

Éa
v&t



Gare de l'industrie Liza Gouriou

Master Transformation, PFE 2020

Gare de l'industrie

REINVESTIR LES FRANGES FERROVIAIRES

Les voies ferrées du paysage français s'étendent sur près de 35000 kilomètres, dessinant un paysage particulier au fil des communes. Ces territoires sont peu à peu délaissés, proposant une possibilité foncière non négligeable. Néanmoins, certains points d'arrêts, les gares, marquent ces paysages linéaires. Bien que le trafic ferroviaire implique de nombreuses nuisances, de pollution physique et visuelle, ces territoires restent aujourd'hui bien souvent sacrifiés, voire oubliés. À Blois, la ligne ferroviaire traversant du Nord au Sud l'agglomération, admet cette réalité. Le projet s'ancre ainsi dans une logique territoriale de transformation de ces franges délaissées, accentuées par une infrastructure aujourd'hui presque à l'arrêt. L'objet ici n'est pas de réinvestir la voie ferrée mais les parcelles aux abords ainsi que les territoires au deuxième plan, engloutis en cœur de ville. Les zones d'activités, industrielles, sont constituées de grandes parcelles privées clôturées. Contournées par des grands axes routiers, elles fabriquent des îlots imperméables au piéton. De plus, la majorité des espaces non construits sont destinés à être des lieux de stationnement, les espaces publics et les espaces végétalisés y sont rares. Propre au service rapide, marquée par de nombreux aller-retour, la vie quotidienne peine à s'y développer.

TRAVERSER L'ILOT : Espace public et zone industrielle

À Blois, la zone d'activité principale est située au Nord, et comprend de nombreux lieux vacants, tandis que d'autres sont réservés au stockage. Aux abords de cette zone, là où l'activité se confronte à la résidence, nous nommerons ces lieux les « îlots frontières ». Ces lieux sont constitués de hangars et d'anciens bâtiments maçonnés de l'après-guerre et de terrains privés, ainsi que de grandes aires de stationnements, de zones de livraisons, et de circulations internes aux parcelles, qui ont parfois une surface si importante qu'elle peut être supérieure à la construction même. Pourtant, dès lors que les usines ferment, ces grands espaces restent. Le stationnement, bien souvent surdimensionné, n'est que très rarement utilisé à sa pleine capacité. Les grandes superficies de ces boîtes, souvent construites et destinées à une activité industrielle majoritairement en déclin, et donnent lieu à de nouvelles divisions du foncier. Certains espaces non utilisés sont notamment parfois loués à d'autres entreprises.

Les enjeux sont alors de requestionner un territoire où la voiture ne sera pas le seul moyen de se déplacer et de permettre des qualités d'usage correspondant aux besoins des entreprises et des riverains. La question de l'échelle est également un axe primordial, permettant d'inverser la vision et l'expérience du parcours de ces lieux. La porosité et la mise en communs de certains usages sera une des clefs pour fabriquer une ou plusieurs traversées.

L'ambition du projet est de qualifier le lieu par un redécoupage des espaces et une restructuration du site dans sa globalité, du bâti aux terrains adjacents, permettant ainsi d'accueillir plusieurs petites entreprises, locales, dans des lieux adaptés à leurs besoins.

I.

Etat des Lieux

Situations

cartographies



Espaces délaissés et voie ferrée

A l'échelle du territoire blésois, les lignes ferroviaires transportant voyageurs ou marchandises fabriquent des friches inaccessibles. En effet, la voie ferrée se sépare en plusieurs branches à partir de la gare de Blois pour pouvoir historiquement desservir les différentes grandes industries situées au nord de la ville. Ce mode de transport des marchandises s'est pratiquement éteint et les multiples arrêts du réseau ont progressivement été supprimés.



Échelle urbaine

La zone industrielle s'est construite progressivement au nord de Blois, elle est, depuis quelques années, en pleine transformation. Le quartier est progressivement devenu une zone d'activité conservant seulement ses plus grosses industries. Dans ce quartier, les flux de déplacement sont rapides et s'effectuent principalement par véhicules motorisés. Les parcelles privées sont clôturées et obligent le contournement d'îlots entiers. On retrouve très peu d'espaces publics et d'espaces végétalisés.



Échelle parcellaire

L'îlot urbain étudié est situé au sud de la zone d'activité, il est composé au sud-ouest de plusieurs habitations. Sur le boulevard de l'industrie sont situés des hangars d'activités, les entreprises changeant régulièrement, beaucoup de locaux sont vacants. Plusieurs voies d'accès s'enfoncent dans le cœur d'îlot. Parmi ces voies certaines sont aujourd'hui surdimensionnées. En effet, on remarque qu'elles servent essentiellement de lieux de stockage de matériaux, et de déchets ou sont à l'état de friche. Ces espaces délaissés ont créé une impossibilité d'accéder aux parcelles situées derrière entre la voie ferrée et les clôtures.

L'existant

Ancienne usine de peinture EUROCOATING



Une voie ferrée voisine

Le bâtiment est longé par une voie ferrée. La fréquence de circulation des trains de marchandises est aujourd'hui très faible. Le bâtiment marque l'angle de l'îlot urbain et signifie l'entrée de l'îlot dans le paysage industriel.



Des parcelles en lanières

La morphologie des constructions est dans la longueur de la parcelle. Les voies d'accès s'enfoncent elles aussi dans la profondeur de la parcelle.

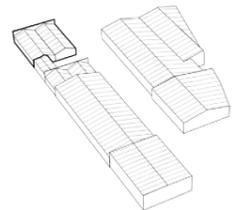
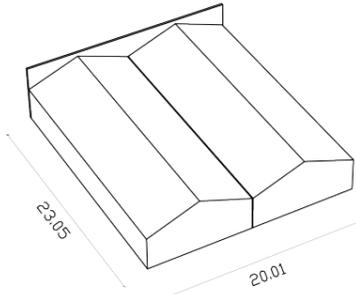
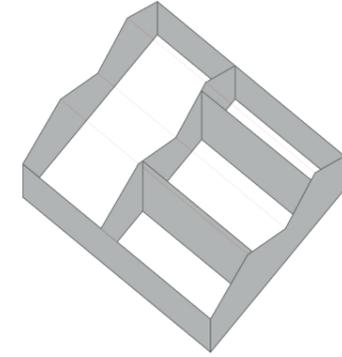
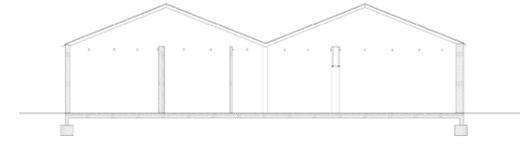
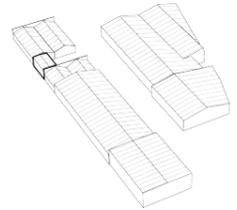
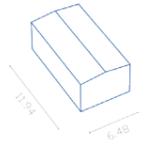
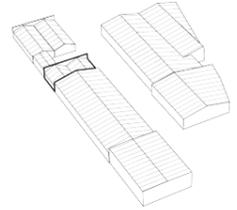
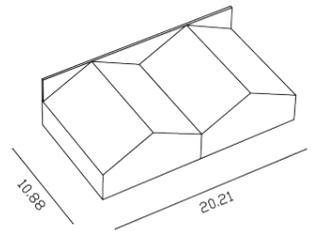
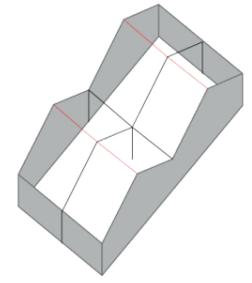
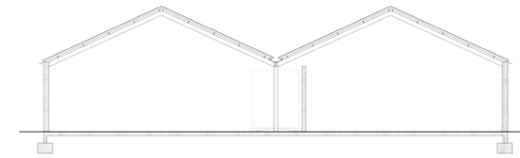


Structures métalliques et hangars

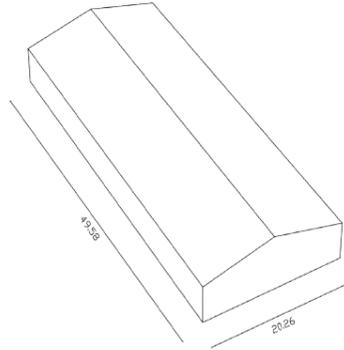
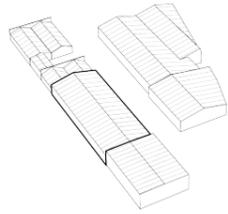
Ces bâtiments sont composés d'une structure métallique et de murs maçonnés. Ces structures sont répétitives, il existe cependant plusieurs anomalies qui fabriquent des exceptions au sein du bâtiment.

Relevé analytique

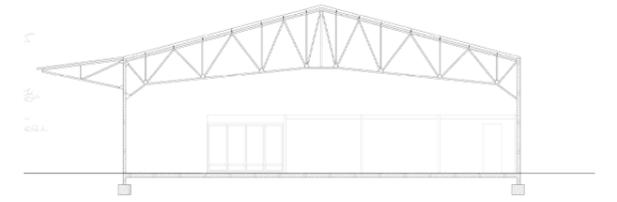
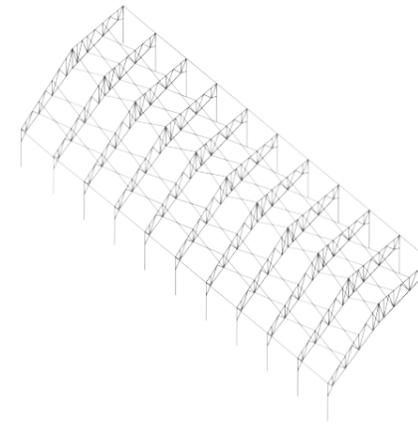
catalogue des différentes constructions du site

<p>BATIMENT A</p> 		<p>Surface : 500 m² Composition : Murs parpaing porteurs Tôle ondulée (toiture) Structure secondaire métallique (sous-plafonds)</p> 	
<p>BATIMENT B</p> 		<p>Surface : 87 m² Composition : Murs parpaings Tôle ondulée (toiture) Structure secondaire métallique (sous-plafonds)</p> 	
<p>BATIMENT C</p> 		<p>Surface : 210 m² Composition : Structure métallique Murs parpaing porteurs Tôle ondulée (toiture)</p> 	

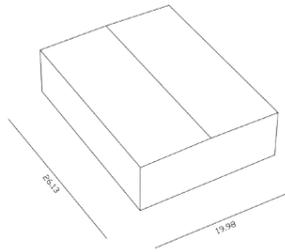
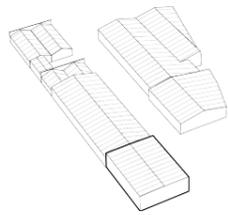
BATIMENT D



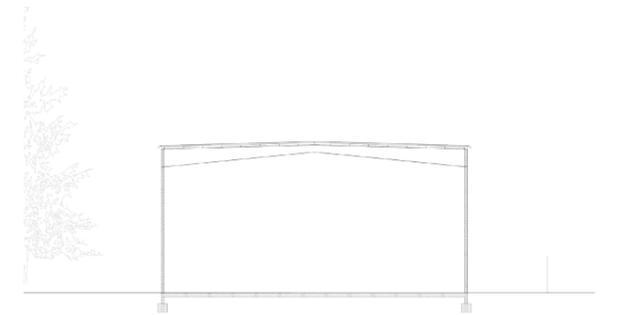
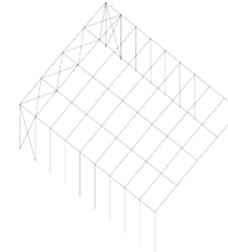
Surface : 1000 m²
Composition :
Structure métallique
Murs parpaing (remplissage)
Tôle ondulé (toiture)



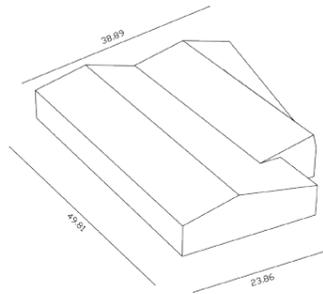
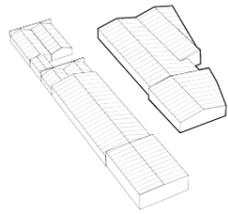
BATIMENT E



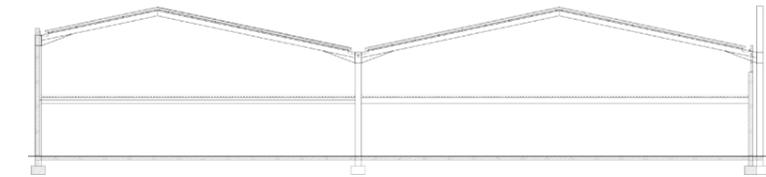
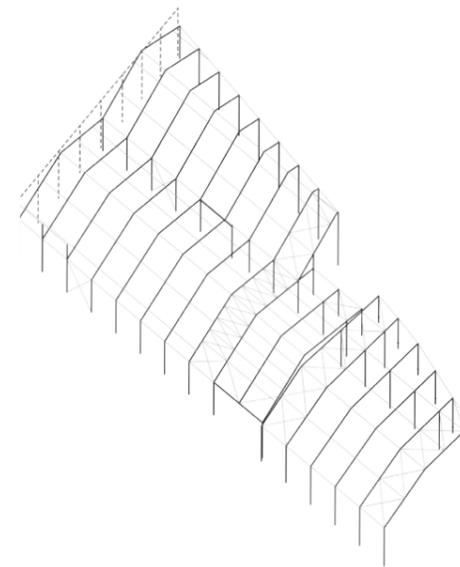
Surface : 500 m²
Composition :
Structure métallique
Tôle ondulé (toiture + façades)

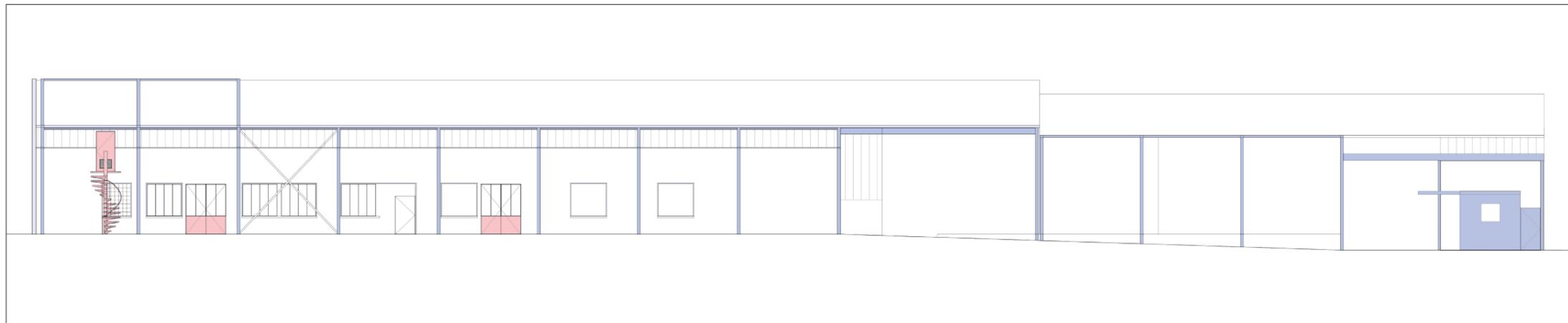
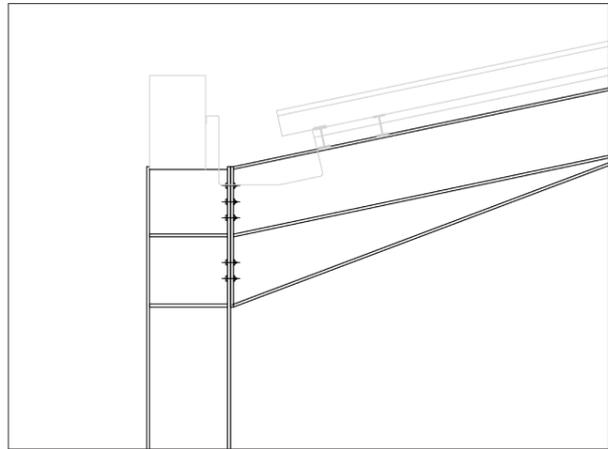
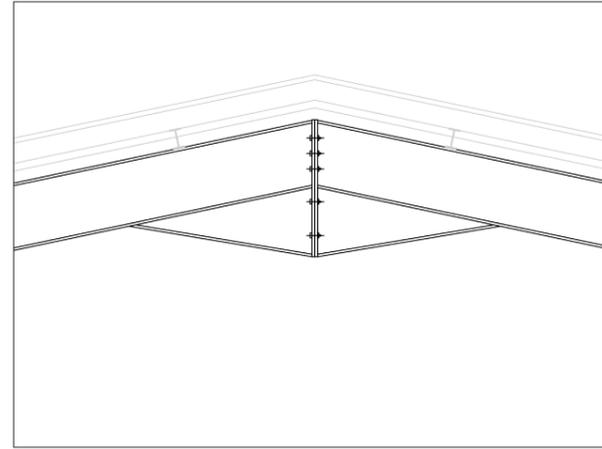
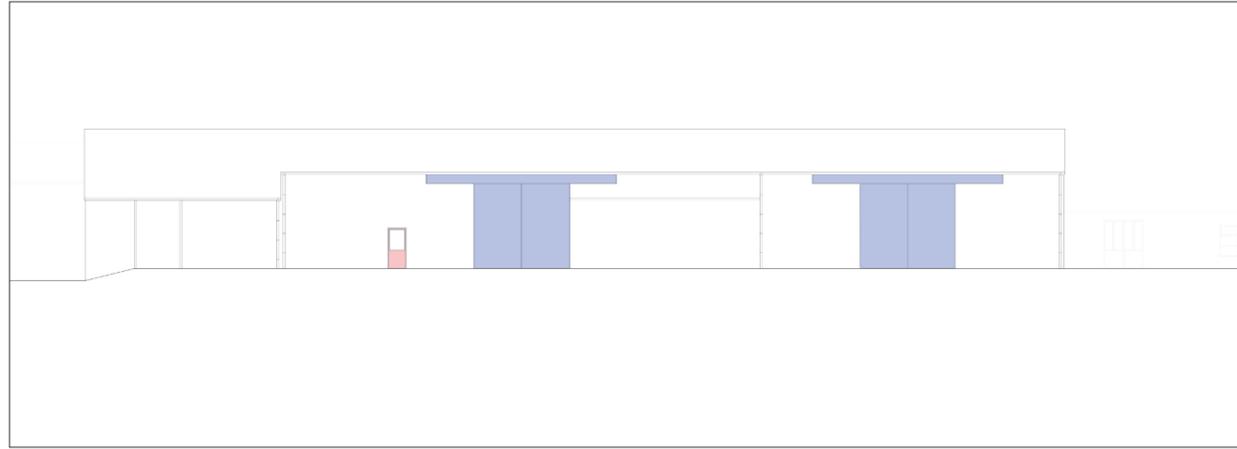
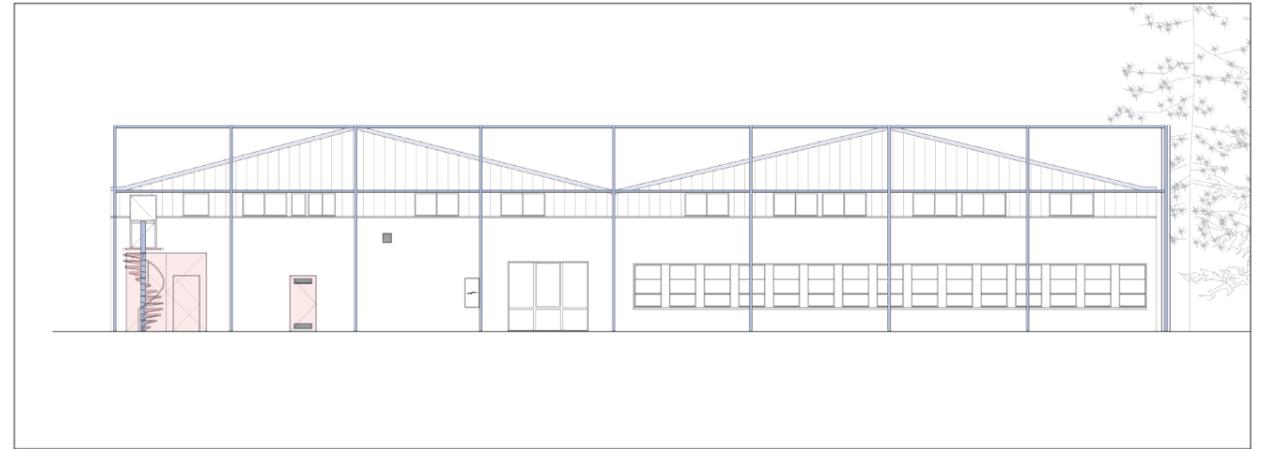
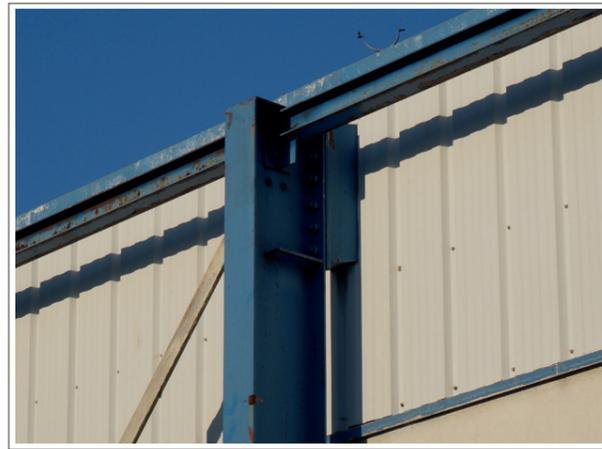


BATIMENT F



Surface : 2500 m²
Composition :
Structure métallique
Murs parpaing (remplissage)
Tôle ondulé (toiture)





Historique

1949

La voie ferrée traverse le territoire Blésois, elle comporte trois branches : l'axe reliant Orléans et Tours et deux autres qui vont vers le Nord. Au sud, des fermes et des habitations sont construites sur le bord des axes de circulation. Ces regroupements de constructions sont bordés par des champs et des cultures. Les parcelles agricoles sont de taille moyenne et sont en lanières.



