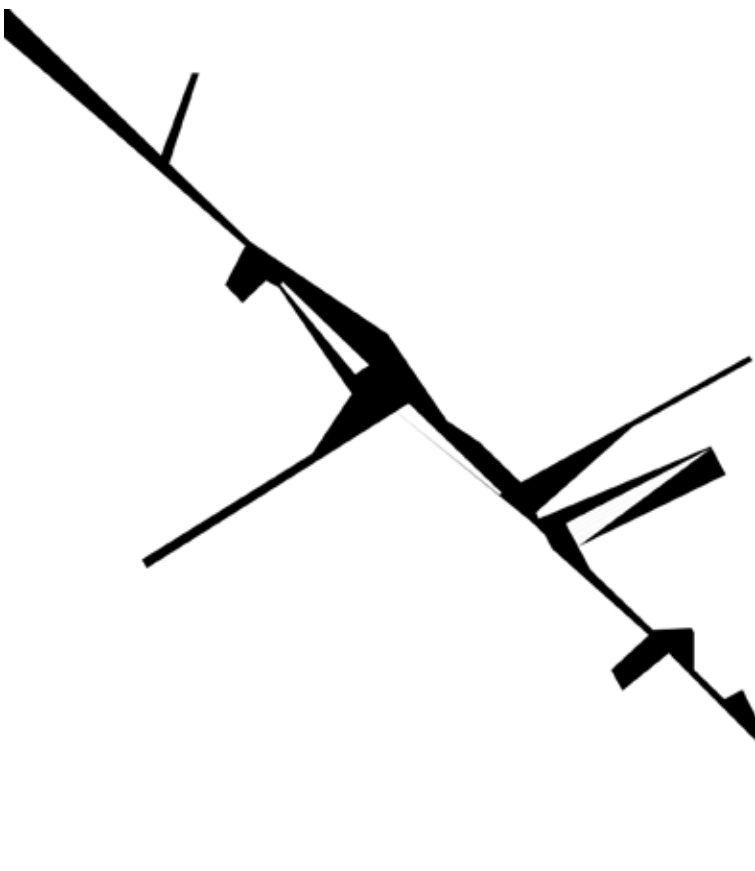




2013-2014



D'UNE FRICHE FERROVIAIRE UN TRAIT D'UNION PAYSAGER

SEQUENCES, RYTHMES, TEMPORALITE

Rapport de PFE

Morgane Wetzel - M2

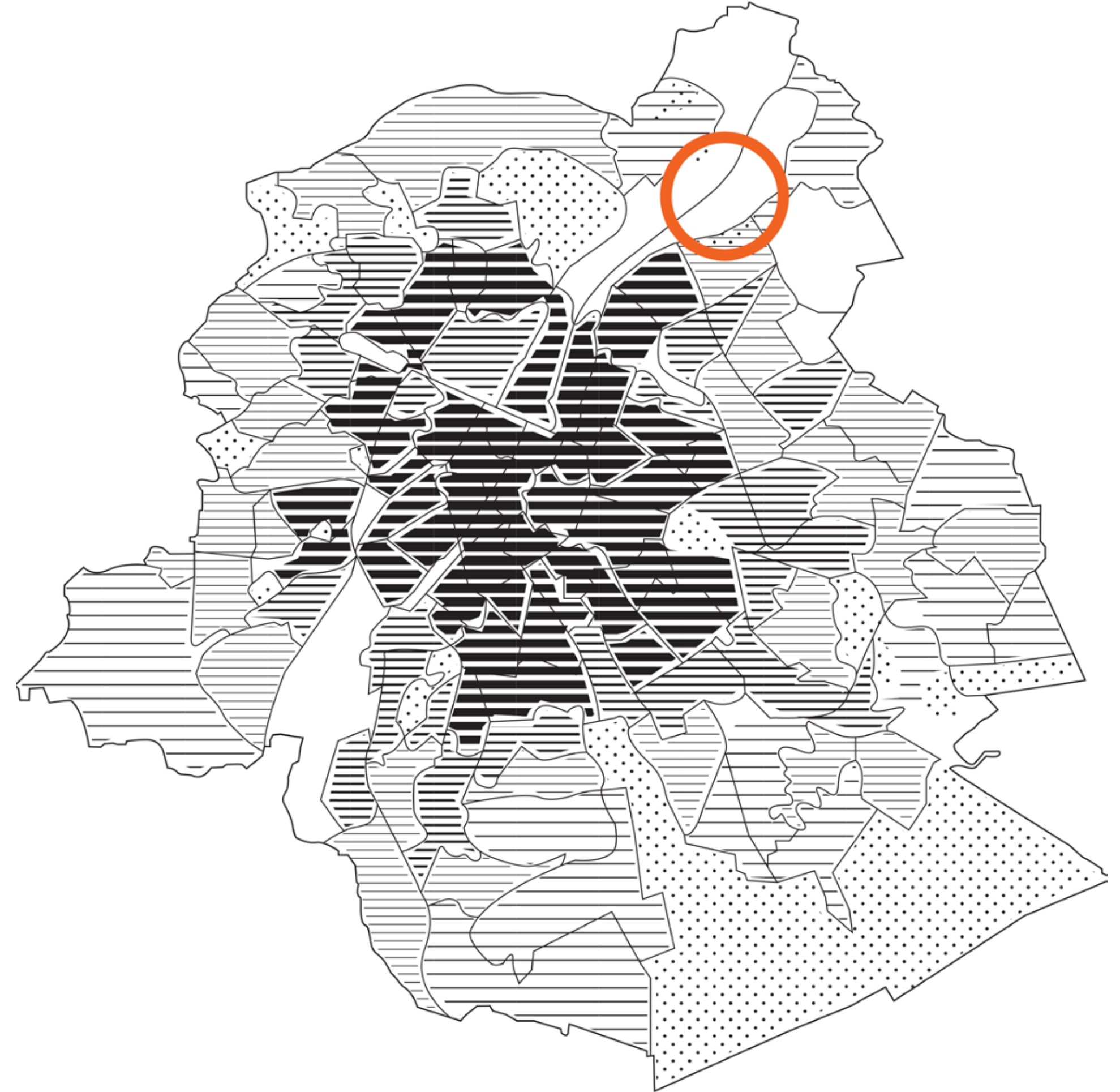
INTRODUCTION - PROBLEMATIQUE



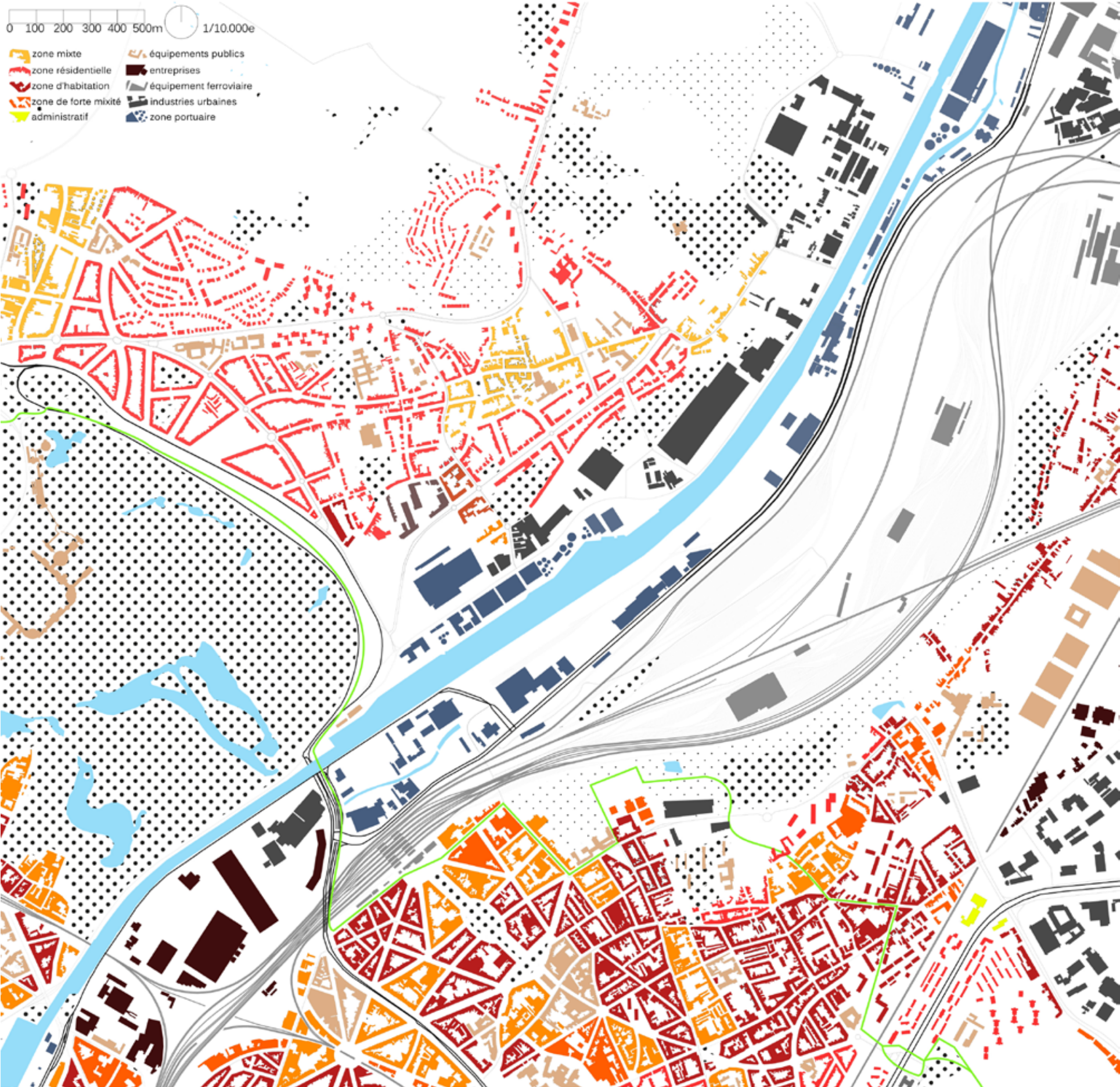
Après m'être intéressée aux gares ferroviaires lors de l'élaboration du rapport d'étude et aux friches industrielles pour le mémoire, j'ai décidé de mélanger ces deux sujets en me concentrant sur les friches ferroviaires.

J'ai donc choisi de travailler sur une friche ferroviaire au nord de Bruxelles, entre les communes de Schaerbeek et Neder-Over-Heembeek. Ces deux entités sont d'autant plus éloignées par la présence du canal ayant pour unique fonction le transport de marchandises et les industries de chaque côté de ce dernier. Les habitants n'ont pas d'autre choix que de se déplacer en voiture pour se protéger du trafic constant. Cette zone crée aujourd'hui une barrière importante entre ces deux quartiers, qui ne peuvent être reliés que par un long contournement.

Comment réintégrer un no man's land ferroviaire ?
Comment lever cette barrière et requalifier un tel site considéré comme infranchissable ?
Quelles fonctions lui donner ?
Comment lui permettre de continuer son histoire sans le dénaturer ?

