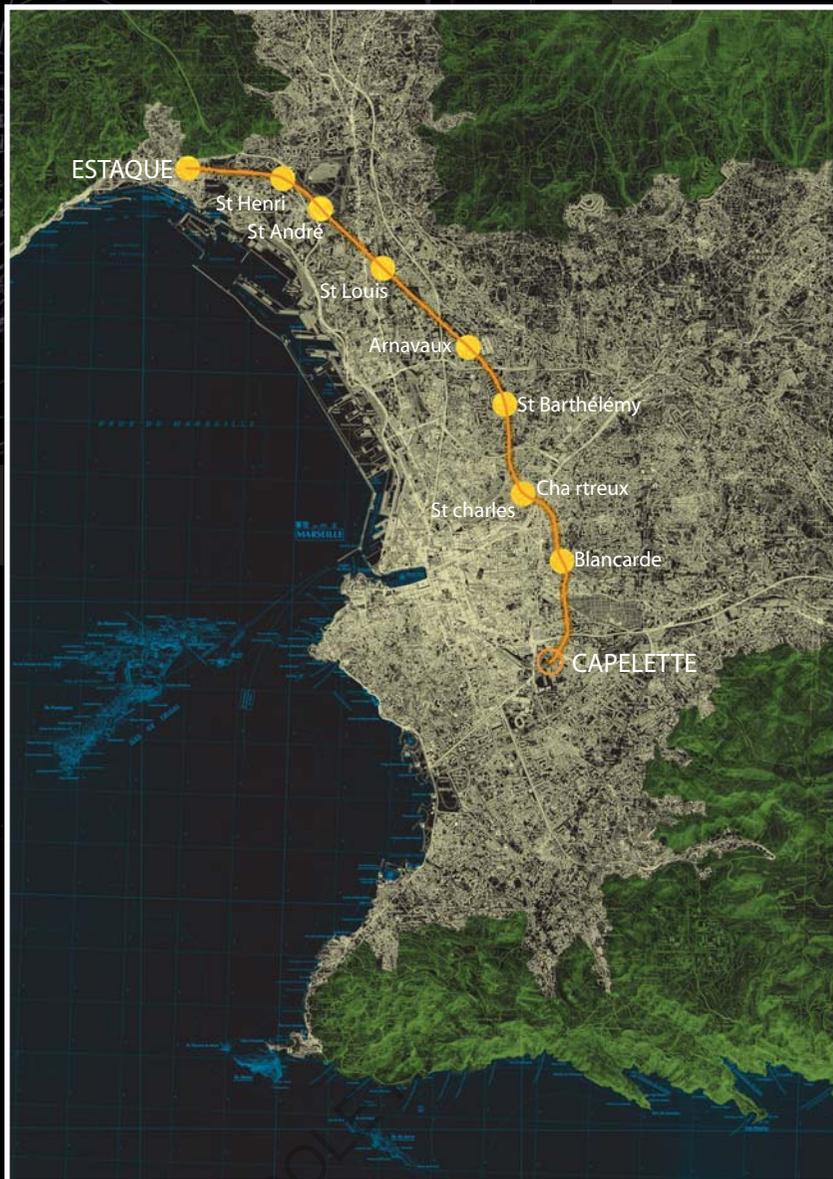
Train-tram de Sarrebruck à Sarreguemine

Le train-tram : une solution technique et économique adaptée.

Pour envisager cette exploitation du potentiel existant, la solution la plus intéressante qui nous apparaît aujourd'hui est la création d'une ligne train-tram.

En effet, " Le concept de train-tram est neuf et désigne, à l'opposé du tram-train qui est un tramway capable de circuler sur des infrastructures ferroviaires, un véhicule aux caractéristiques ferroviaires qui " entre " dans la ville et circule sur des plates-formes urbaines. Les infrastructures urbaines peuvent être des infrastructures existantes (réseau de tramway en site propre ou en site mixte) ou alors des infrastructures nouvelles (section de TCSP nouvelle, le plus souvent en cul de sac et s'approchant du centre-ville). Les infrastructures ferroviaires, quant à elles, sont le plus souvent des infrastructures déjà utilisées (lignes ferroviaires) ou abandonnées (anciennes lignes industrielles), ce qui représente un avantage du système en terme de coûts d'investissements. Le train-tram désigne en tant que tel le véhicule capable de circuler sur les deux réseaux. Les voies urbaines ou ferroviaires peuvent être dédiées, c'est à dire limitées à la circulation des trains-trams ou alors la circulation peut être mixte : avec les trains classiques ou fret sur la ligne ferroviaire ; avec des tramways ou des bus (dans le cas d'une infrastructure en site propre) ou alors avec des voitures, autobus et/ou tramway (dans le cas de sites urbains mixtes)." extrait du dictionnaire wikipédia.

Ainsi, il serait possible à Marseille d'utiliser les infrastructures ferroviaires existantes avec un coût d'investissement avantageux, sans pour autant être emprisonné dans le tracé.



Tracé de la ligne train-tram projeté (fond de plan source IGN)