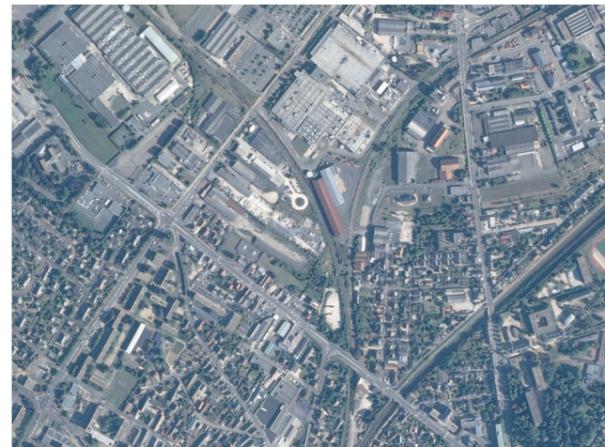
1964

La zone industrielle se développe au Nord-Est de l'îlot, des grandes industries telles que AXEREAAL s'implantent et le nombre de voies de circulations augmentent en conséquence. Les parcelles se situant à l'arrière des corps de fermes restent agricoles mais se retrouvent encerclées de constructions. Une première entreprise s'installe sur la parcelle étudiée.



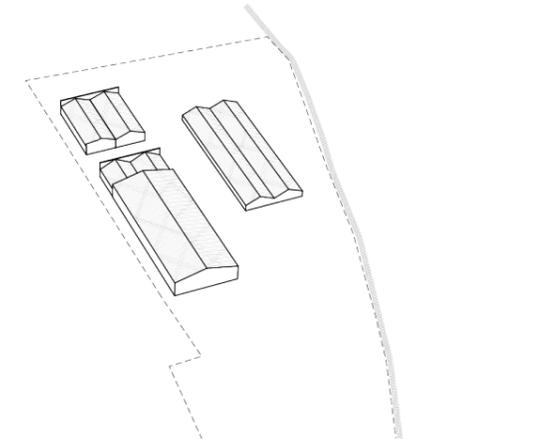
2008

La zone industrielle Nord de Blois est en transition, elle se transforme en zone d'activité. Elle est principalement composée de hangars qui servent de lieu de stockage ou de point de vente. Les quartiers résidentiels se sont développés en bordures du quartier industriel et sont désormais séparés dans de grands axes rapides. Les parcelles agricoles du cœur d'îlot sont devenues des voies de service et de stockage des entreprises installées dans les hangars.



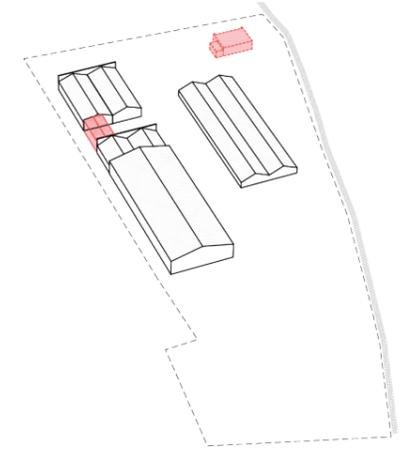
1949

Plusieurs bâtiments sont construits sur la parcelle et forment quatre unités différentes. Les trois dernières se trouvant sur le côté nord sont construites selon les mêmes systèmes constructifs et celui au sud avec un type de ferme métallique qui diffère.



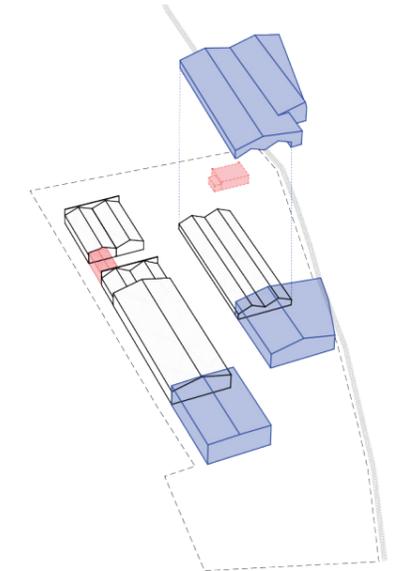
1964

Un hangar de stockage ainsi qu'une chaufferie sont ajoutés pour relier les deux bâtiments au nord ouest et former une bande bâtie. Une loge de gardien est construite proche du boulevard de l'industrie.



2008

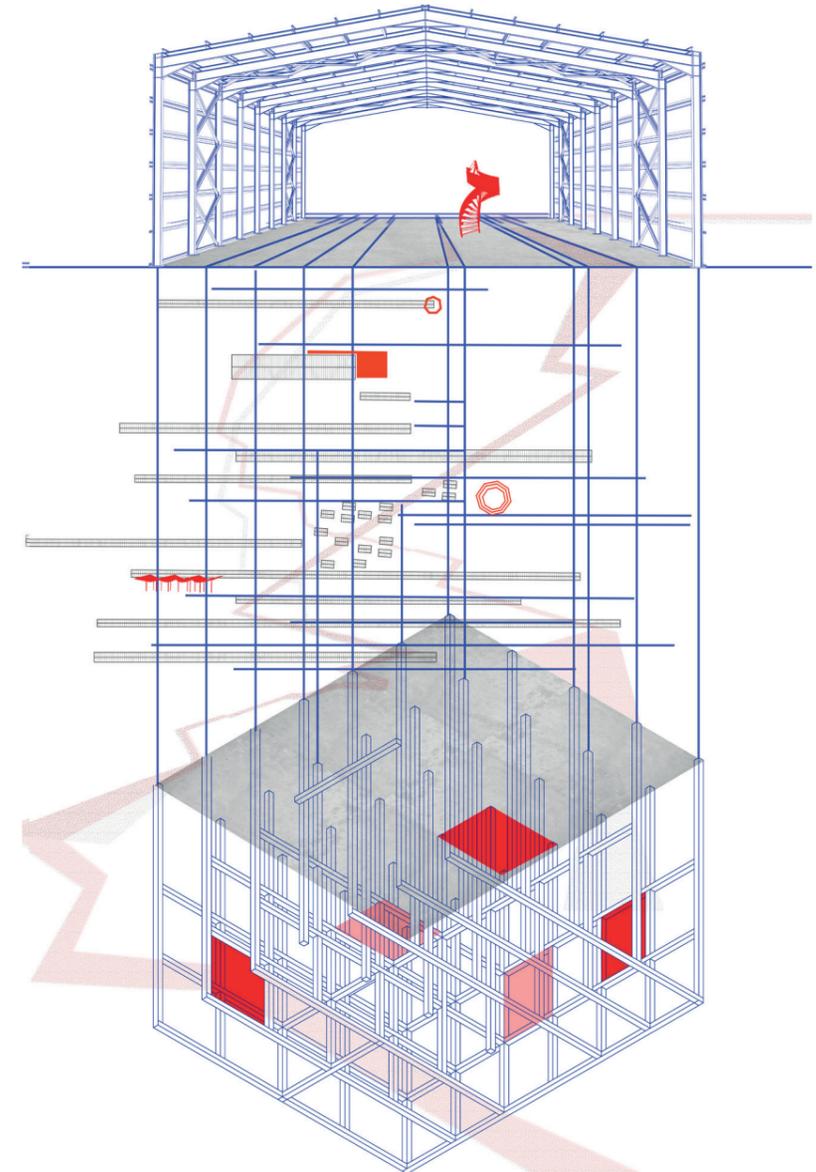
Un hangar indépendant est ajouté au sud-ouest de la parcelle. La loge du gardien au nord du site est détruite. Les halles situées au nord est subissent aussi une transformation. Les façades sont surélevées et une structure métallique englobant les deux pans de toitures est superposée au bâtiment existant. De plus, une extension est juxtaposée à l'existant transformé pour rattraper le dessin de la voie ferrée.



II.

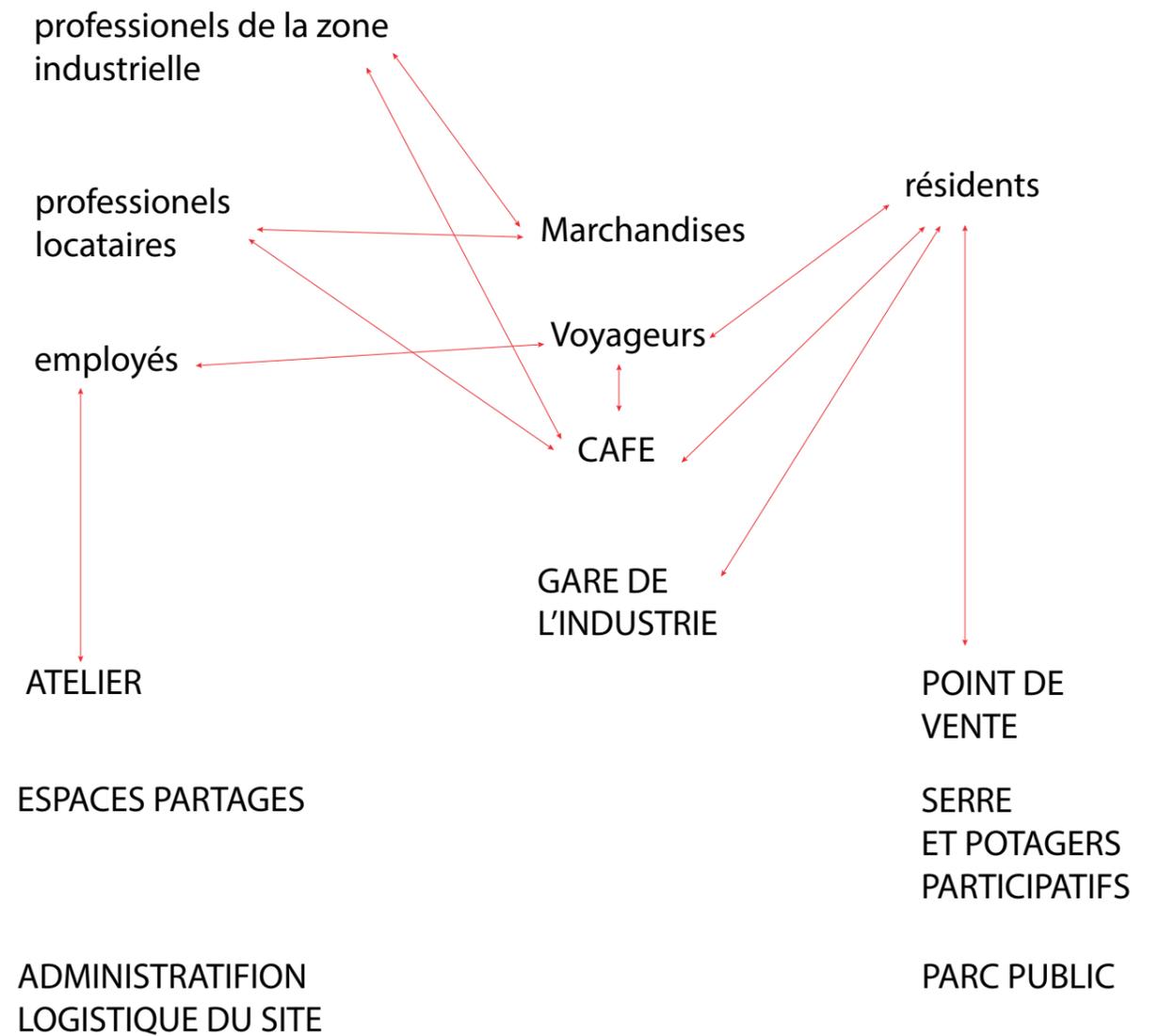
Intentions

Problématique



Reconquête d'un coeur d'îlot devenu
impermeable au profit d'un lieu commun.
Le hangar industriel comme lieu de travail et
de parcours.

Énoncé du programme



Le projet se développe autour d'une nouvelle gare dans la zone industrielle, ce point d'arrêt des voyageurs et des marchandises permet d'acheminer des marchandises pour le restaurant et les locaux d'activité. Ils se trouvent dans les bâtiments les plus spacieux, qui ont été subdivisés. La gare et son café marquent l'angle nord-est de la parcelle. Des ateliers de taille moyenne sont accessibles aux artisans et aux professionnels de la région, ces locaux bénéficient d'un second espace en mezzanine pouvant être fermé ainsi que des espaces partagés entre les différents professionnels du site. Ce sont deux salles de réunion, une salle commune, une cuisine et un vestiaire. Ce pôle d'activité est couplé avec un parc que longe la voie ferrée pour relier le sud de l'îlot et son quartier résidentiel, bénéficiant de jardins et d'une serre, communs aux habitants.

Attitudes de transformation 1

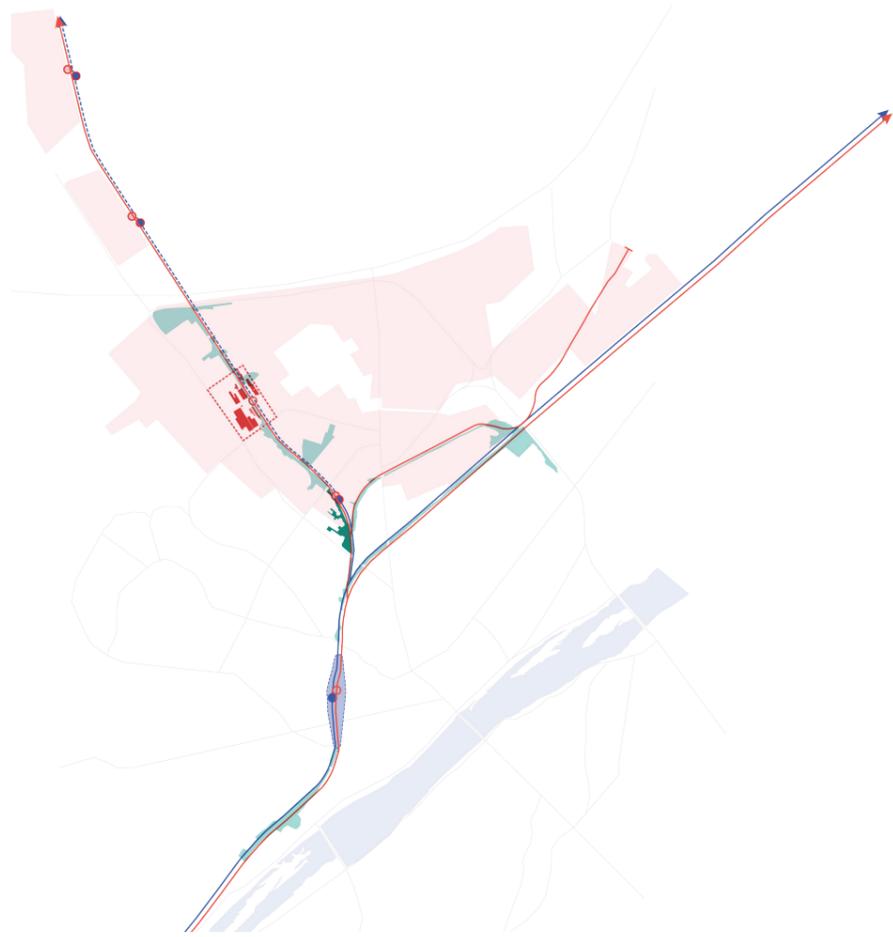
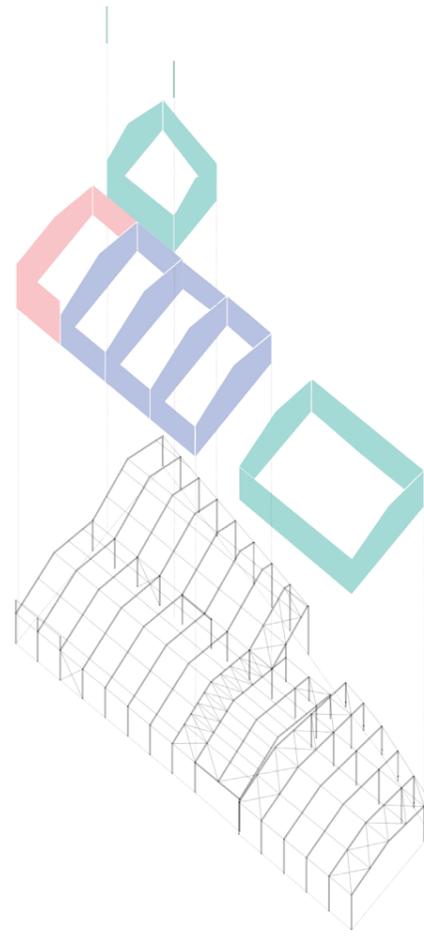


Figure territoriale

A l'échelle du territoire, le projet propose de créer un nouvel arrêt sur la ligne de fret existante et d'y rajouter un trajet voyageur. Ce projet s'inscrit dans une logique globale concernant le transport de marchandise. En effet, on remarque que deux zones d'activités se sont installées au nord en périphérie de Blois le long de la voie ferrée. Aujourd'hui aucune ne semblent bénéficier de ce moyen d'approvisionnement. Cette ligne existante s'est retrouvée délaissée avec le déclin industriel. On remarque que la majorité des voies de dessertes des entreprises sont aujourd'hui inutilisées et que le train ne s'arrête plus que dans l'entreprise AXERAL. L'objectif est donc de proposer un point de livraison de marchandise pouvant bénéficier à d'autres entreprises de la zone industrielle. De plus, un nombre important de personnes viennent travailler tous les jours dans la zone d'activité, cette gare permet ainsi un trajet direct depuis le centre de Blois.

Figure architecturale et valeurs de l'existant

Dans le cadre de ce projet, les différentes structures métalliques et les dalles sont conservées. Cette structure est répétitive mais possède quelques anomalies, la plupart des murs sont démolis, seul le pavillon au nord-ouest est conservé pratiquement à l'identique. La façade du boulevard est déconstruite pour garder seulement les poteaux structurels soutenant le premier étage. La partition intérieure est donc redessinée à l'intérieur de cette trame irrégulière. Le dessin des nouvelles constructions choisit de ne pas déconstruire cette structure, la laissant apparaître lorsqu'elle se trouve en extérieur.



- Espace de gestion
- Services ouverts au publics
- Espaces professionnels privés
- Espaces extérieurs collectifs

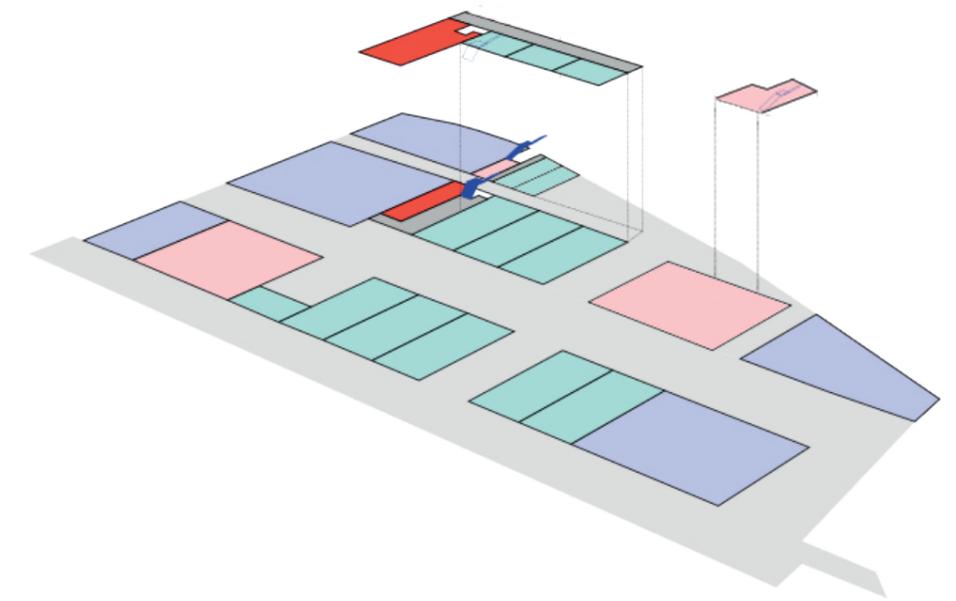


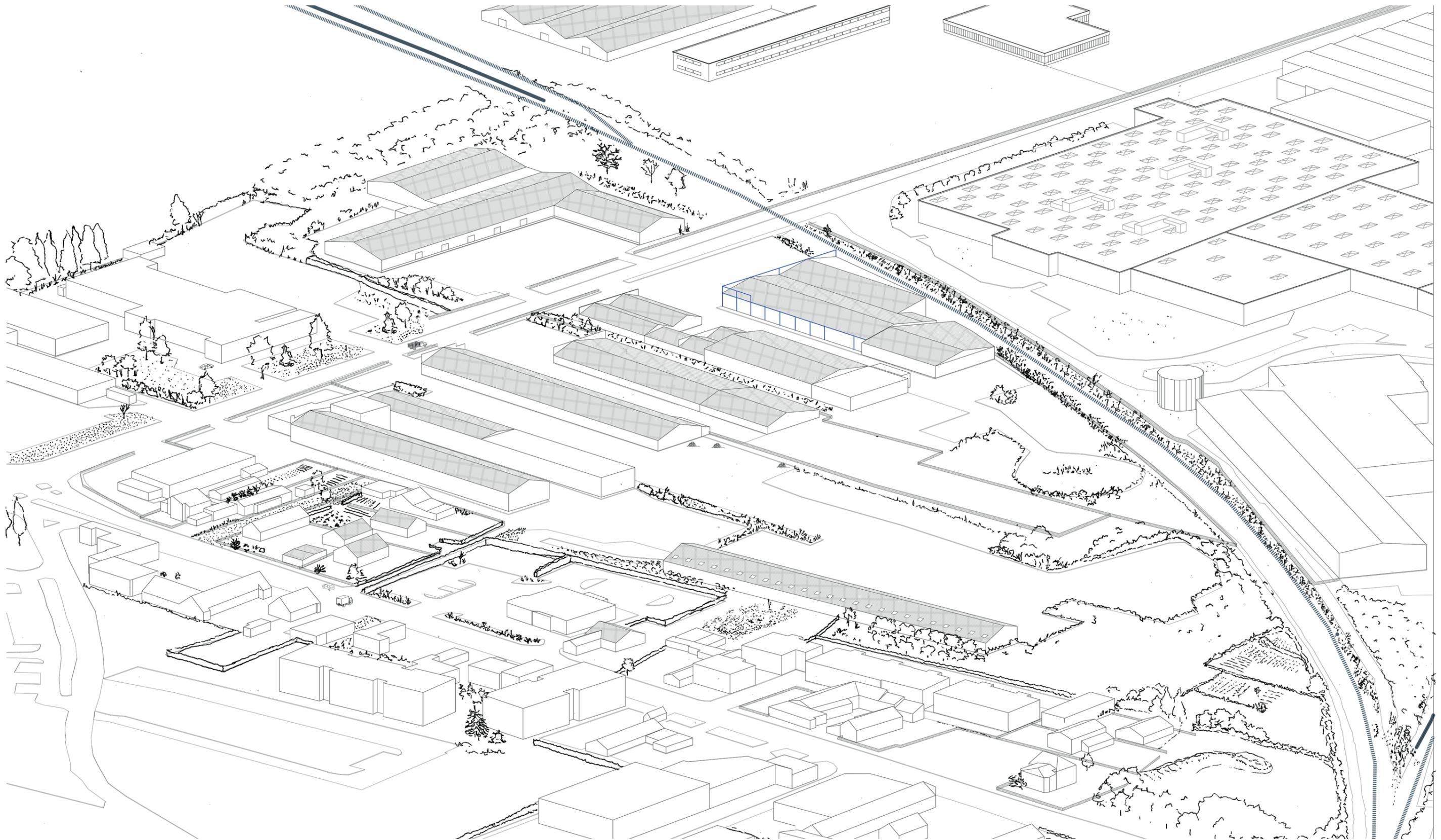
Figure programmatique spatialisée et principe de distribution

Plusieurs programmes se côtoient au sein de la station, on peut les classer en quatre catégories : espaces professionnels privés, espaces extérieurs collectifs, services ouverts au publics et un espace de gestion. Les lieux professionnels et la gestion du site étant liés, ils possèdent un système de distribution commun. La distribution verticale s'effectue individuellement au sein des ateliers reliant leur mezzanine par un escalier privatif. De cette mezzanine il est possible de rejoindre les espaces partagés de l'étage en empruntant la coursière intérieure, ceux-ci sont reliés au rez-de-chaussée par un escalier où se trouve l'espace administration et de gestion. La dernière circulation verticale se trouve dans le café et permet de rejoindre l'étage de celui qui dessert également une terrasse en surplomb du site.

