


prix **TONY GARNIER_2005**

académie d'architecture concours d'urbanisme et d'architecture urbaine



ENGASSER & RADOVANOVIC

« les franges de la mobilité »

Prix Tony Garnier

Concours d'urbanisme et d'architecture urbaine

Le prix Tony GARNIER, mis en œuvre par l'Académie d'architecture, perpétue la double mémoire de l'œuvre de Tony Garnier au début du XX^e siècle et de l'atelier d'urbanisme Tony GARNIER, créée par Robert AUZELLE et André GUTTON dans les années 60.

Le concours est ouvert aux urbanistes et architectes diplômés depuis moins de cinq ans, ainsi qu'aux étudiants diplômables des Ecoles d'architecture et enseignements universitaires d'urbanisme.

Les projets présentés traitent de sujets de développement, de renouvellement et d'aménagement urbain, à la convergence des deux disciplines de l'urbanisme et de l'architecture. Réels et d'actualité, contextuels à l'égard de leur milieu et opérationnels pour un secteur urbain délimité, ils doivent prendre en compte la faisabilité économique, la durée de mise en œuvre et l'ordonnancement des conditions de la création architecturale.

Leur programmation est négociée avec le Jury au cours d'étapes préalables et ils sont soutenus oralement à la suite d'une sélection des meilleures démarches d'études.

Le Prix Tony GARNIER 2005 a été attribué à :

Gaétan ENGASSER, Architecte DPLG et Nikola RADOVANOVIC, Architecte Dipl.EPF-L

«Les franges de la mobilité : entre plate-forme SNCF et tissu parisien»

L'espace urbain étudié est formé dans «l'entre-deux» ferroviaire de la Gare de Lyon, à Paris, entre la gare elle-même et la plate-forme de Bercy. L'aire d'étude constitue une lisière d'environ 6 hectares, au pourtour d'un réseau ferré de 48 hectares. Les lieux d'interventions sont les murs de limites, les parois ou les délaissés urbains, qui présentent une opportunité de récupération et d'appropriation par l'injection de programmes. La dimension et la situation de ces espaces provoquent la nécessité d'intervenir sur les espaces publics limitrophes. La proposition de montage et de mise en œuvre de ces opérations est associée à une réflexion contextuelle qui prend en compte ces espaces et les vis à vis urbains, en vue d'estomper ou de valoriser les frontières du domaine SNCF. Trois situations sont thématiques : l'espace urbain couvert par les emprises, les murs de soutènement des dénivelés, l'épaisseur de la frange habitée du domaine ferroviaire.

Mentions :

Ming LIU, INSA, Strasbourg

«Shangai Sud : espaces de la mobilité, espace de vie»

Mathieu WOTLING, ENSAIS, Strasbourg

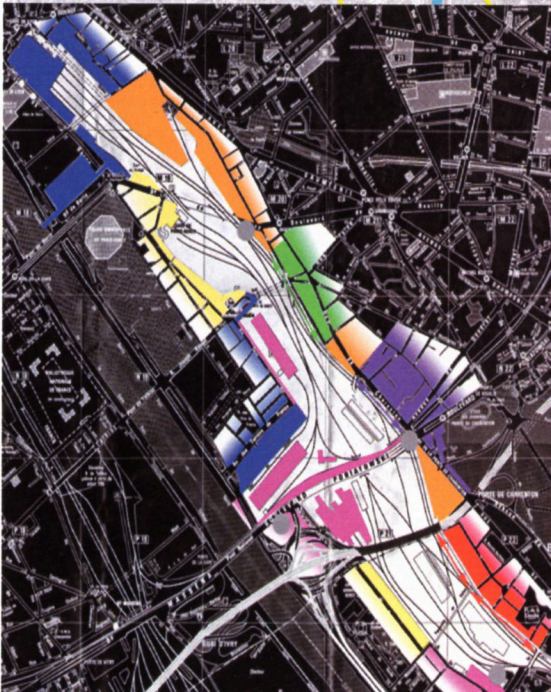
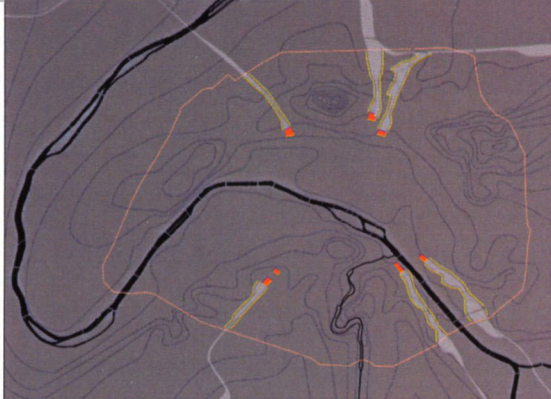
«Structuration de l'articulation du centre ville de Colmar et de ses faubourgs»