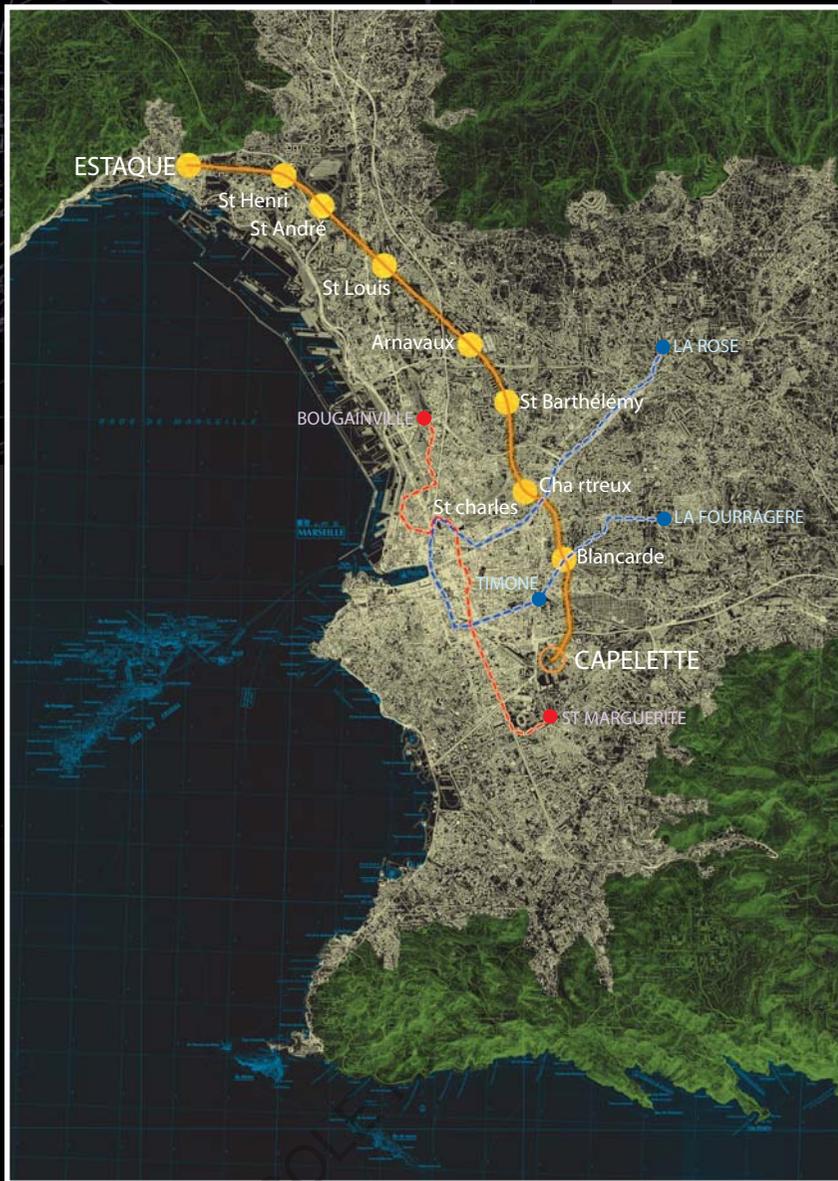
Les potentiels de développement du train-tram.

Par sa flexibilité d'adaptation le train-tram démultiplie les possibilités de tracés. Aussi il serait possible de presque tout envisager.

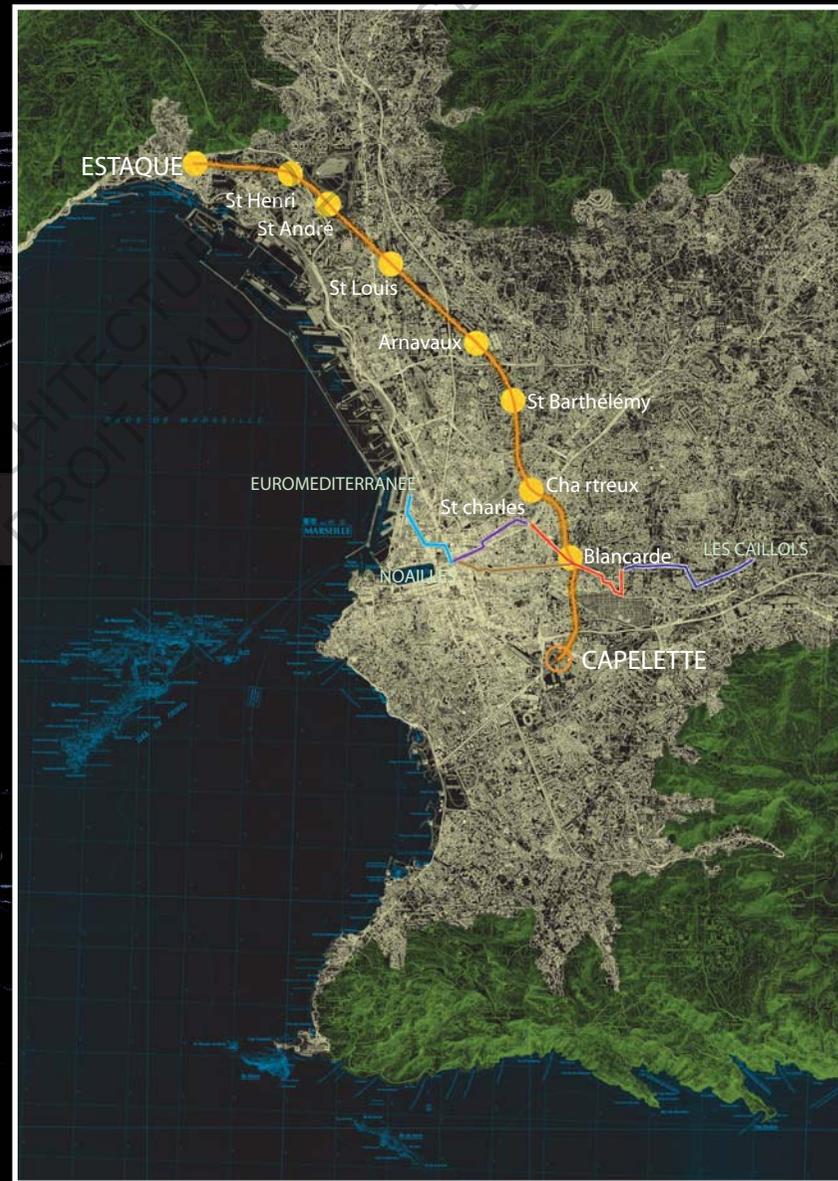
Cependant, dans le contexte actuel de transformation du réseau existant par les lignes de tramway en chantier actuellement et les extensions des lignes des métro existantes, nous pouvons constater que la desserte du quartier Capelette n'a pas été prévue.