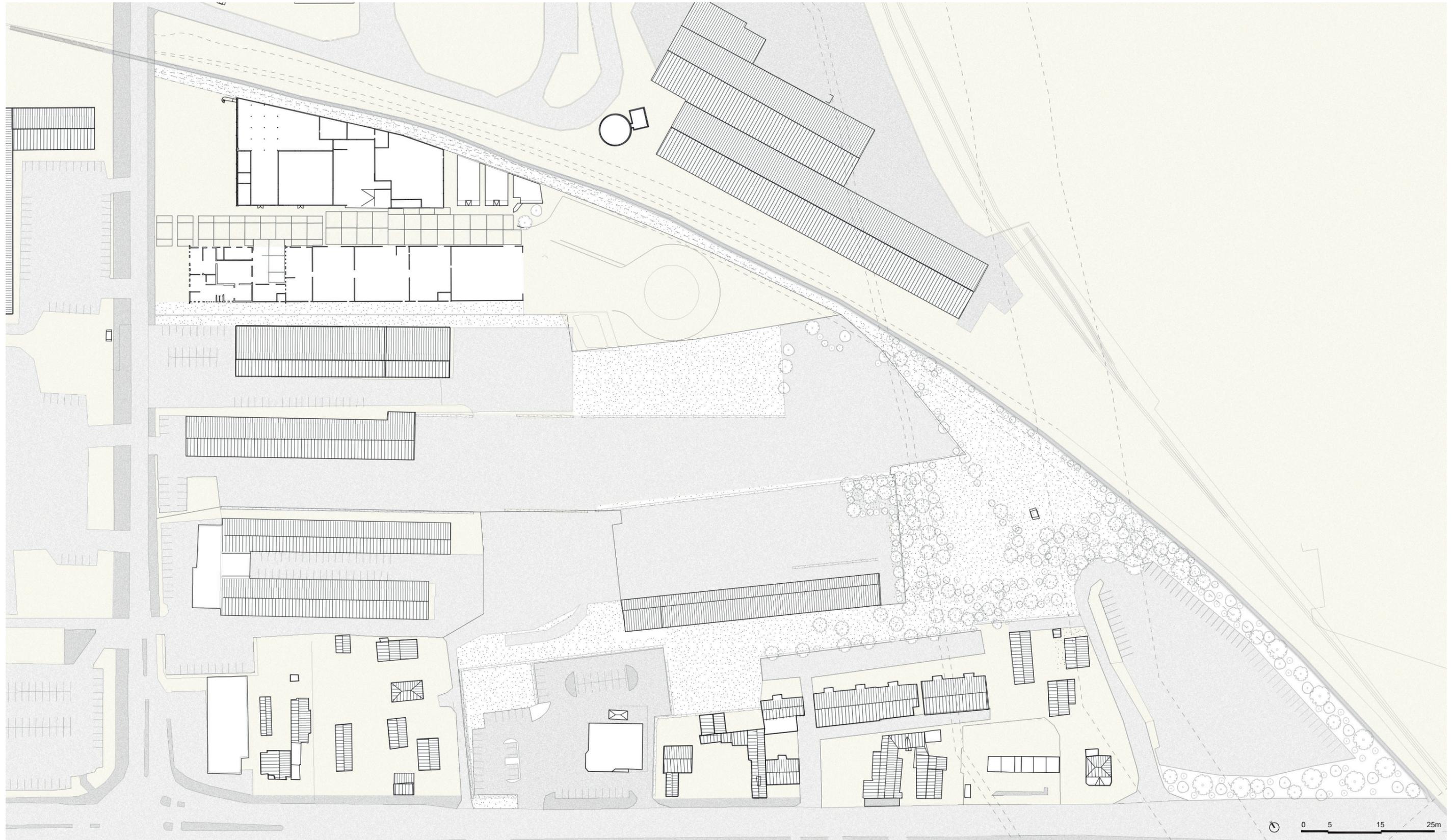
III.

Projet

Axonométrie existant

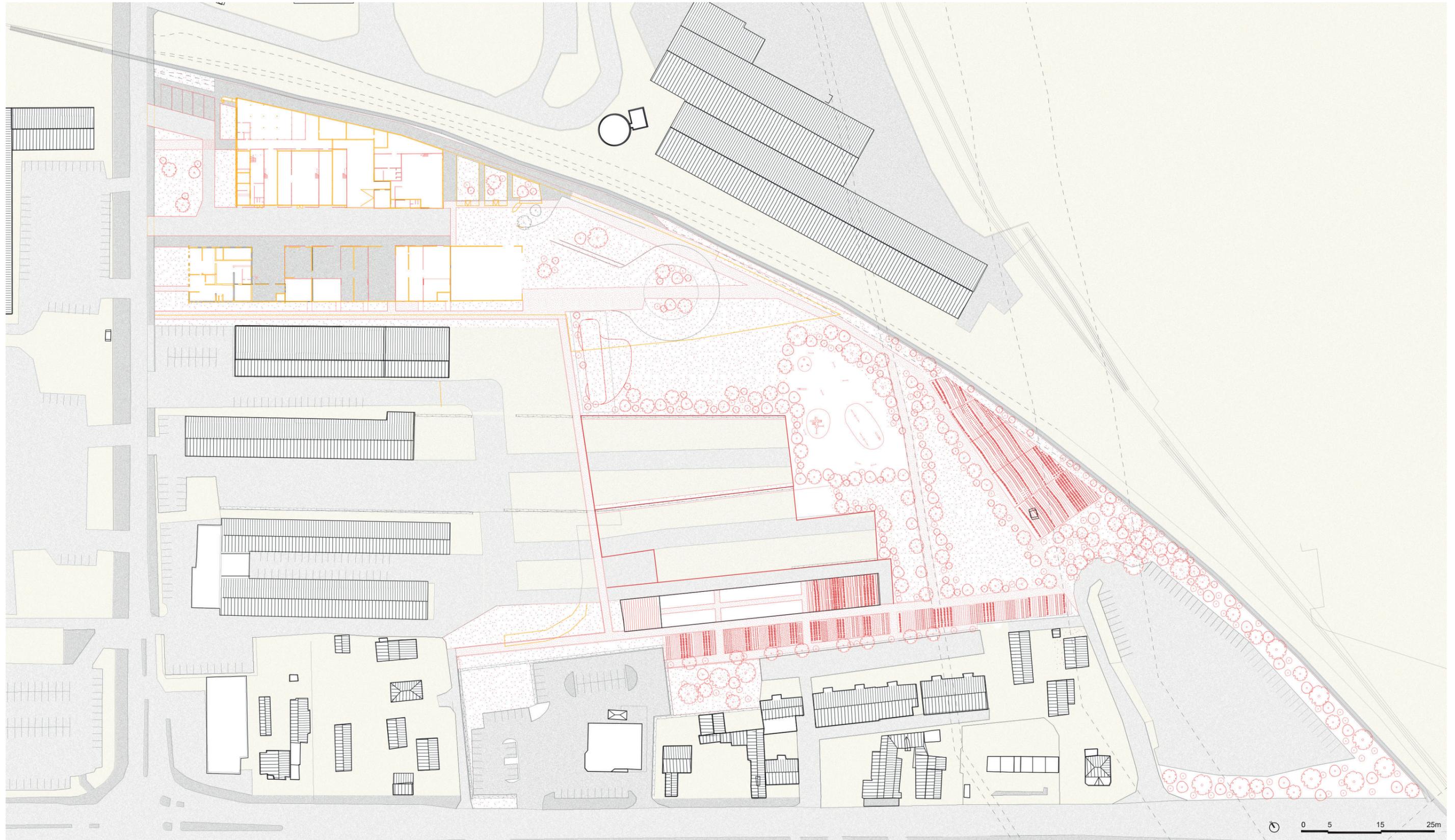


Plan de sol existant



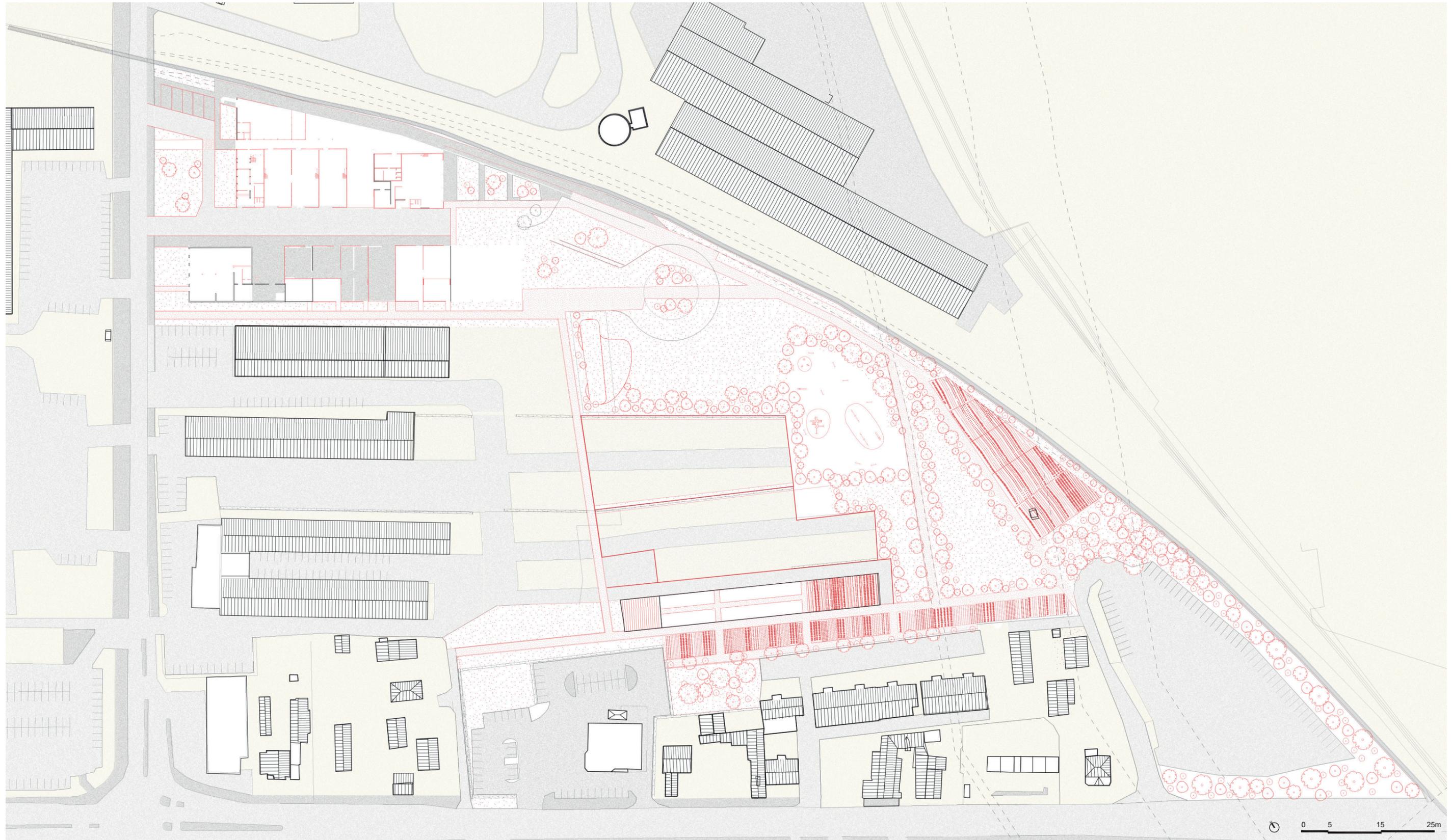
Plan de sol projet

Etat intermédiaire

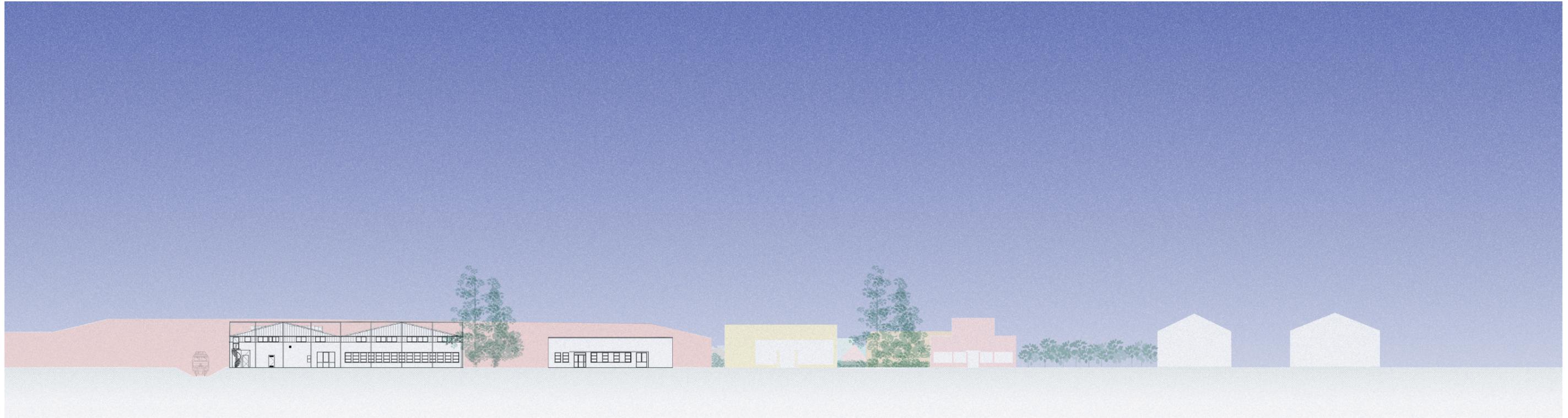


Plan de sol projet

Etat final



Élévations territoriales

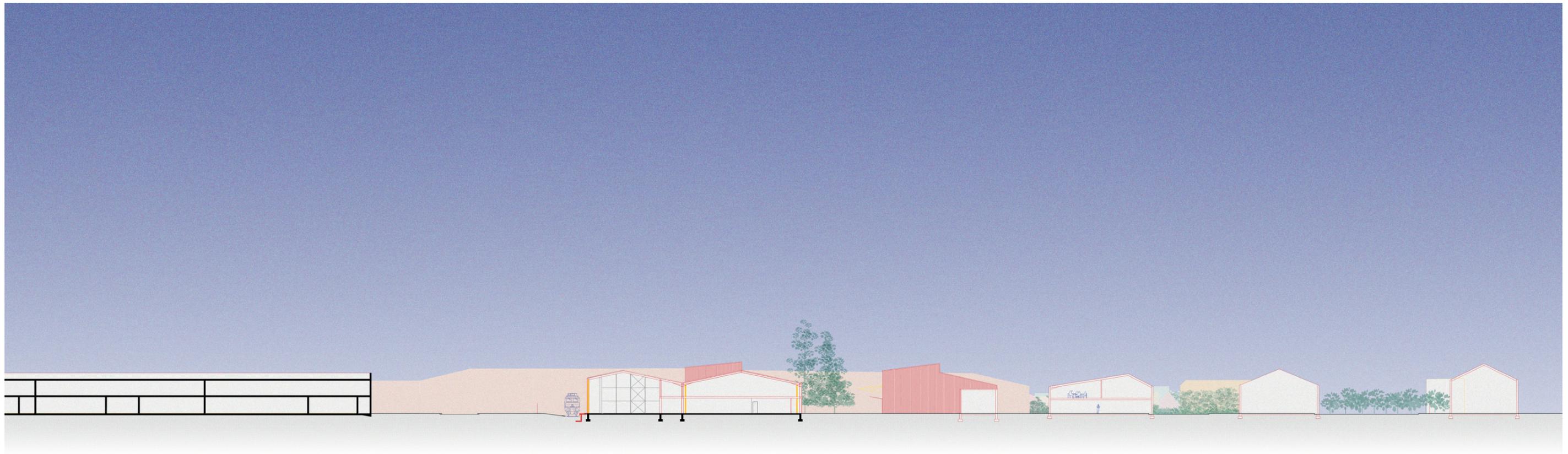
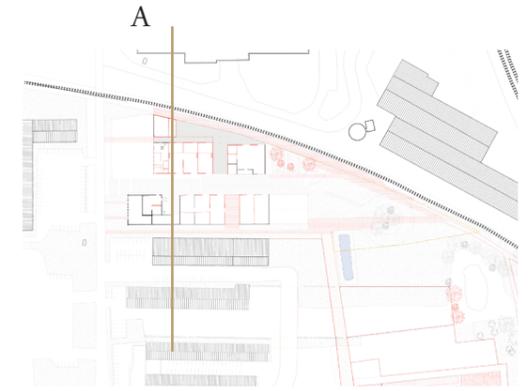


