



SAMUEL ARMANGE

QUARTIER GARE ST CHARLES _ 1/2 _ L'ENJEU DES ECHELLES EN ARCHITECTURE

Entre infrastructure et architecture, entre attente et vélocité, entre surface et sous-face.
 [(Contre)Proposition au projet d'extension de la Gare St Charles dans le cadre des études de la LNPCA

Ce projet trouve sa place dans la plus large opération d'extension de la Gare St Charles de Marseille conçue en collaboration avec un autre étudiant. Le PFE suivant s'appuie donc sur son projet - et la prolonge réciproquement - d'agrandissement de la gare actuelle. Ce projet se base lui-même sur la première phase de faisabilité effectuée par AREP, dans le cadre du dossier de concertation LNPCA (ligne nouvelle PACA). Le projet se décompose en trois entités - ou lots - : la nouvelle halle de gare TGV (lot 1), une barre «parvis» à la place de l'actuel hôtel IBIS (lot 2) et une barre «boulevards» (lot 3) longeant le Bd. Voltaire.

ENTRE ARCHITECTURE ET INFRASTRUCTURE

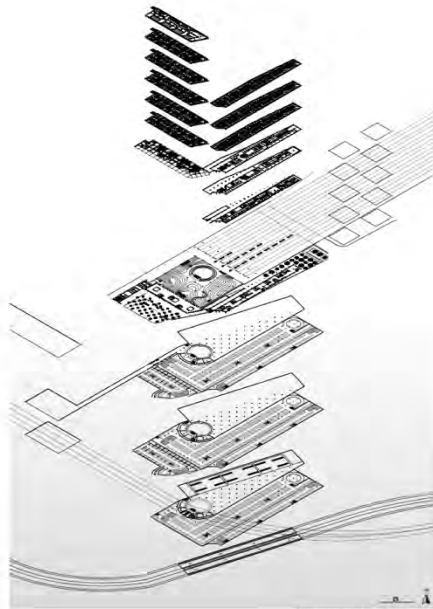
Cette part du projet traite des éléments programmatiques à caractère infrastructurel - et les services qui leurs sont associés - des lots 1 et 3. Une gare naît par définition de l'infrastructure, elle est un abri, un repère, un lieu de passage dont l'objectif primaire est de faire le lien entre la ville et les voies ferrées. Le passage de quatre voies TGV sous la ville ainsi que l'inter-modalité y apportent un autre niveau de complexité. Les programmes se superposent, se juxtaposent et mêlent architecture et infrastructure dans le moindre interstice libre du site et du sous-sol. Trois échelles se rencontrent : domestique, urbaine et territoriale - dans un nœud complexe où chaque surface, chaque élément trouve sa place et sert concomitamment les enjeux de circulation, les contraintes techniques omniprésentes et la qualité d'espace générée pour les usagers. Le résultat est un hybride. Ce n'est pas un bâtiment, mais une imbrication d'unités fonctionnelles. Celles-ci sont à la fois «sol» - considéré au niveau topographique de la ville - dans une superposition de states servant chacune leur propre but. Elles sont aussi «abris». Dans tous leurs aspects elles sont soumises ou élément constituant de l'infrastructure. La structure des quais du «monde d'en haut», à la fois sol et infrastructure est aussi la couverture du «monde d'en bas» et prend de fait le statut d'architecture. Quelle liberté nous est laissée dans un tel dédale ? Les surfaces, sous-faces, la lumière et les colonnes.

ENTRE ATTENTE ET VÉLOCITÉ

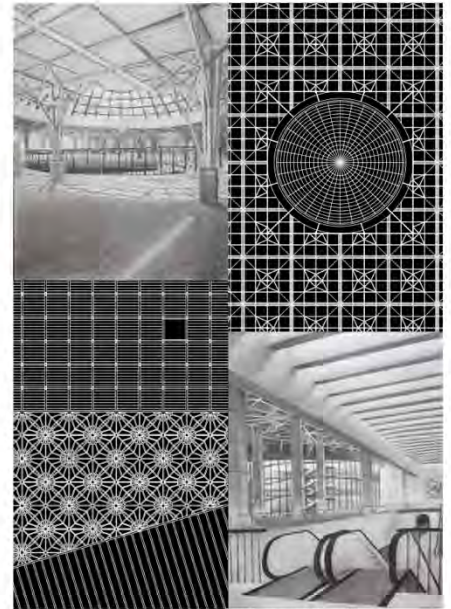
Une gare est un perpétuel recommencement d'attente et de circulation. D'abord un abri pour attendre le train, elle se complexifie en augmentant d'échelle. Aujourd'hui, la gare Saint Charles - en plus des usages intrinsèques à ce type de programme - est à la fois un pôle d'échange multimodal, une galerie commerciale et un espace urbain. C'est une sorte de place, en grande partie couverte, où les différences de rythmes dans les pratiques sont exacerbées. «Penser une gare devient penser un vide où coexistent efficacement les parcours et les usages. L'architecture se dématérialise pour prendre forme autour des flux, de la vitesse, du temps. Les zones programmatiques sont pensées quasi-indépendamment de la structure. C'est à cette dernière de se plier aux exigences programmatiques. Les choix formels doivent être efficaces et flexibles. L'intégralité du site a été quadrillé sur une trame de 8x8m. Trame polyvalente, elle permet tout aussi bien de concevoir des parkings, des halls, des logements, des bureaux. Dans une cohabitation si extrême et dense, la rigueur permet de mettre de l'ordre dans le chaos programmatique.