Aussi, dans un premier temps, nous envisagerons que la ligne train-tram permettra de joindre la future gare de la Blancarde à la Capelette où se situera notre projet de station-gare train-tram.

Cette ligne pourra se faire en deux tranches distinctes plaçant notre gare au cœur du projet : la première tranche utilisant la ligne Capelette Blancarde existante. Par la suite, nous envisageons que cette ligne train-tram se poursuivrait jusqu'à l'Estaque en suivant le tracé de lignes SNCF existante actuellement utilisées pour le transport régional mais qui seront par la suite remplacées ou dédoublées dans le cadre des projets LGV visant à développer les transports en train le long d'un " arc méditerranéen " allant de l'Espagne jusqu'en Italie en passant par le sud la France.



Tracé de la ligne train-tram projeté mise en relation avec les lignes de métro (fond de plan source IGN)

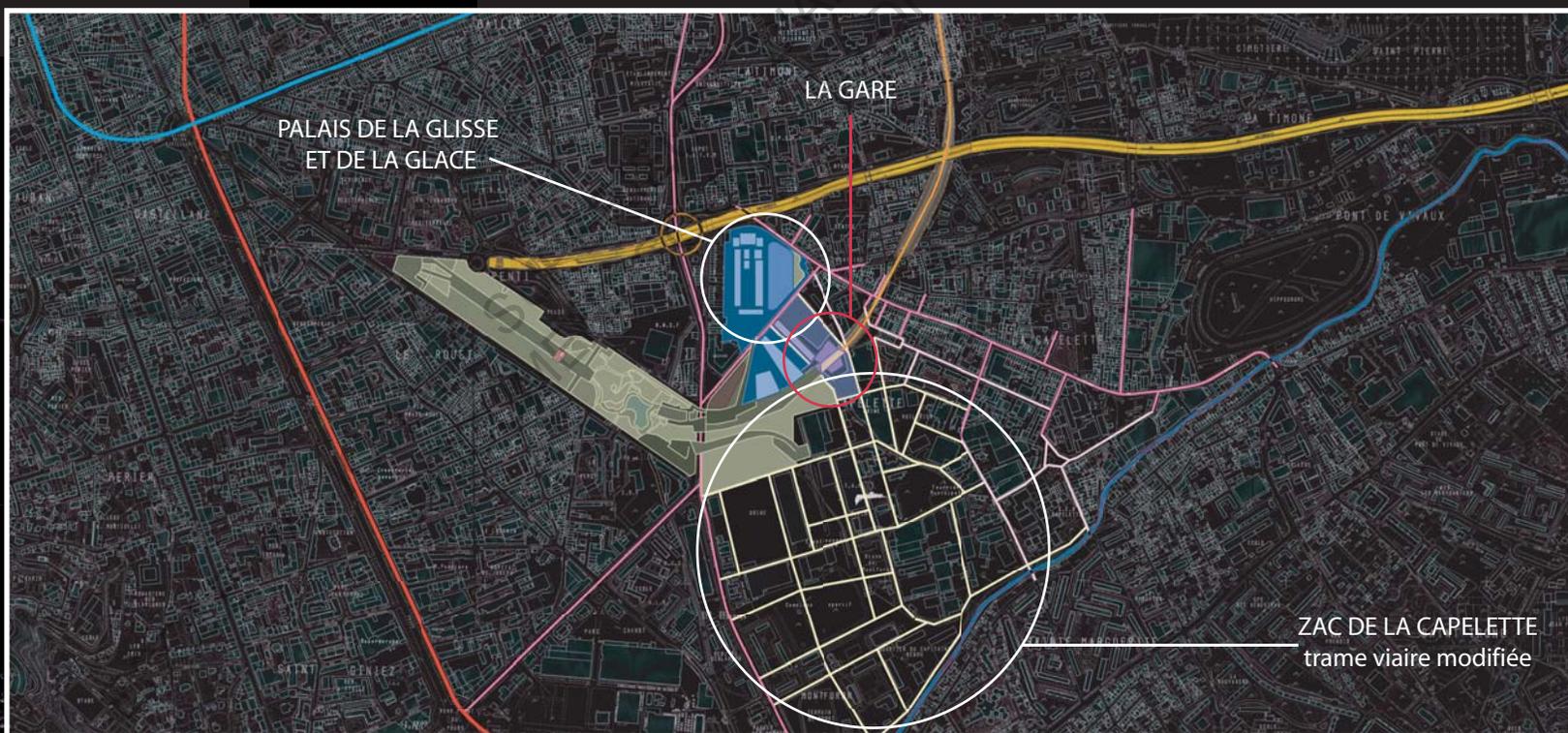


Tracé de la ligne train-tram projeté mise en relation avec les futures lignes de tramway (fond de plan source IGN)

Une gare située entre deux : échelle de la ville et échelle du quartier.

Par la voie ferroviaire, notre future ligne train-tram offrira, en partant de l'Estaque, d'entrer dans la ville au niveau de la Capelette. Ce projet place la gare en tant qu'entrée de ville, porte permettant d'entrer par l'Est de la ville en arrivant par l'autoroute ou encore par la future gare de la Blancarde. depuis cet porte d'entrée le train tram propose de se rendre à l'Estaque, St Henri, St André, St Louis, les Arnavaux, St Barthelemy, St Charles, les Chartreux, ou à la Blancarde. Ce tracé prendrait la forme d'un arc nord-ouest, nord-est, est pour arriver dans la Capelette, créant une ceinture de desserte périphérique de l'Estaque à la Capelette, positionnant notre projet de gare comme station terminus du train-tram.