Elévation existante rue de l'industrie



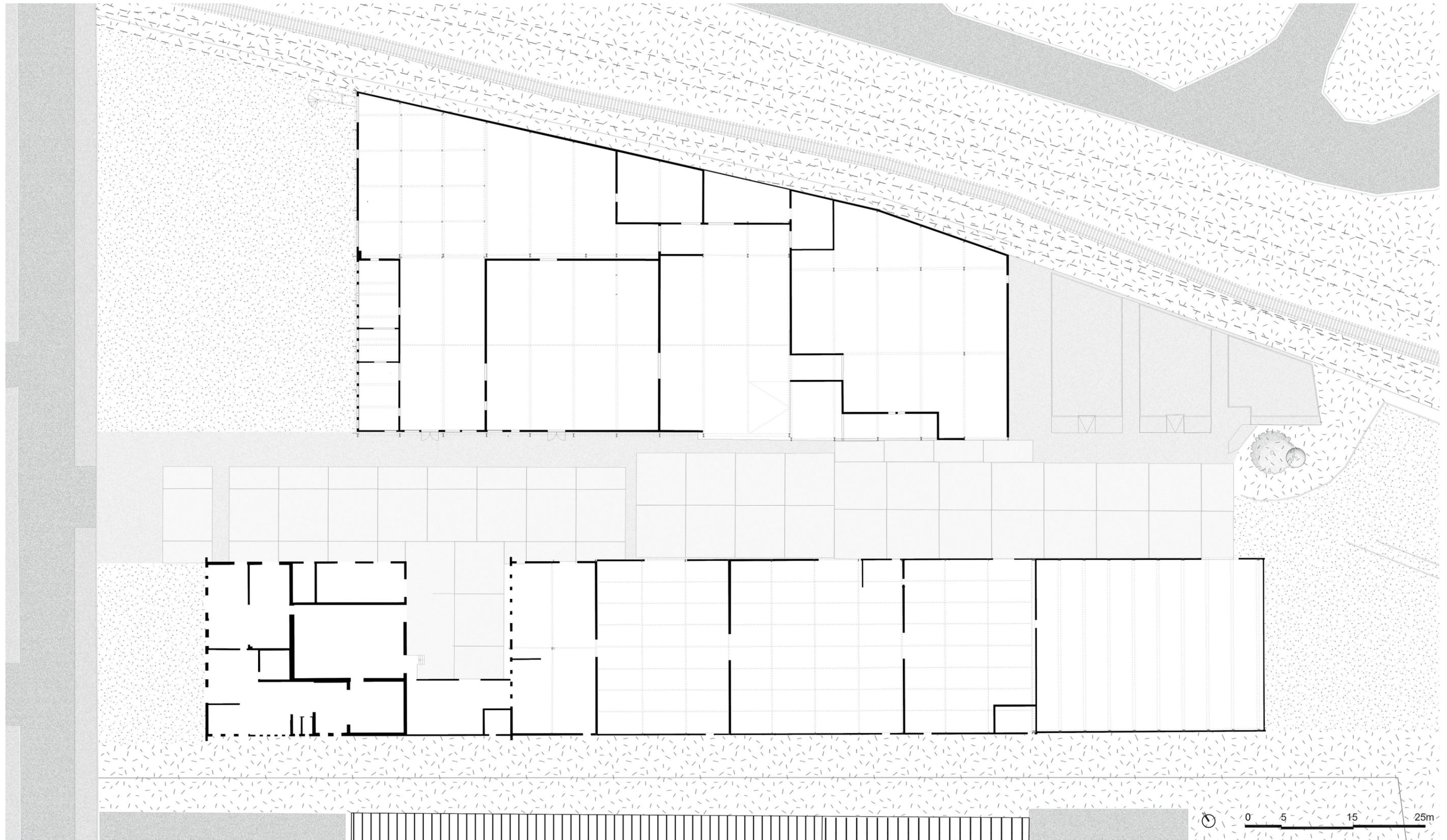
Elévation projet rue de l'industrie

Coupe

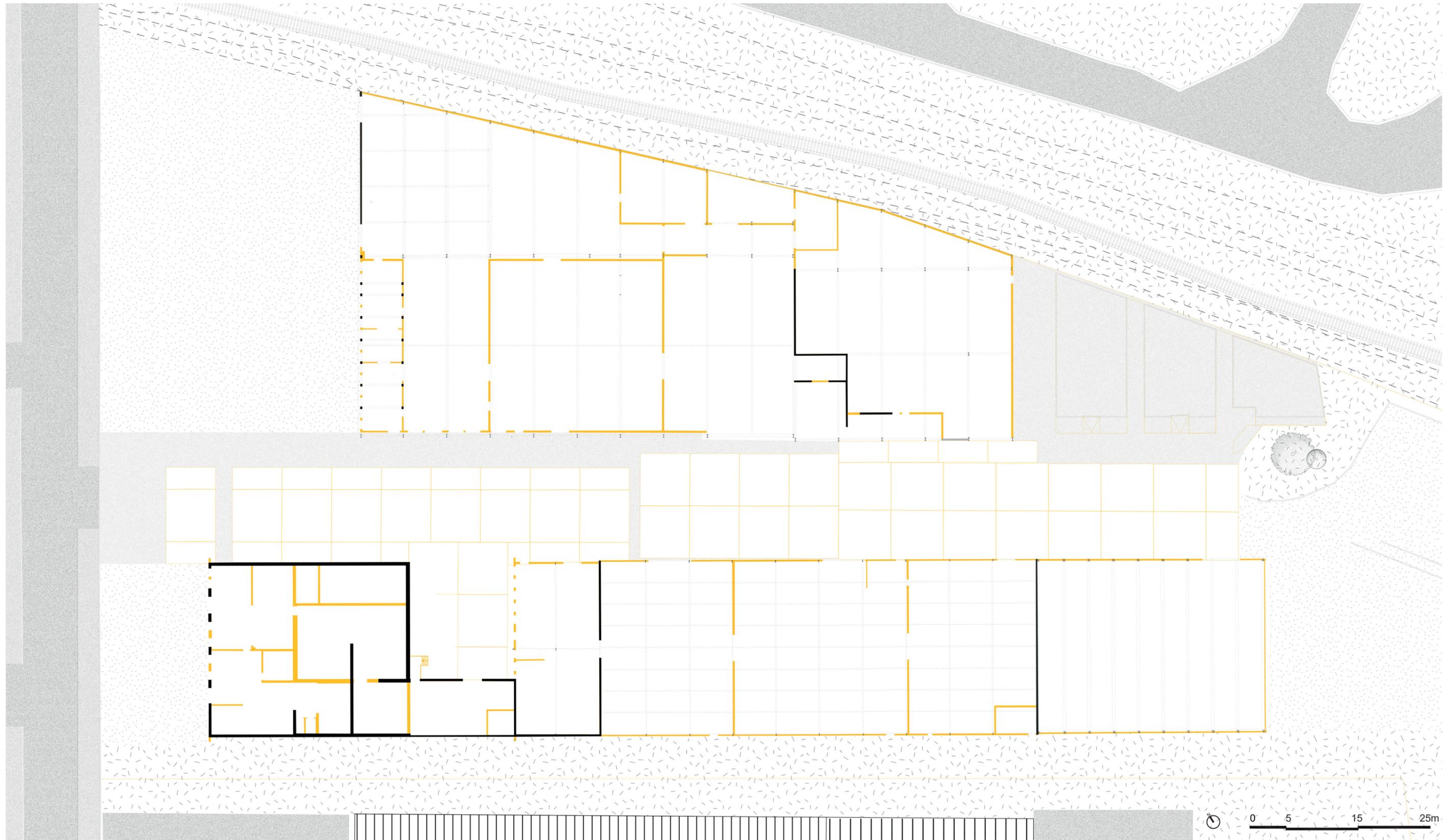


Coupe transversale

Plan existant

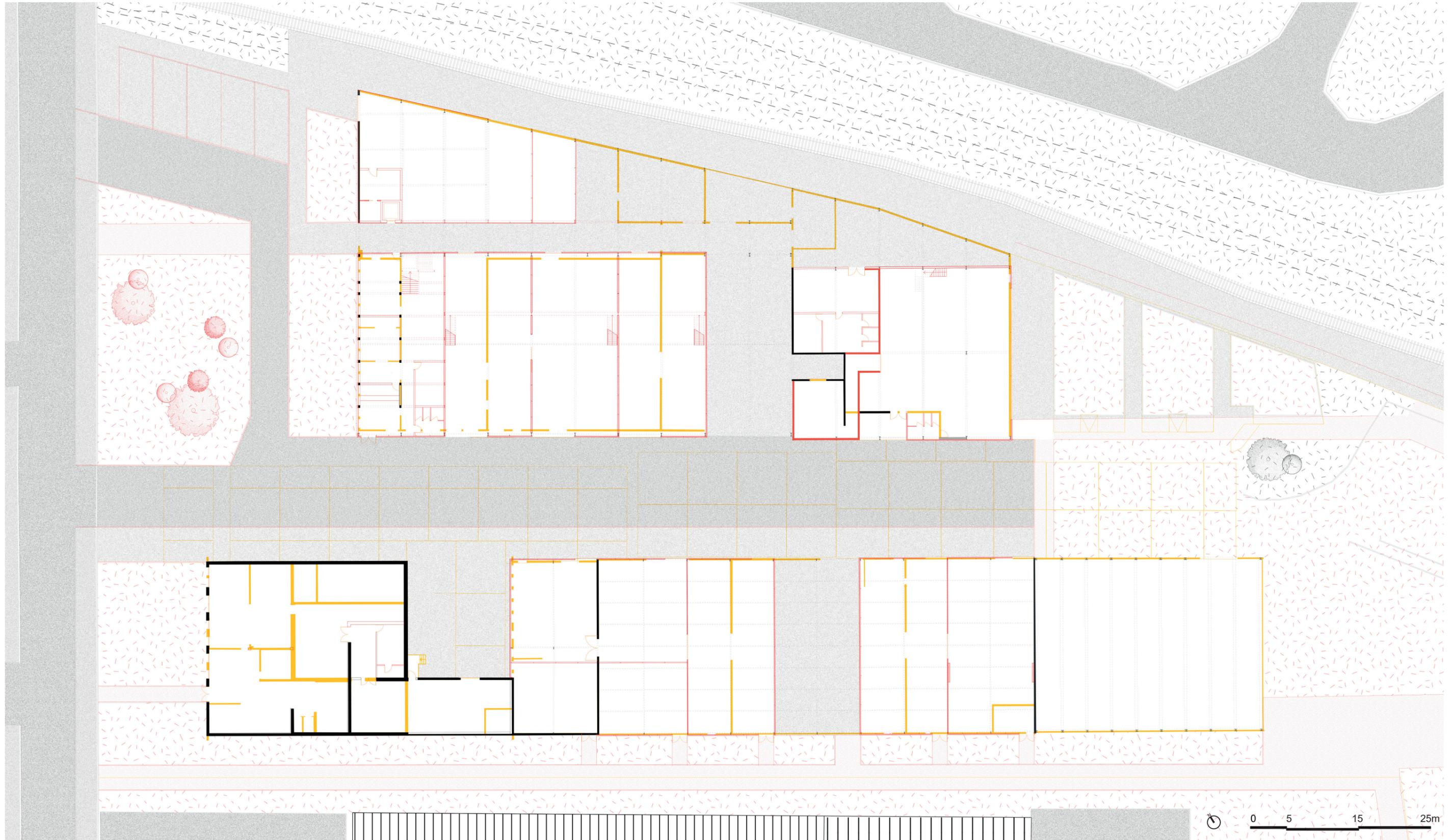


Plan du projet Démolition

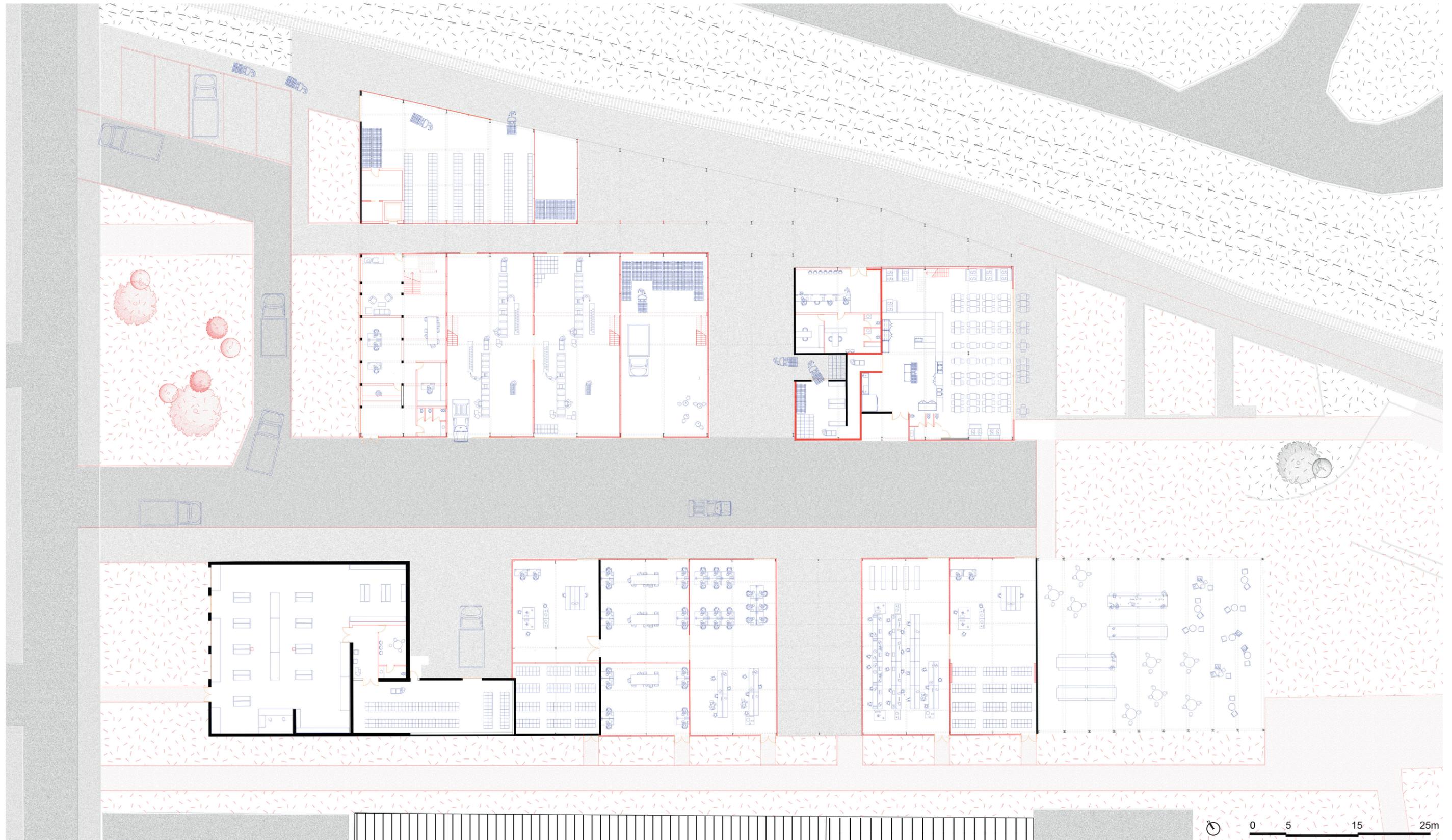


Plan du projet

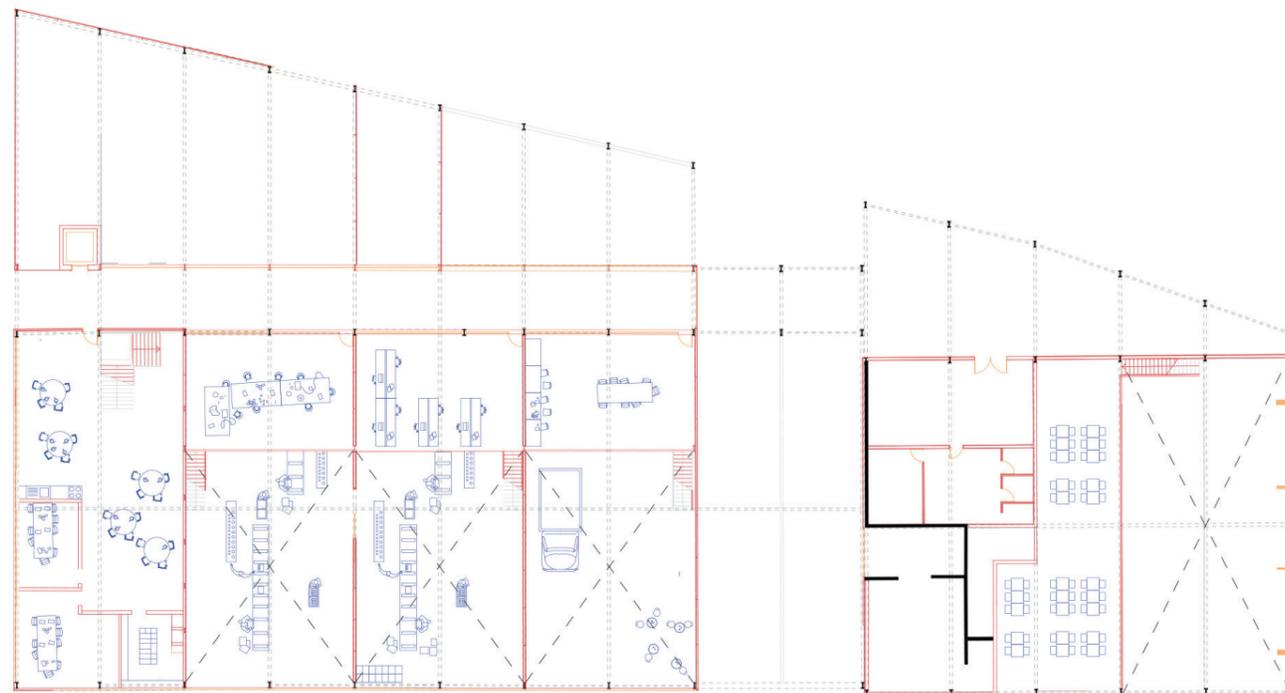
Etat intermédiaire

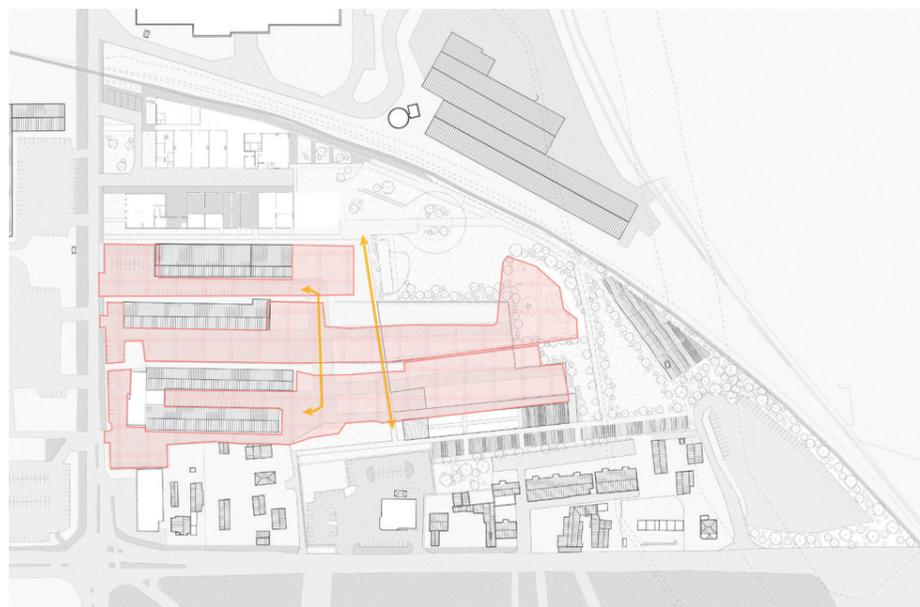


Plan du projet Etat final

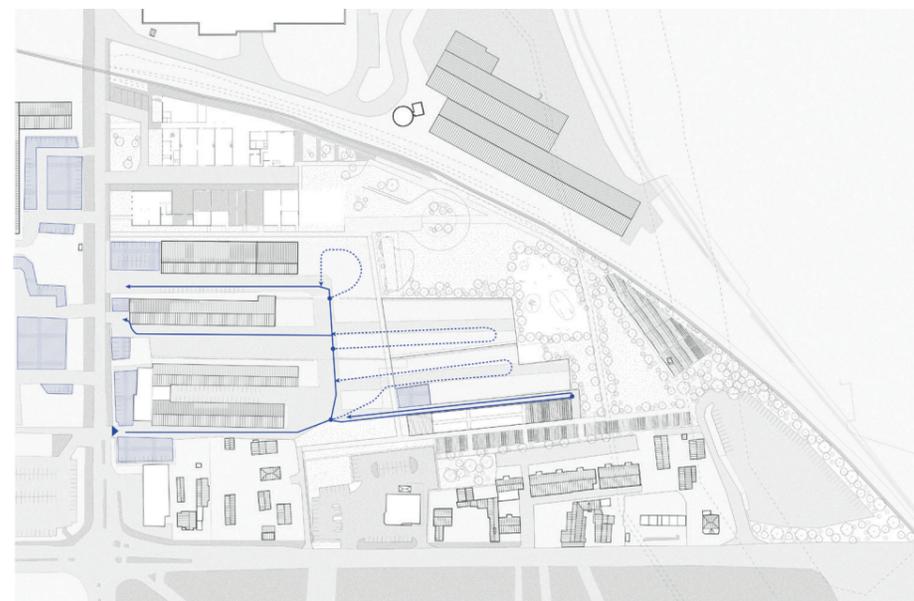


Plan de niveau

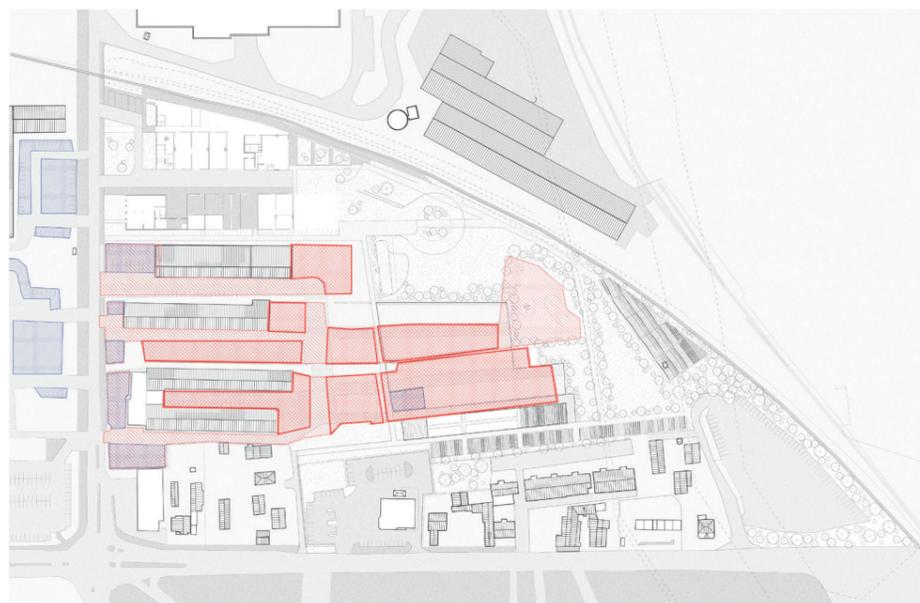




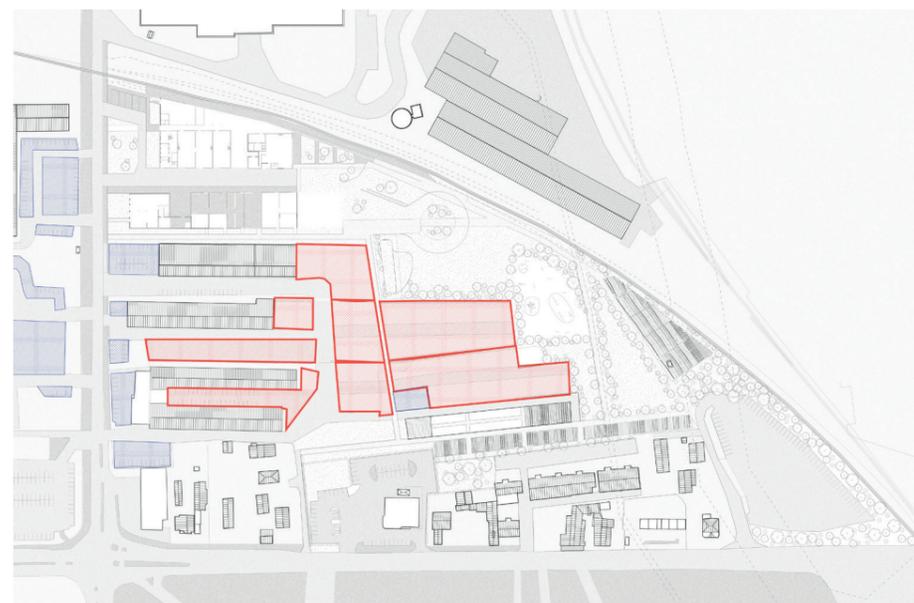
Dans le cadre du projet les espaces de dessertes et de stationnement des entreprises privées de l'îlots sont regroupés et restructurés pour permettre deux axes transversaux de circulations (un véhiculé et un piéton).