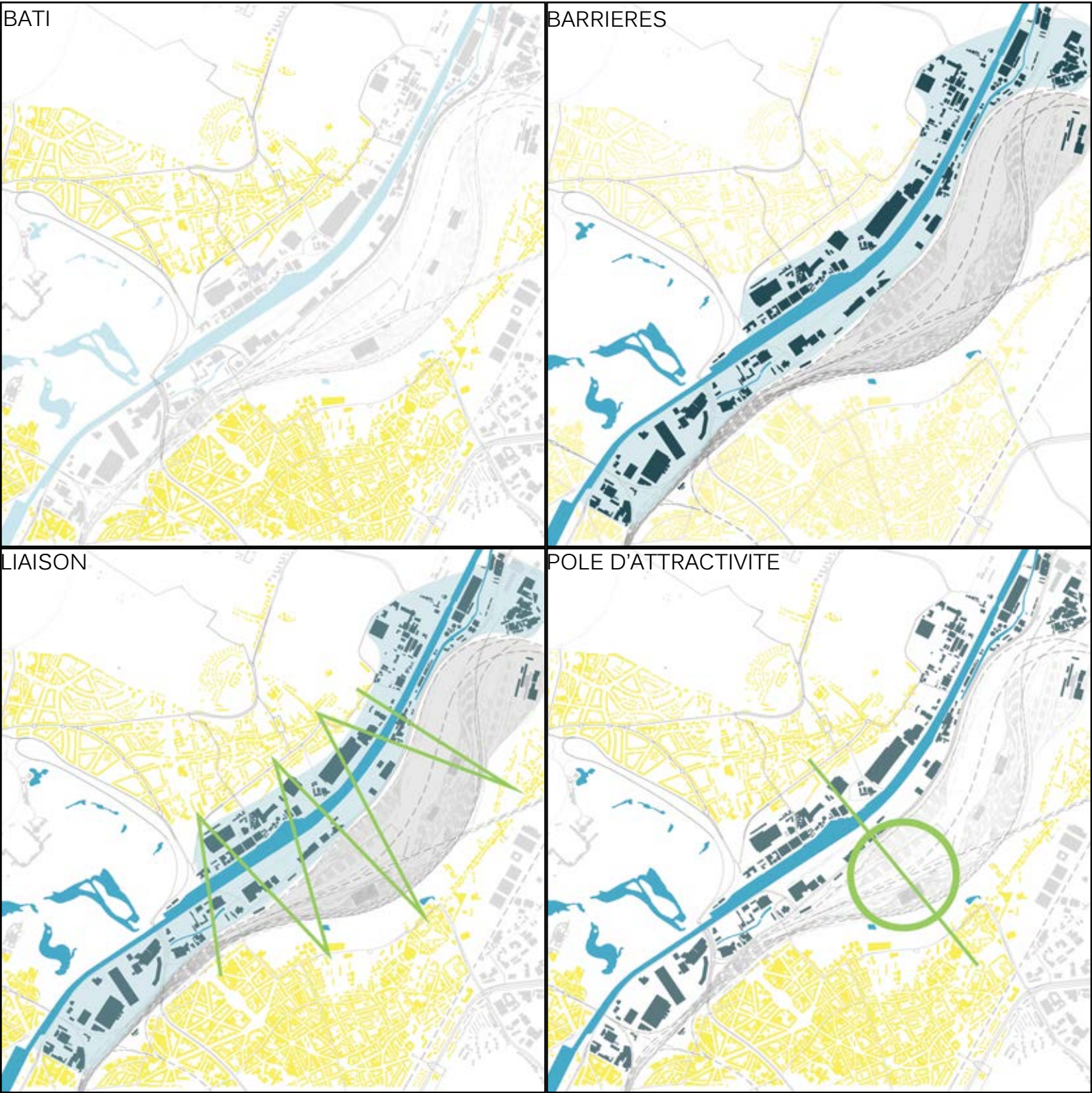


ANALYSE



PREMIERS PAS

L'analyse du site révèle que les deux quartiers sont essentiellement résidentiels , presque ruraux, séparés par une zone industrielle marquée des deux côtés du canal à unique vocation marchande, et par les rails pour la plupart inutilisés. Le site est essentiellement dédié aux flux et à la vitesse. L'idée est donc de transformer les faiblesses du site en qualité tout en gardant son histoire et en le faisant évoluer. Le but principal de cet exercice est de transformer une friche ferroviaire en nouveau pôle d'attractivité.



Promenade verte existante

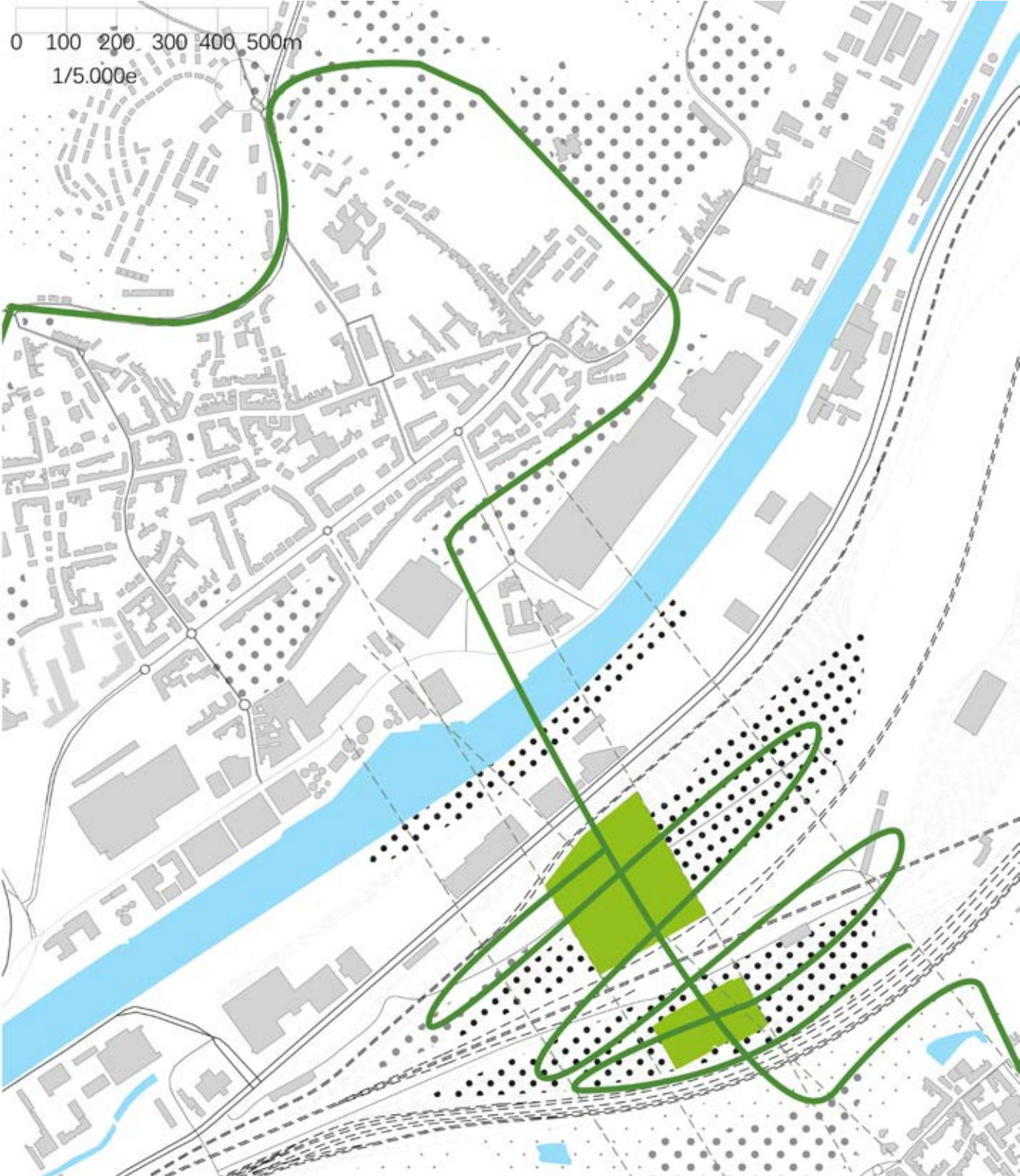


Promenade verte créée



PROMENADE VERTE

Bruxelles possède une promenade verte de 60km de long reliant les parcs, les jeux pour enfants, et les différents pôles d'attractivité. On voit sur la première carte en haut à gauche que le site est complètement en dehors de cette promenade. L'idée est donc d'intégrer le site à cette dernière. Les premières intensions ci-dessous donnent les principaux axes de travail : créer une promenade rapide et lente entre les deux quartiers afin de redonner place à l'habitant dans une zone qui ne leur est pas attribuée et pourtant vide, ou presque, aujourd'hui.