A l'échelle du quartier, ce projet de gare se positionne en limite de deux projets distincts : celui de la ZAC de la Capelette et celui du palais de la glisse et de la glace. Ces deux projets étant actuellement séparés physiquement par une butte soutenant la voie ferrée dans le site de la déchèterie. Aussi, la mise en relation de ces deux projets sera un enjeu important dans la réalisation du projet de gare. Et si le projet de ZAC existant prévoit la mise en relation de la rue de la Capelette avec le boulevard Schloesing en modifiant la trame viaire, dans la perspective de notre projet : le désenclavement du pôle de glisse (isolé entre autoroute et déchèterie) et son ouverture sur la future ZAC, se fera par la mise en place de passages nord/sud au niveau de notre gare. Passages qui mettraient en relation deux zones d'activités qui pourraient devenir complémentaires un jour.



Plan d'aménagement à l'échelle du quartier (fond de plan source EGT)

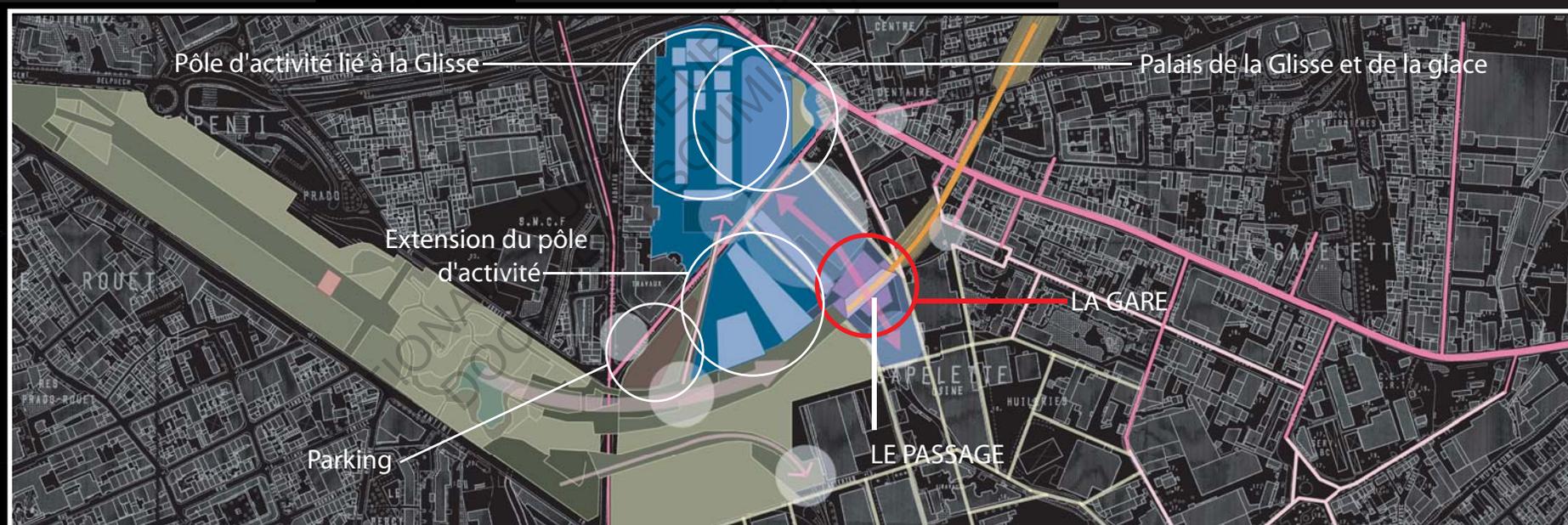
Principes mis en œuvre dans l'aménagement de la gare et la composition de l'Espace Public qui s'y attache.

La mise en relation du pôle de glisse avec la futur ZAC de la Capelette est un enjeu dans la dynamique que le projet de gare peut apporter au quartier. Le pôle de la glisse jouant le rôle d'un centre d'attractivité, attirant la ville vers lui, et la gare donnant une porte d'accès aux visiteurs. Cette ouverture permettra ainsi de créer une interaction entre le pôle de glisse et la ZAC.

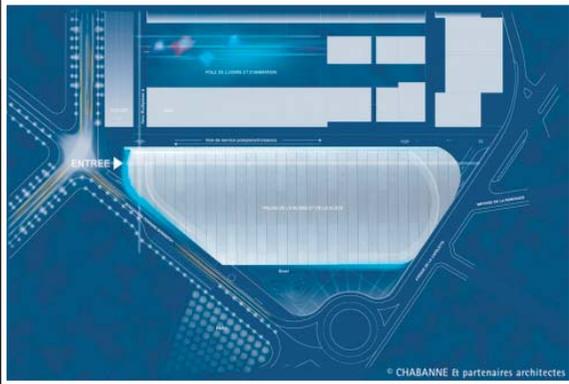
Aussi, il est important que ce lien soit lisible et visible, depuis la ZAC et le Pôle de glisse. Or la ligne de chemin de fer qui est actuellement l'obstacle à la mise en relation de ces deux espaces constitue aussi l'essence du projet.

La manière dont ces deux flux vont se croiser, se chevaucher sera déterminante et déterminera la qualité du projet réalisé. La gare sera l'opportunité aussi d'apporter un certain nombre de services au habitants du quartier, ces services donneront à cet gare un rôle central dans la vie du quartier, s'articulant entre existant et projets dans le quartier. Elle permettra aussi rendre évidente et confortable les passages nord/sud du quartier entre les différents projets.

Afin de répondre à cette exigence, la gare sera traversée par une rue piétonne au niveau rez de chaussée et par les rails du train-tram au-dessus à leur niveau actuel. Le statut de ce passage ainsi créé en traversant la butte actuelle sera celui d'une véritable rue en tant qu'espace public tel que le passage Laurette à Marseille ou encore le passage à gare d'Aix-en-Provence. Aussi, le confort sera apporté par les façades intérieures du passage où seront aménagés des locaux commerciaux susceptibles de l'animer.



