

ARLES / Logements et formes Urbaines

Un interstice entre trois quartiers, le poste électrique des Ateliers SNCF

Dimitri CROZE

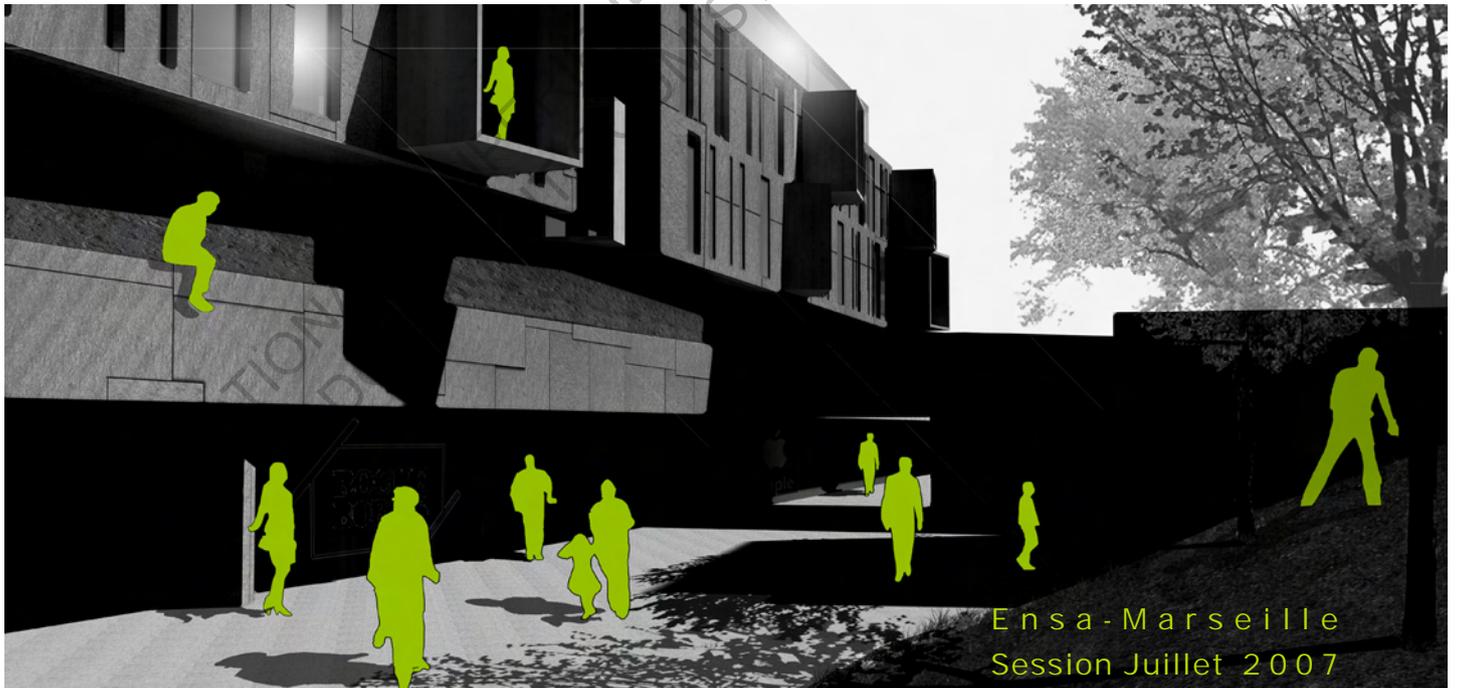
Projet de fin d'étude
Master Architecture,
Ville, Projet et Histoire

Enseignants :

- Jacques SBIGLIO
- Remy MARCIANO

Intervenants :

- Stephane FERNANDEZ
- Ivry SERRES
- Jerome APACK



Ensa - Marseille
Session Juillet 2007

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

1. La ville

- Analyse urbaine,
- Choix du site.

2. Le Site

- Son histoire,
- Ce qui l'entoure.

3. Le Projet Urbain

- Implantation,
- Typologie bâti,
- Les matériaux.

4. Les logements

5. Annexes

- Références
- Objectifs pédagogique du pôle.

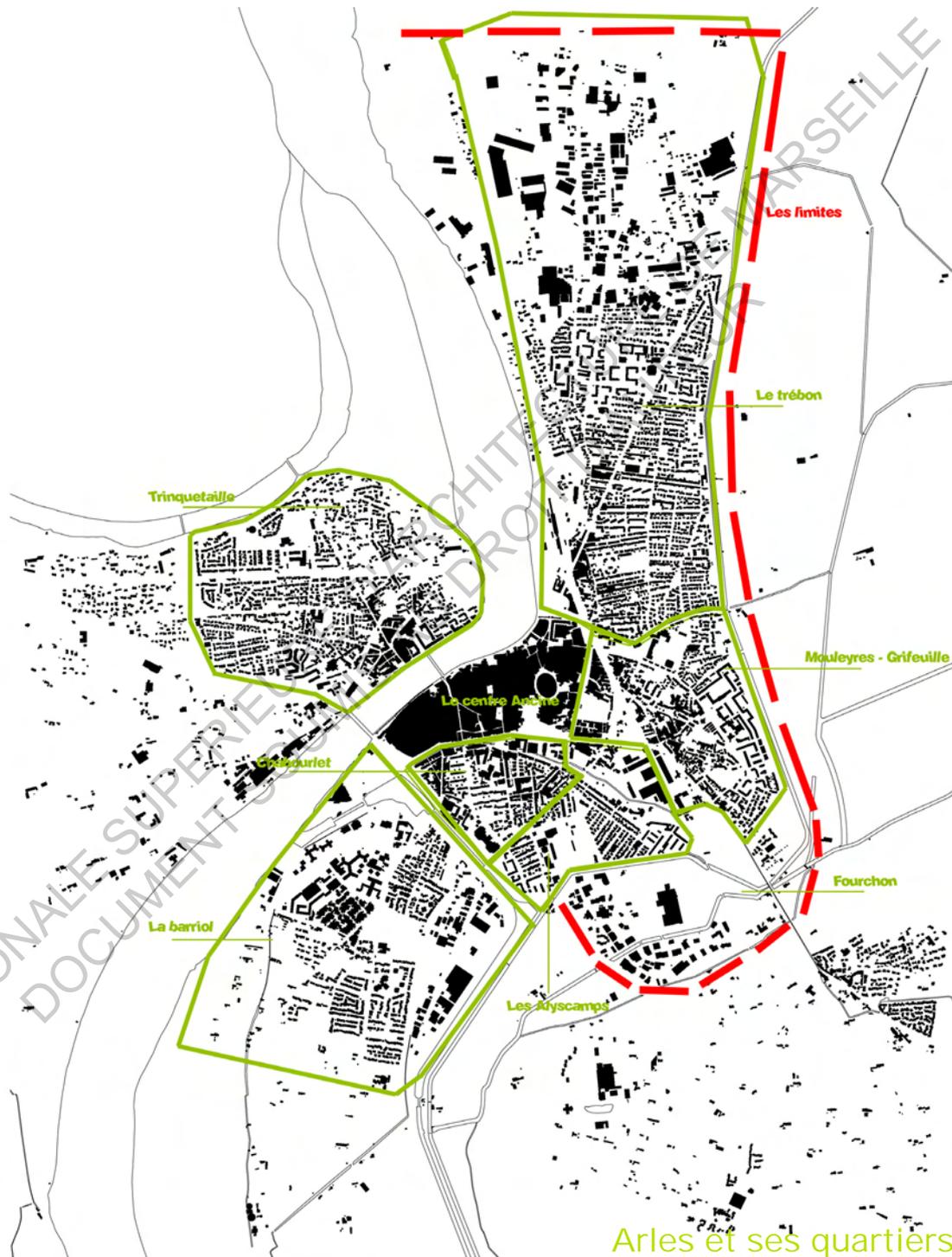
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



1. La ville

1. La ville



Arles et ses quartiers

L'analyse

L'analyse urbaine d'Arles soulève de très nombreuses problématiques selon les échelles où elle est abordée.

Tout d'abord, à l'échelle du territoire, Arles constitue la plus grande commune de France, pourtant, son agglomération reste peu étendue, centrée autour d'un méandre du Rhône, ce qui peut s'expliquer par la présence de nombreuses zones inondables.

En effet, Arles s'est tout d'abord implantée sur une butte, à l'abri des caprices du Rhône, cette butte constitue aujourd'hui le centre ancien.

Ensuite, à l'échelle de la ville, il est intéressant de constater la diversité des formes urbaines et du bâti.

Ces diversités résultent de l'évolution de la ville au cours des siècles, en effet, à partir du centre ancien, noyau central de la ville, Arles s'est développée en poches, en quartiers.