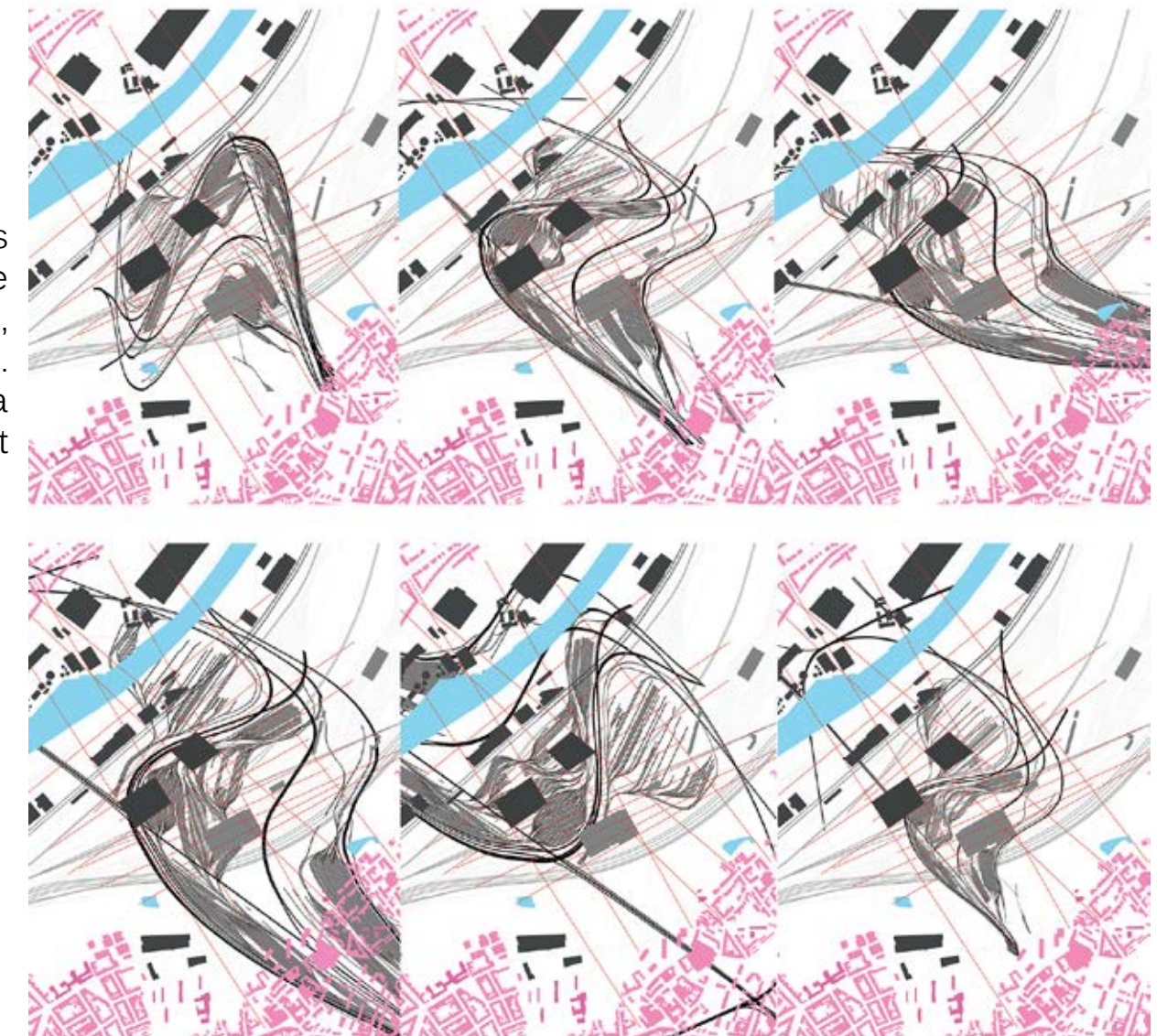
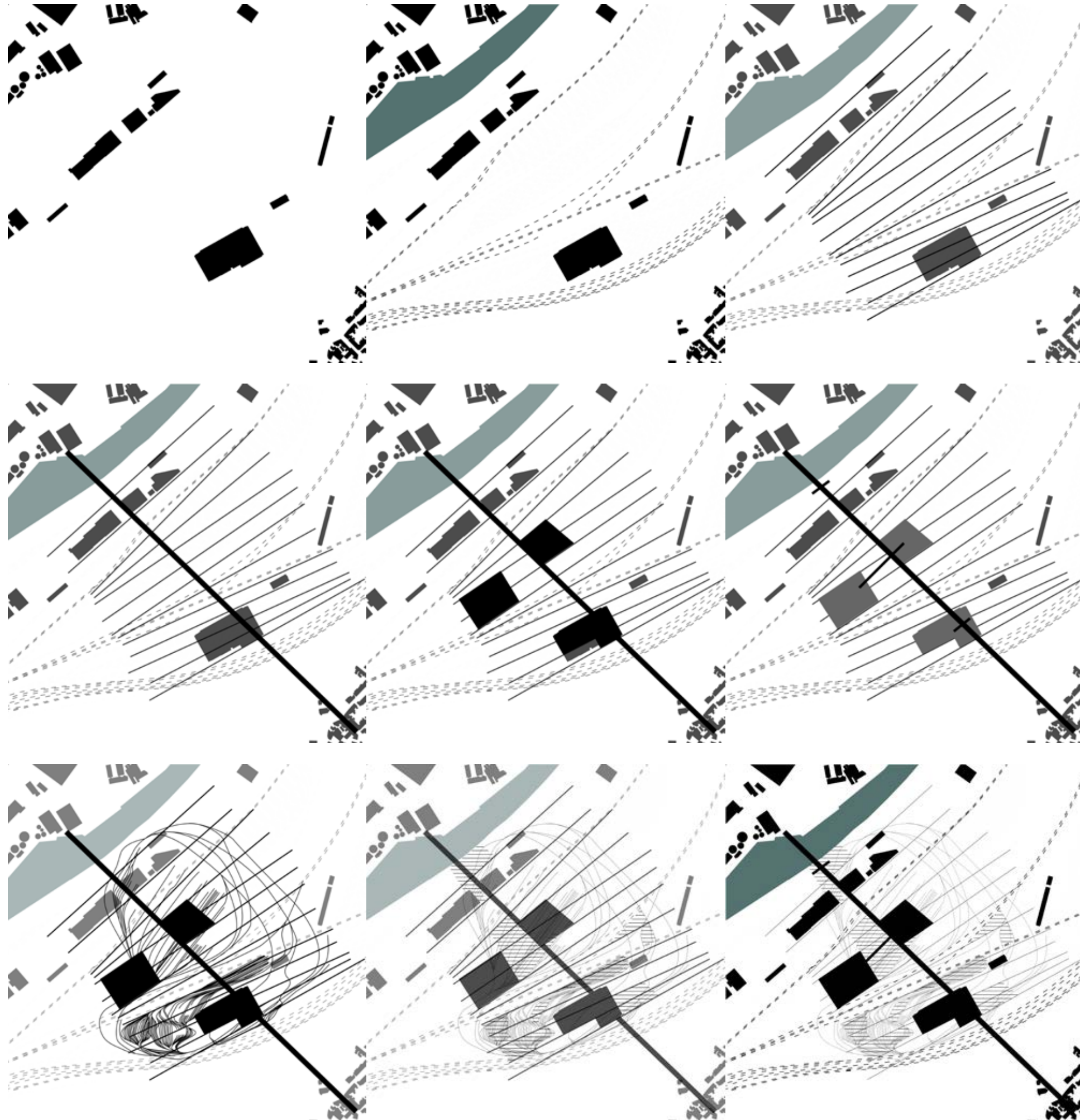


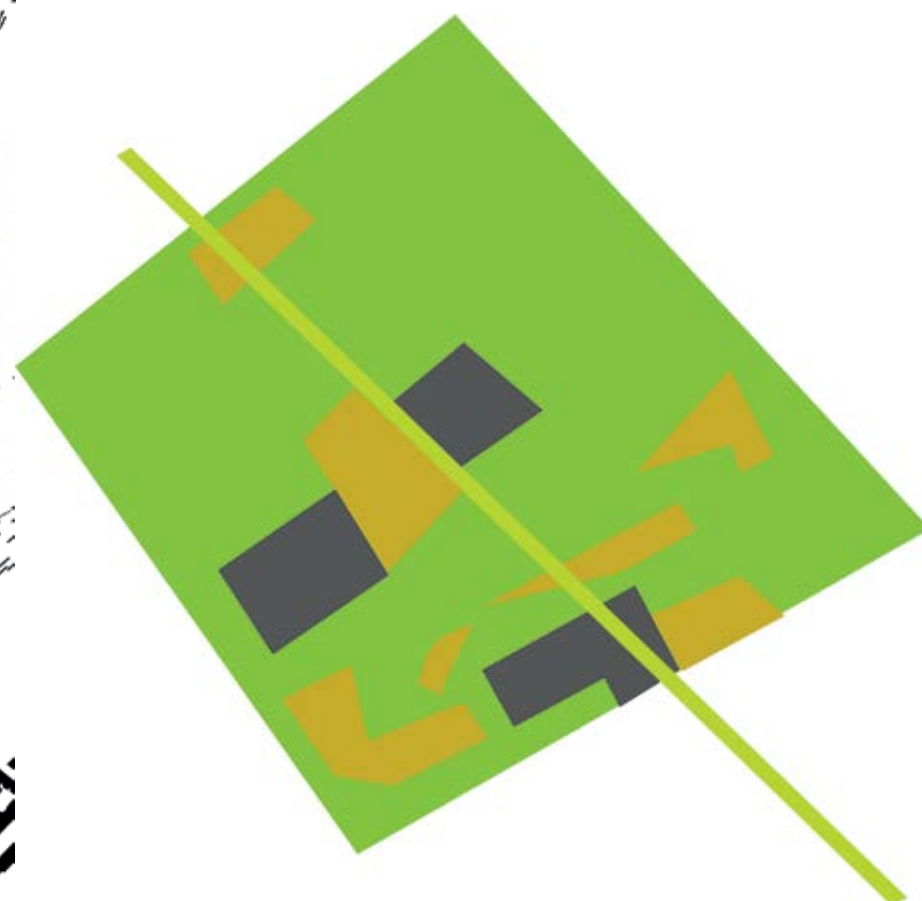
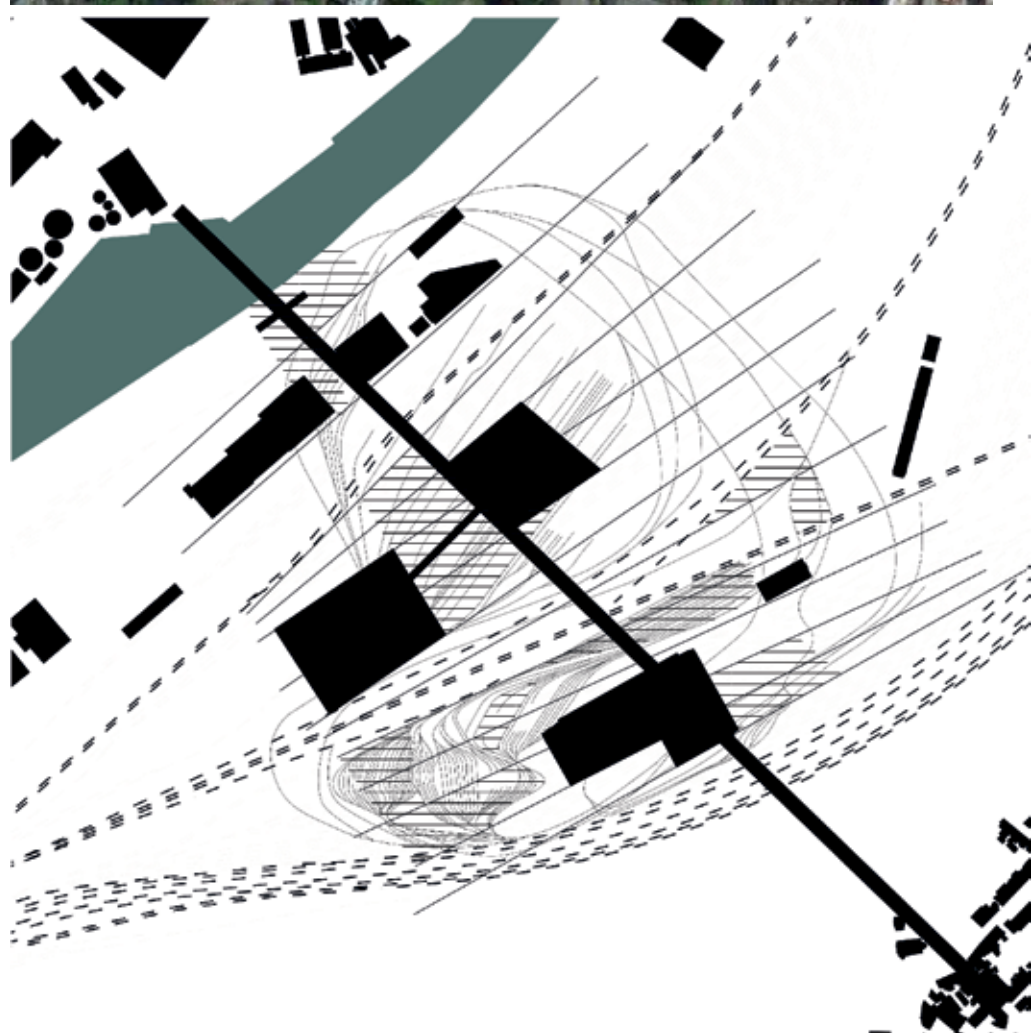
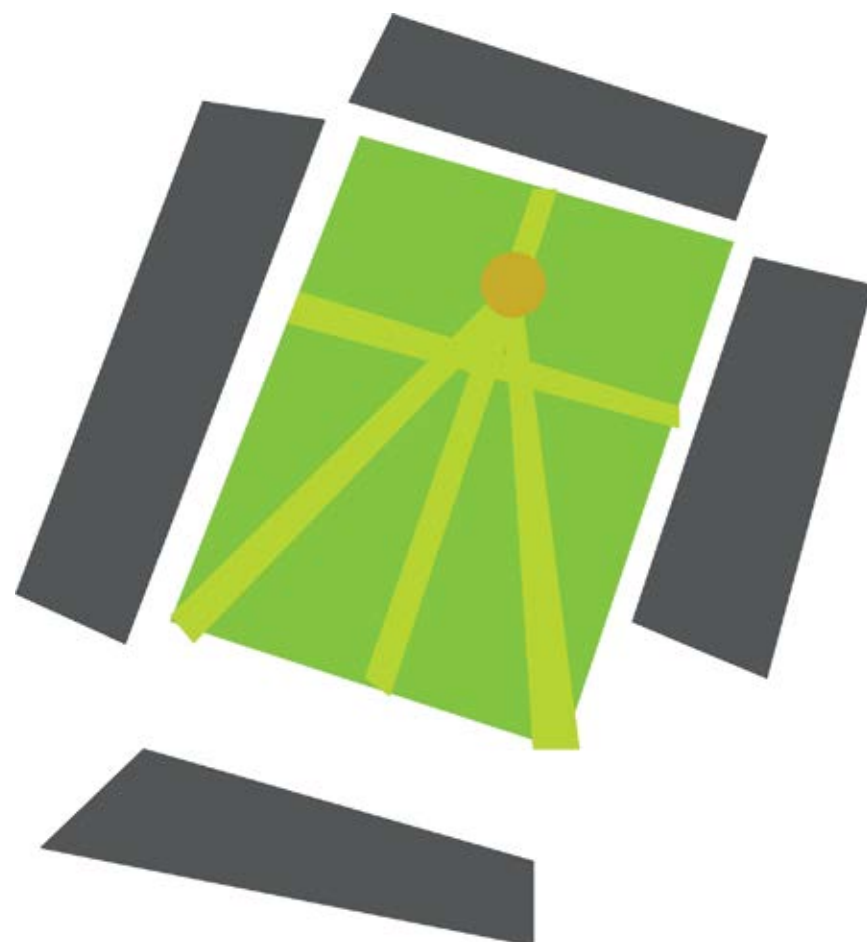
TRAMES - SUPERPOSITION