Le flux de circulation motorisé des entreprises privées s'effectue à l'intérieur de l'îlot par deux axes différenciés : un partagé et un privé.

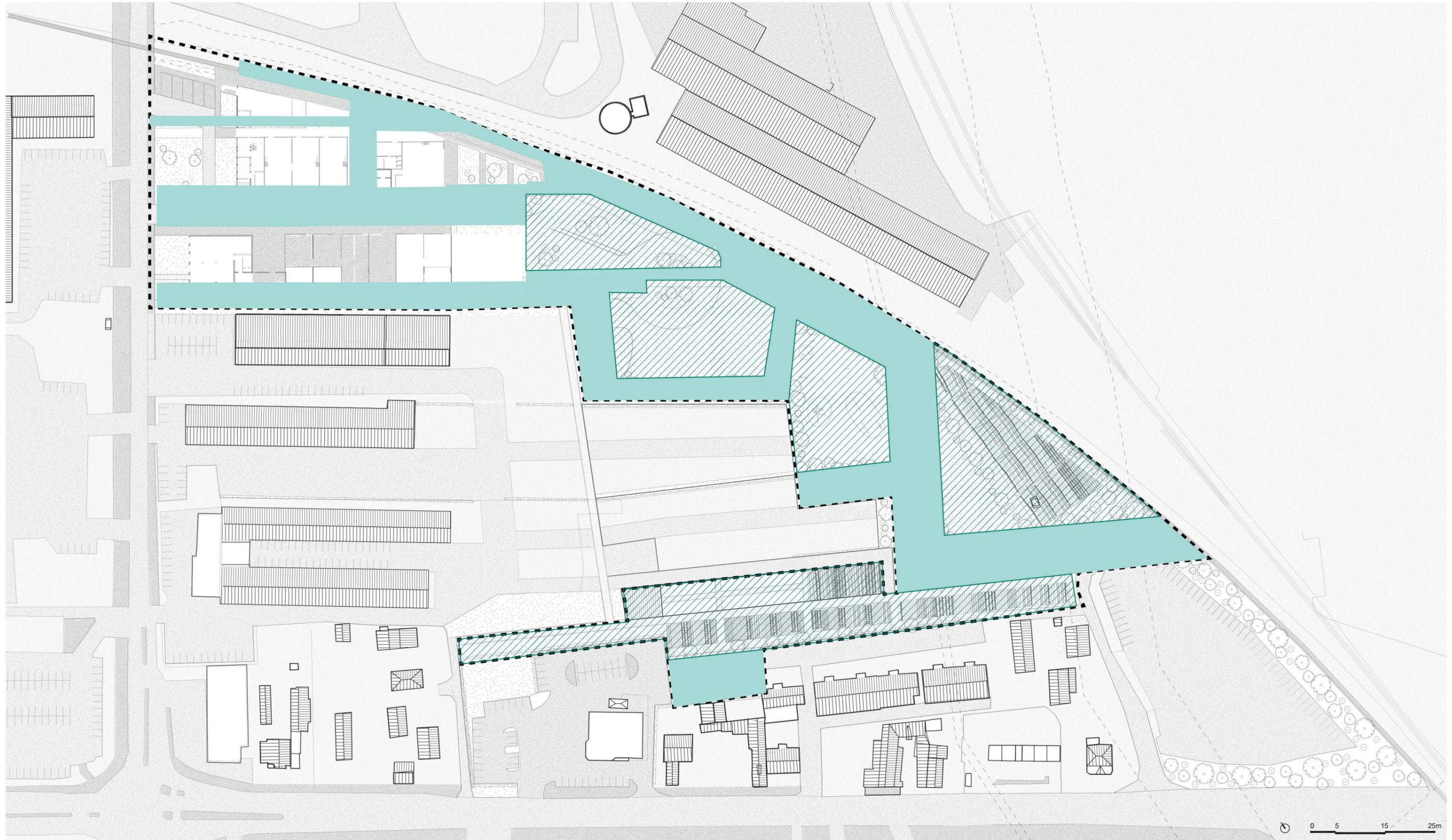


Les parkings de l'avenue sont mutualisés et à l'aide d'un redécoupage des parcelles et la mise en place de nouvelles clôtures les axes présentés ci-dessus sont possibles.

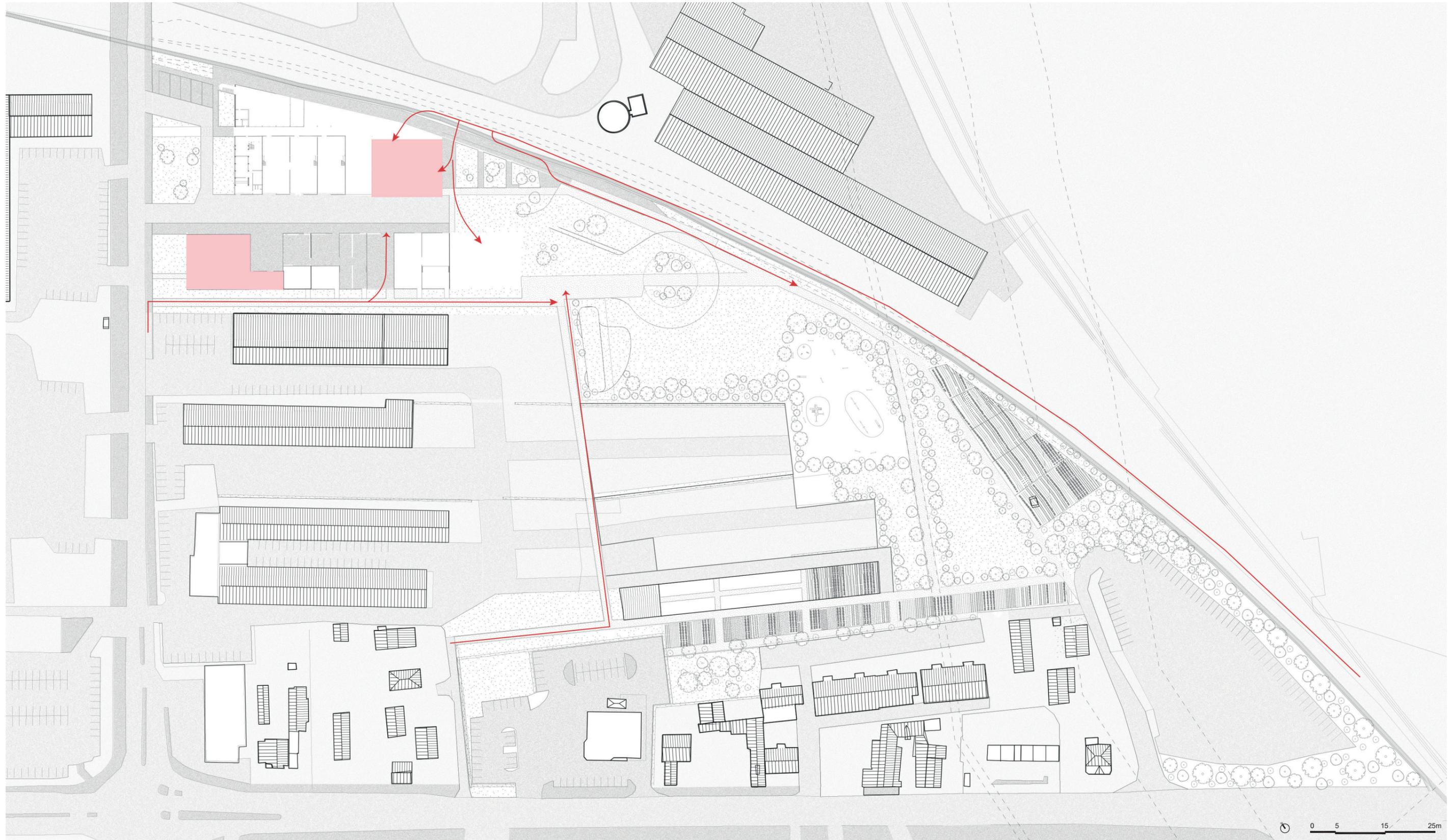


La division du parcellaire privé des entreprises permet d'envisager une mutabilité organisée de l'îlot