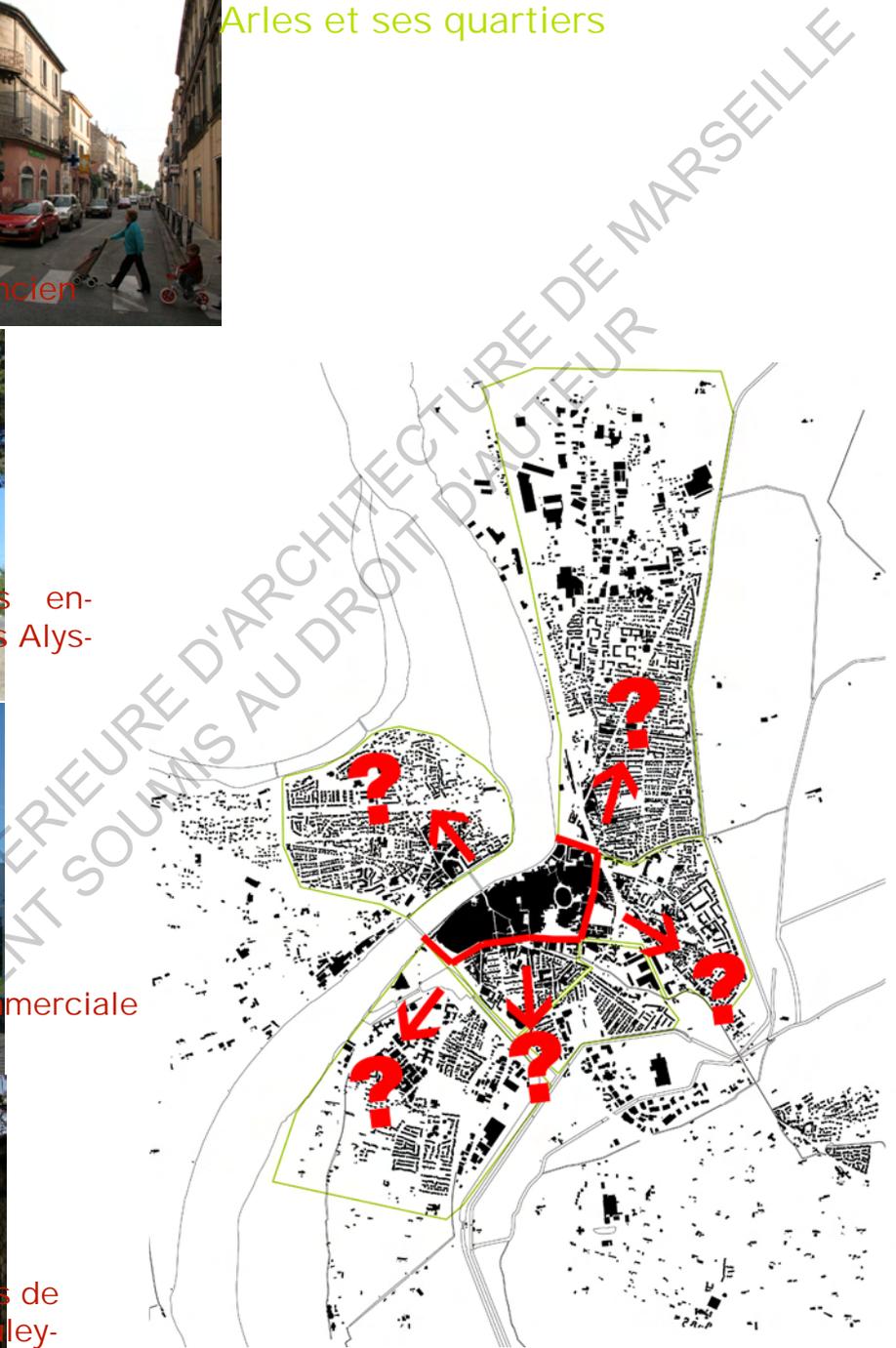
Ceux-ci se sont étendus jusqu'à ce qui semble être les limites de la ville, à l'est la grande voie de contournement doublée d'un canal, au nord et au sud des zones industrielles et commerciales.

Enfin, à l'échelle des quartiers, on constate que ceux-ci se sont agglomérés les uns aux autres autour du centre ancien sans qu'il y ait de réelle cohérence entre eux, à tel point qu'on pourrait attribuer à certains quartiers une fonction précise, par exemple, la zone commerciale pour Fourchon au sud est, ou, la zone ferroviaire pour les Alyscamps au centre ; ces zones ayant des typologies bâties très différenciées.

1. La ville



Arles et ses quartiers



Arrêt de l'urbanisation

Au sein de ces quartiers, on retrouve également une grande diversité de typologie et d'échelle de logements, par exemple des opérations de grands ensembles comme la Barriol ou les Alyscamps côtoient des zones pavillonnaires.

Finalement, on a l'impression que l'urbanisation d'Arles s'est arrêtée au centre ancien, aux limites des anciens remparts.

Ces différents éléments débouchent sur plusieurs problématiques ; sur la question des limites de la ville, doit-on les dépasser et continuer à faire des opérations d'urbanismes et de logements ponctuelles qui ont pour effet de poursuivre la ville « diffuse » mais d'occuper une plus grande partie du territoire immense de la commune ?

Ou, au niveau des quartiers, doit-on trouver des espaces vides, des interstices, à aménager pour créer des connexions entre ceux-ci, et ainsi renforcer Arles dans ses limites en densifiant la

ville par le bâti.

Ici, il paraît clair que l'extension de la ville conduirait à rajouter des zones d'urbanisations qui s'ajouteraient à celles existantes, ce qui aurait pour effet de créer de nouvelles poches indépendantes au sein de la ville, qui en compte déjà de nombreuses, sans régler certains problèmes d'urbanisme déjà présents, comme les connexions entre les quartiers.

1. La ville

les interstices entre quartiers



Choix du quartier

Il s'agit donc de mettre en avant ces zones indéfinies au cœur de la ville, ces zones qui, situées entre deux quartiers, n'ont pas d'identité puisqu'elles constituent un entre deux, un interstice, n'appartenant ni à un quartier ni à un autre.

Plusieurs zones ressortent, par exemple la zone entre la Barriol et le quartier de Chabourlet, traversée par l'autoroute présente des potentialités de projet intéressantes puisque l'autoroute, bientôt déclassée va laisser place à un grand espace à aménager, situé au bord d'un canal.

Ou encore, entre la zone commerciale de Fourchon au sud et les Alyscamps réside une autre potentialité de projet.

Le site retenu occupe une position particulière au sein de la ville, ce qui lui confère le plus de potentialités de projet.

En effet, il s'agit d'une parcelle appartenant à la SNCF, au nord des grands ateliers, qui occupent un grand vide entre le centre ancien et le quartier de Mouleyres griffeuille.

Cette position géographique le met au croisement de plusieurs trames bâties, la trame des grands ateliers au sud, à très grande échelle, la trame du centre ancien à l'ouest, très dense et, la trame du quartier de Mouleyres-Griffeuille à l'est, peu dense constitué d'un tissu de maisons de ville et de pavillons.

Cette position fait de ce site une zone de projet urbain très intéressante d'une part pour «réconcilier» ces quartiers entre eux, les relier, d'autre part parce que le site des grands ateliers (au sud) est en pleine reconversion, ce qui risque de rendre cette zone beaucoup plus attractive.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



2. Le site

2. Le site

L'avenue Victor Hugo

L'église Saint-Pierre de Mouléres



Panorama du site

Son histoire

Historiquement, le site s'est urbanisé peu après le centre ancien et a vu naître l'église Saint-pierre de Mouleyres au moyen-âge, celle-ci connut une histoire mouvementée puisqu'elle fut ruinée et même volontairement détruite et fut rebâtie au 17^e siècle.

Par la suite, l'implantation des grands ateliers SNCF a complètement modifié la morphologie du site, puisque leur zone d'implantation a nécessité, pour des raisons techniques, que le site soit décaissé d'environ 6m par rapport au niveau de la ville.

Ainsi, le site se retrouve cerné par deux voies ferrées une à l'est et une à l'ouest, par le mur de soutient de l'Avenue Victor Hugo au sud, et au nord par une falaise ou l'église est restée perchée et sur laquelle se dispersent des tombeaux éventrés.

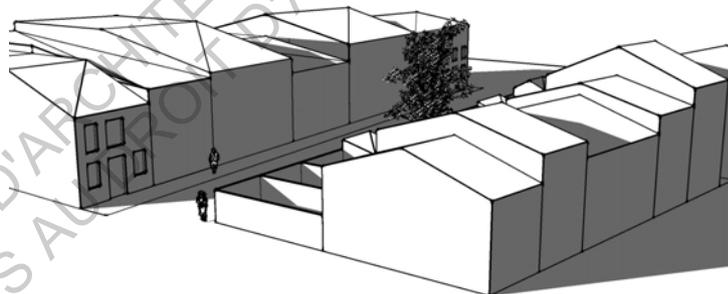
Cette opération des grands ateliers, a séparé l'église de son

quartier d'origine, la rapprochant du centre ancien et laissant apparaître cette falaise faite de calcaire en strates.

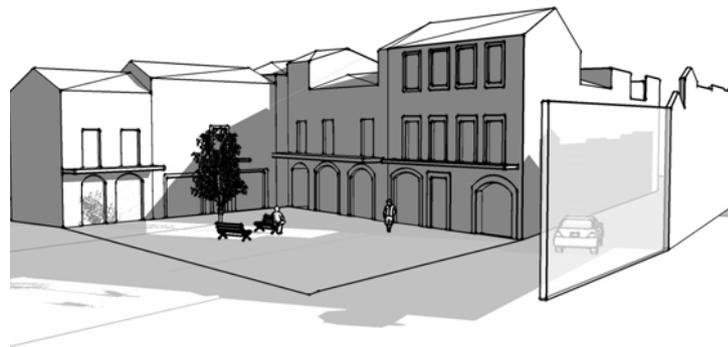
Les voies ferrées



2. Le site



Espaces publics / pavillonnaires



Espaces publics / centre ancien

Ce qui l'entoure

La diversité bâtie d'Arles se retrouve aux abords du site, avec une trame bâtie ancienne, dans le prolongement du centre ancien, une trame pavillonnaire décousue et une trame industrielle, régulière mais dont l'échelle relève plus de la ville que du quartier.

Tout d'abord, toutes ces typologies entretiennent un rapport à l'espace public différent et indépendant. En effet, dans le centre ancien on retrouve une relation «classique» entre l'espace public, les commerces et les logements.

Dans les zones pavillonnaires le rapport à l'espace public diffère, il est réduit et se limite à un simple trottoir dans la majeure partie des cas. Ceci engendre une pratique de l'espace public très limitée, du à l'absence de places ou de parcs au profit de voies dédiées aux voitures, mais

également à la rareté des petits commerces au profit de grandes zones commerciales comme Fourchon.