Éléments de projet et flux de mise en relation avec la Gare (fond de plan source EGT)



Projet Palais de la glisse et de la glace de marseille (source AGAM)

La conception de l'Espace Public en amont et en aval du passage fera l'objet d'une attention particulière afin de marquer spatialement les accès au passage " de la gare ". En amont tdu côté du palais de la glisse et de la glace, une certaine distance sépare la gare de cette infrastructure, offrant la possibilité d'aménager une réelle place urbaine de grande dimension. Le pôle de glisse étant lui-même de grande dimension équivalente en surface au sol à une grande patinoire capable de recevoir un terrain de hockey sur glace et sur la même superficie un étage dédié aux sports de glisse urbain tel que le skateboard, le roller et le BMX.

Il est probable que cette place pourra répondre à des besoins des ces derniers usagers. En effet, pour prendre la mesure de l'impact qu'aura d'un tel projet, nous choisirons la halle de la glisse de Lille qui présente les mêmes caractéristiques en terme de dimension. Ce complexe atteint les 3000 m² couvert avec une patinoire de roller-hockey de 23m x 46m, un skatepark en bois avec bowl, une mini rampe, deux wall, etc. On y trouve également un club house qui devrait voir le jour avant les vacances estivales. Equipé aussi par des bureaux, une salle de réunion. De plus, il abrite une salle de danse de 100m² destiné notamment à la pratique du Hip-Hop. Par contre, cette structure dispose de quelques hectares extérieurs, dont un skatepark de 500 m², des circuits de BMX, une esplanade et des aires de jeux, et un terrain vert de la surface d'un terrain de football pour les animations extérieures. Dans le cadre du projet Marseillais, de tels espaces extérieurs n'ont pas été prévus. Aussi, peut-on imaginer que cette grande place urbaine permettra de compenser ce manque, tout en offrant la possibilité d'accueillir des événements ponctuels tel que des concerts en pleine air, foires, pièces de théâtre de rue... ainsi qu'être utilisé comme une grande place de marché.

Concernant l'Espace Public en aval du passage de la gare, il mettra en scène la gare et son passage par l'aménagement d'un grand escalier offrant un espace dédié à l'individu, favorisant la rencontre et l'échange.



skatepark extérieur de la Halle de la glisse de lille.



Espace Public Beaugrenelle à PARIS.



Espace Public St Germain à PARIS.



La Gineste vue depuis le site



Le Parc du 26° centenaire et la ville



Eglise de la Capelette



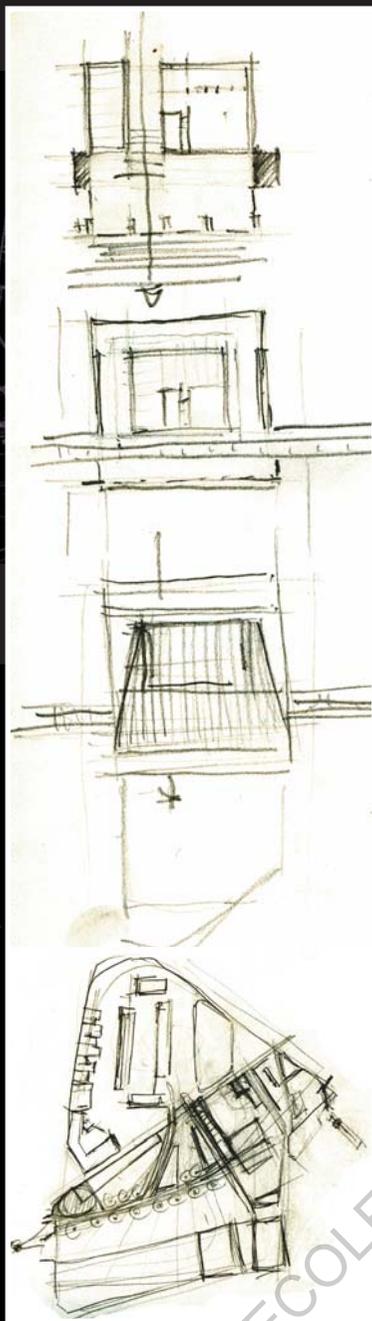
Ambiance du site aujourd'hui

Démarche de conception.

La conception de ce projet de station train-tram dans le quartier de la Capelette, s'inscrit dans une démarche visant à travailler sur un équipement public en tant qu'Espace Public. Cet équipement public comme lien entre le réseau de transports en commun de la ville de Marseille et le tissu urbain d'un quartier populaire marseillais tel que la Capelette.

Ici, la " vie " sera considérée comme le point de départ de notre démarche visant à renouveler et développer les pratiques dans l'espace public de ce quartier, la Gare sera un lieu de vie où il sera possible de trouver un certain nombre de services et commerces de proximité (bureau de poste, café, tabac, point press, point d'accueil RTM, guichet relais des bibliothèques de Marseille... la mise en relation de notre projet avec des éléments du paysage tel que le parc du 26° centenaire ou encore la Gineste (visible depuis le site) sera aussi un lien privilégié.

Aussi, nous parlerons de l' " individu " en tant qu'être sensible : individu comme sujet qui vit (capable de créer et d'imaginer). Dans cette considération de l'individu, la conception de l'Espace Public s'attachera à prendre en compte, que l'individu entretient un rapport avec le monde qui lui permet de vivre. Ce " rapport au monde " étant l'une des composantes principale de l'espace public en tant qu'espace du lien. Nous utiliserons le palais de la glisse et de la glace comme une force attractive, mettant le quartier de la Capelette en rapport avec le monde, en y amenant des individus ayant une sensibilité particulière à l'environnement urbain, Espace Public dont les qualités doivent être compatibles avec une pratique qui éprouve le mobilier urbain. La solidité sera donc une contrainte, qui visera à assurer la pérennité des espaces offerts au Public.