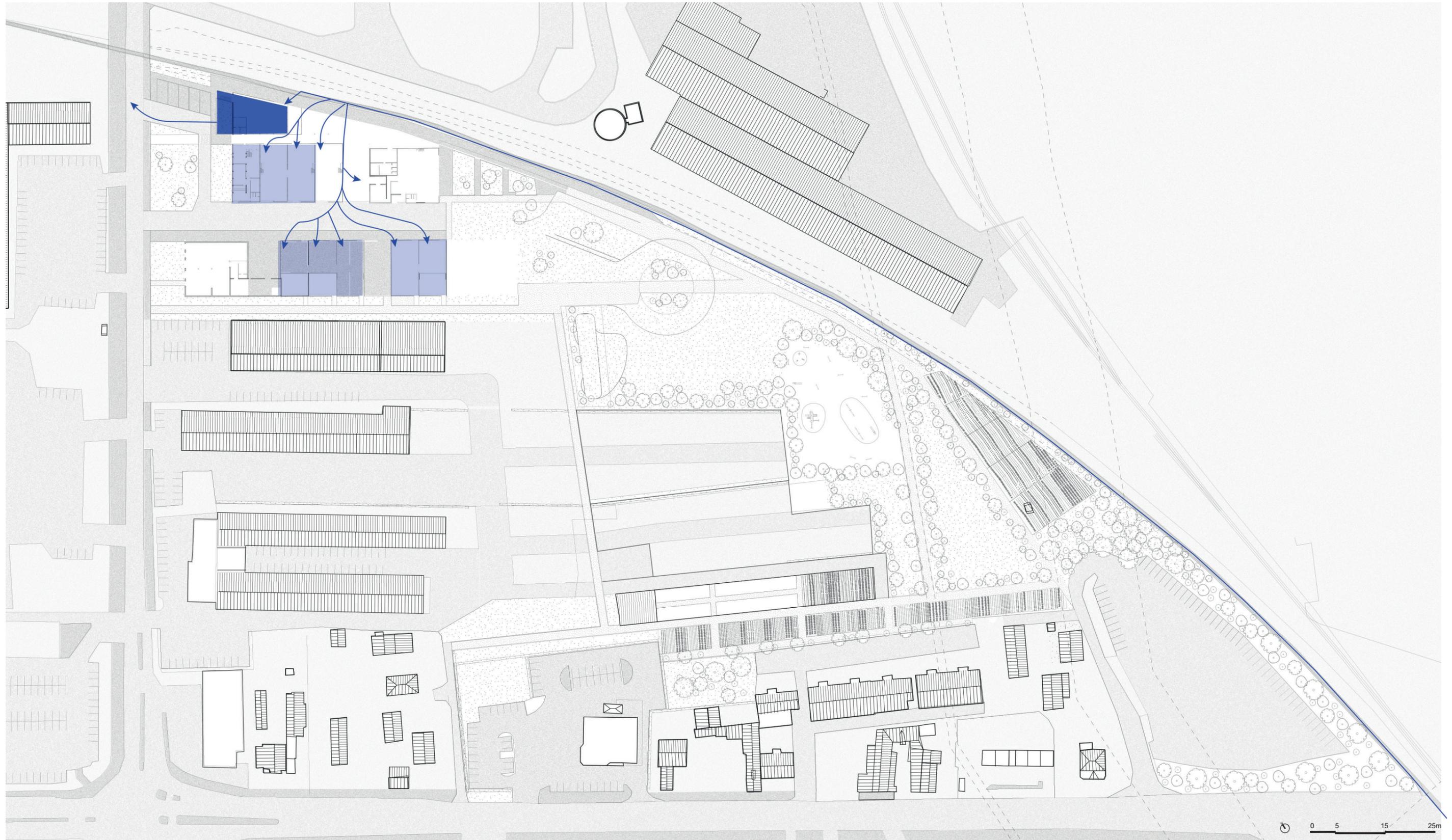
Morphologie du parc



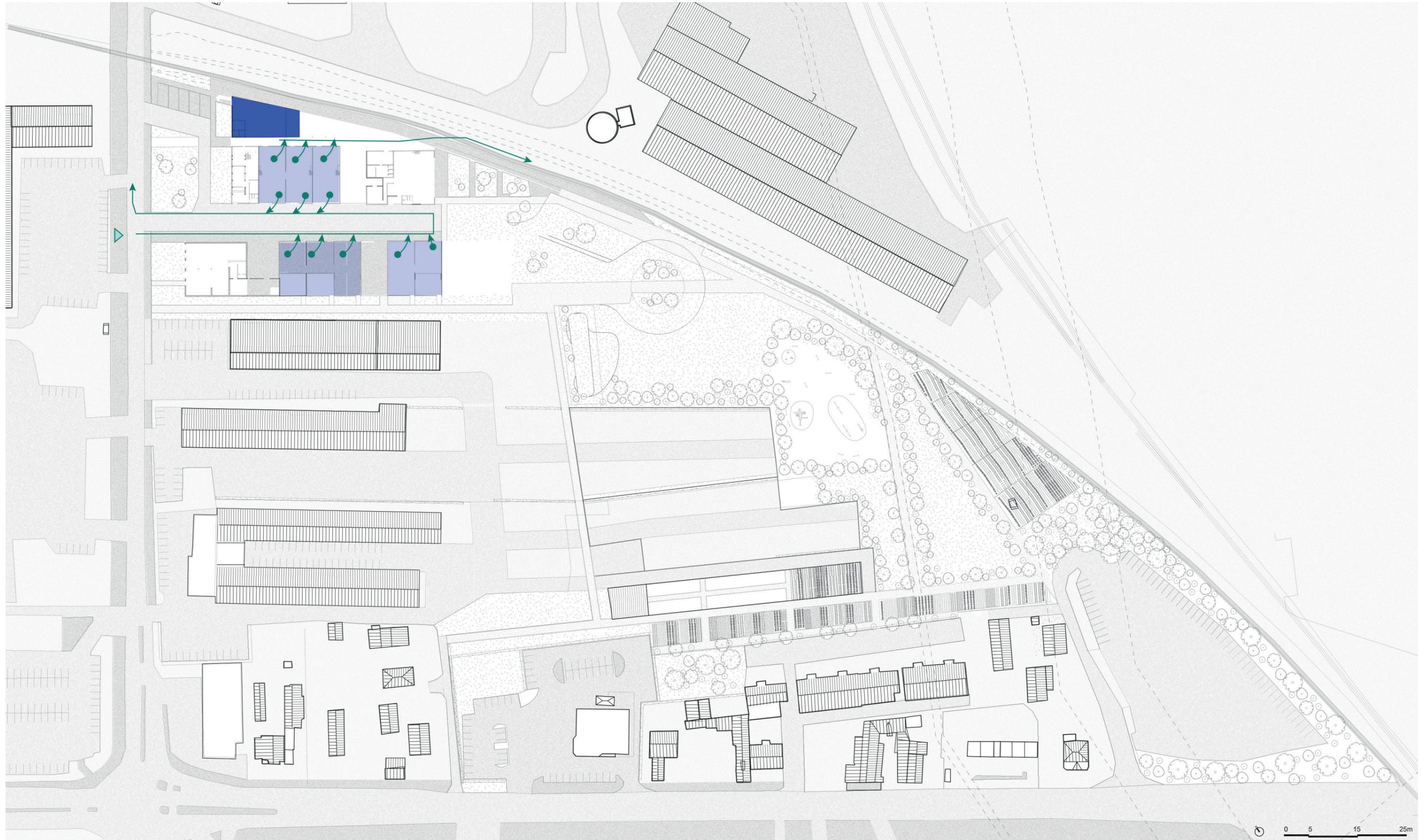
Réorganisation de l'îlot



Flux entrant de marchandises

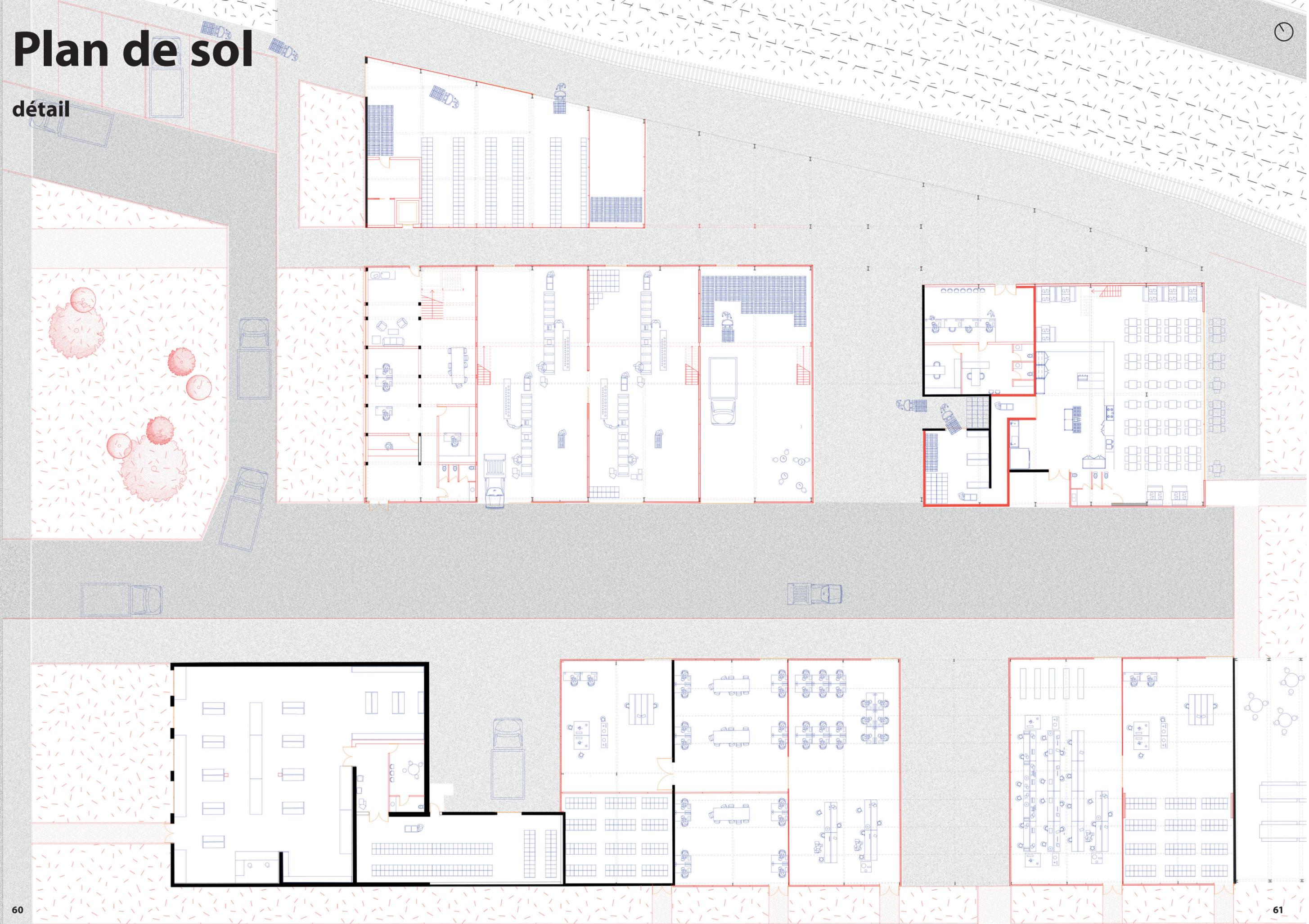


Flux sortant de marchandises

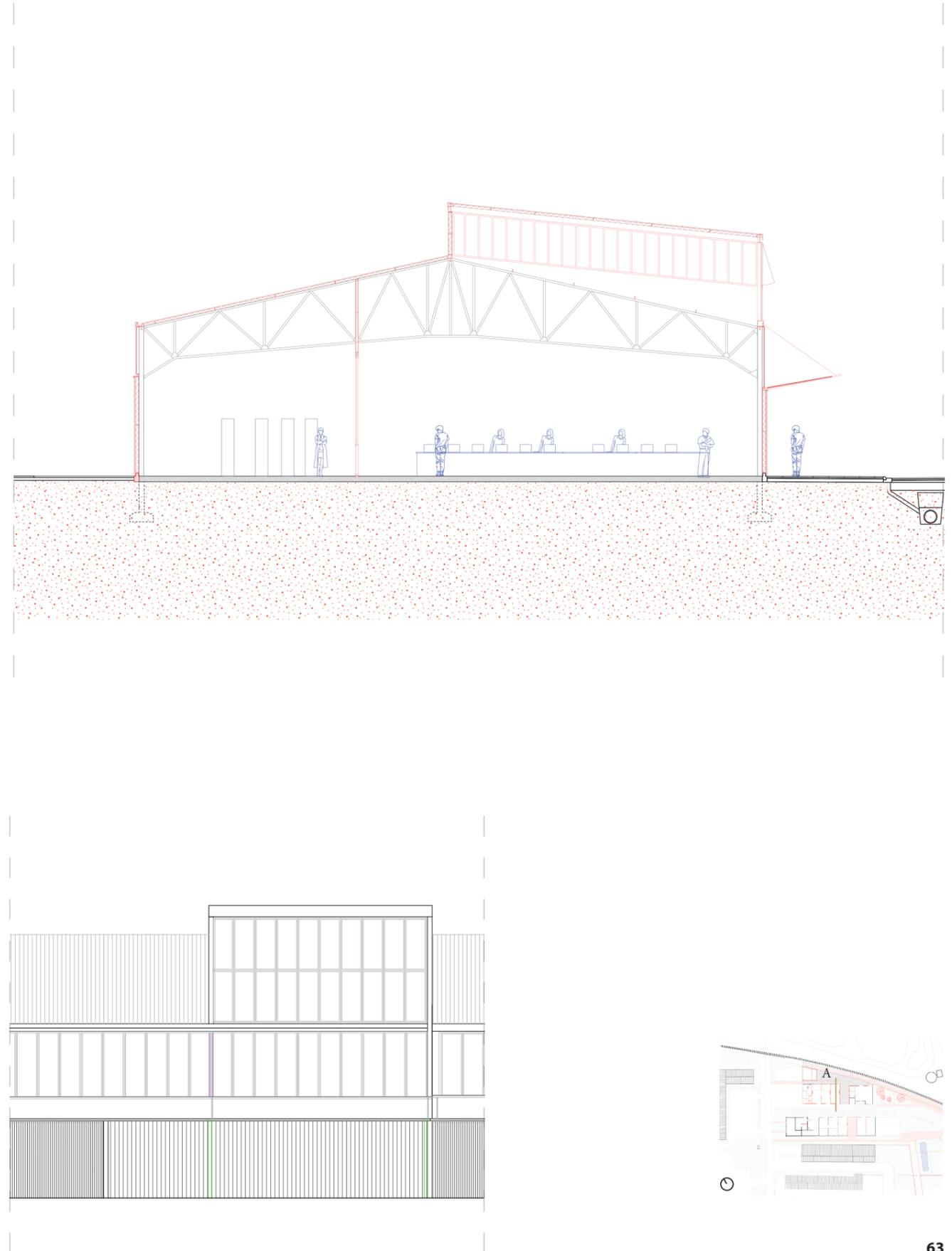
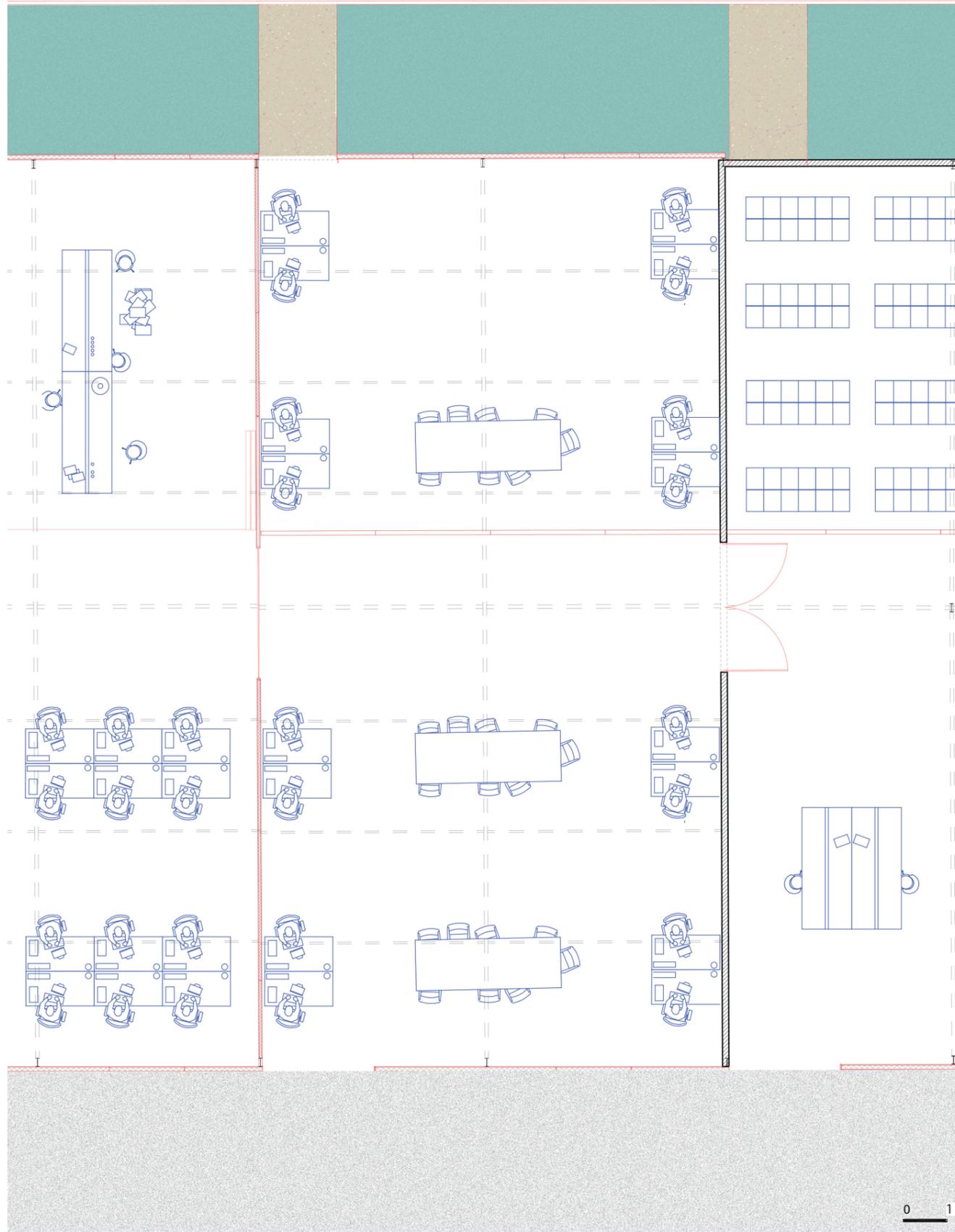


Plan de sol

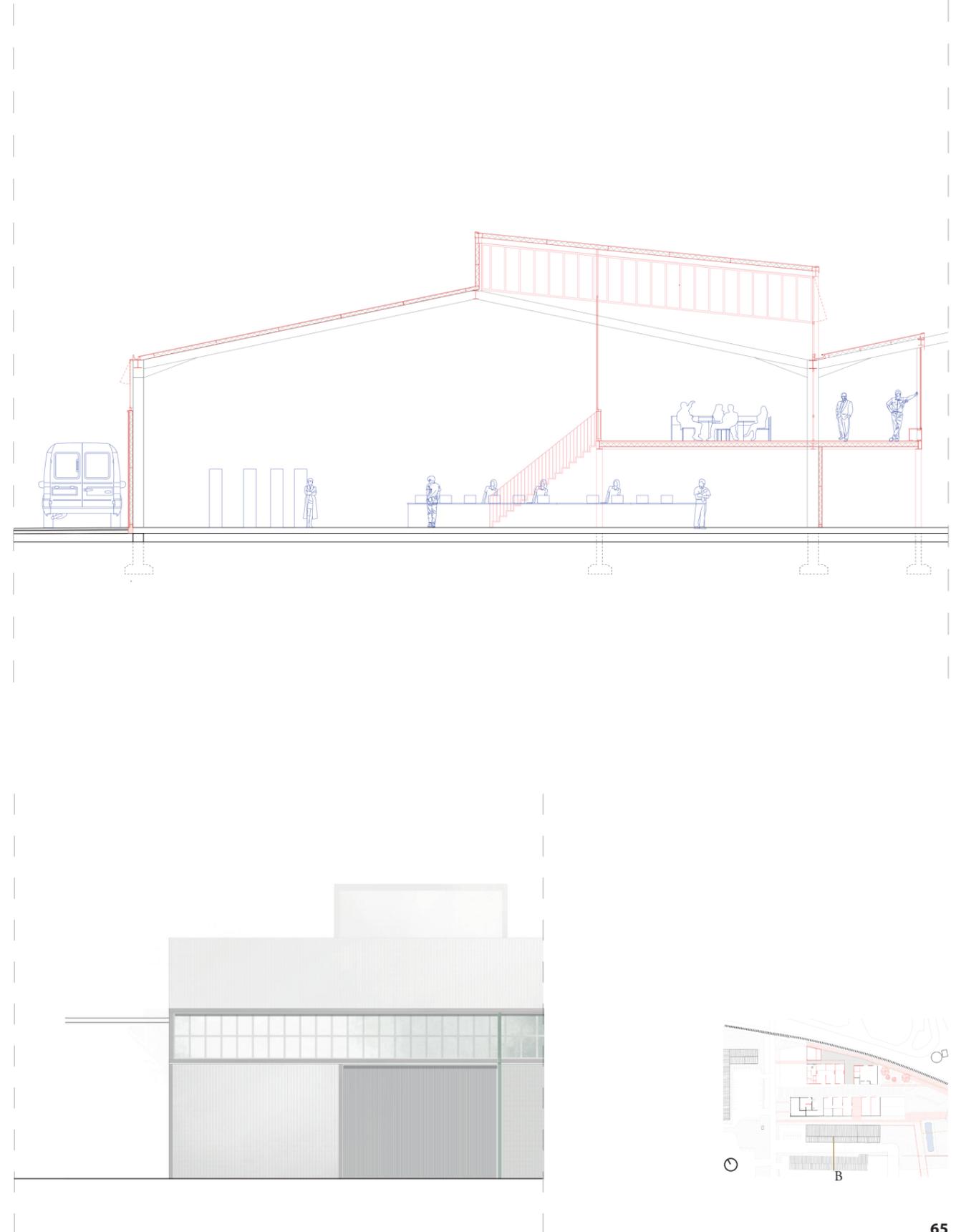
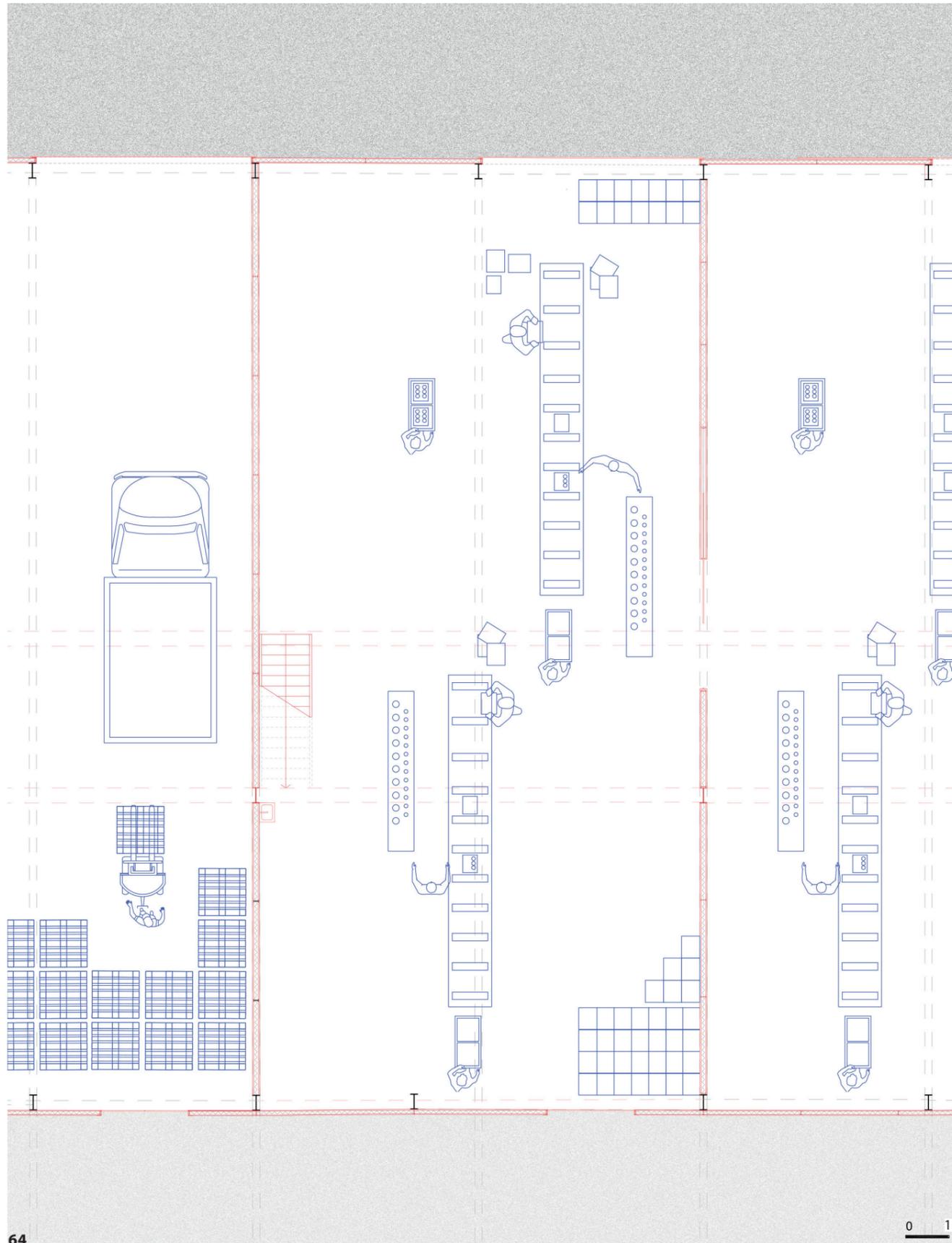
détail



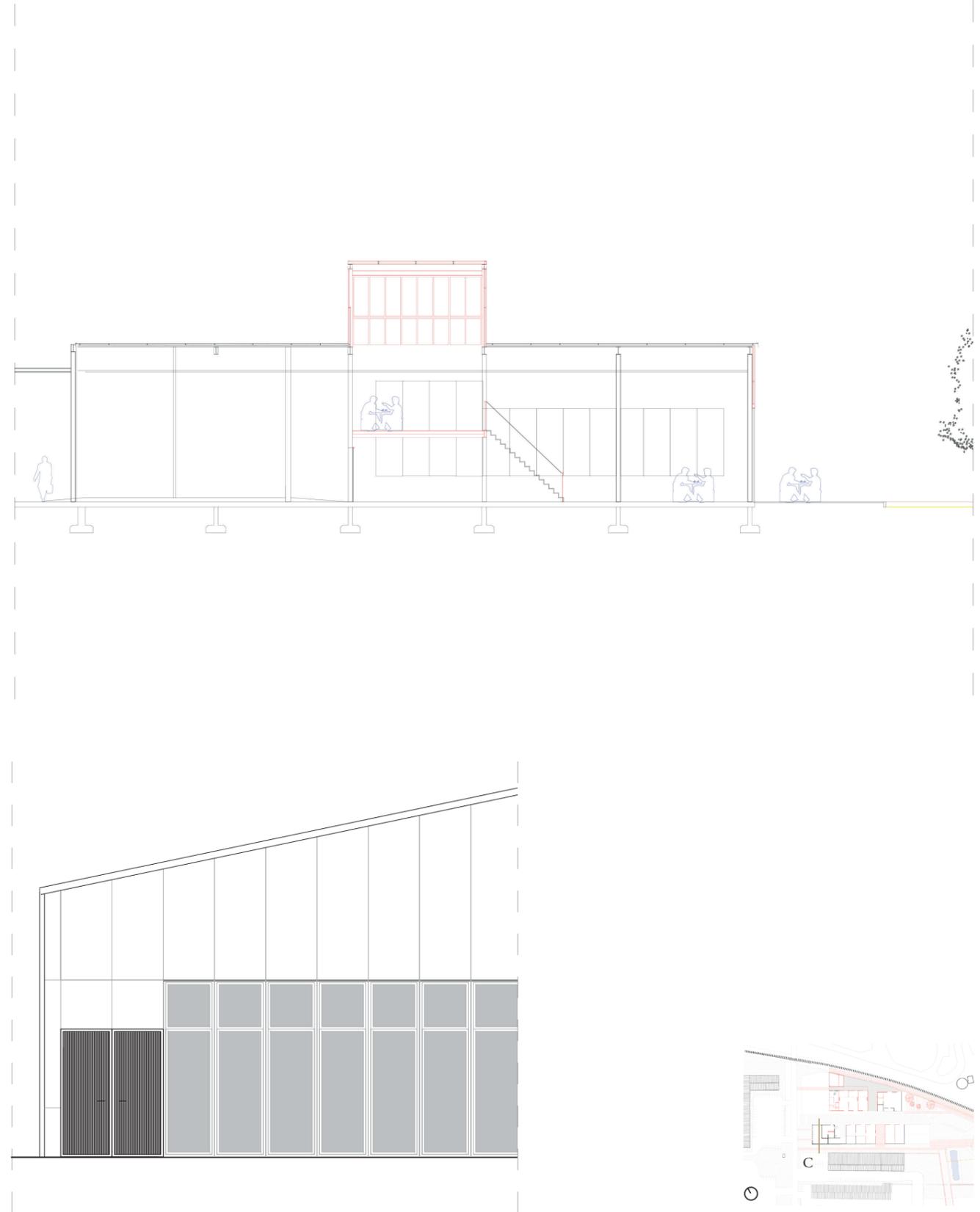
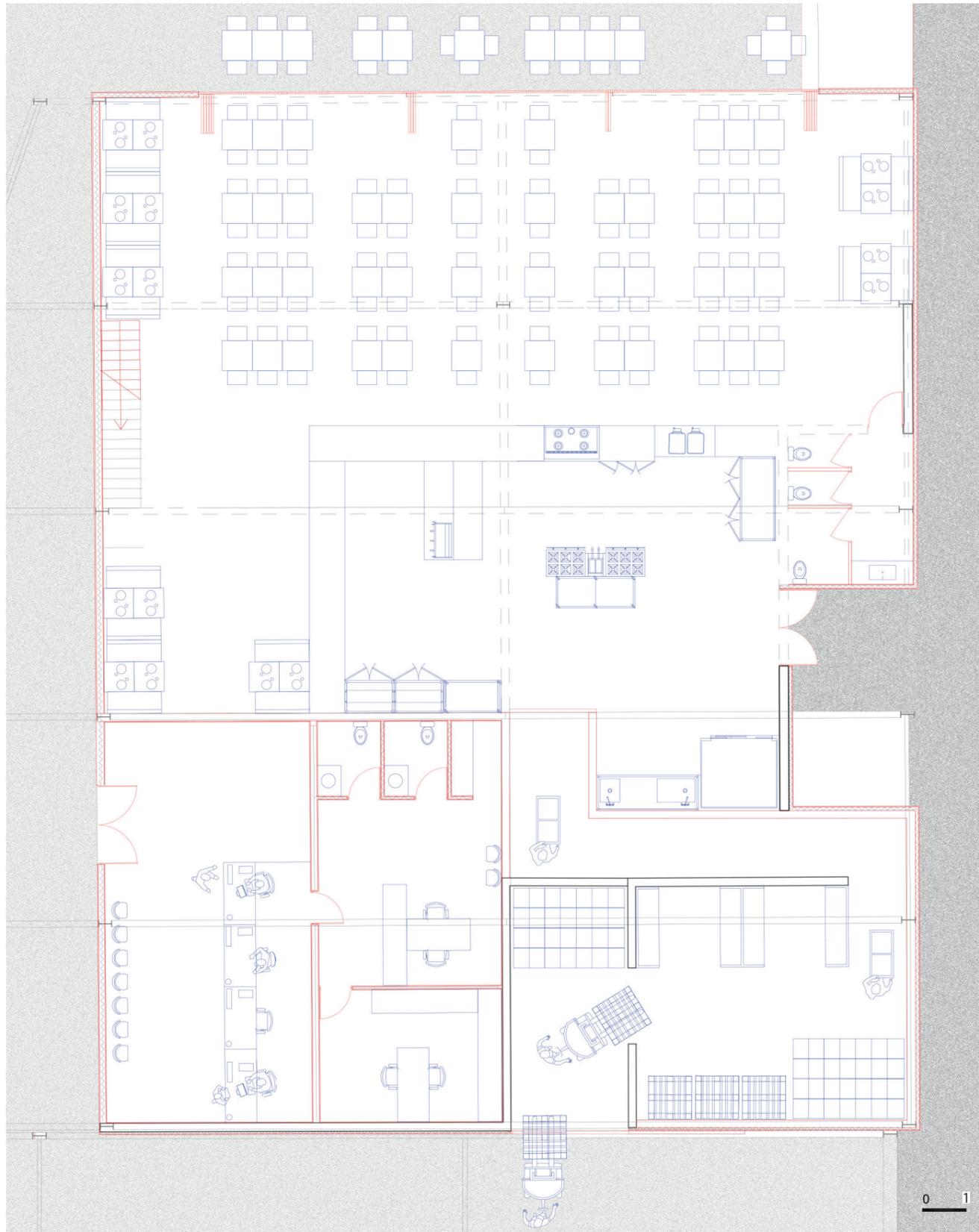
Détail atelier tertiaire



Détail atelier industriel



Détail restaurant





Annexes

Références

LUMINOSITE NATURELLE ET DISTRIBUTION

SCHEMATA ARCHITECTS, Blue Bottle Coffee Kiyosuni- Shirakawa Roastery & Cafe, Koto-Ku, Japon, 2015



DLW, Centre de maintenance et de remisage des bus, des transports urbains briochins, Saint Brieuc, France, 2019