ENTRE SURFACES, SOUS-FACES - SOLS, SOUS-SOLS

Le sol, les plafonds, la lumière, les colonnes : quatre éléments pour construire ce nœud urbain. Les choix formels proposés dans cette version de la Nouvelle gare Saint Charles sont une proposition parmi d'autres. Les éléments sont conçus indépendamment de la répartition des espaces. Le résultat est un patchwork de stratégies réutilisées - aborçées dans des carnets de références - tantôt par économie de matière, tantôt par efficacité structurelle ou fonctionnelle, mais toujours dans un souci de polyvalence spatiale.

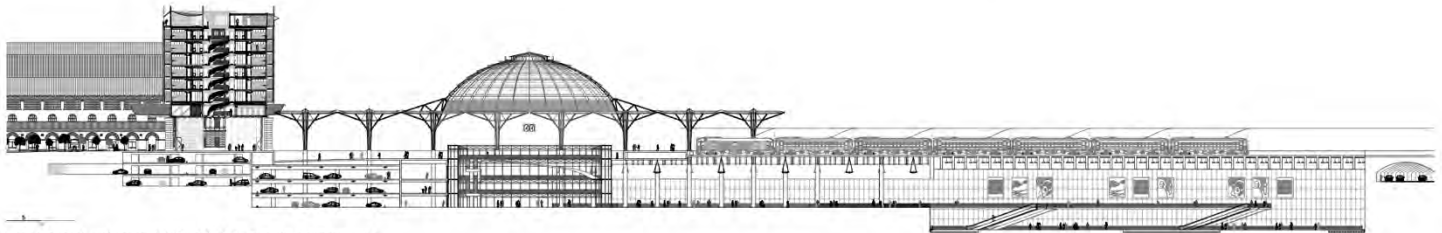


Décomposition des strates du projet



Vue du terminal 2 - fusain sur papier carson 60x80cm
Plan de pourçason du terminal 3

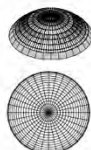
Plan de pourçason du terminal 2
Vue du terminal 3 - fusain sur papier carson 60x80cm



Coupe longitudinale - enchaînement du lot 2 et du lot 1 - Milieu terrestre et milieu sous terrain.



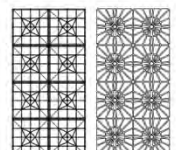
HYPOSTYLE SOL



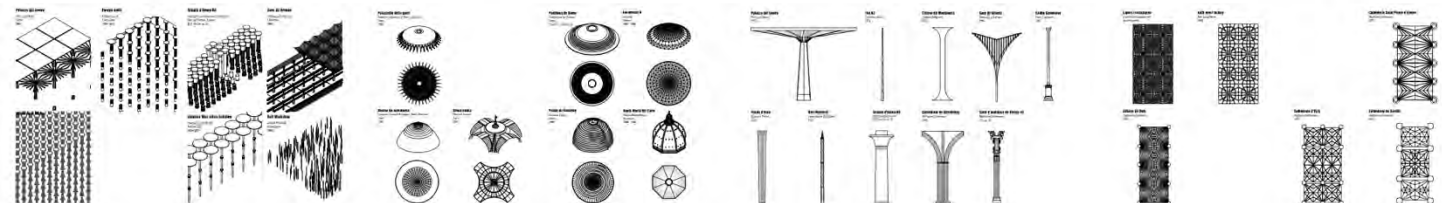
DÔME



COLONNE



PLAFONDS ET LIGNES ISOSTATIQUES



Séquençage des espaces - de la surface au sous terrain - Rencontre des architectures et des infrastructures



coupe 1

coupe 2

coupe 3

Manifestation organisée par