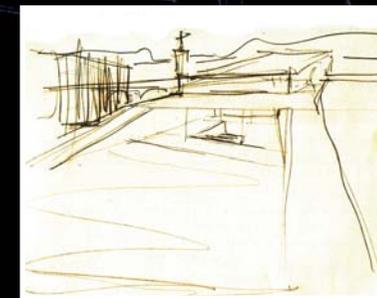
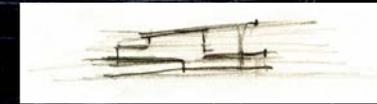
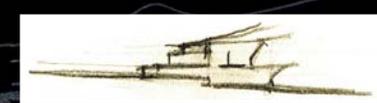
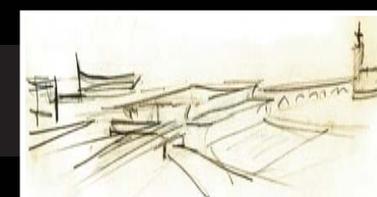
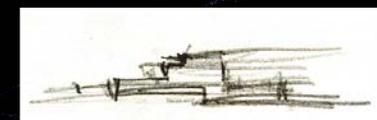
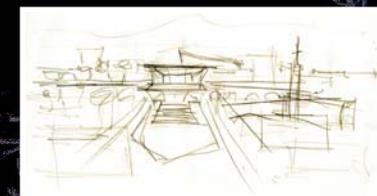
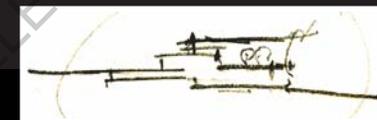


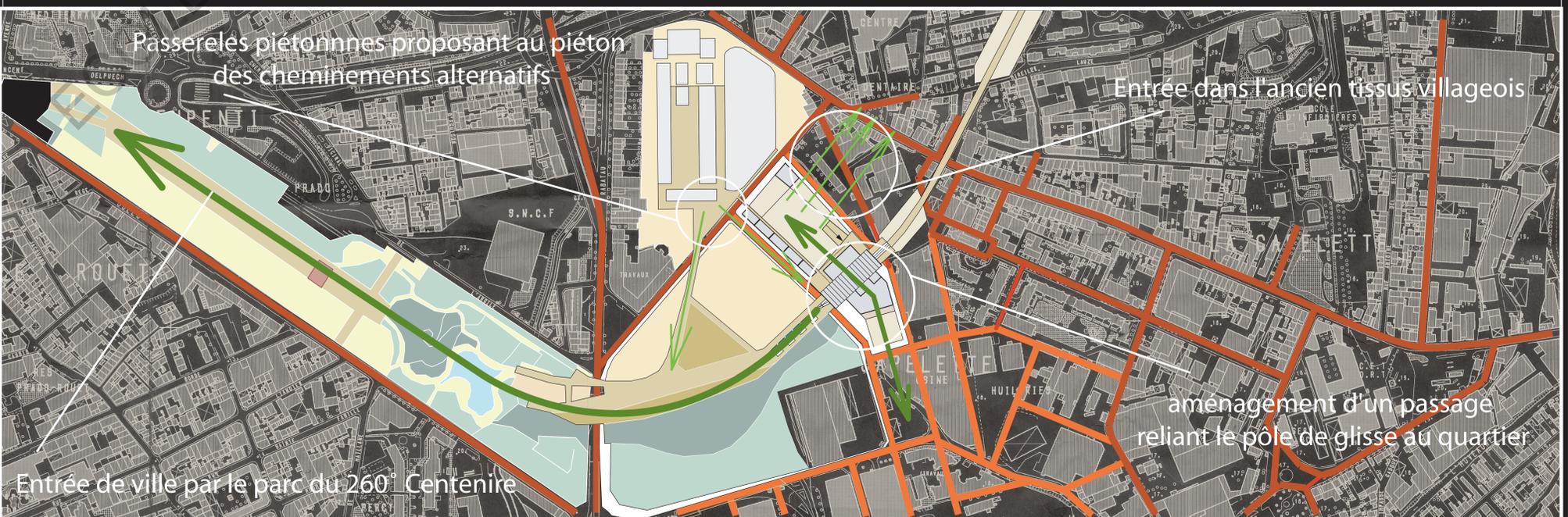
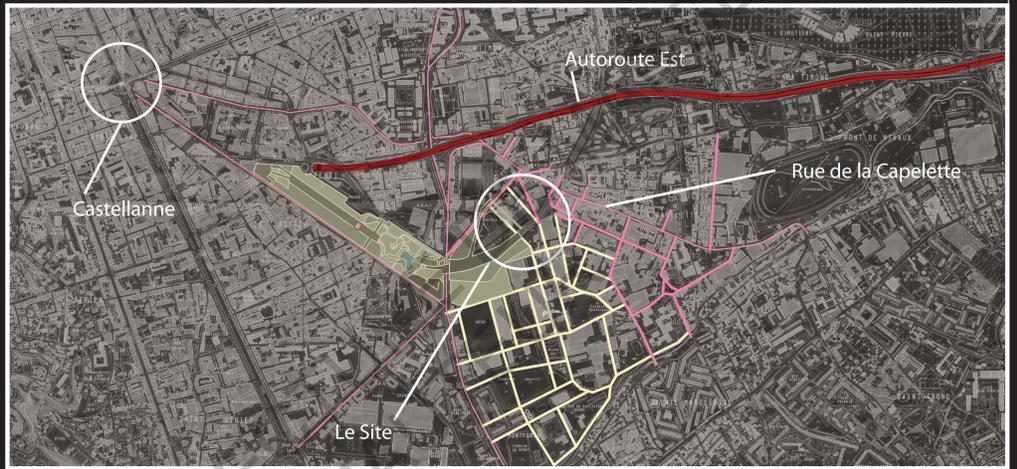
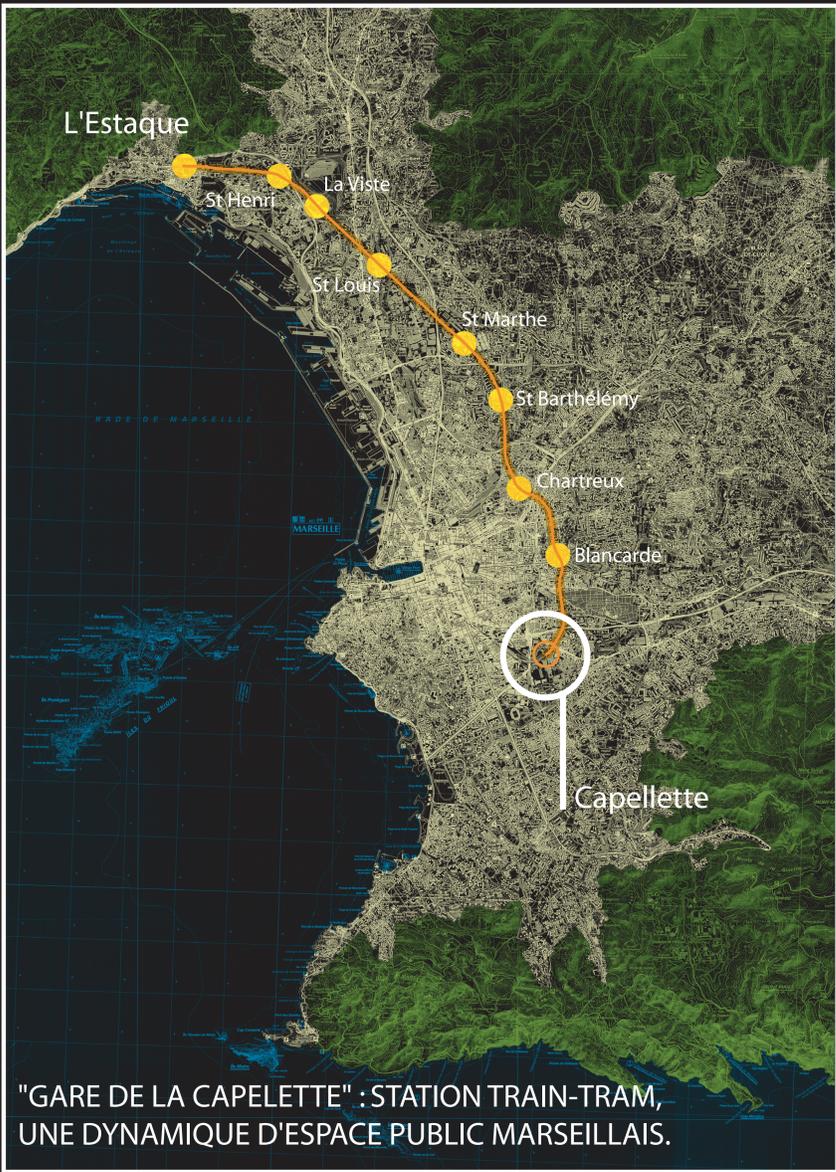
La " résonance " entre le lieu conçu et l'individu qui y sera confronté, constituera aussi une des principales préoccupations dans la démarche de conception : si " vivre devant une œuvre d'art fait vivre l'œuvre d'art ", alors dans le cas d'une œuvre architecturale, nous considérerons que l'architecte fait naître l'œuvre et que l'individu la fait vivre. Pour assurer une accessibilité confortable aux individus aux sites et activités proposés dans la Capelette, la gare de la Capelette qui fait l'objet de ce projet, aura la fonction d'élément dynamique. Cette gare mettant en mouvement la vie du quartier dans la ville et le reliant ainsi au monde. Lieu de passage et de transit, la gare insufflera la vie.