Les franges de la mobilité : entre plate-forme SNCF et tissu parisien

Les six gares desservant Paris font apparaître un paradoxe flagrant dans nos villes contemporaines. En même temps que les lieux liés aux transports véhiculent une image dynamique et positive de la mobilité, ils génèrent derrière eux des non-lieux à forte connotation péjorative dans la conscience collective des habitants et des décideurs. Il ne s'agit pas de remettre en question la légitimité du faisceau ferré, mais les marges qu'il génère en se frottant à la ville. Comment concilier ces deux logiques extrêmes : le monde de la vitesse et de la lenteur, celui du TGV et du piéton, celui du déplacement et du séjour ?

A l'échelle du faisceau ferré parisien ce sont quelques 40 km linéaires de bordure. Des limites infranchissables, inhospitalières, considérées comme des résidus sans valeur propre. Pourtant ce sont des lieux stratégiques évidents si l'on ose les penser comme espaces publics à part entière, si l'on ose leur injecter des programmes et dynamiser l'ensemble des quartiers limitrophes. Ce sont des limites sécuritaires qui ont trop d'importance dans nos villes pour ne pas engendrer une réflexion architecturale et urbaine globale sur leurs potentialités.

Le projet dessine les nouvelles « franges de la mobilité », comme des supports positifs de la ville pour lui permettre de se retourner et de s'ouvrir sur les voies ferrées. Développer ainsi un imaginaire lié au paysage ferroviaire, à ses grands vides, lieux exceptionnels de dégagement dans une ville congestionnée comme Paris. Penser la ville par l'arrière c'est aussi entamer un dialogue avec les voyageurs qui utilisent ces faisceaux linéaires, leur montrer le visage et non les entrailles de la ville. Développer des pratiques sociales au sein de cet « entre-deux » ville / rail serait finalement assumer pleinement notre mode de vie mobile en même temps que les infrastructures qu'elle génère. Ce projet « biface » concerne autant la ville que la SNCF : son montage opérationnel doit être pensé avec ces deux acteurs.



Les trois thèmes de l'étude :

A.) Les murs de soutènement issus de la différence topographique plaque SNCF / ville de Paris

Le projet intervient au niveau des surfaces issues du dénivelé en transformant leur apparence. Ces lieux sont généralement connotés péjorativement dans la conscience collective alors qu'ils représentent un potentiel architectural et urbain de par leur dimension hors norme. Ils constituent des éléments que nous qualifions d'éléments «support de» : que ce soit d'interventions artistiques, d'affichages publicitaires contrôlés, d'éléments paysagers ou végétaux.