Les grands ateliers sont, à l'heure actuelle, une friche industrielle, mais, dans le projet dont ils font l'objet ils auront vocations à devenir un espace urbain public sans voiture.

Il s'agit donc de relier toutes ces trames bâties en étant cohérent dans la manière de se raccrocher à chacune d'entre elles et en offrant des espaces publics attractifs qui permettent d'appréhender le site non seulement sur l'avenue Victor Hugo, mais aussi dans sa profondeur, jusqu'à la falaise et l'église.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

UNIVERSITÉ SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
TRAVAIL SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



3. Le projet urbain

3. Le projet urbain

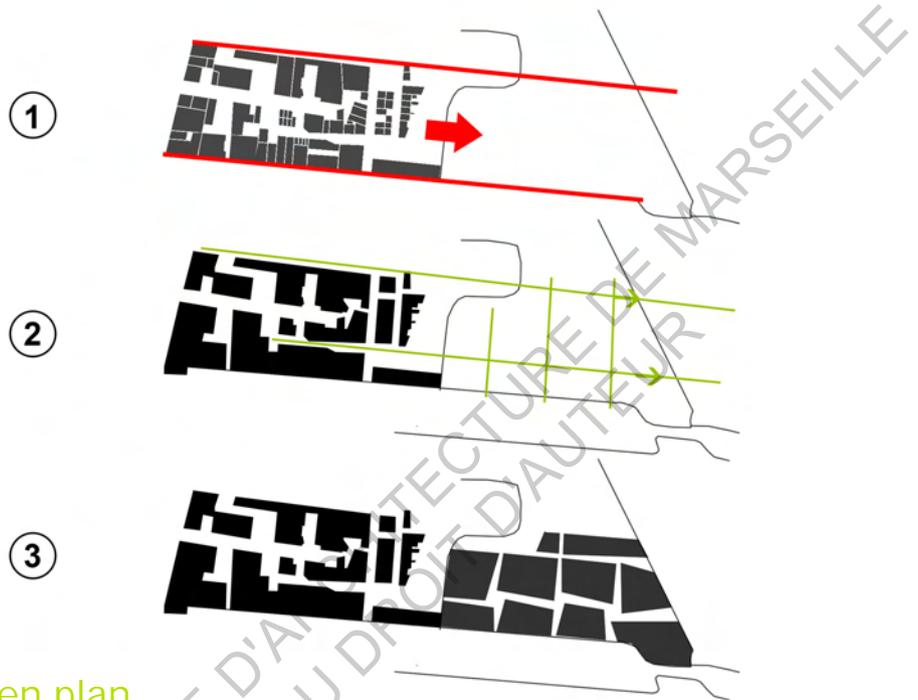


Schéma d'implantation en plan

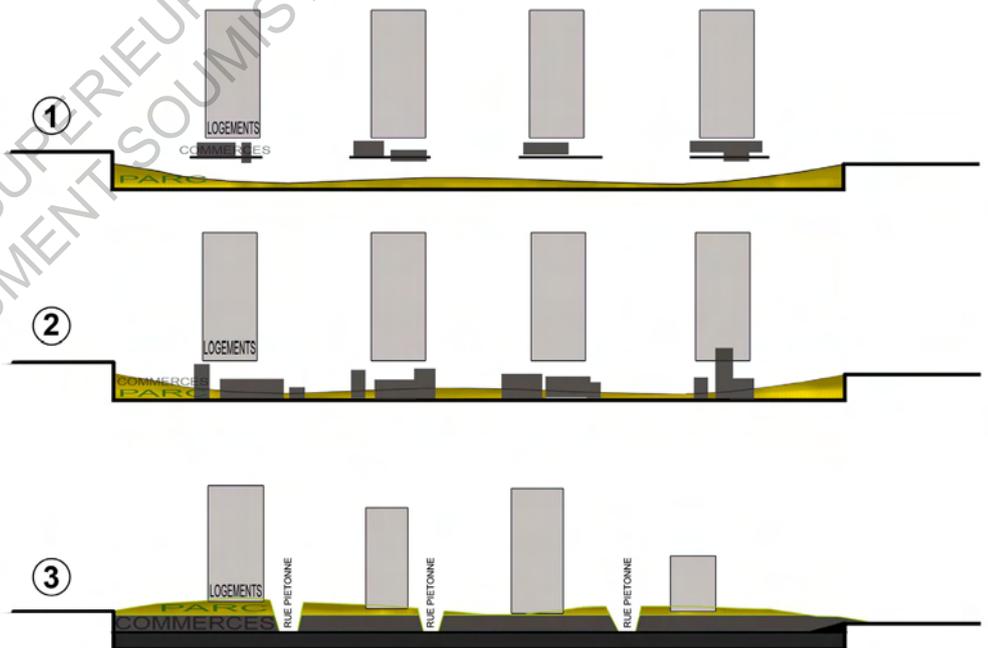


Schéma d'implantation en coupe

Implantation

Les trames bâties différentes qui entourent la zone de projet engagent à mener une double réflexion pour implanter le projet.

Tout d'abord au niveau de la morphologie urbaine puis au niveau de la typologie bâtie. De plus, le fait que le site soit en décaissé implique une réflexion sur l'espace public en deux plans ; celui du raccord en coupe (rattraper le niveau de la rue) et celui en plan (rattraper le tissu urbain).

A l'est, la morphologie urbaine dense du centre ancien vient se stopper nette à la limite du site. Cette trame bâtie faite d'ilots, donne un axe de développement fort, contrairement à la trame de maisons de villes à l'ouest qui est très décousue. De plus, comme on l'a vu cette typologie offre le meilleur rapport entre l'espace public et les logements ce qui est vital pour le projet.

C'est pourquoi, il paraît intéressant de prolonger cette trame d'ilot en respectant leur gabarit et en raccordant les voies créées aux voies existantes à l'ouest et à l'est.

Etant donné l'étendu du site et la création de rues piétonnes raccrochées au tissu existant, il paraît important d'apporter des commerces et un espace public important, un parc.

C'est ainsi que l'on pourra faire vivre le site en profondeur.

Ici, nous utiliserons le décaissé pour installer commerce et parc en couche successives qui permettent de donner un sens aux différents niveaux du projet.

Au niveau de la rue, (qu'on rendra comme niveau référence, niveau 0) le parc recouvrira tous les ilots qui au niveau -1 offrirons des commerces ouvert sur les rues qui rejoindrons, aux limites du site, le niveau 0.

3. Le projet urbain



Coupe perpendiculaire à la rue



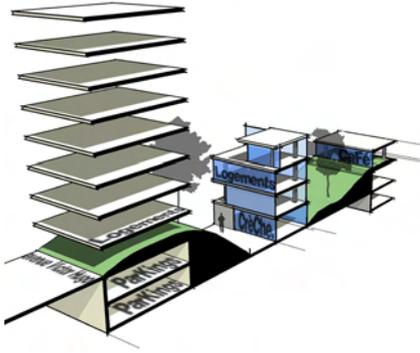


Schéma de principe de fonctionnement entre rue / parc / commerces

Ainsi, le parc servira de connexions sur les deux plans, en effet, il reliera au niveau 0 l'est et l'ouest et se raccrochera à la rue ; et permettra de desservir les commerces au niveau-1. Il permettra également de recouvrir les voies ferrées à l'est sous forme d'un socle.

La typologie

S'il est intéressant de reprendre la trame des îlots du centre ancien pour ce qu'elle apporte à l'espace public, la densité bâtie doit être ajustée à différentes échelles, celles des abords du site.

D'abord, au niveau de la rue, nous sommes face à l'Avenue Victor Hugo, qui fait près de 35 m de large et qui donne, en contrebas sur les ateliers SNCF.

Cette échelle presque démesurée oblige l'implantation d'une typologie bâtie

particulière.

Ainsi, deux plots permettront d'une part, de répondre à la grande échelle des ateliers SNCF, d'autre part, d'offrir plus de lisibilité à la rue en redessinant un front bâti, et marqueront l'entrée du site par leur implantation aux entrées de parc et des rues piétonnes.

Enfin, pour les îlots à l'intérieur du site, une échelle plus modeste sera adaptée pour correspondre d'une part à l'échelle des îlots du centre ancien et pour établir une relation avec la falaise.

Aux abords du quartier pavillonnaire, le dernier îlot sera laissé libre, car l'échelle de ce quartier varie ainsi que sa morphologie, c'est pourquoi il semble préférable de connecter le projet à ce quartier par un vide (le parc) plutôt que par un plein.

3. Le projet urbain



Perspective de l'avenue Victor Hugo

Persepective sur une rue piétonne



Les matériaux

La falaise, avec ses strates de calcaire et ses tombeaux éventrés renvoie une image brutale et sans compromis.

C'est pourquoi, les îlots au cœur du site, ayant une typologie de bâtie en R+3 revêtent une peau en dalle de pierre calcaire agrafée au R+1 et R+2, percée par des excroissances en cuivre faisant écho à la falaise et ses tombeaux.

Ces matériaux se retrouvent sur les gardes corps du parc, à l'aplomb des logements, pour garder une continuité dans la façade.