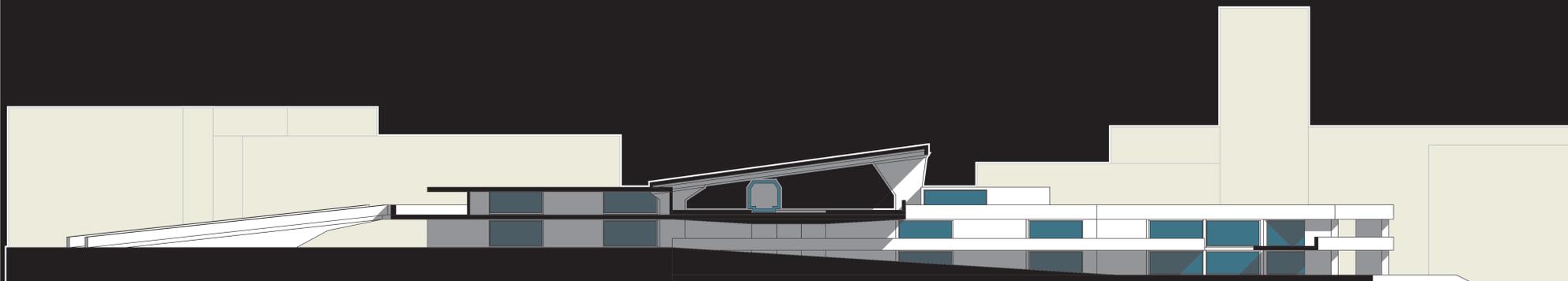
Enfin, notre démarche s'appuie sur une volonté d'identifier l'existant, d'une manière sensible telle que la photographie, l'existant et la vie du quartier auront besoin d'être nommés, pour être compris et en ressentir la valeur pour l'individu.

En effet, " Nommer l'espace " devient primordial lorsque l'on se rend compte que " si manque le mot, manque la possibilité d'exprimer, de traduire une sensation, une émotion et de voir l'âme ". Pour Martin HEIDEGGER, c'est par le langage que l'on habite le monde. Aussi, les concepts et la philosophie deviennent essentiels pour comprendre ce qui par l'architecture est projeté. Aussi faire la distinction entre un " endroit " et un " lieu ", qu'ils soient sacrés ou banals, si l'on considère que le lieu est l'endroit où habite l'âme. Le rapprochement et le retour à l'origine des mots peuvent nous donner des pistes. Rapprocher le " lieu " du latin " locus " apporte alors au lieu une autre dimension : celle de lieu sacré, de bois sacré voir même du bois habité par les dieux. En se rapprochant du " logos " grec : apparaît d'idée de la parole, la parole des dieux, et de la parole qui met en rapport avec l'autre.