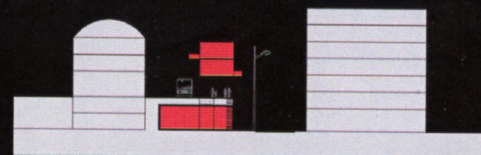
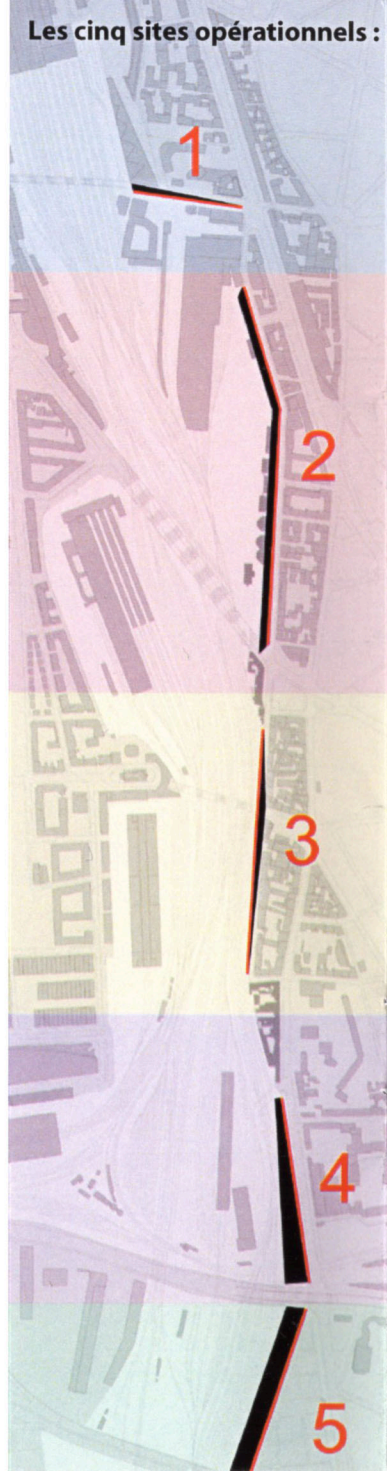
B.) L'épaisseur de la frange habitée du domaine ferroviaire

Le projet recherche des programmes complémentaires d'aménagement et de construction qui réinjecteront de l'urbanité dans les quartiers limitrophes. Ils militent tantôt pour une certaine épaisseur, tantôt pour une échelle volontairement modeste mais néanmoins urbaine. Nous jouerons du passage de la surface murale à l'épaisseur de l'îlot, en passant par des bandes de construction de largeur variable.

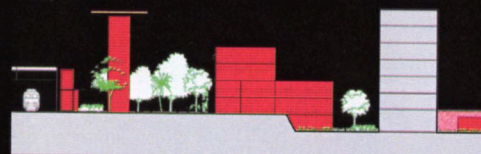
C.) L'espace urbain couvert par les emprises

La frange étudiée constitue un parcours piéton, un chapelet d'espaces publics, une séquence d'interventions discontinues articulées par des «lieux-lien». Ces «lieux-lien» font la jonction des séquences d'intervention. Ils marquent des entrées et désenclavent les îlots de manière ponctuelle. Certains espaces, le long de la frange, seront requalifiés : une route, un trottoir, un square pourront faire l'objet d'études ponctuelles et ciblées dans le but d'une intervention avant tout proche des habitants, une «micro-architecture» de proximité.

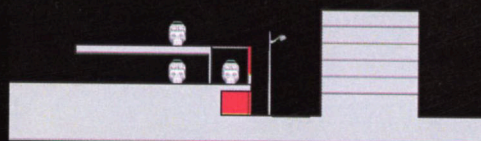
Les cinq sites opérationnels :