Au dernier étage, R+3, on passe au dessus de la falaise et on s'écarte de celle-ci par un recul en façade. Le rapport à celle-ci est donc différent, il ne s'agit plus de renvoyer une brutalité mais bien de s'effacer au maximum pour diriger le regard vers cette minéralité, c'est pourquoi la façade de ce

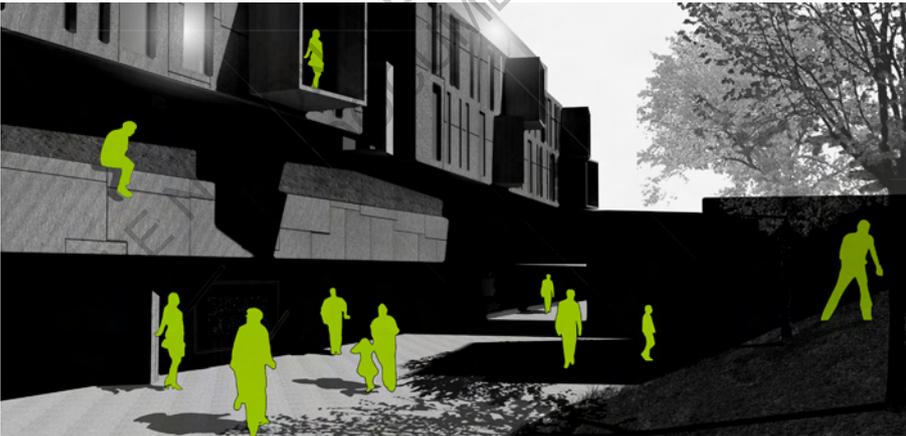
niveau sont en Réglit, ou verre armé, qui laisse passer 80% de la lumière et laisse apparaître silhouettes et reflets.

En ce qui concerne les plots, il y a non seulement un rapport avec le site mais également avec la ville, ainsi on retrouve en façade la Réglit (r), qui affine les plots, laisse se refléter la ville et fait écho au dernier niveau des îlots.

Dans les renforcements des plots, abritant les terrasses, on retrouve la pierre agrafée qui évoque un noyau dur, une brutalité.

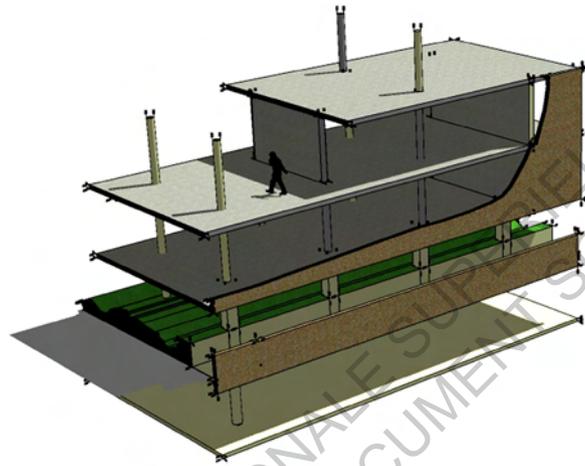
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ÉCOLE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
TRAVAIL SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

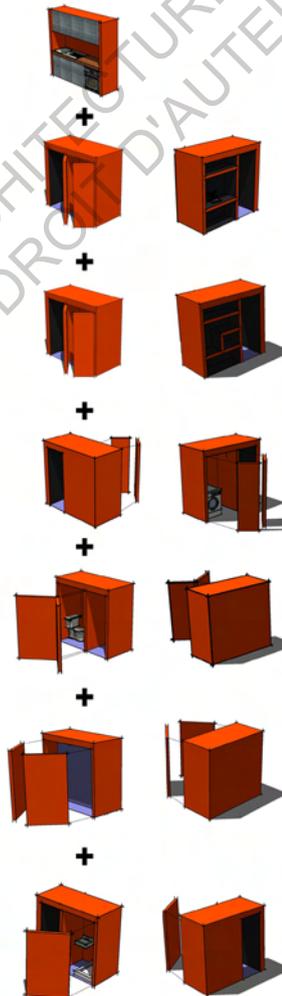


4. Les logements

4. Les logements



Structure



Blocs

Bloc cuisine : 2.50x0.60x2.35

Bloc informatique / placard / entrée chambre : 2.50x1.20x2.35

Bloc bibliothèque / placard / entrée chambre : 2.50x1.20x2.35

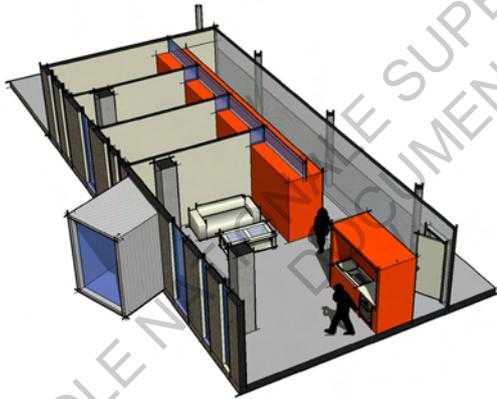
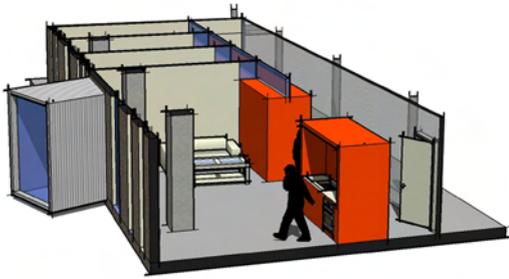
Bloc technique / entrée chambre : 2.50x1.20x2.35

Bloc sanitaires / placard : 2.50x1.20x2.35

Bloc rangement : 2.50x1.20x2.35

Bloc douche / entrée chambre : 2.50x1.20x2.35





Dans les plots, qui ont une base carrée de 11x11 m, les logements s'articulent autour d'un noyau central contenant les circulations verticales ; ceux-ci comportent de 8 à 16 logements selon les types de logements qui vont du T1 au T4.

Dans les ilots, la conception des appartements découle de la logique constructive de ceux-ci. En effet, il s'agit d'une structure poteaux poutre en béton qui libère donc de grands plateaux qu'il s'agit de remplir.

C'est pourquoi, pour les ilots, la création d'un « catalogue » de blocs ayant les mêmes dimensions, occupant plusieurs fonctions et cloisonnant les espaces de chaque appartement permet de fournir une manière simple et économique de créer des appartements de tous types et personnalisables.

Ces blocs se développent parallèlement à la façade et séparent les espaces de vie des circulations tournées vers les cœurs d'ilots.

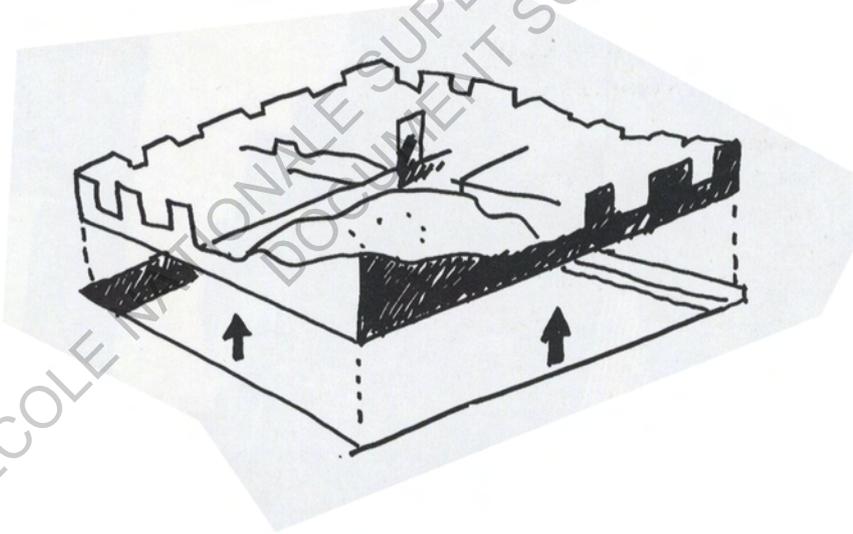
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

5. Les Annexes

5. références





Christian de Portzamparc /

Sur un masterplan de Rem
Koolhaas, projet d'un îlot mixte
alliant commerces et logements

Projet réalisé

Almere, Pays-Bas.

5. Objectifs pédagogiques

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ARLES UNE VILLE EN PROJETS.

Pour cette année 2006/2007, le choix a été fait dans le cadre du pôle Architecture, Ville, Projet, Histoire, de choisir un unique terrain d'enjeu : celui de la ville d'Arles dans les Bouches du Rhône.

Pourquoi Arles au delà des commodités de voisinage avec Marseille ?

Parce qu'il nous semble que cette ville possède des potentialités de développement dont certaines semblent aujourd'hui inexploitées. Parce que également, c'est dans les petites villes ou les villes moyennes que les projets urbains les plus intéressants ont été mis en œuvre en France au cours de ces dernières années. Que l'on pense à Rennes à Montpellier à Nantes ou à Grenoble, pour ne citer que quelques unes de ces villes.

Arles ville romaine bien sûr, sur la route de l'Espagne, proche de la Camargue et de ses grands espaces naturels, proche également des grandes infrastructures portuaires de Fos sur mer mais avant tout Arles sur Rhône avec tout ce que l'imaginaire d'un fleuve peut susciter comme territoire de mémoire chez les écrivains. A n'en citer qu'un et à propos du Rhône il ne faudrait pas oublier par exemple Bernard Clavel.

C'est donc ce territoire et son histoire qui ont été donnés comme sujet d'étude collectif aux étudiants de ce pôle dans le cadre de ces travaux de PFE.

Avec en premier lieu une analyse urbaine portant sur l'existant mais également sur les reconversions déjà à l'œuvre comme celles des friches industrielles, à l'image des anciens terrains de la SNCF. Cette analyse a également fait apparaître les transformations prévues au niveau des infrastructures de transport, qu'il s'agisse de la route ou du rail.

A l'issue de différentes visites de terrains et de la collecte des données nécessaires, les étudiants ont mis en place une série de scénarii de développement sous la forme de masterplans qui ont fait l'objet d'un rendu intermédiaire en cours d'années.

L'analyse critique de ces propositions, menée par les enseignants du pôle a permis de dégager un certain nombre de problématiques autour de la question du logement dans son rapport au territoire de la ville d'Arles.

Ce sont ces problématiques qui ont servi de support aux différents projets que les étudiants vont présenter dans le cadre de ce PFE.

Jacques Sbriglio et Remy Marciano.