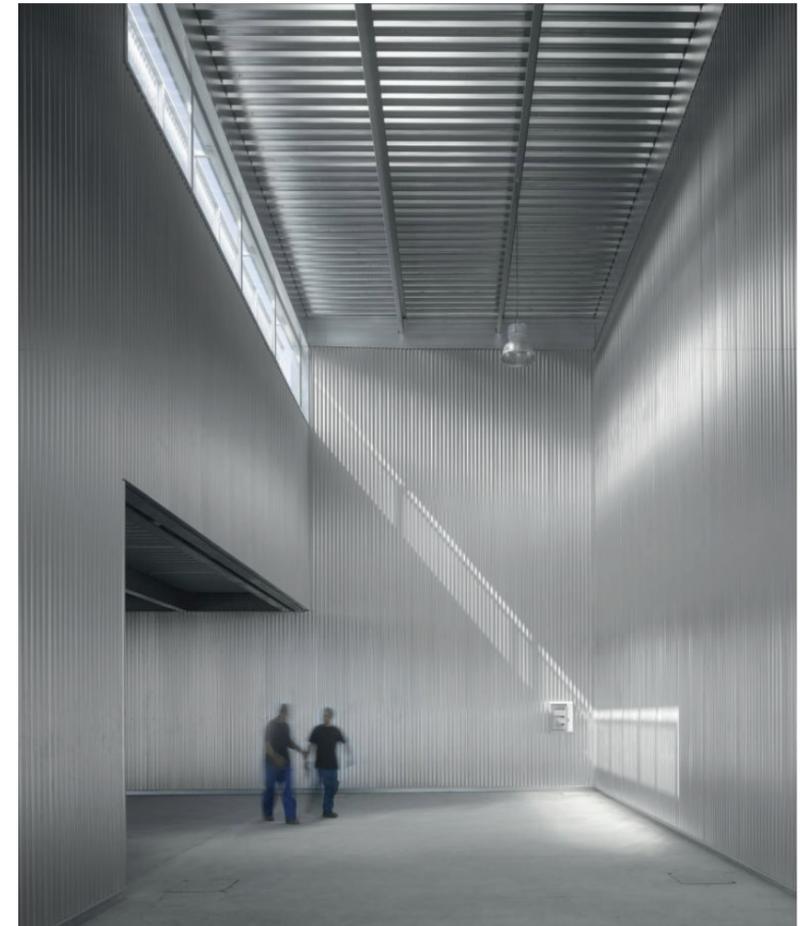


HANGARS

OFFICE KGVDS, Incubator, Waregem, Belgium, 2016



JOSE MARIA SANCHEZ GARCIA, Factory Of Electrical Assembly, Don Benito, Spain, 2015

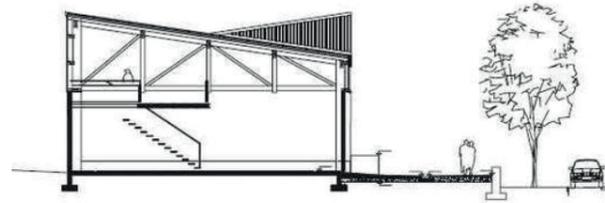


Références

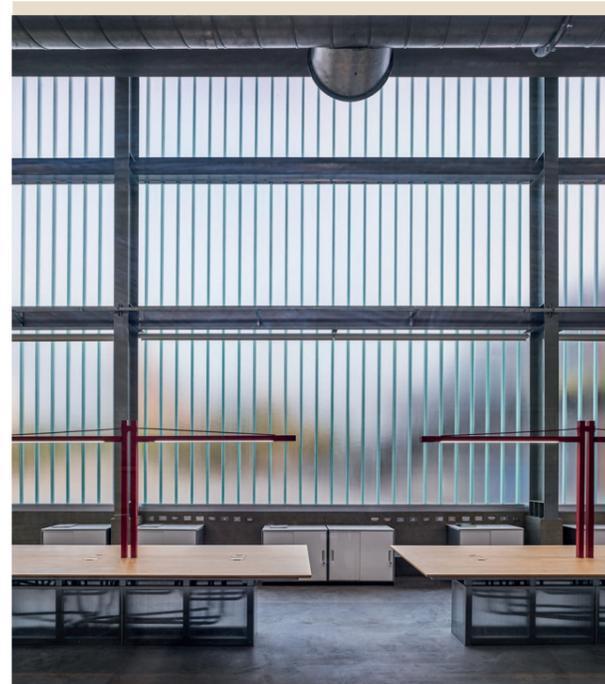
LUMIERE NATURELLE ET LIEUX DE TRAVAIL

COMTE & VOLLENWIEDER, Cité artisanale de Valbonne, Valbonne, France, 2007

Cité artisanale construite à l'extérieur de la ville en 007, elle propose sous la forme d'un lotissement plusieurs ateliers. Le dessin des poutres treillis portant la toiture permet une qualité de lumière appropriée pour un atelier.



Waterfrom Design, Factory Renovation, Jiayi, Taiway, 2018



FACADES

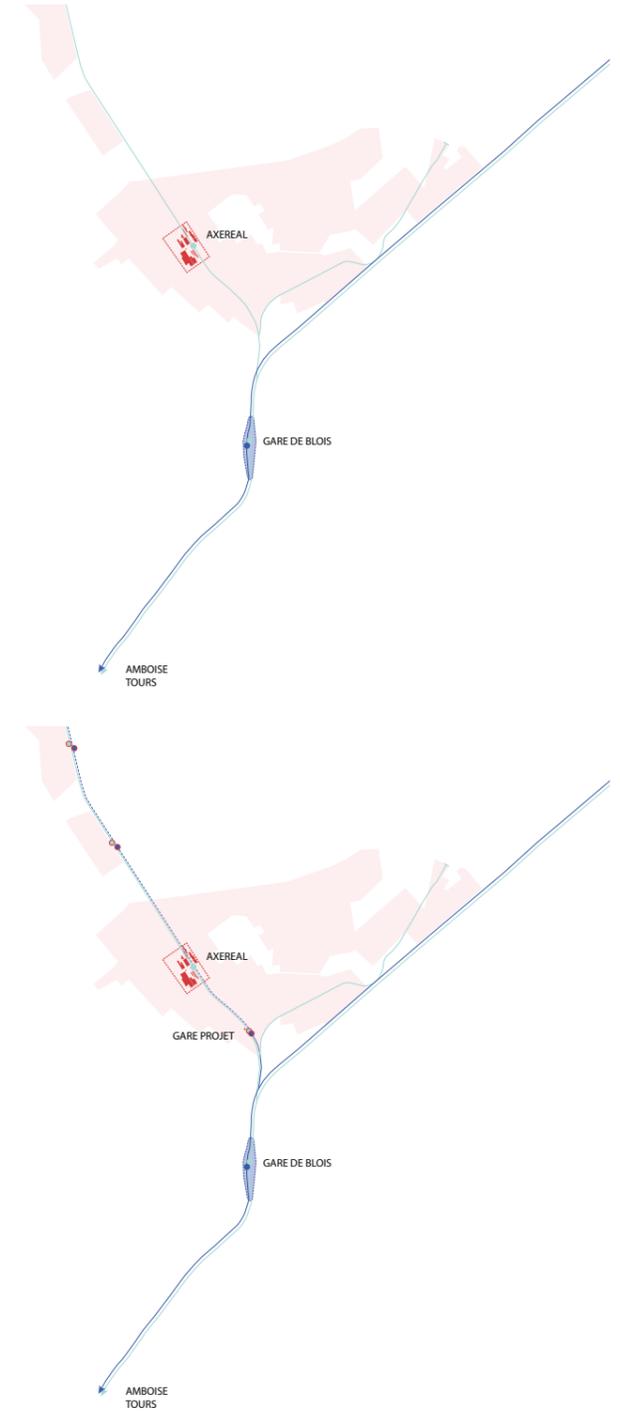
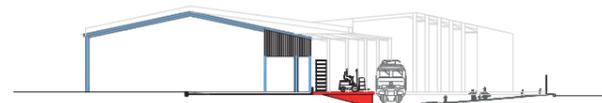
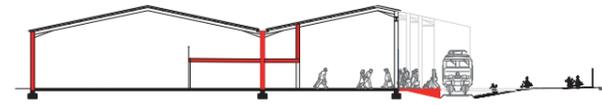
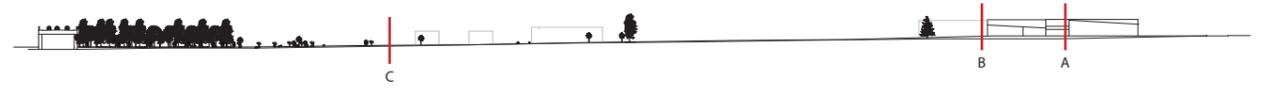
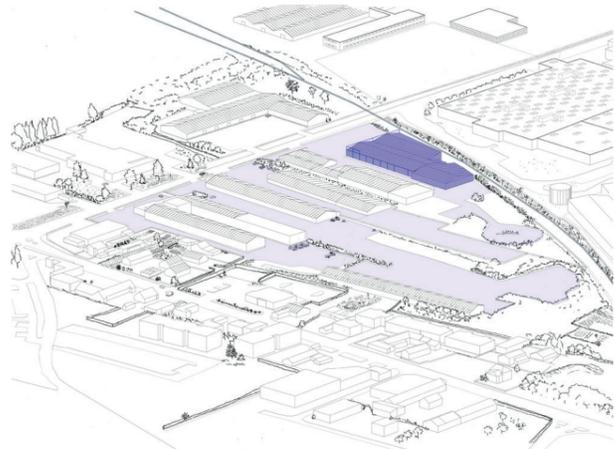
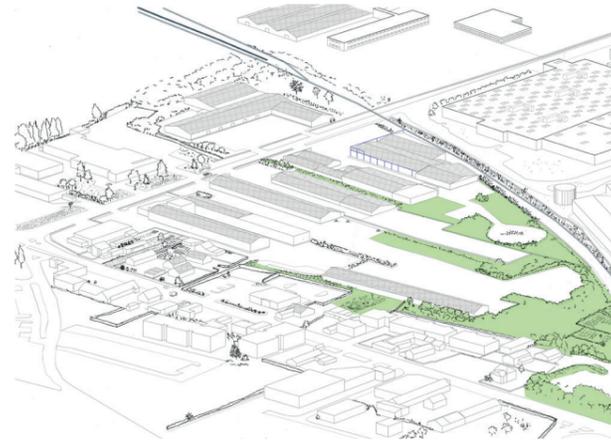
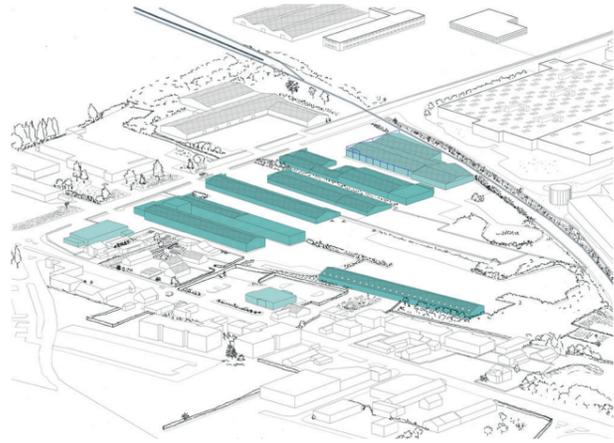
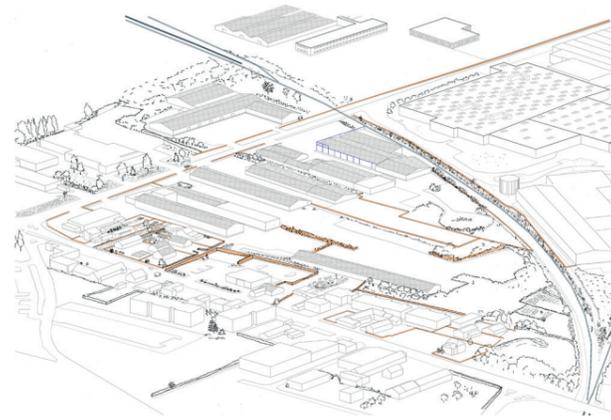
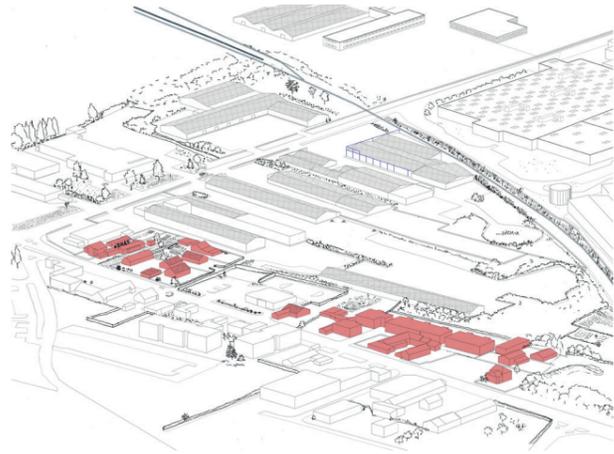
OFFICE KGVDS, Incubator, Waregem, Belgium, 2016



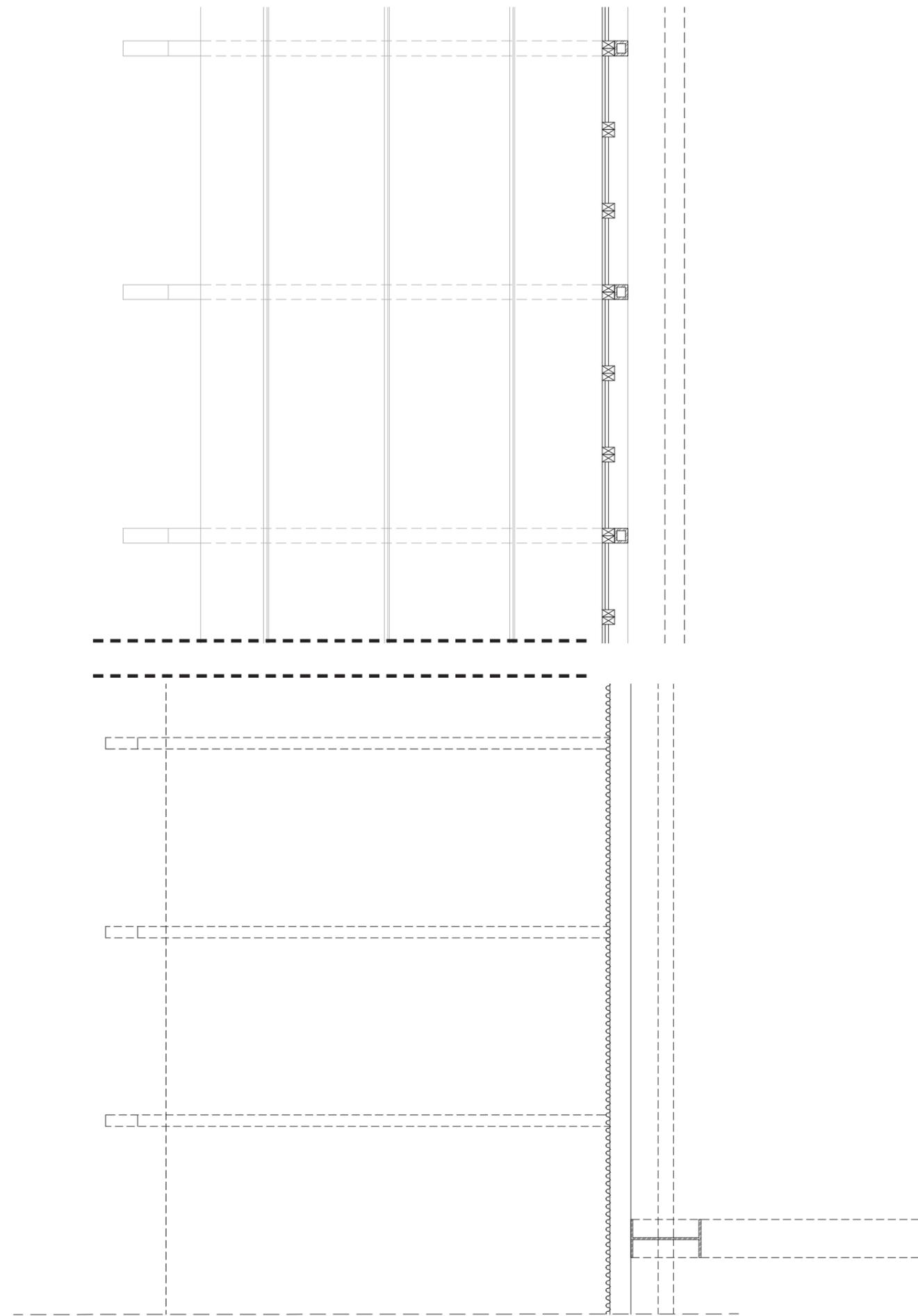
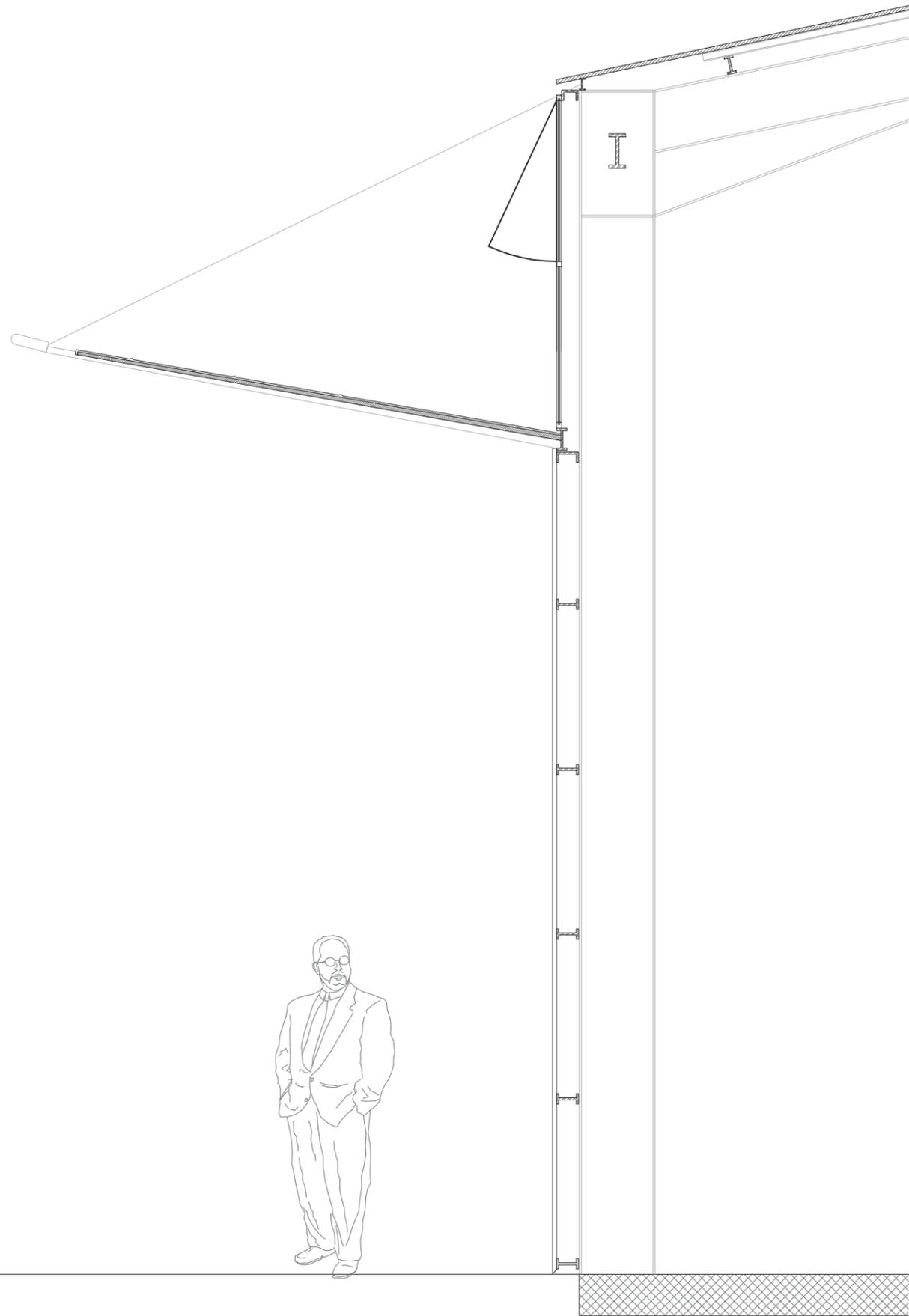
DLW, Centre d'exploitation des déchets, Theix, France, 2004
Ce bâtiment technique possède une façade