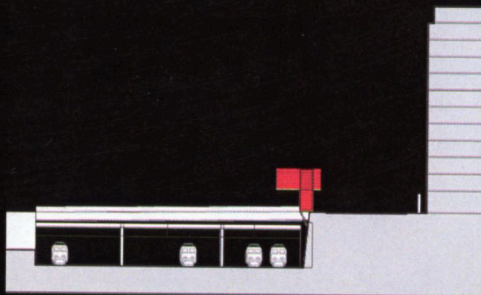
Le mur-rampe / Espace de la mobilité



Le Bois habité et la forêt linéaire



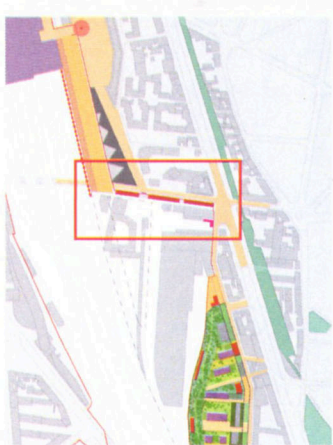
La Galerie urbaine



Les terrasses suspendues



L'entrée du Bois de Vincennes

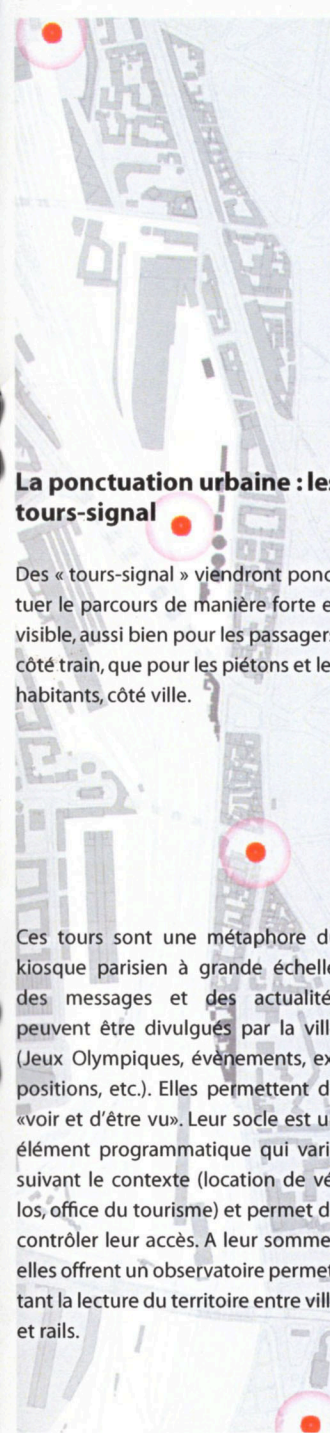
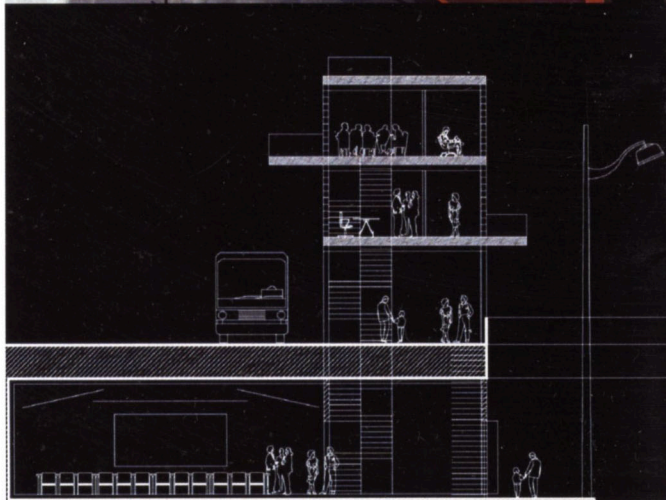


L'espace de la mobilité : un mail piéton reliant la ville basse et la ville haute

L'intervention rue de Rambouillet propose une architecture d'interface qui franchit et habite la limite. On passe « sur, dans, devant, derrière » la paroi existante. Le « mur rampe » est intégré aux éléments architecturaux qui le chevauchent. Il y a un dialogue et un jeu de positionnement entre le mur et les éléments construits. Quatre éléments fragmentés participent chacun à leur environnement :

- un bâtiment s'adresse à la gare par une liaison directe le long du nouveau quai du futur TGV.
- un bâtiment s'adresse au carrefour côté ville (croisement Av. Dausmenil / rue du Charolais).
- un bâtiment s'adresse à « l'arrière » de l'îlot, dans la perspective du développement de la zone de fret et de la grande Halle.
- un bâtiment intègre une circulation verticale dans la perspective de la place Henri Frenay.