Ainsi les problématiques suivantes ont été abordées :

- Arles, logements et formes urbaines : étude sur les espaces inter-quartiers, le poste électrique de la SNCF au nord des grands Ateliers.
- Réhabilitation de la friche industrielle de Trinquetaille autour du pont de la RN113 : Habitat entre fleuve et avenue de Camargue.
- Urbaniser le site de la gare SNCF : au fil des rails, l'extension programmée d'Arles.
- Requalification du quartier des Alyscamps à Arles, une promenade à l'échelle de la ville. Un parc comme pôle d'attractivité d'un quartier oublié de la ville et des logements qui dessinent le seuil entre la végétation et le bâti.
- Un îlot entre faubourg et boulevard à Arles : Comment donner à ce fragment de ville déqualifié une dynamique urbaine par injection de nouvelles fonctions et structuration des espaces publics ?
- Reconversion d'une friche industrielle : habitat intermédiaire dans les anciens ateliers SNCF.
- Réconcilier la ville avec son fleuve : Habiter au fil du Rhône, un logement évolutif sur les berges.
- Un logement entre deux échelles : habiter la frange. Ramener la mixité la mixité dans le quartier individuel. Répondre à un nouveau mode d'habité lié à l'évolution des modes familiaux actuels.
- MEGA SUTURE
Une suture est une couture consistant à rapprocher et lier des tissus.
Une mégastructure est un grand édifice pouvant abriter plusieurs fonctions normalement dévolues à des bâtiments séparés.
- Le plot comme élément de l'îlot ouvert, succession de vues sur le canal.
Suture d'un site enclavé et ouverture vers un canal ignoré par le passage de la RN113
- Aménagement d'une ancienne carrière, un site intermédiaire dans la ville.
- Mutation de la zone industrielle sud, habiter un nouveau territoire.
- Grouper dans l'intimité: 90 logements pour reconvertir de la zone industrielle sud d'Arles.
- Aménagement du site de l'ancienne gare maritime de Trinquetaille : habiter un parc au bord du Rhône
- L'extension arlésienne par la construction des délaisés urbains : Vivre entre ville et périphérie : le principe du Stop and Go

Merci à :

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Merci à :

Jacques Sbriglio et Remy
Marciano
Ainsi qu'à : Ivry Serres,
Stephane fernandez et Jérôme
Apack
Ainsi qu'à : René Borruey et
Jean-Lucien Bonillo

Merci à :

François Marzelle, Yves Perret,
et Jean-Maire Freydefond.

Merci à :

Alexandra Assimacopoulos et
Giovanni Ponturo
Ainsi qu'à : Nicolas Terrasse.

Merci à :

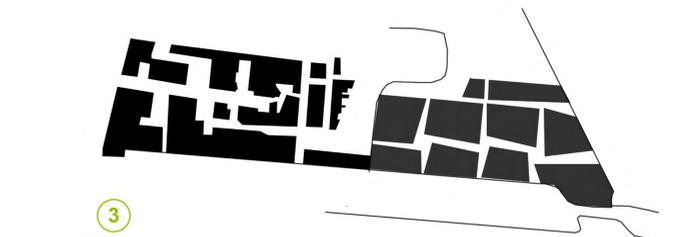
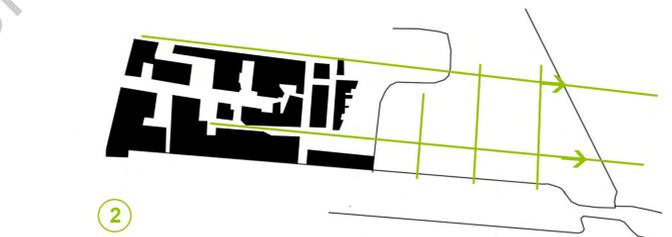
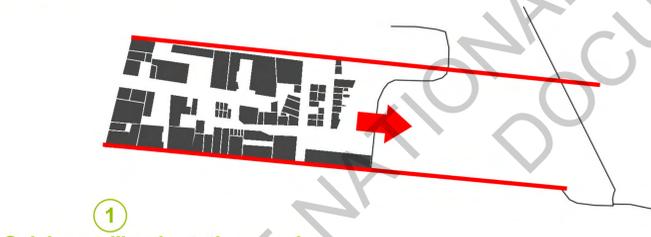
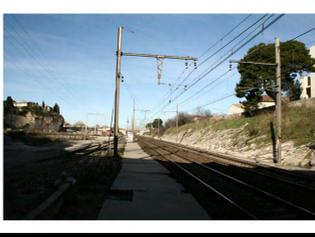
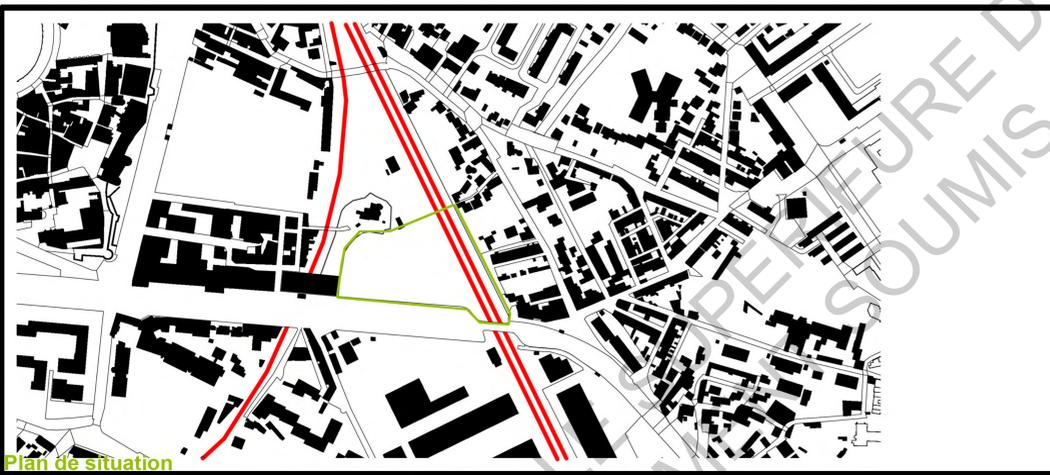
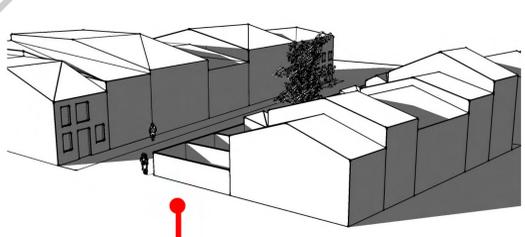
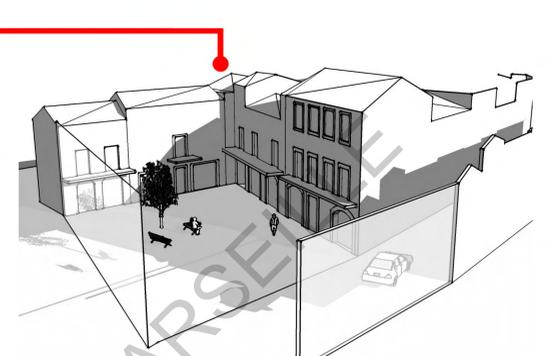
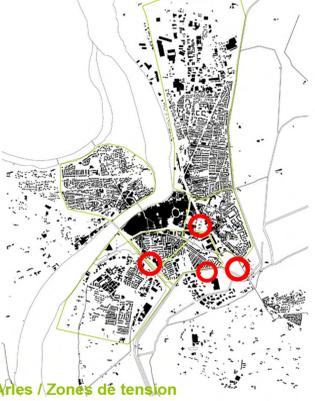
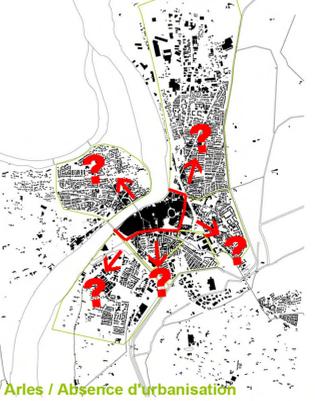
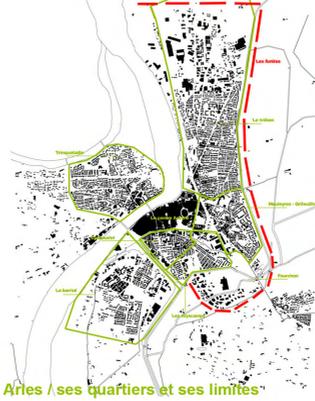
Pascale et Alain Croze,
Ainsi qu'à : Amandine Masut

Merci à :

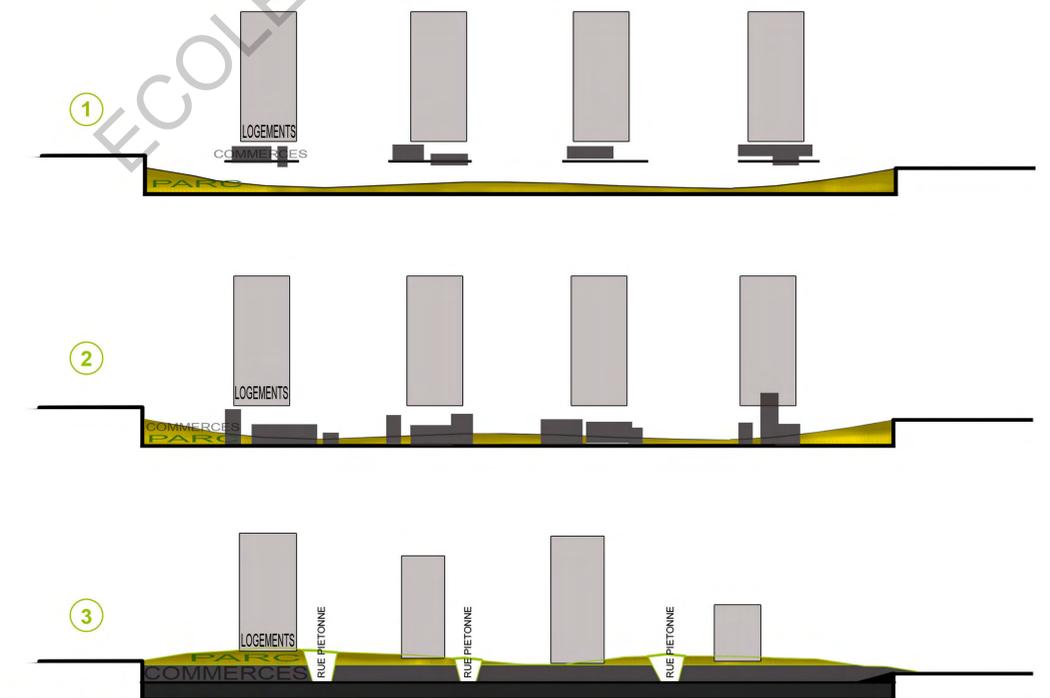
Armandine et Gaston Croze,
et Pierrette Mejean.