En zoomant sur le site, voici dans l'ordre les calques d'intentions sur la gauche :

- le bâti existant
- les zones à franchir, à savoir les rails encore utilisés et le canal
- les séquences végétales créées : volonté de s'implanter de façon radicale car nous sommes sur un site entièrement artificiel, inutile de créer un univers faussement bucolique
- la passerelle reliant les deux quartiers et franchissant les zones passantes
- le bâti créé qui vient ponctuer le parc
- les accès sur le site
- le tracé des promenades «lentes» sur le site
- les «lieux» créés par la superposition des différentes trames
- le schéma final

La recherche formelle des promenade lente s'est basée sur le tracé des chemins de fer existants, transformés, rétrécis, agrandis, etc.... afin de s'insérer pleinement dans la friche ferroviaire. Le schéma abouti est celui de la 7ème vignette.





PARC URBAIN NON-CONVENTIONNEL

Le parc urbain Bruxellois type est composé d'un espace vert entouré d'ilots, ayant plusieurs chemins (jaune) amenant à un pôle d'attraction (orange).

Pour ce site, je décide de prendre le parti inverse en créant un parc, ponctué par le bâti, possédant un chemin principal, et créant, avec les autres promenades divers pôles d'attractivités permettant des ambiances différentes dans la succession des séquences.

De plus, pour permettre une évolution du site en douceur, je décide de le dépolluer de façon naturelle, par l'usage de plantes dépolluantes de différentes tailles, couleurs, senteurs, accentuant d'autant plus les séquences lorsque nous parcourons le site.

L'une des plantes est le saule, déjà très présent en Wallonie, ne brusquant donc pas les habitudes des usagers.



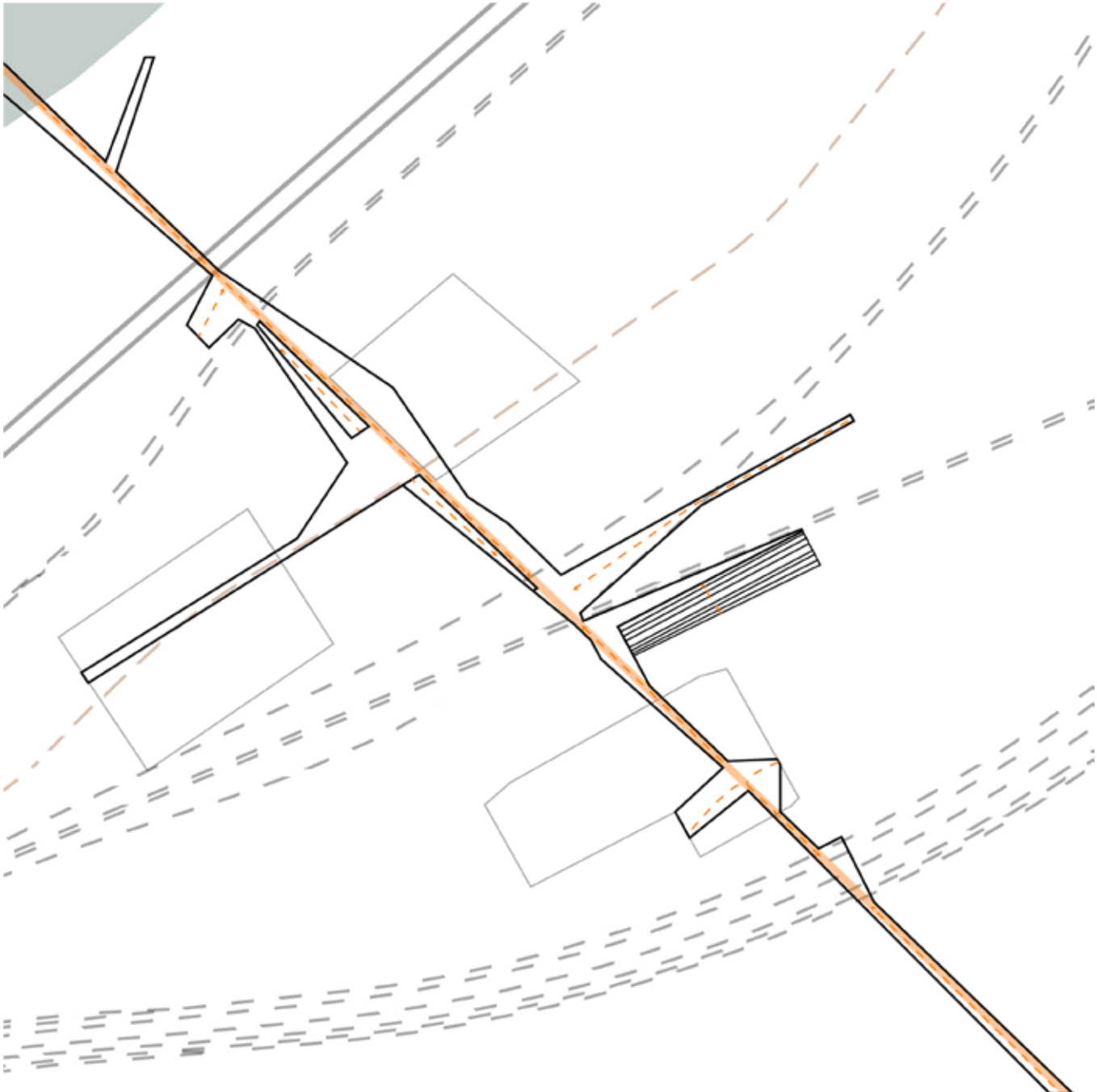
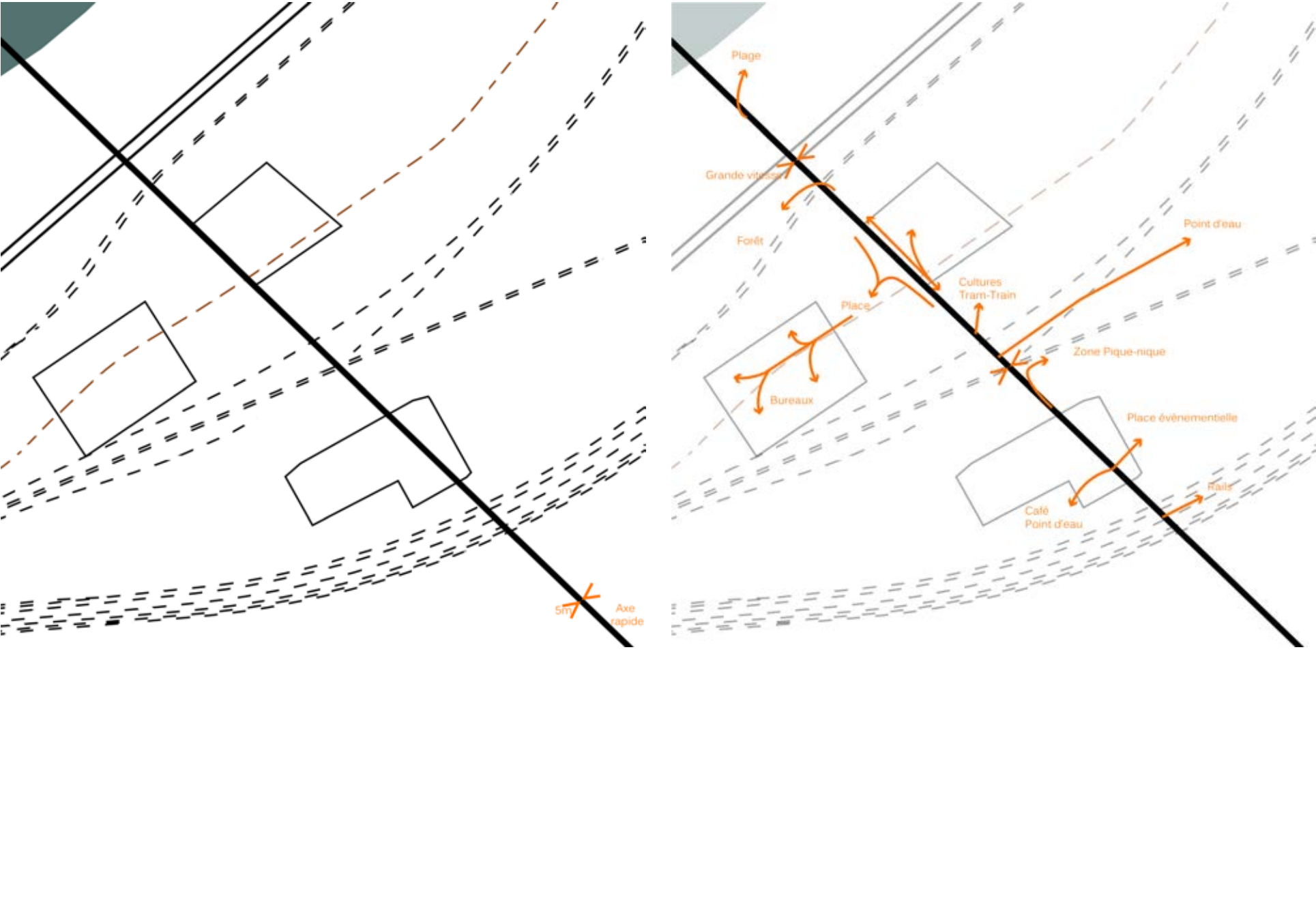
De gauche à droite et de haut en bas :