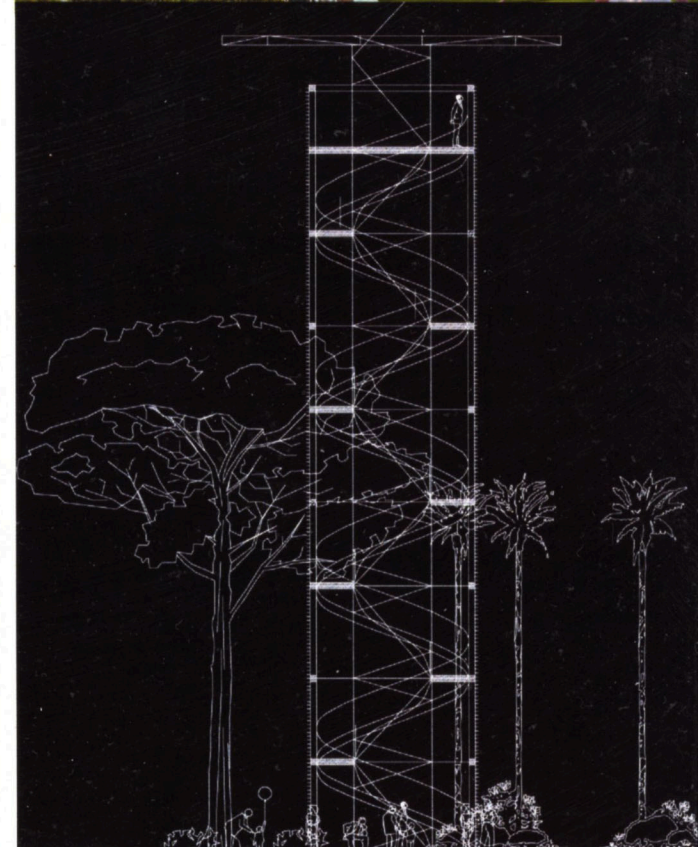
Des espaces en creux habitent aussi l'intérieur de la dalle technique existante incluant des programmes liés à la mobilité.

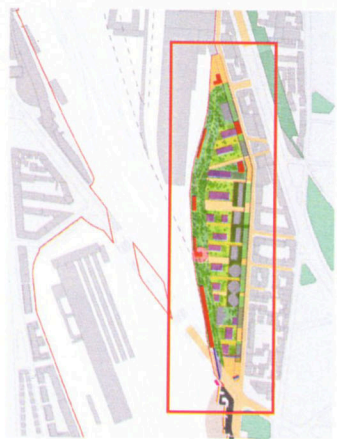


La ponctuation urbaine : les tours-signal

Des « tours-signal » viendront ponctuer le parcours de manière forte et visible, aussi bien pour les passagers, côté train, que pour les piétons et les habitants, côté ville.

Ces tours sont une métaphore du kiosque parisien à grande échelle: des messages et des actualités peuvent être divulgués par la ville (Jeux Olympiques, événements, expositions, etc.). Elles permettent de « voir et d'être vu ». Leur socle est un élément programmatique qui varie suivant le contexte (location de vélos, office du tourisme) et permet de contrôler leur accès. A leur sommet, elles offrent un observatoire permettant la lecture du territoire entre ville et rails.