*A la mémoire de Gaston Croze :
Chevalier de l'ordre national du
mérite.*

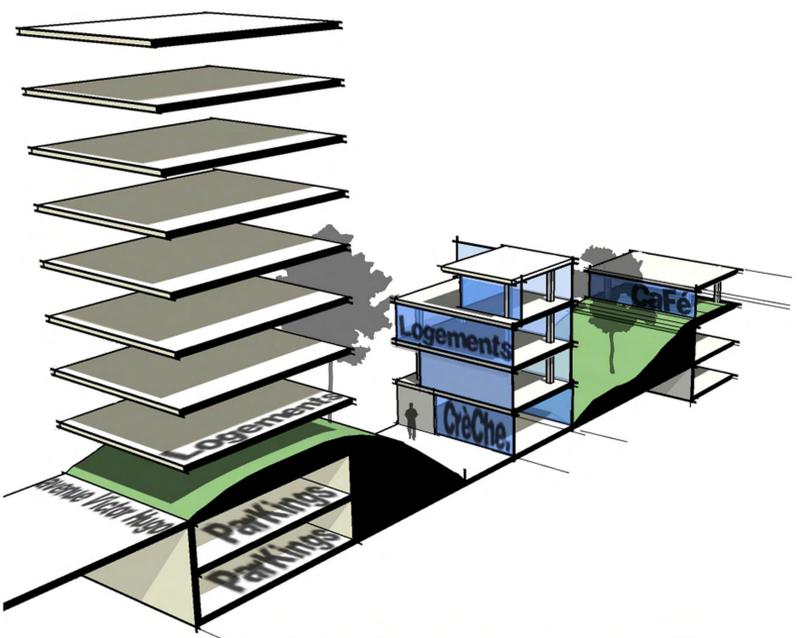
ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE MARSEILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