- canche
- osier bleu
- fétuque
- trèfle rouge
- saule

PASSERELLE

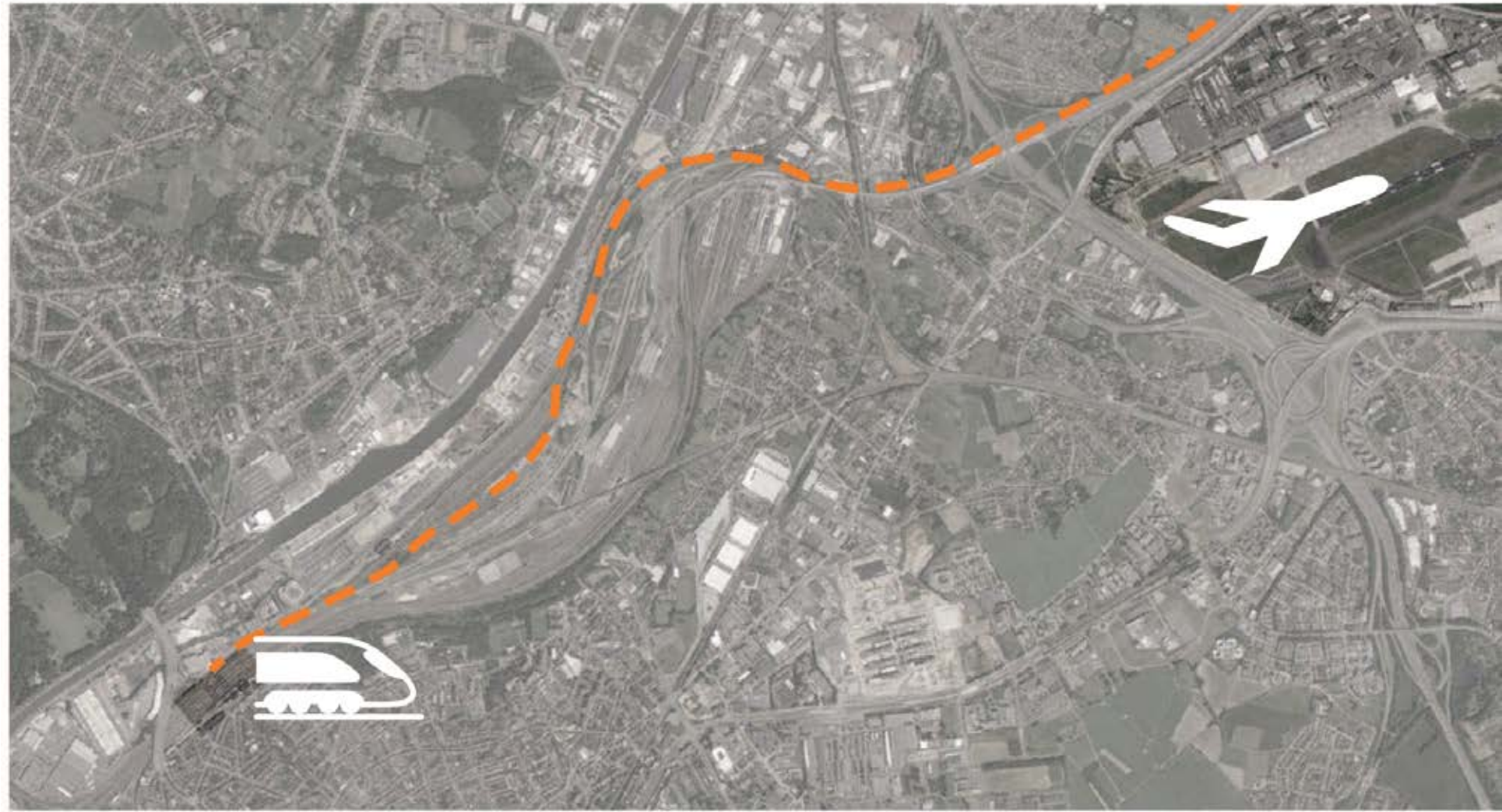
Le dessin de la passerelle est d'autant plus important étant donné qu'elle est l'élément reliant les deux quartiers. Pour ce faire, je décide de partir d'un axe de 5m de large étant l'axe rapide (à vocation piétonne et surtout cycliste). Ensuite, je décide de m'orienter vers les éléments à découvrir sur le site. Elle a en effet une double fonction : elle est fonctionnelle étant donné qu'elle relie un point A à un point B, et qu'elle dessert les bâtiments, mais elle sert aussi à la flânerie et aux accès vers les lieux créés, tels qu'une forêt, une zone pique-nique, un espace méditation, une place pour les jeunes, une place événementielle, et le place principale entre les deux bâtiments créés.

Une fois les éléments d'attractions dessinés, la passerelle prend forme, comme vous pouvez le voir sur l'image ci-dessous.



TRAM-TRAIN

Afin d'utiliser au mieux le site existant, je décide de relier la gare de Schaerbeek et l'aéroport international de Bruxelles par une ligne de tram-train implantée sur des rails existants.



PLAN MASSE

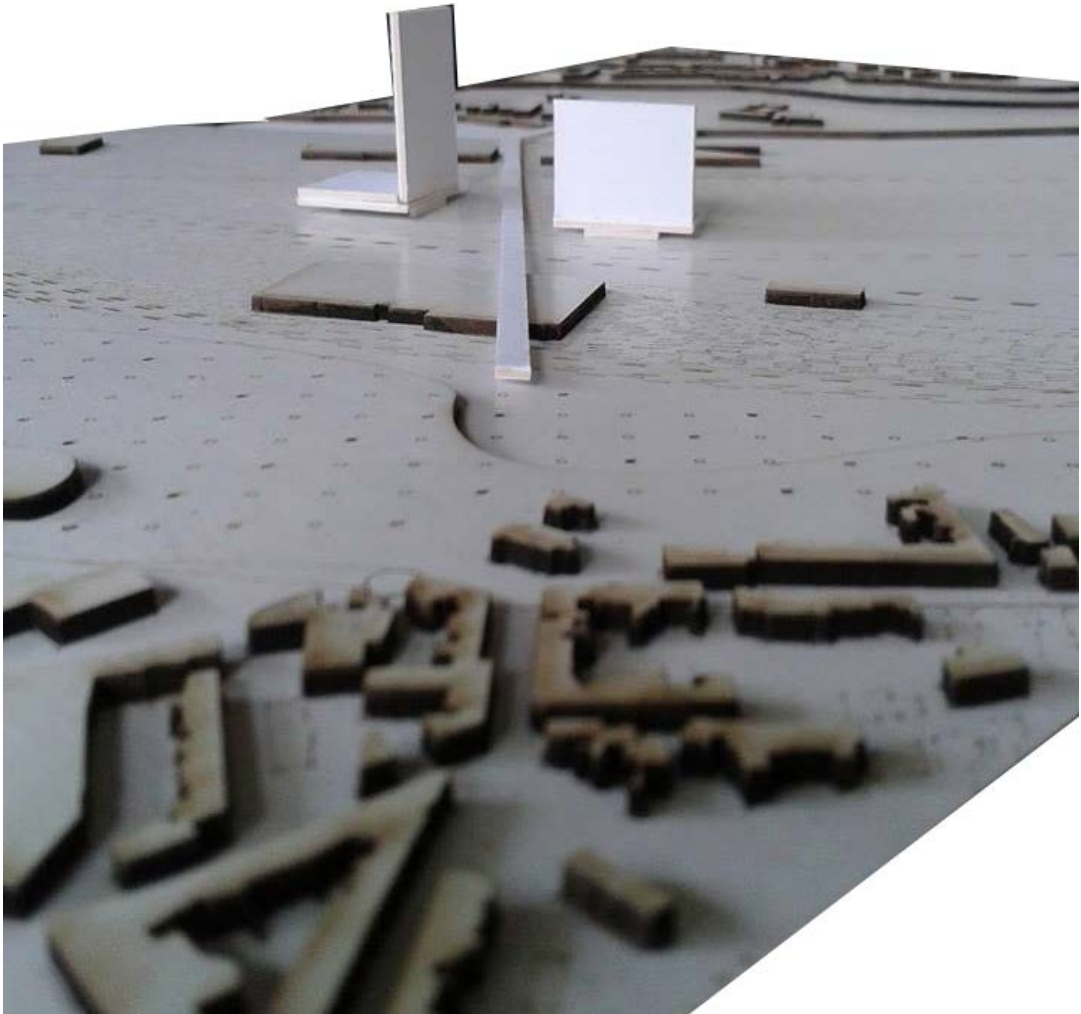
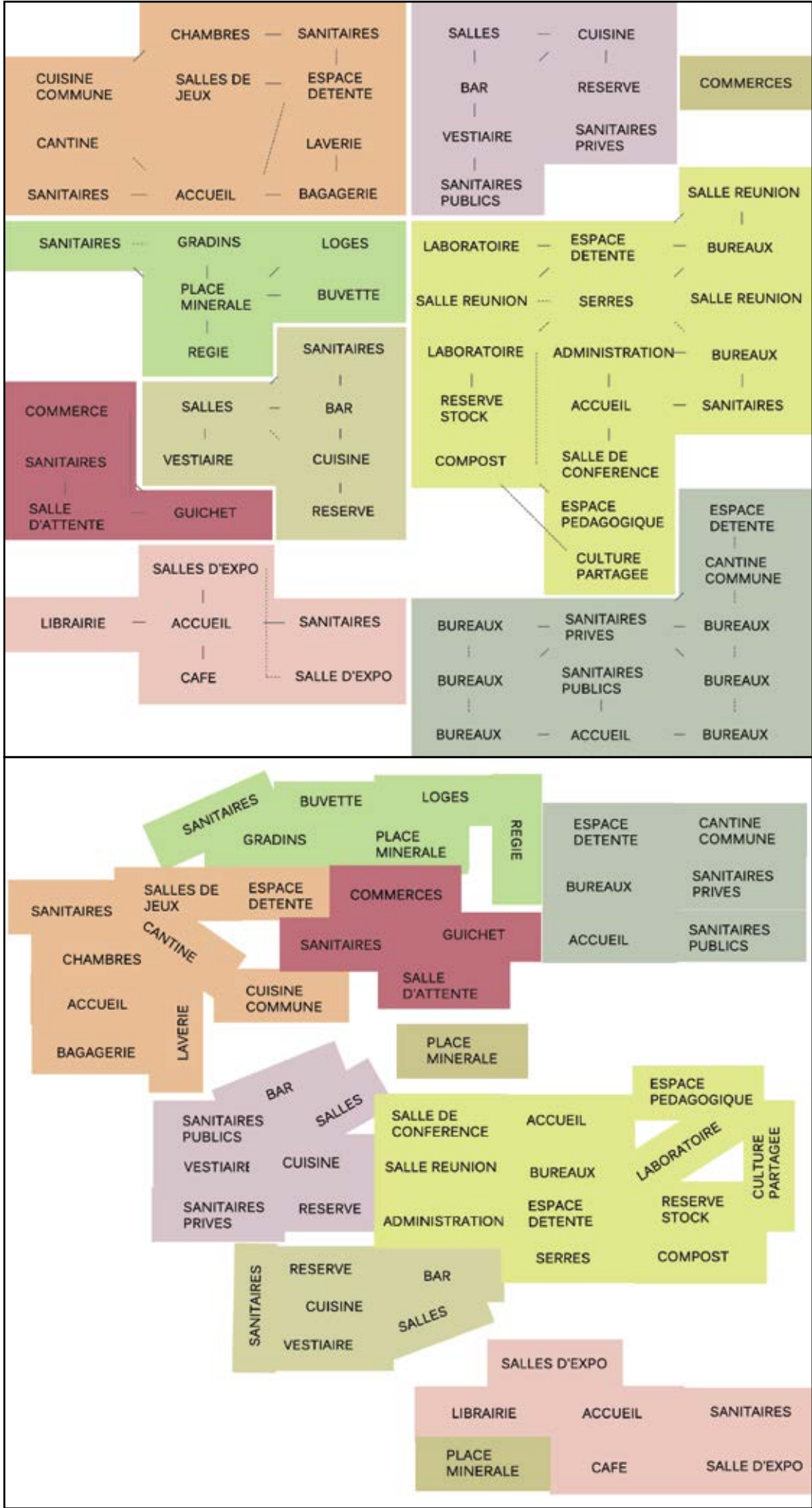