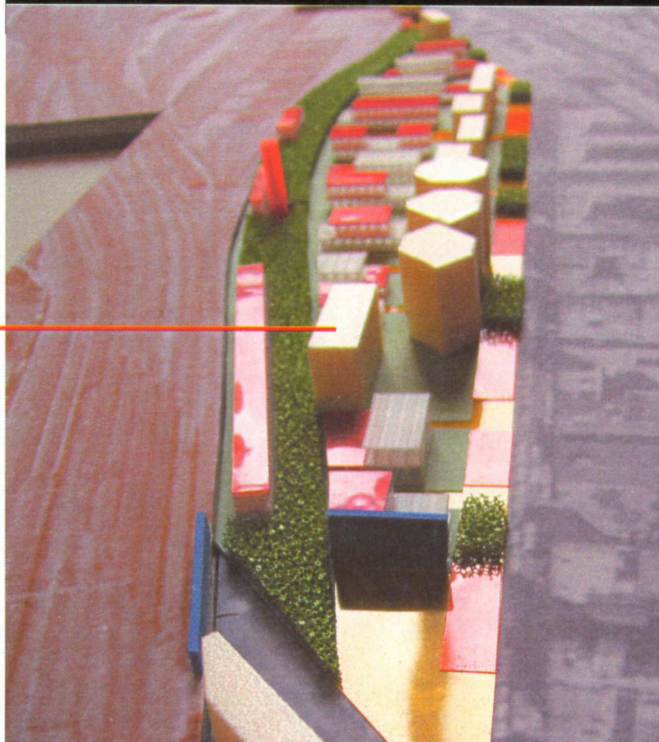
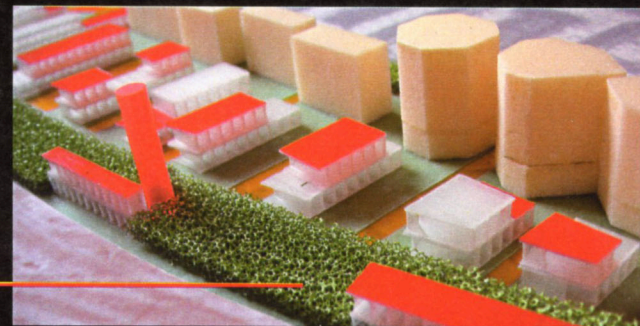
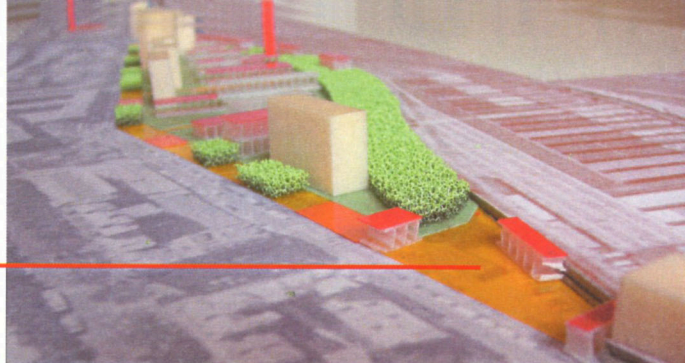
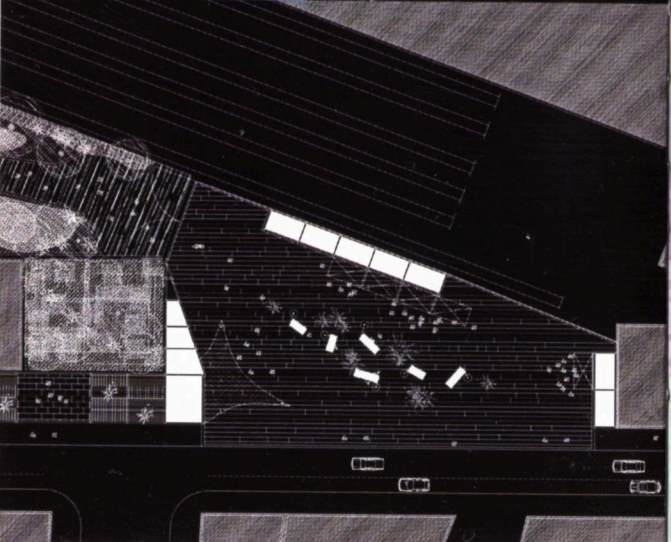




Le Bois habité : un îlot de logements séparé des rails par une forêt linéaire

Le projet propose l'effacement du mur qui marque un enclos le long de la rue du Charolais. La frange prend ici l'épaisseur d'un îlot. La limite est repoussée contre les rails de manière à redonner cet îlot à la ville. Des passages entre les bâtiments existants créent des traverses publiques permettant de désenclaver la nouvelle parcelle. Une transition se réalise de la rue aux rails par trois espaces successifs :

- une « bande alternative » de la rue aux logements existants est composée de patios, jardins d'enfants, entrées d'immeubles, vérandas, squares, ainsi que de passages publics quand le contexte le permet.
- un « Bois habité » densifie le cœur de l'îlot par une alternance de bandes construites et de jardins privés.
- enfin, une forêt linéaire propose un espace densément planté faisant tampon visuel et acoustique avec les rails SNCF qui se dissimulent et se devinent derrière les arbres.