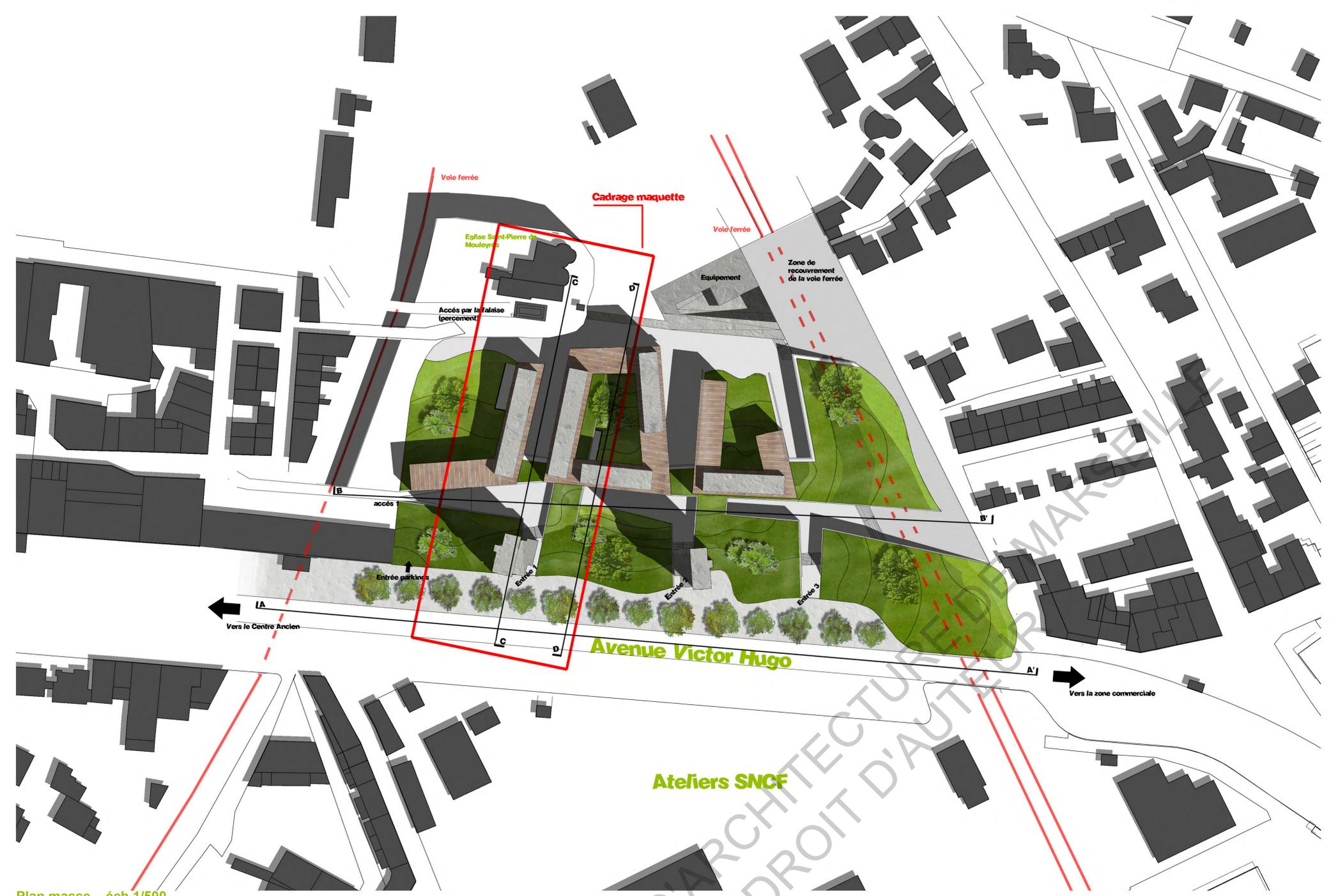
Schémas d'implantation en plan

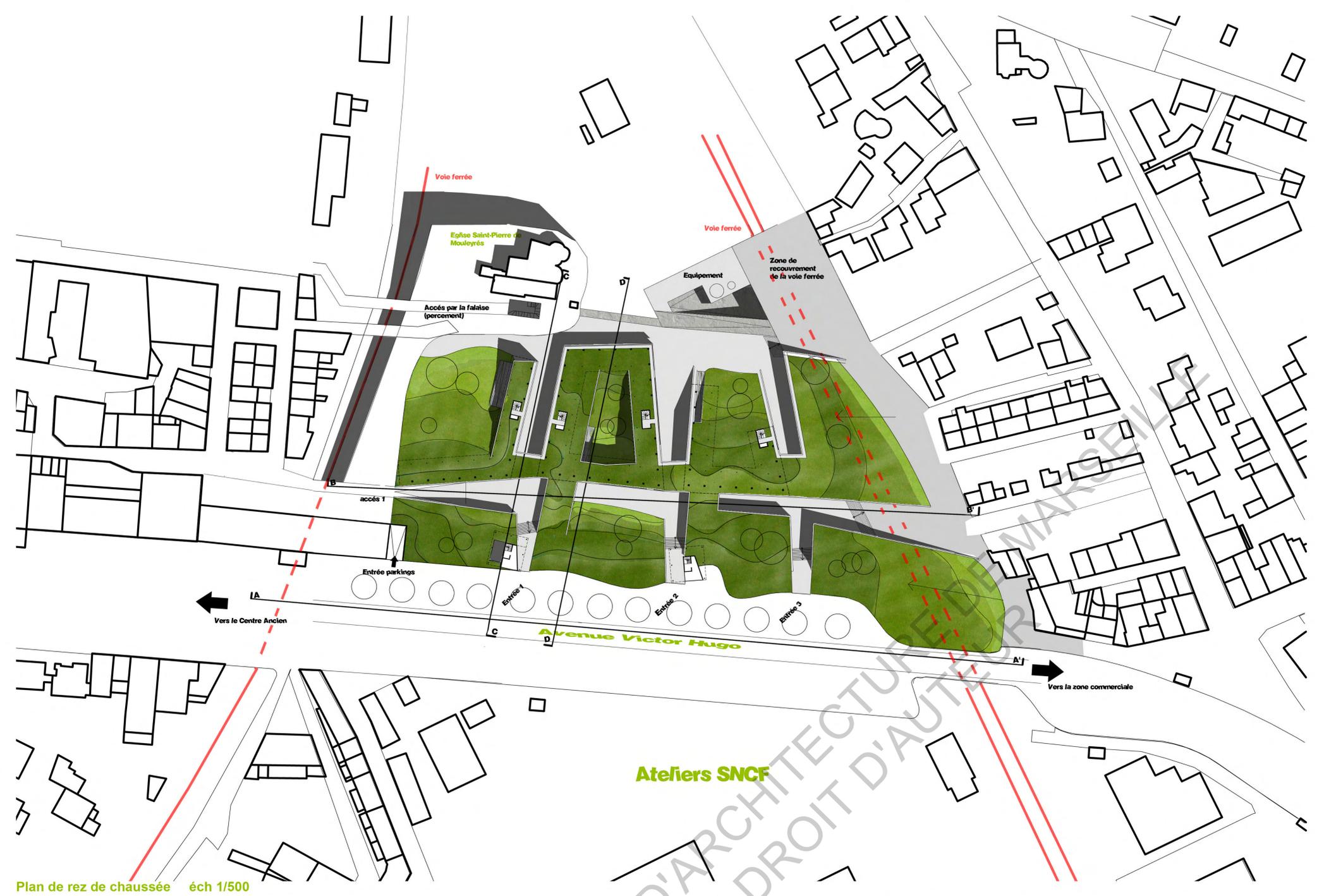


Schémas d'implantation en coupe



Principe de fonctionnement entre les différentes couches

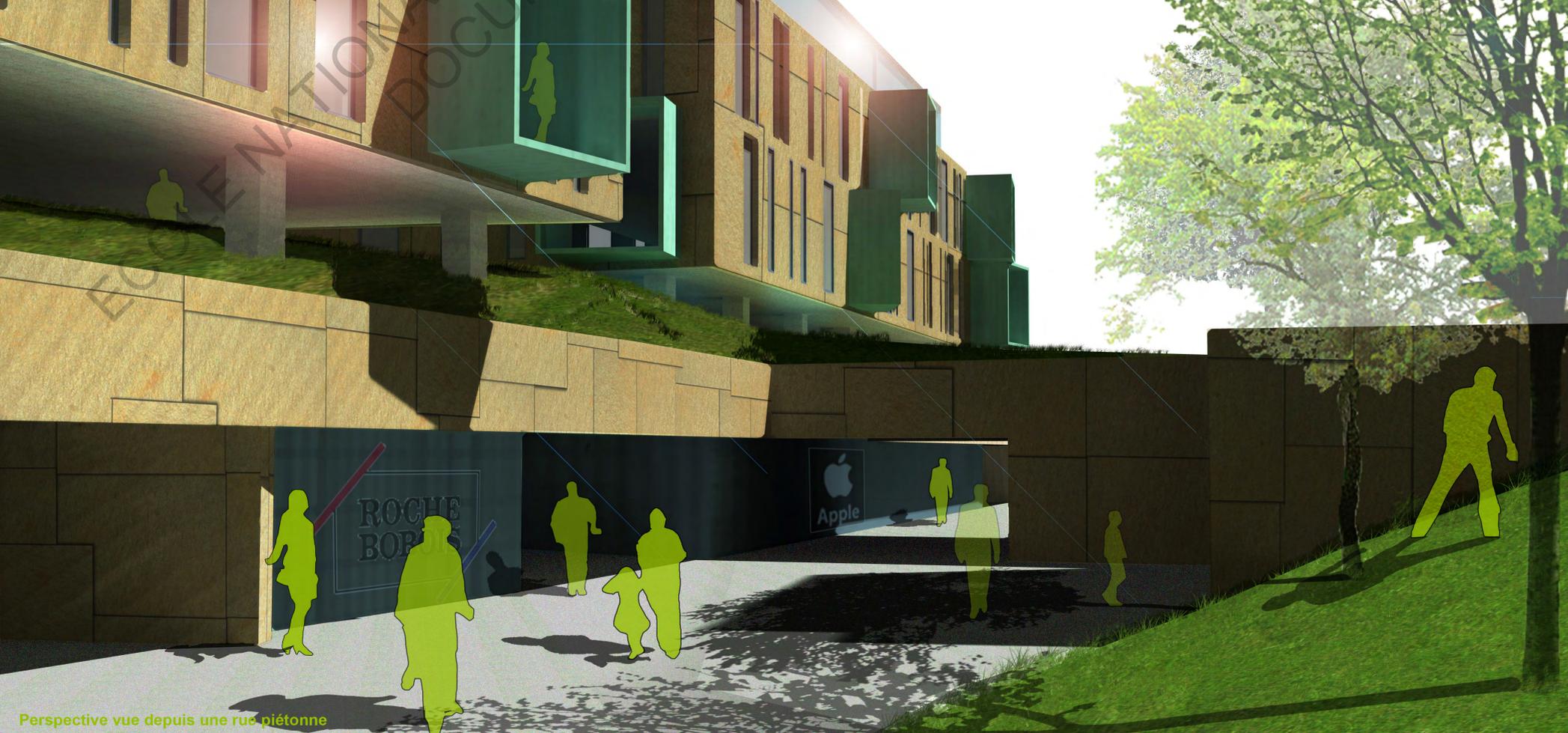




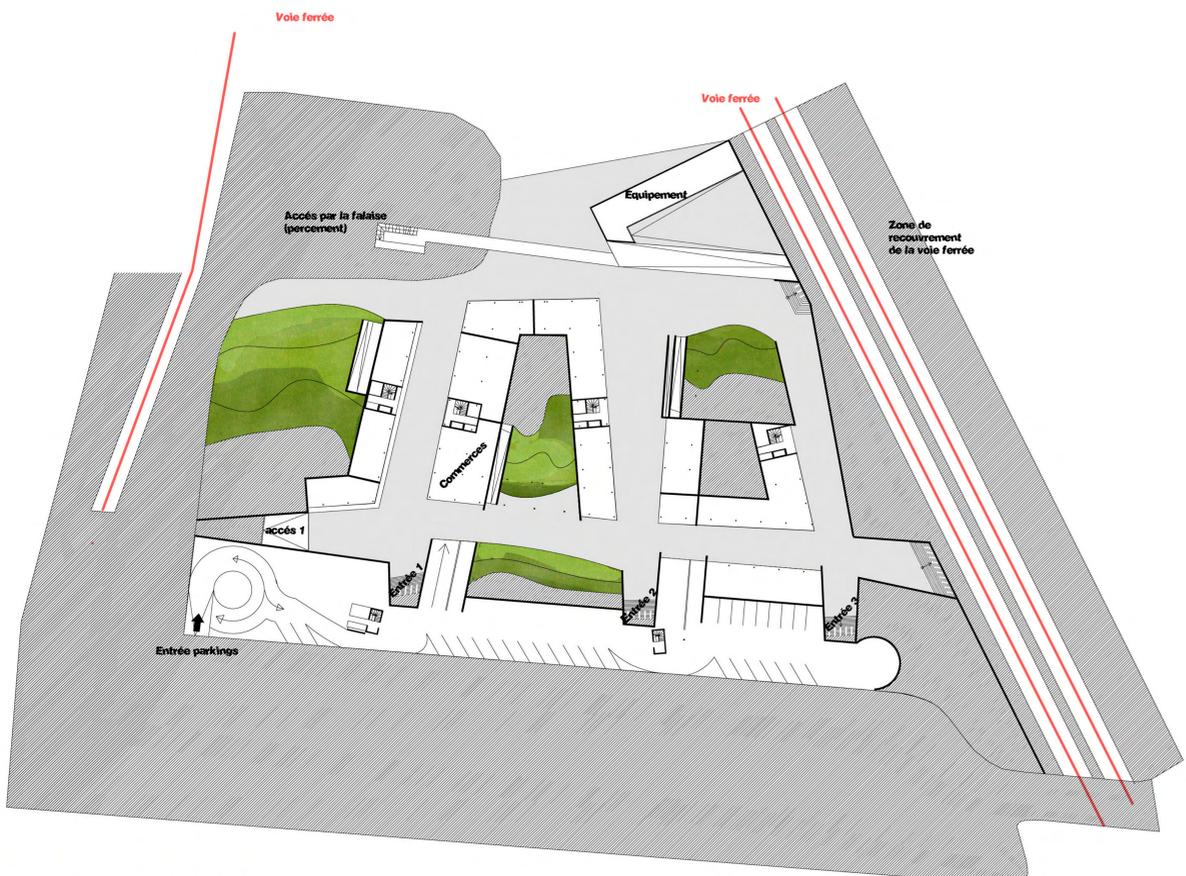
Plan de rez de chaussée éch 1/500



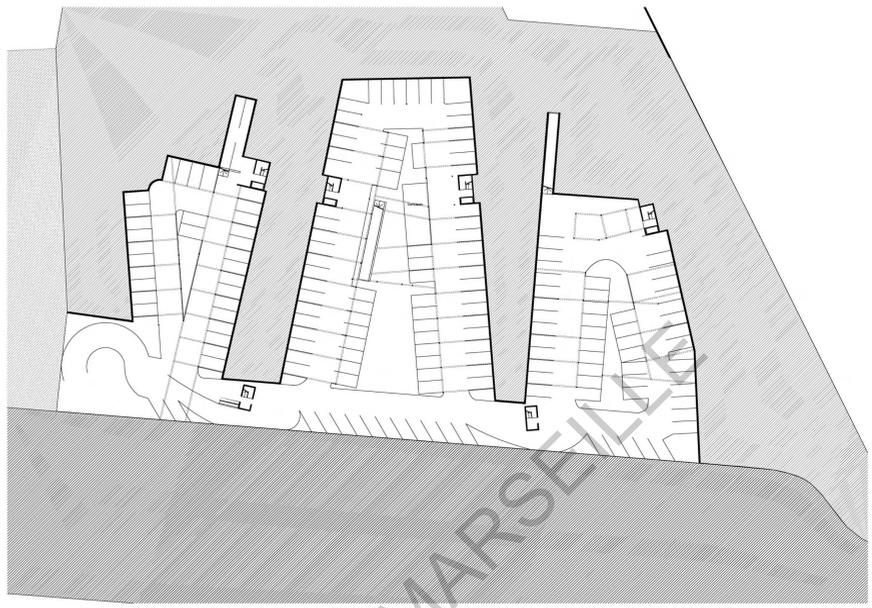
Coupe BB' éch 1/200



Perspective vue depuis une rue piétonne



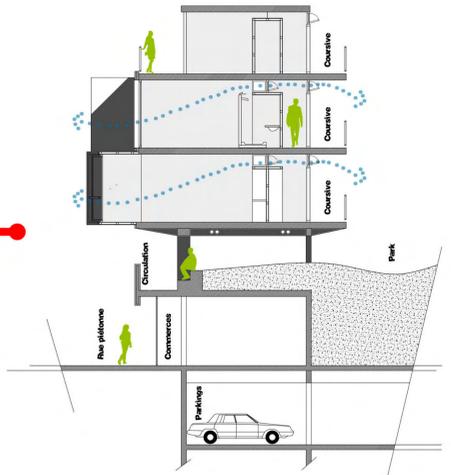
Plan de niveau -1 éch 1/500



Plan de niveau -2 éch 1/500



Coupe CC' éch 1/200



Coupe sur îlot central éch 1/100

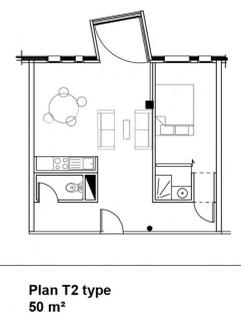
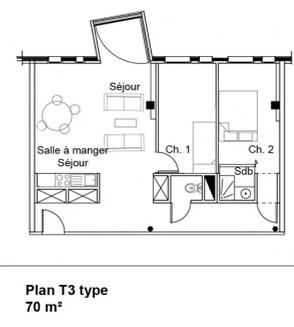