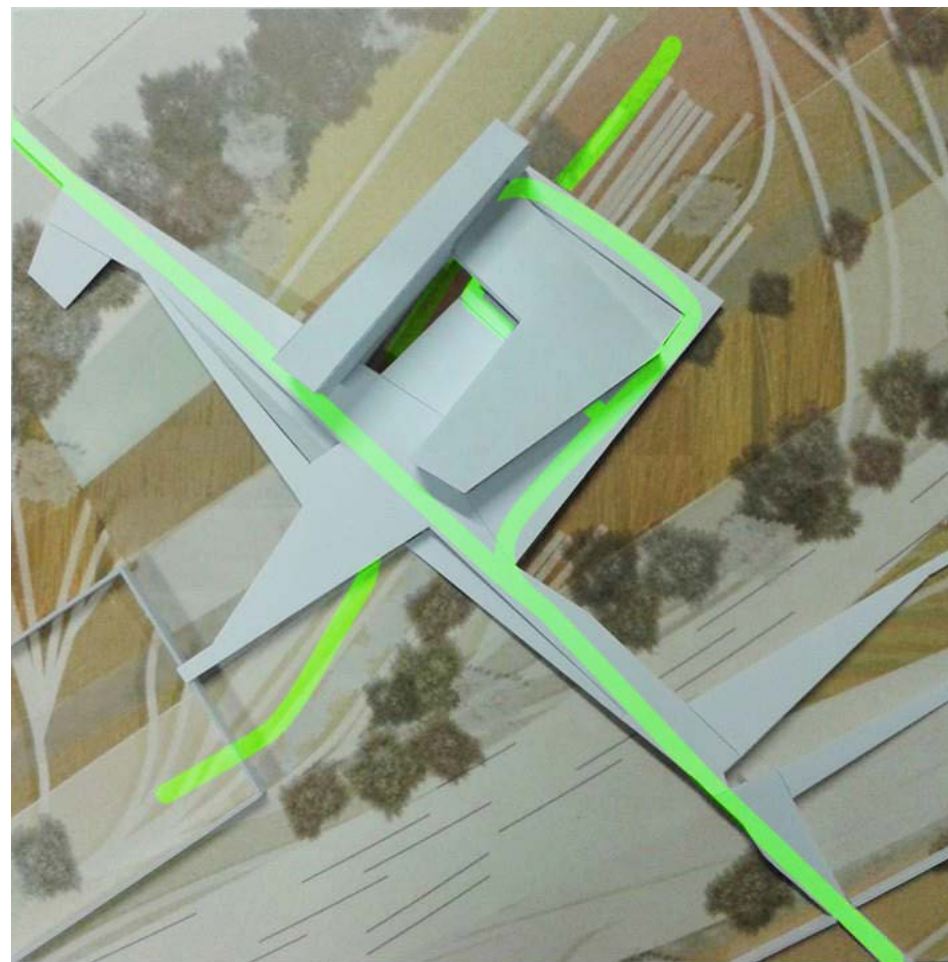
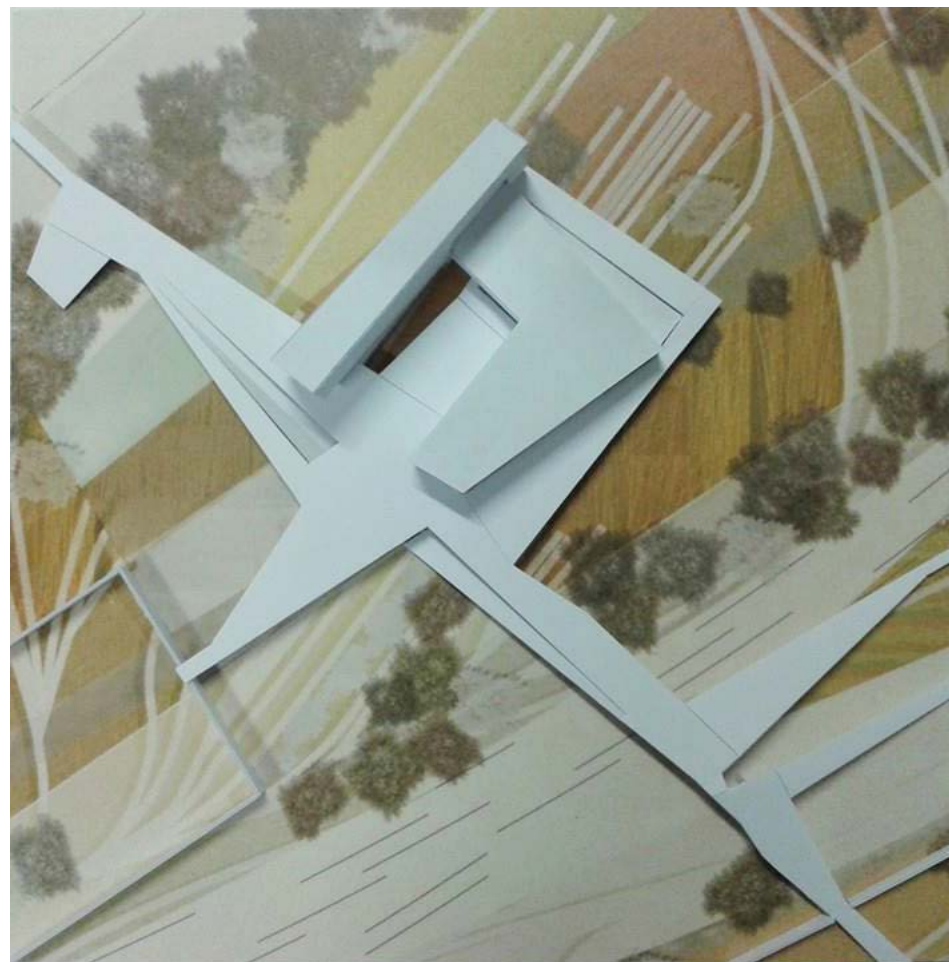
PROGRAMMES - VOLUMETRIE

En ce qui concerne les programmes, l'idée principale est de créer un pôle administratif manquant sur le site. La liaison tram-train de la gare à l'aéroport permet d'y implanter une auberge de jeunesse. Viennent ensuite un cinéma de plein air, des cafés-restaurants, des commerces, un centre de recherche sur la dépollution en zone ferroviaire, un musée (réhabilitation du troisième bâtiment datant de 1926 et accueillant à l'heure actuelle les «œuvres» d'un collectionneur de locomotive), un espace dédié aux jeunes, des salles à destination des habitants, des bureaux et des logements.

Le premier schéma montre les relations entre les pièces de chaque programme. Le deuxième met en relation les différents programmes entre eux.

Bruxelles est essentiellement composée d'îlots et bâtiments de faible hauteur, allant de 6 à 14m. Ainsi, après plusieurs essais en maquette, la conclusion m'amène vers un bâtiment très haut, et un autre plus bas permettant de créer un signal dans le paysage bruxellois, afin d'attirer les habitants vers un site habituellement infranchissable. La hauteur signifie qu'il se passe quelque chose au sol, tout comme le bâtiment de plus faible taille qui sous entend une masse au sol.