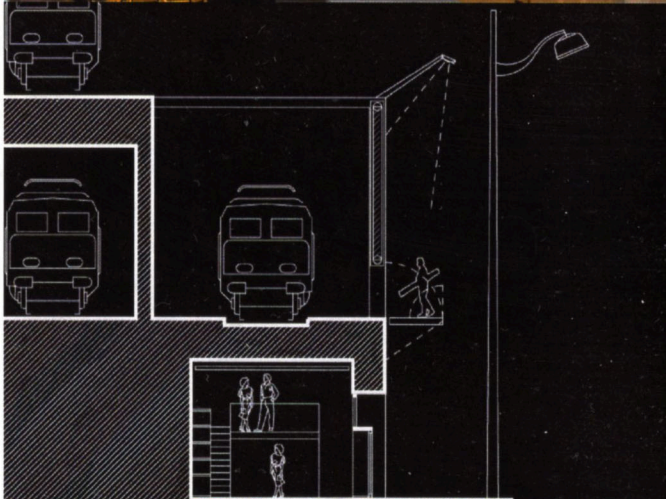




La Galerie urbaine : une réflexion sur l'art urbain et les parois publicitaires

L'intervention rue de Coriolis transforme les apparences de la surface du mur. Nous proposons l'aménagement d'une paroi support autour du premier faisceau de voie. La Galerie Urbaine abrite un café et un espace de travail ou workshop. Tous les deux mois, la Galerie proposerait à un autre artiste de prendre possession de la rue par un travail le long de la paroi support. Ainsi, le paysage de la rue changerait de manière éphémère et événementielle au gré des interventions artistiques et du temps qui passe. Alternativement, entre chaque exposition, un affichage publicitaire prendrait place sur la paroi support, permettant un autofinancement. Par une nacelle dépliable, le technicien placarderait de manière fonctionnelle les affiches publicitaires ou artistiques.

Enfin, on intervient dans le dessous du mur, en creusant les Arcades existantes. L'élargissement du trottoir prolongerait ces espaces d'activités au profit du piéton. La route serait réduite à une seule voie de circulation



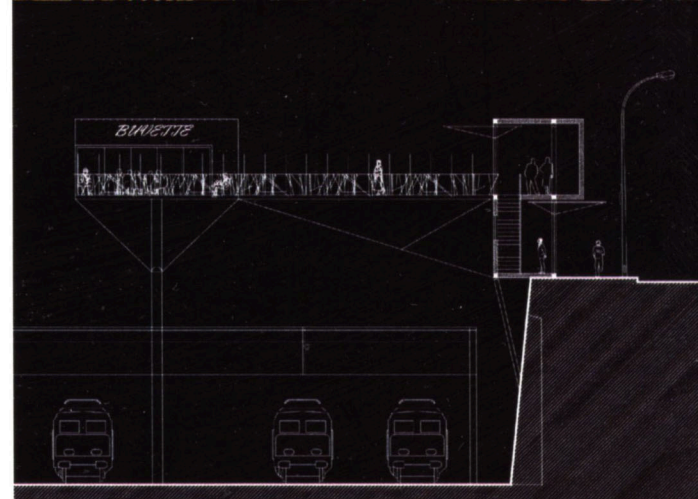
Les terrasses suspendues: une ouverture visuelle vers des « horizons paysages »

L'intervention rue de Charenton se situe dans un contexte bien différent, en surplomb d'une dizaine de mètres des voies SNCF. Un mur de 4m de haut et de 400m de long bouche la vue. On efface complètement la limite en créant une alternance entre :

- des éléments construits sur la charnière du trottoir et en porte-à-faux sur les rails.
- des terrasses suspendues dégageant des perspectives visuelles vers des « horizons paysages ».

De manière programmatique, le rez-de-chaussée accueille un mail commercial linéaire répondant au besoin des quartiers environnants, et un marché qui redéfinit l'espace du trottoir ; le niveau supérieur se compose d'ateliers de travail et de terrasses privatives.

Des éléments en suspension sur les rails utilisent aussi les structures existantes. Ils permettent d'observer et de mettre en valeur l'ouvrage d'art constitué par les voûtes de soutènement.





Gaétan ENGASSER

architecte DPLG
174 rue du Temple
75003 Paris
Tel: 0033 (0)6 77 11 66 28
Fax: 0033 (0)1 48 87 24 53
gaetan.engasser@wanadoo.fr

Nikola RADOVANOVIC

architecte Dipl. EPF-Lausanne
29 Chemin de la Gradelle
1223 Cologny / Genève
Tel: 0041 (0)7 64 15 60 25
Fax: 0041 (0)2 23 49 63 54
rado4@hotmail.com