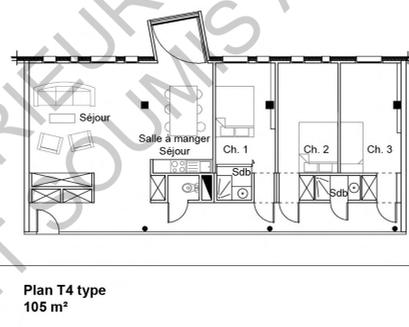
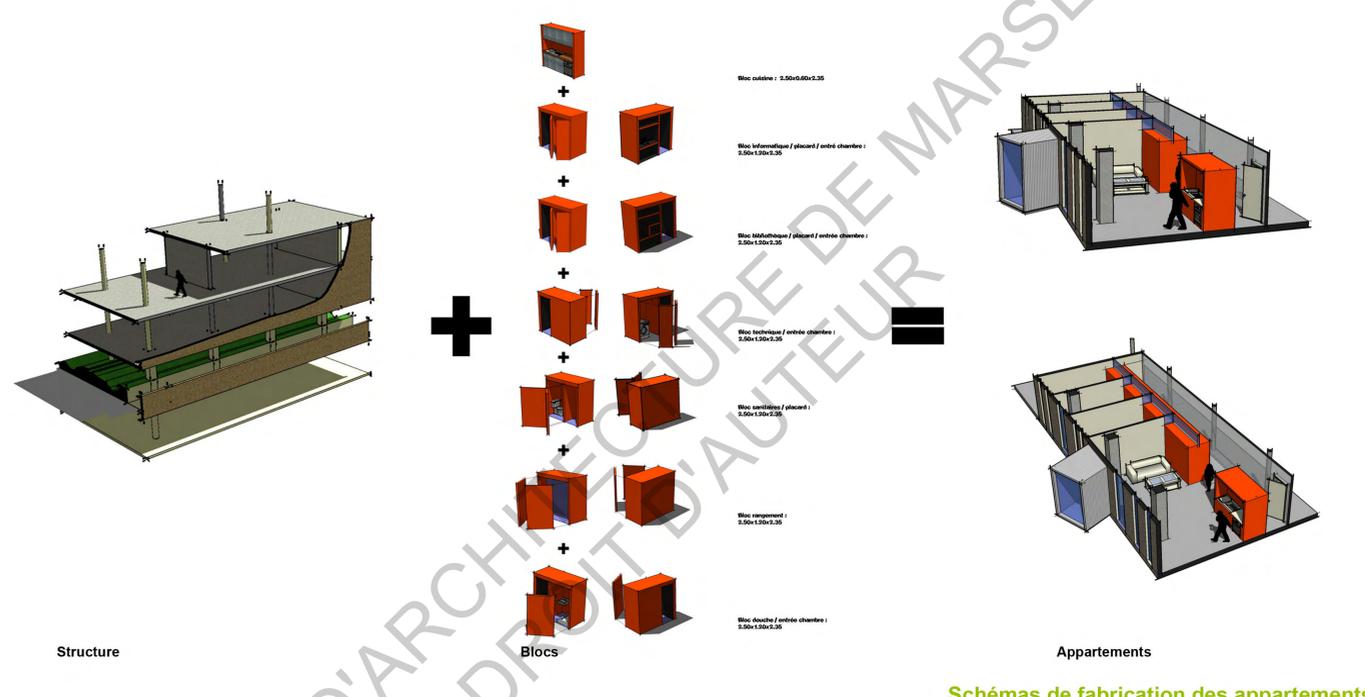
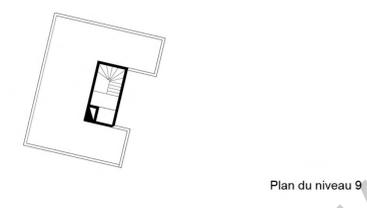
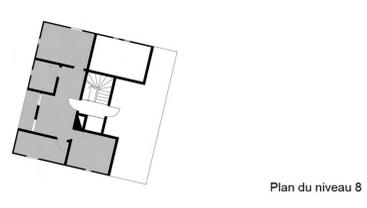
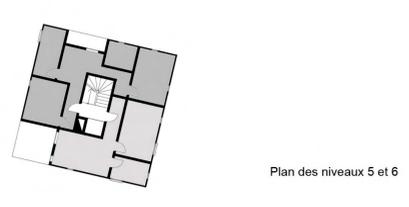
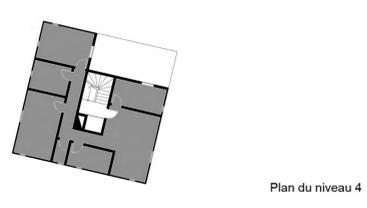
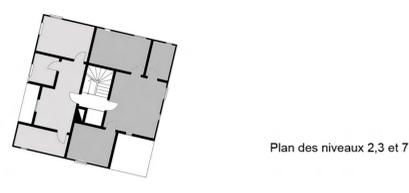
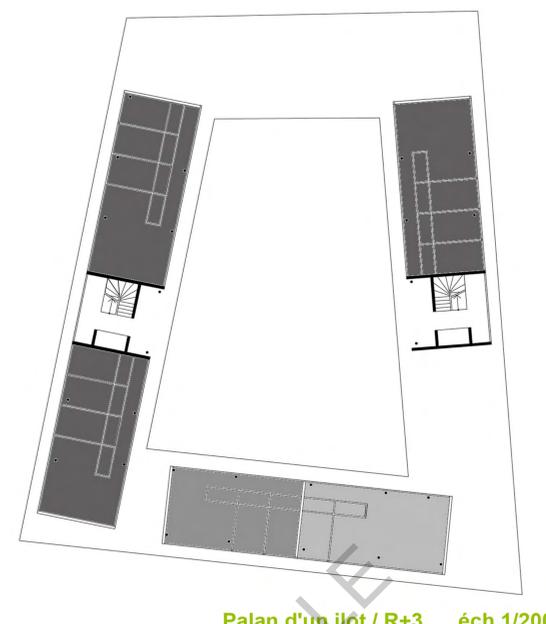
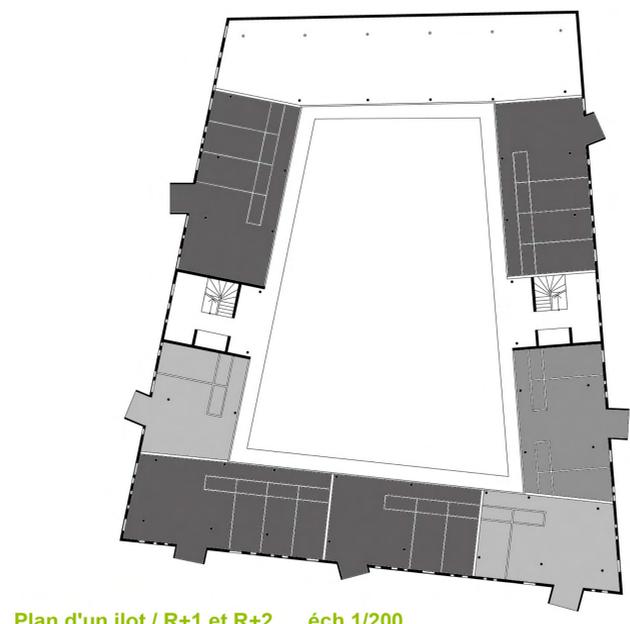
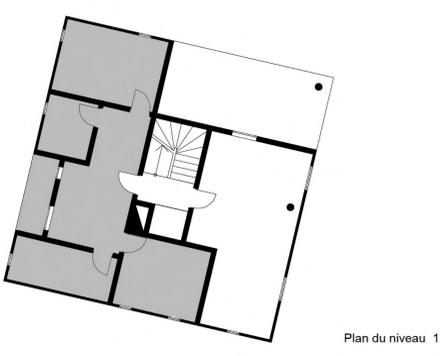
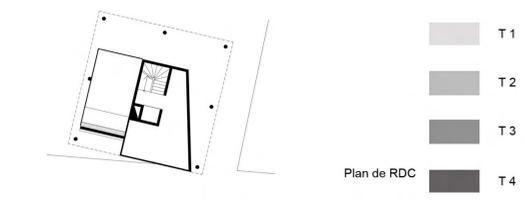


Coupe DD' éch 1/200



Perspective depuis une coursive d'un îlot / vue sur la falaise

Plan des différents niveaux des tours éch 1/100 et 1/200



Plans types d'appartements sur les îlots centraux éch 1/100