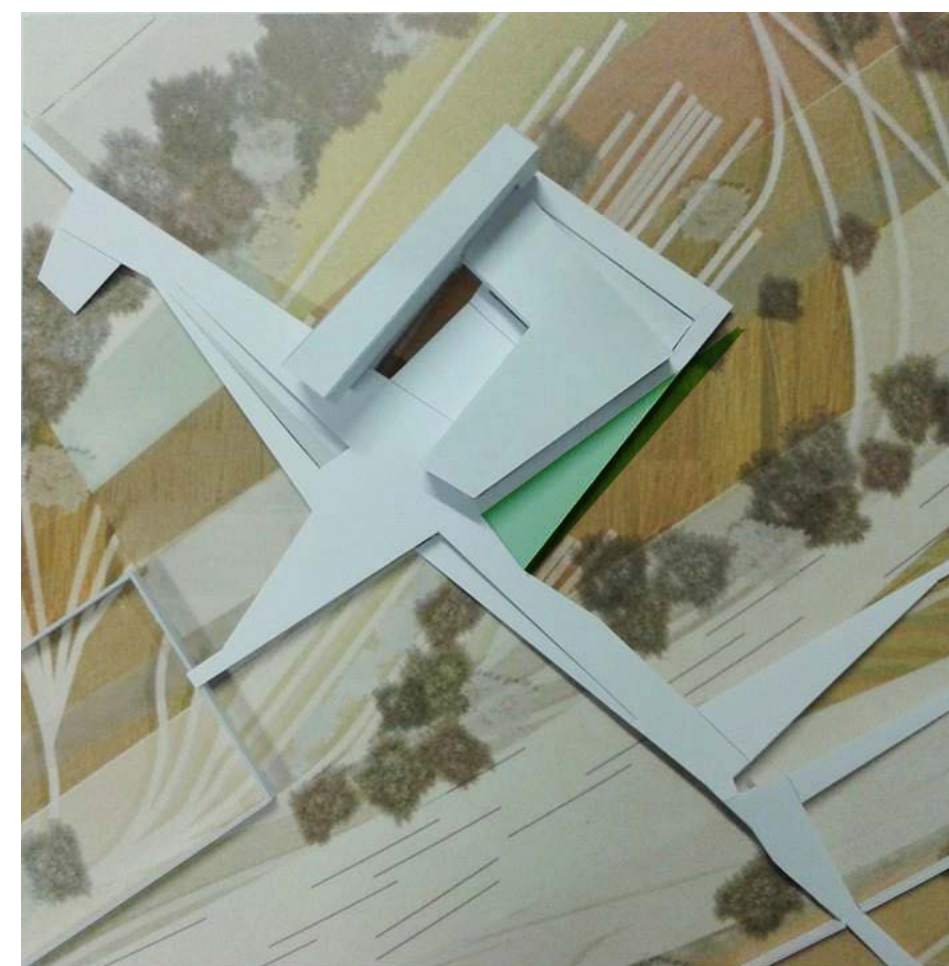
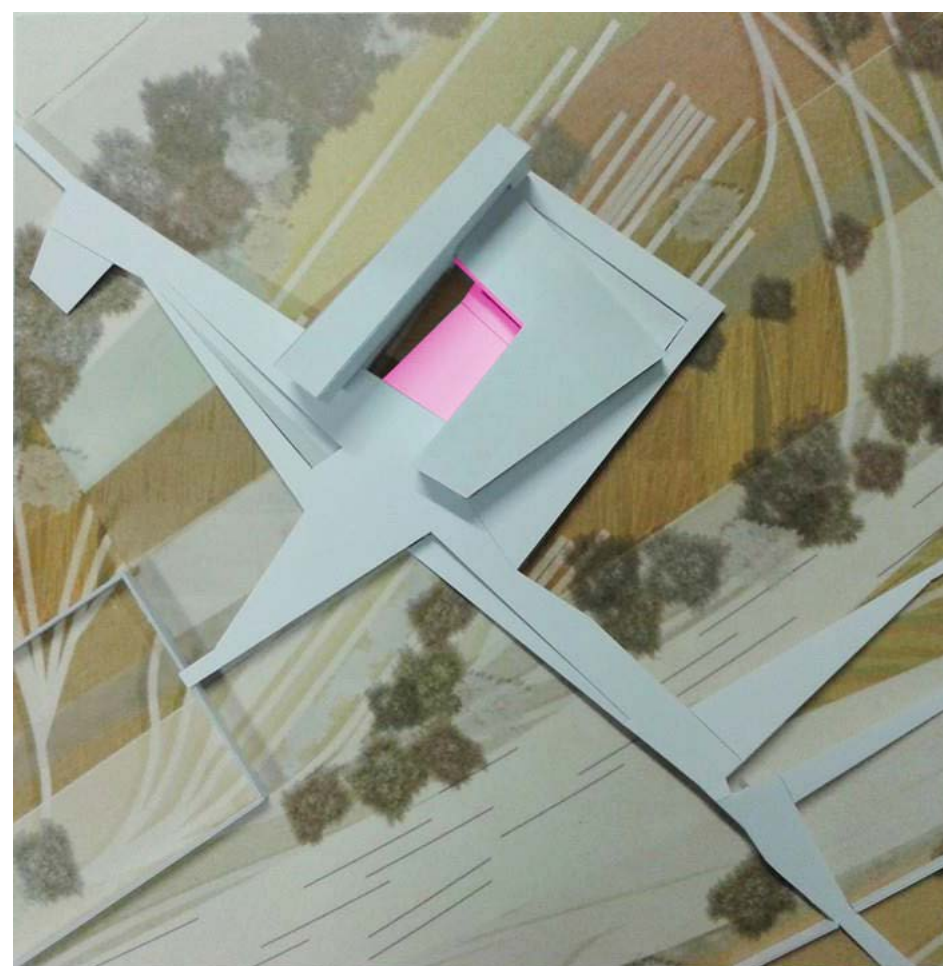
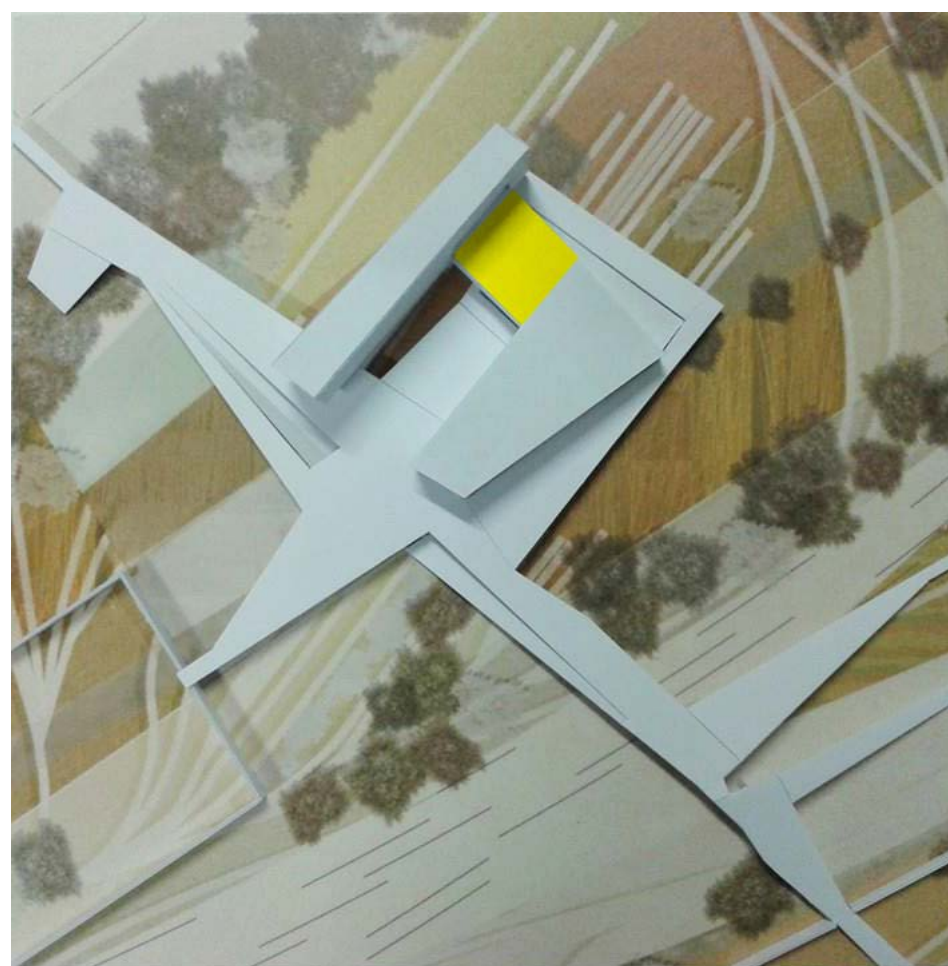
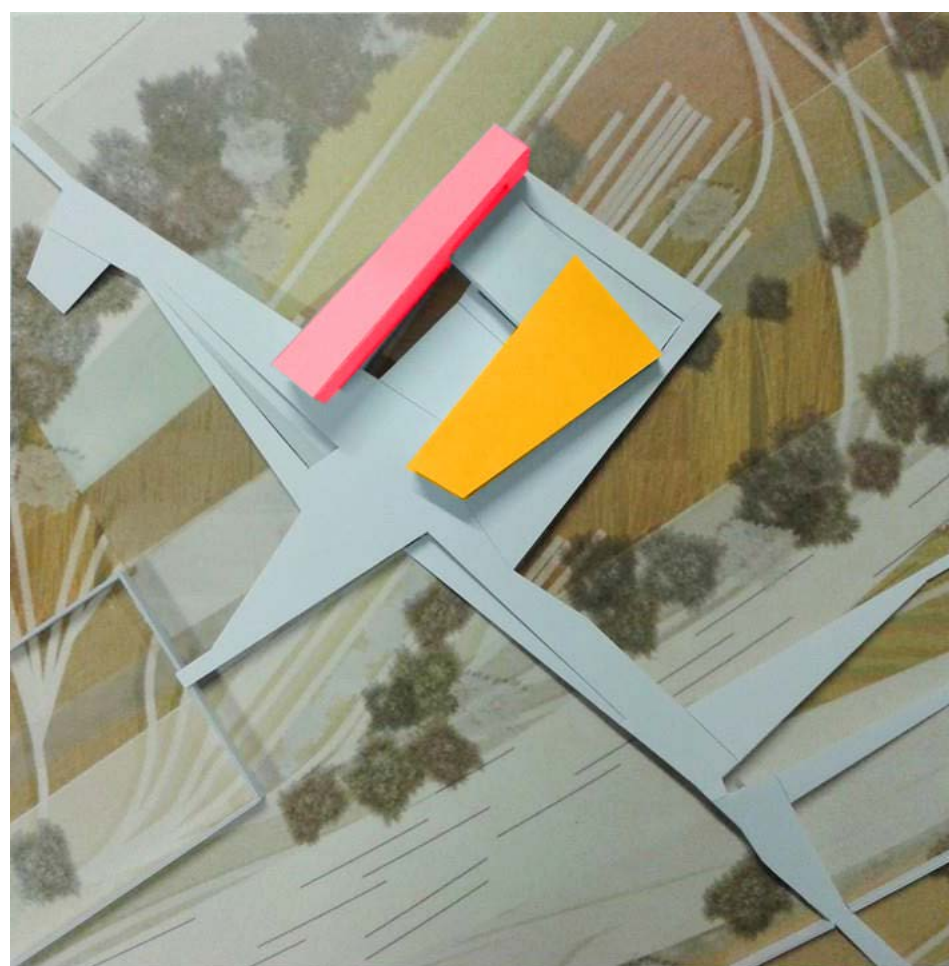


CONCEPT ARCHITECTURAL

Le bâtiment choisi est celui touchant la passerelle vers l'est. Il est celui qui abritera l'auberge de jeunesse (orange), le pôle administratif (rose), le cinema de plein air (violet) et la station de tram-train (vert).