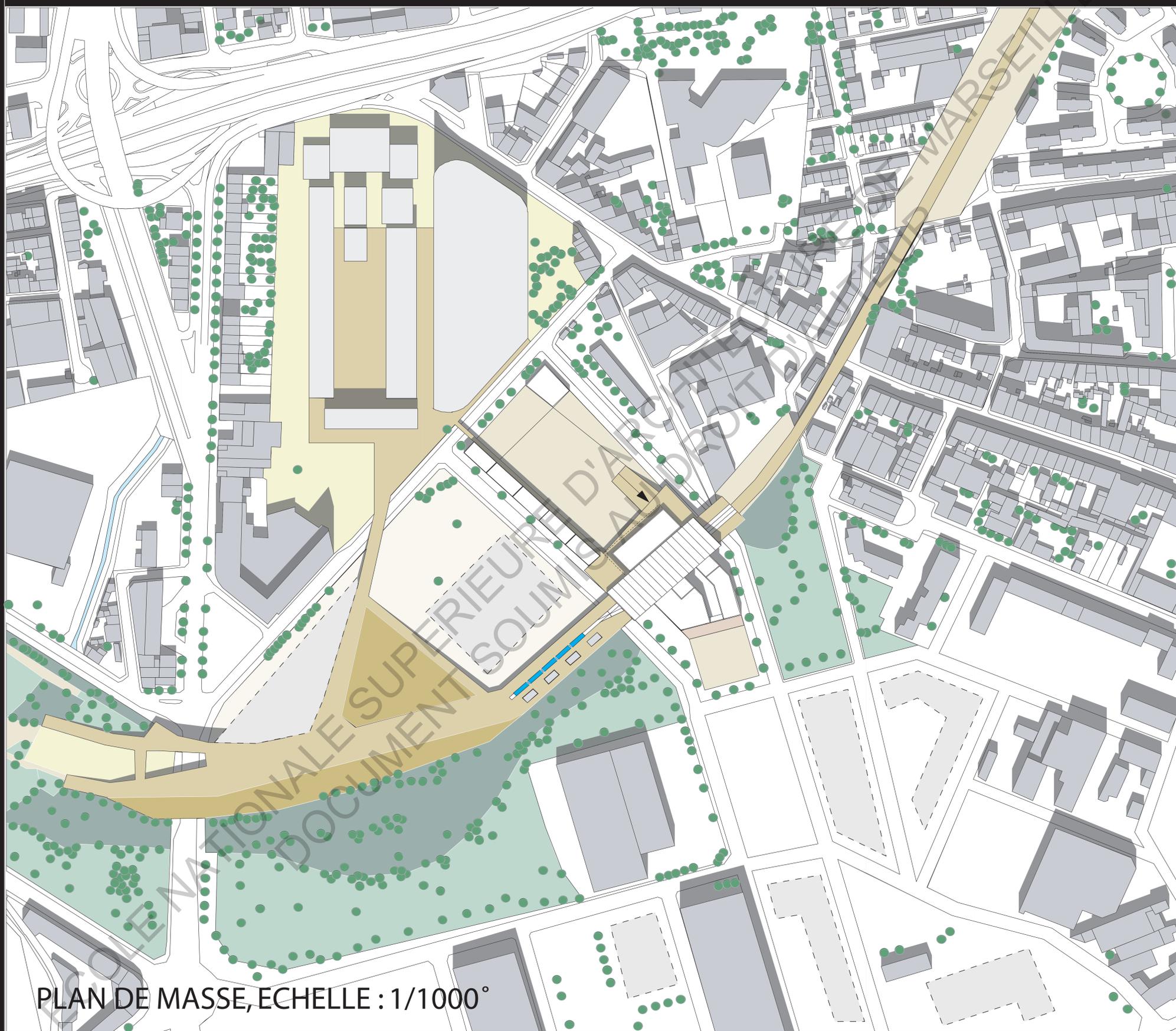
Le lieu devient alors l'endroit qui crée le lien et permet de reconnaître certaines valeurs humaines. Ces valeurs constituant le moyen de faire des choix déterminants de le cadre de ce projet, et qui fondent l'éthique que requière le métier d'architecte.



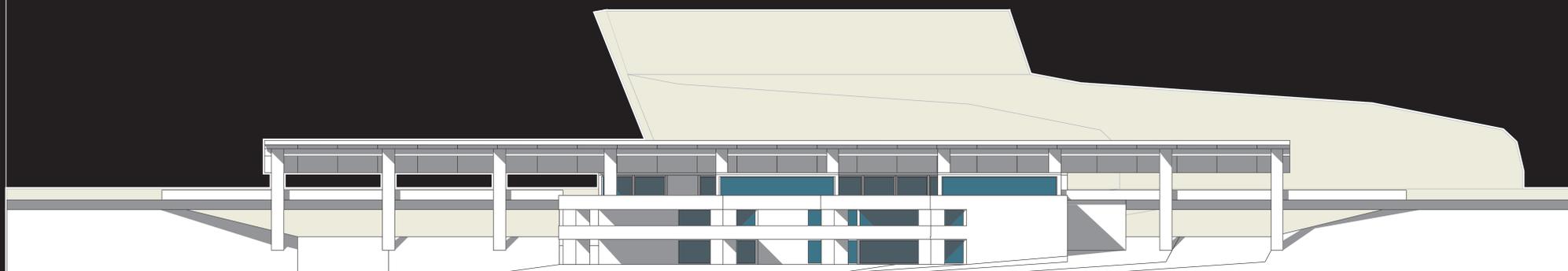




COUPE TRANSVERSALE NORD/SUD , ECHELLE : 1/200°



PLAN DE MASSE, ECHELLE : 1/1000°



FACADE ENTREE CÔTE SUD , ECHELLE : 1/200°