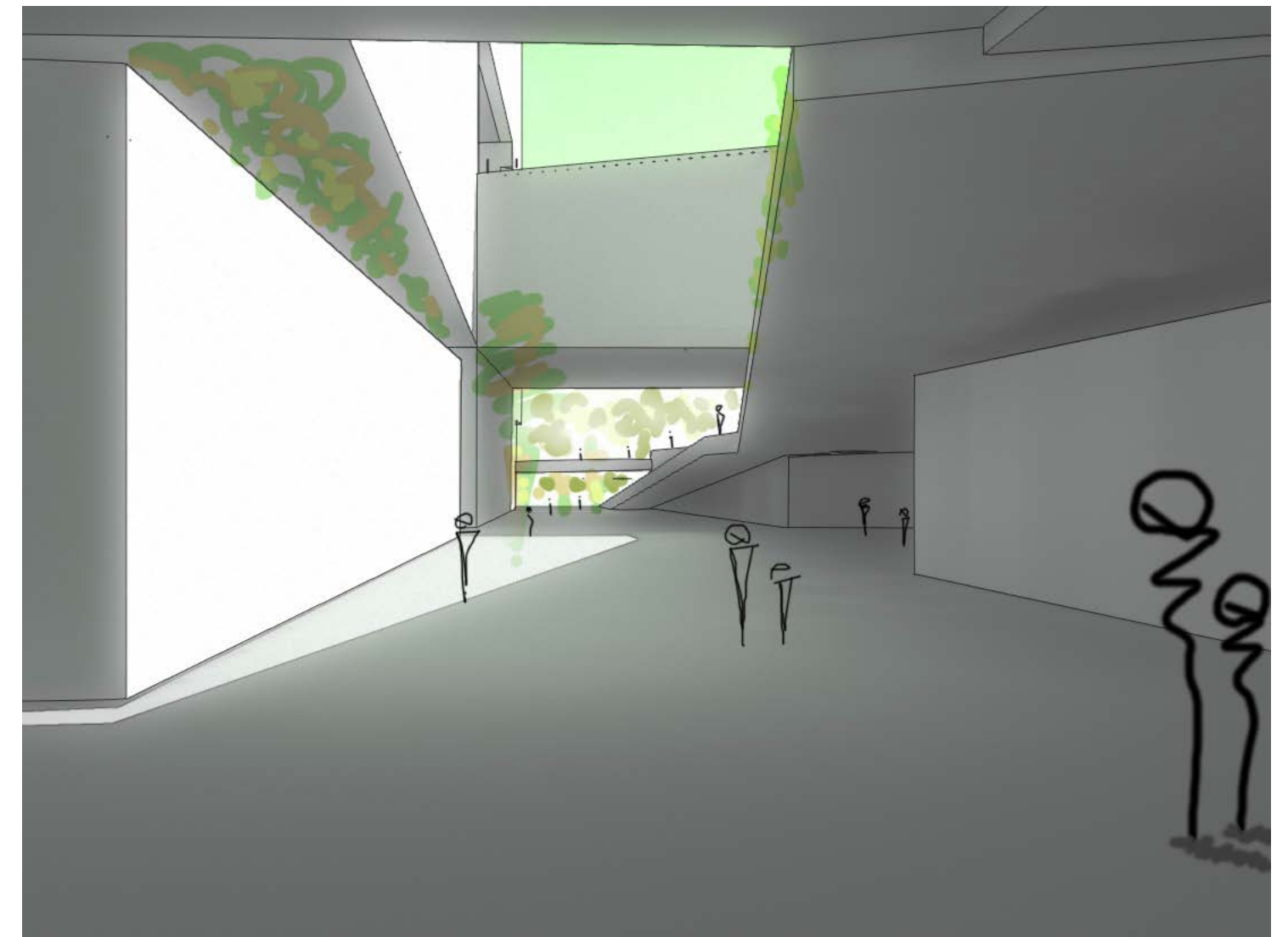
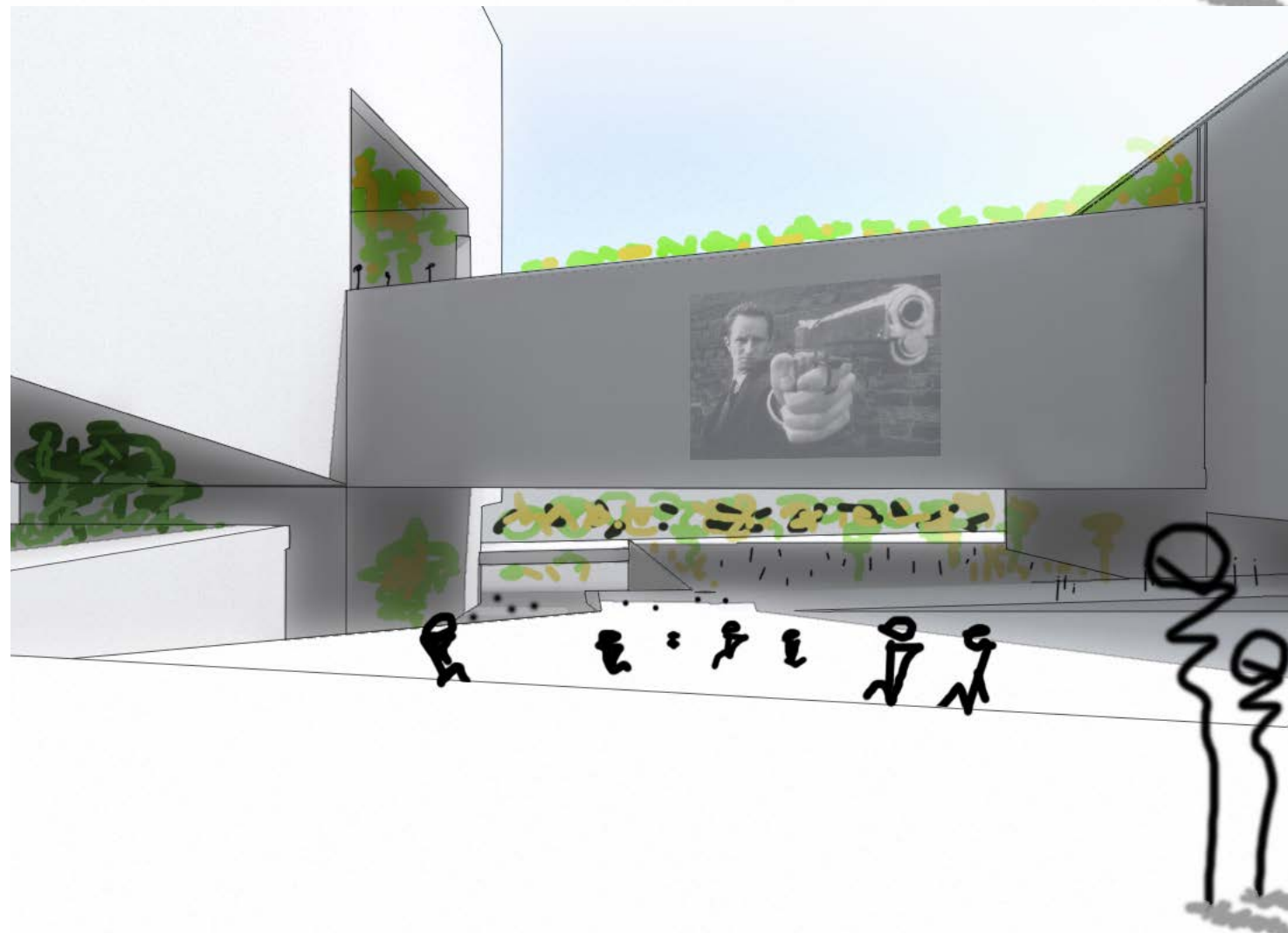
Le concept principal est de pouvoir accéder depuis la passerelle au bâtiment, à la place à l'ouest et au parc à l'est en faisant évoluer la passerelle en bâtiment.

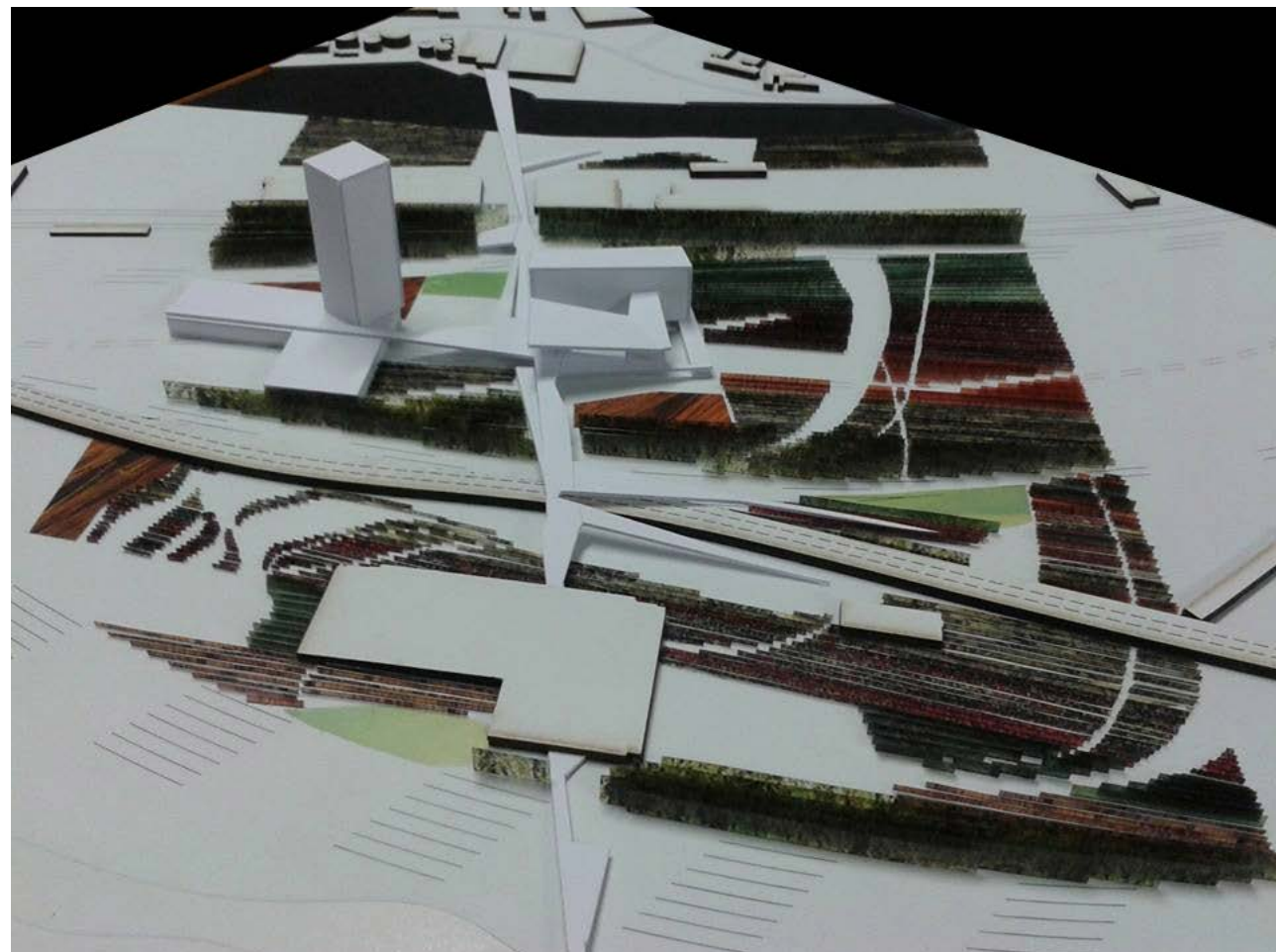
La zone en jaune est la liaison entre le pôle administratif et l'auberge, créant sur la place, le cinema de plein air.



IMAGES

Tout comme le plan urbain, l'idée est de créer diverses séquences et ambiances en parcourant le bâtiment. Endroits plus serrés espaces ouverts sur l'extérieur, vue sur les différentes passerelles, projection sur le bâtiment, etc...





REFERENCES

- Parc de la Villette, B. Tschumi et proposition de l'OMA
- Dessins de Luc Schuiten, artiste, architecte et utopiste bruxellois très orienté sur l'écologie
- Safra Bank Roof Garden, Roberto Burle Marx
- Parc urbain Qiaoyuan, Turenscape
- Parc du ruban rouge, Turenscape
- Parc Martin Luther King, Jacqueline Osty
- La reconquête du Haut Montreuil, Philippe Madec
- Les divers travaux de Michel Desvignes
- 104, Delebarre et Godon
- La halle Pajol, Jourda Architectes
- Centre culturel et de loisirs, Mi5 Architects
- Norwegian Opera & Ballet, Snohetta



CONCLUSIONS

Après la présentation de juillet, l'objectif est de développer les deux bâtiments qui se font face et qui sont mis en tension sur le site. Le travail d'un seul fait perdre sa force au projet et ignore presque le projet urbain. De plus, mon premier bâtiment s'intègre très bien avec la passerelle mais met complètement de côté le projet urbain, travaillé beaucoup plus en finesse en opposition à la masse bâtie proposée.

Etant donné que le projet urbain est presque expérimental, l'idée est de pousser l'expérimentation jusqu'à l'architecture pour découvrir, pourquoi pas, une nouvelle façon de bâtir.

PLANCHES