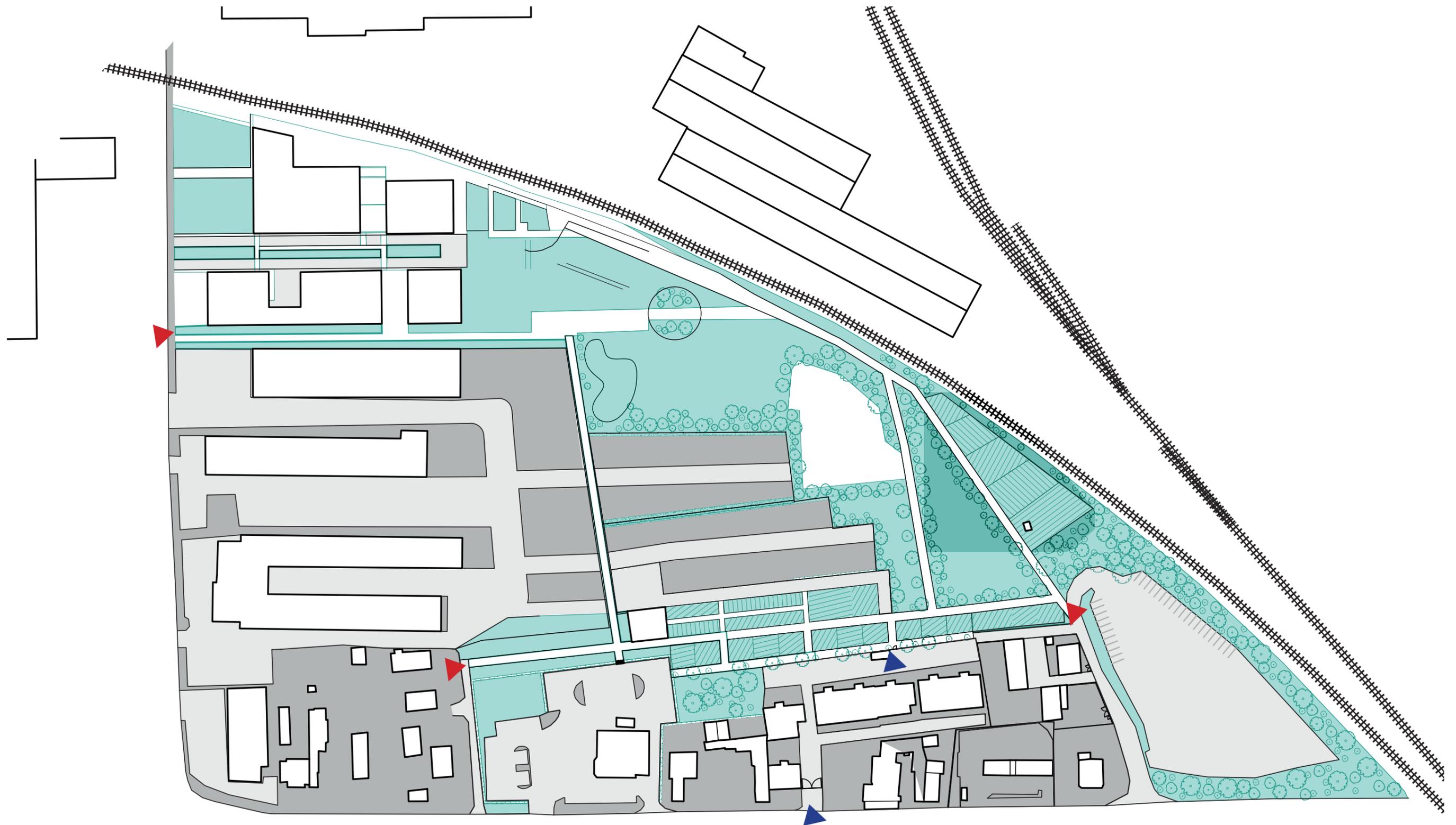
Croquis



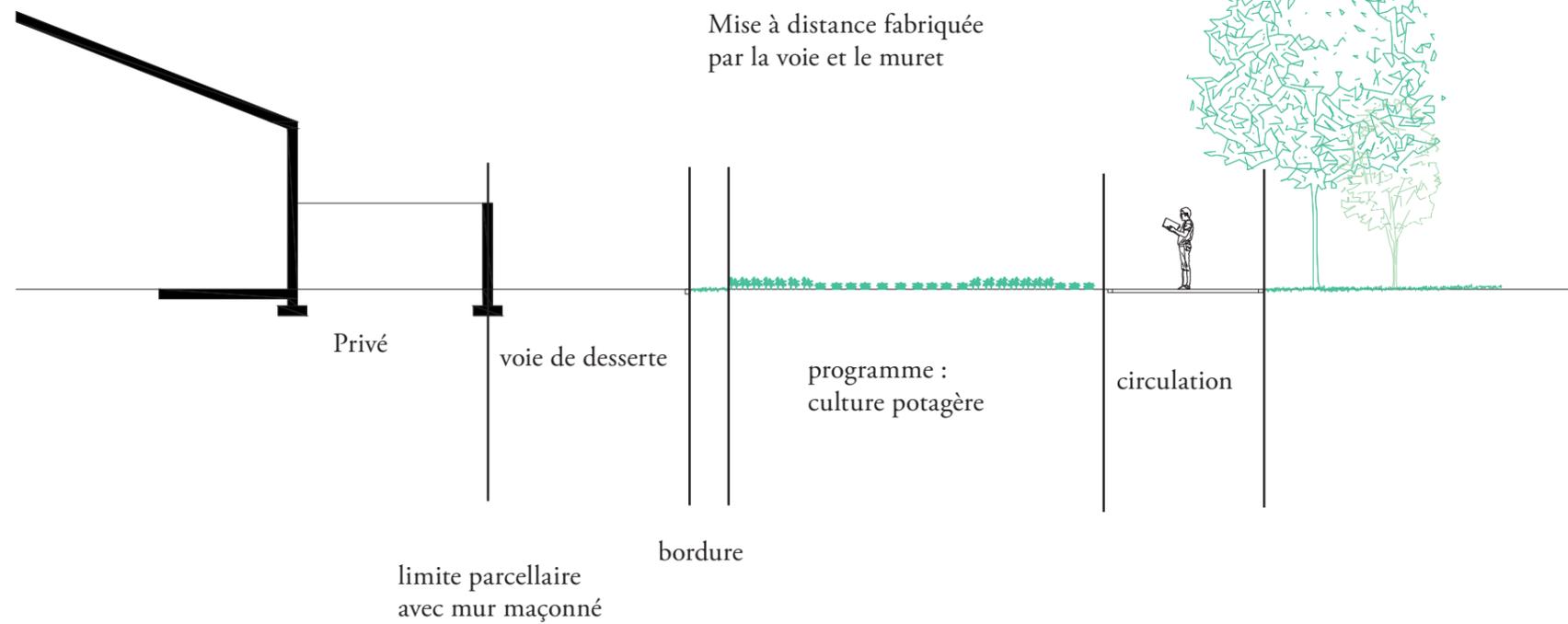
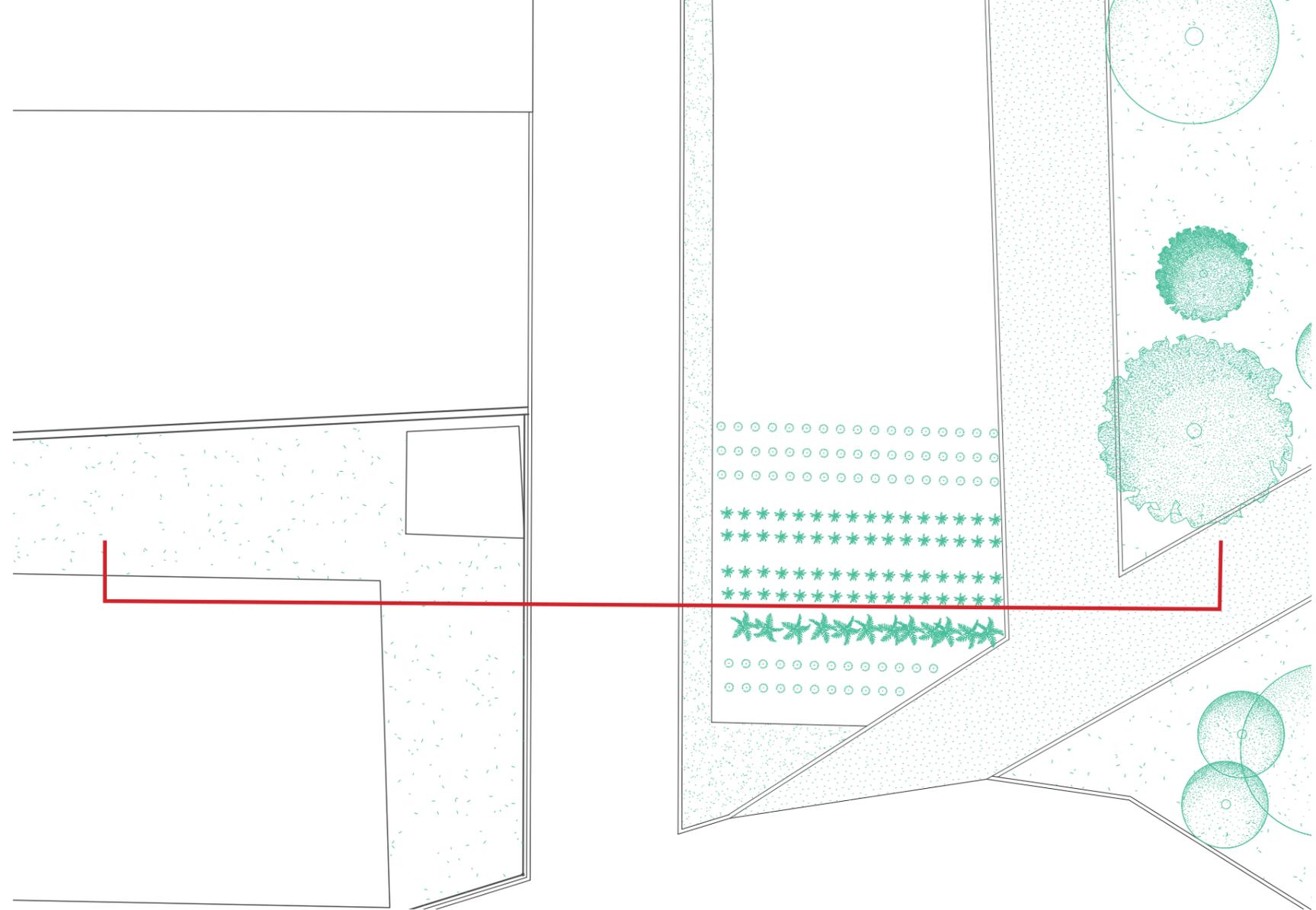
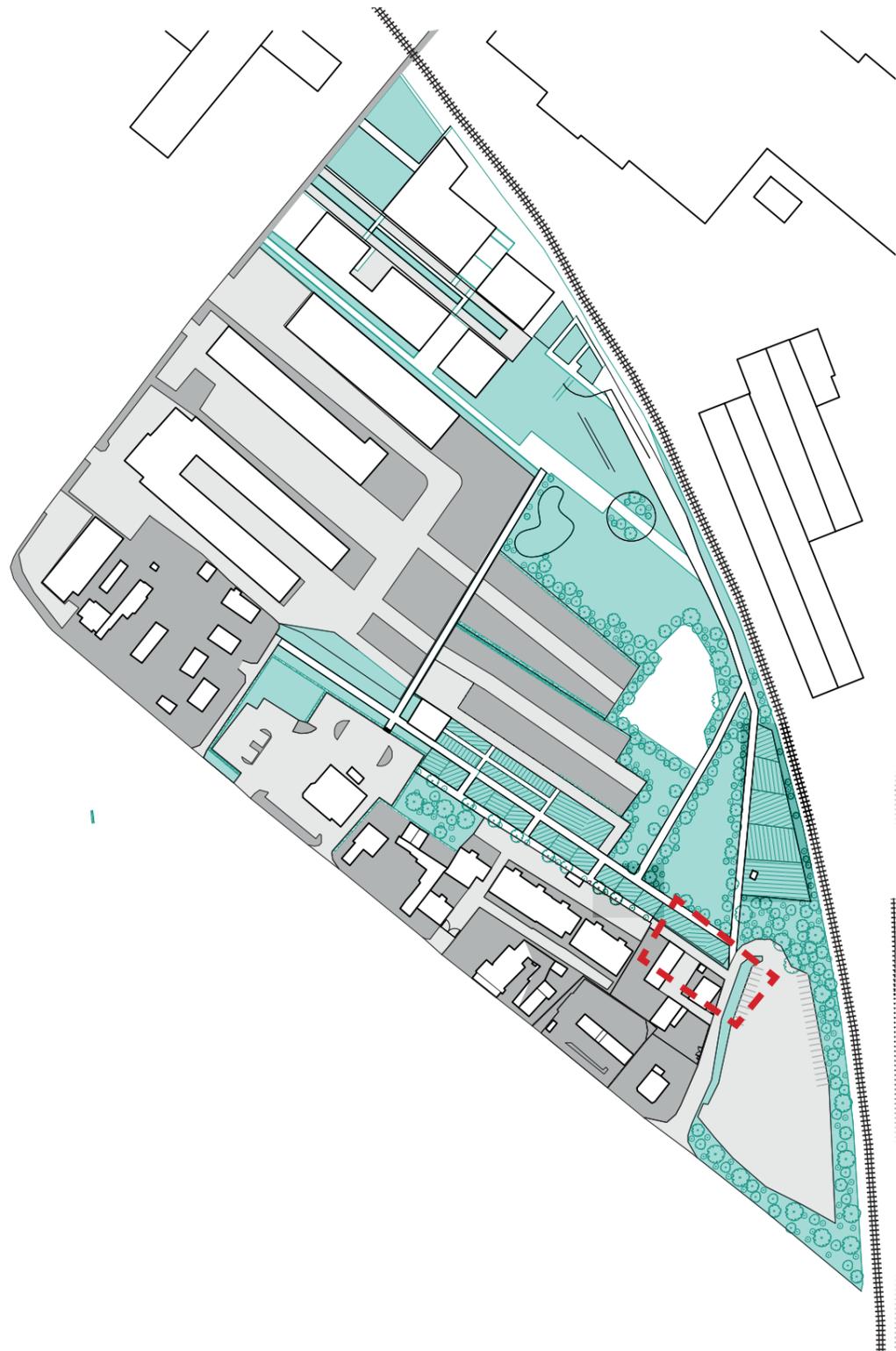
Détail auvent atelier



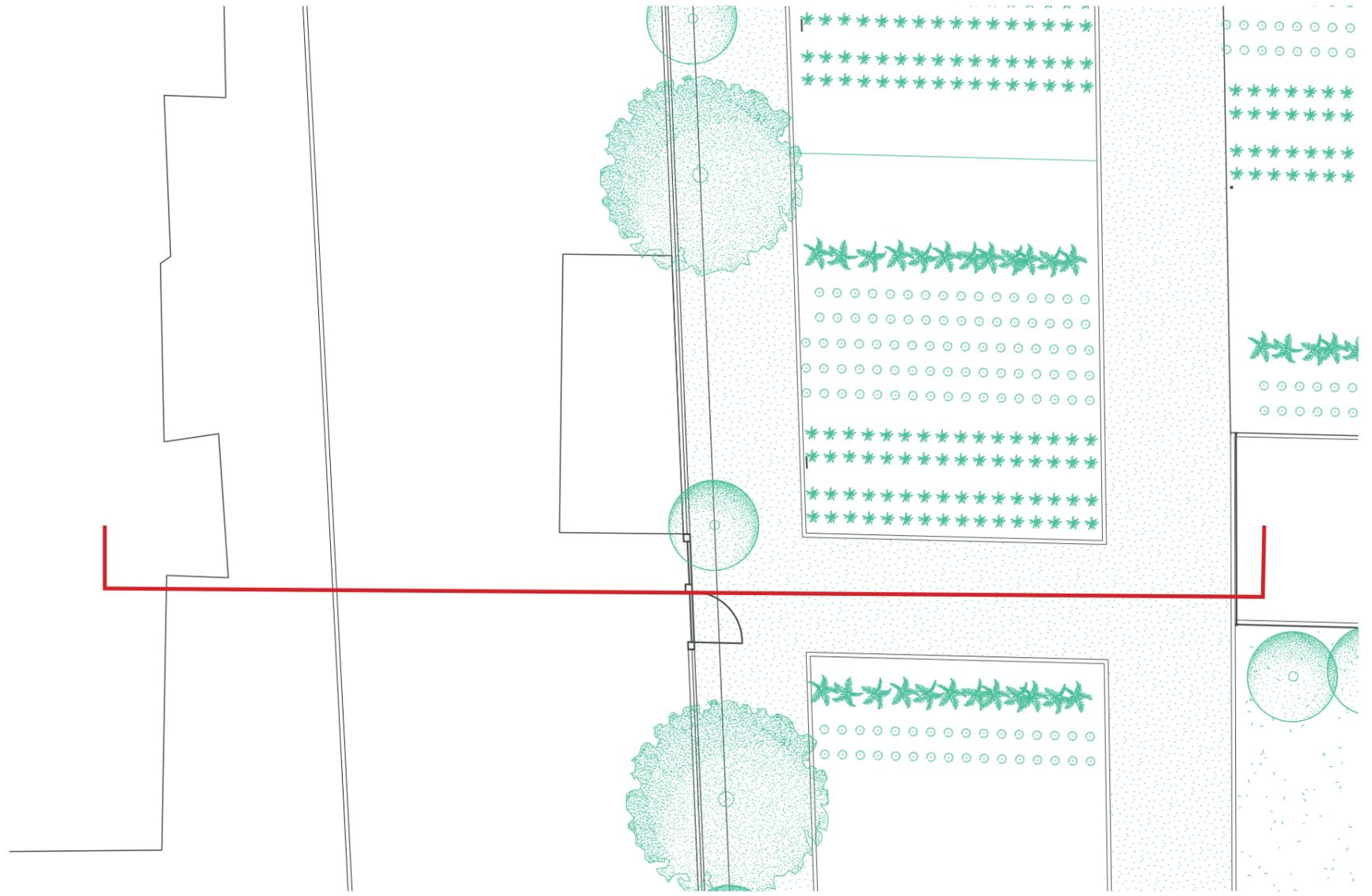
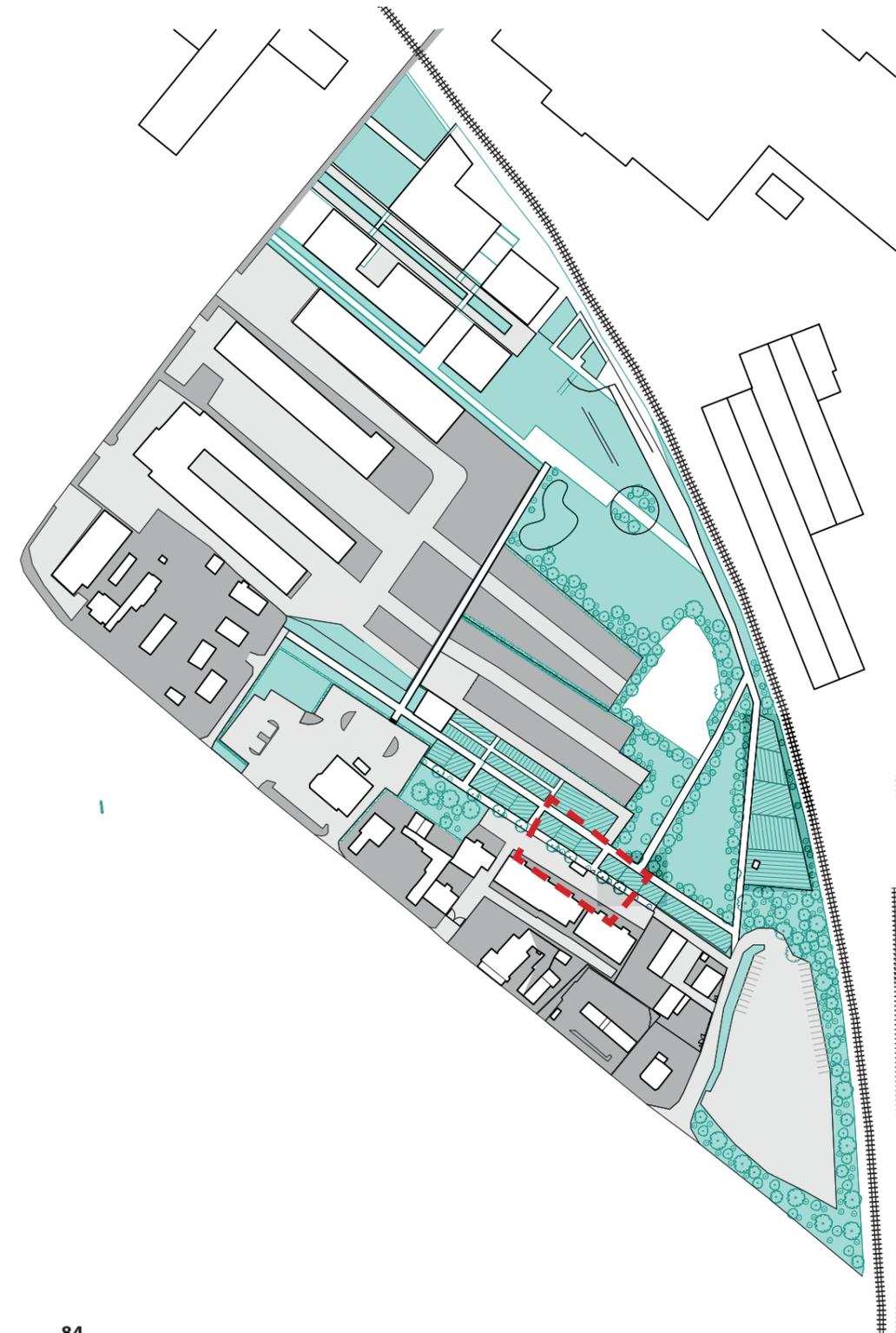
Plan entrées du parc



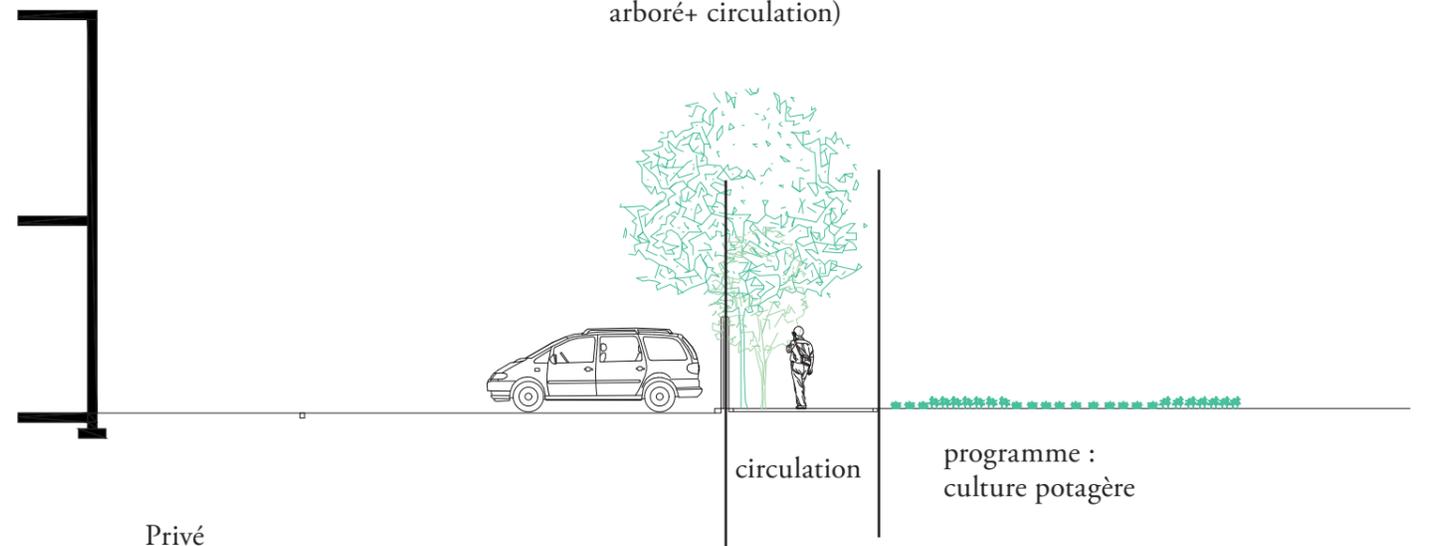
Liaison voie publique



Liaison voie privée

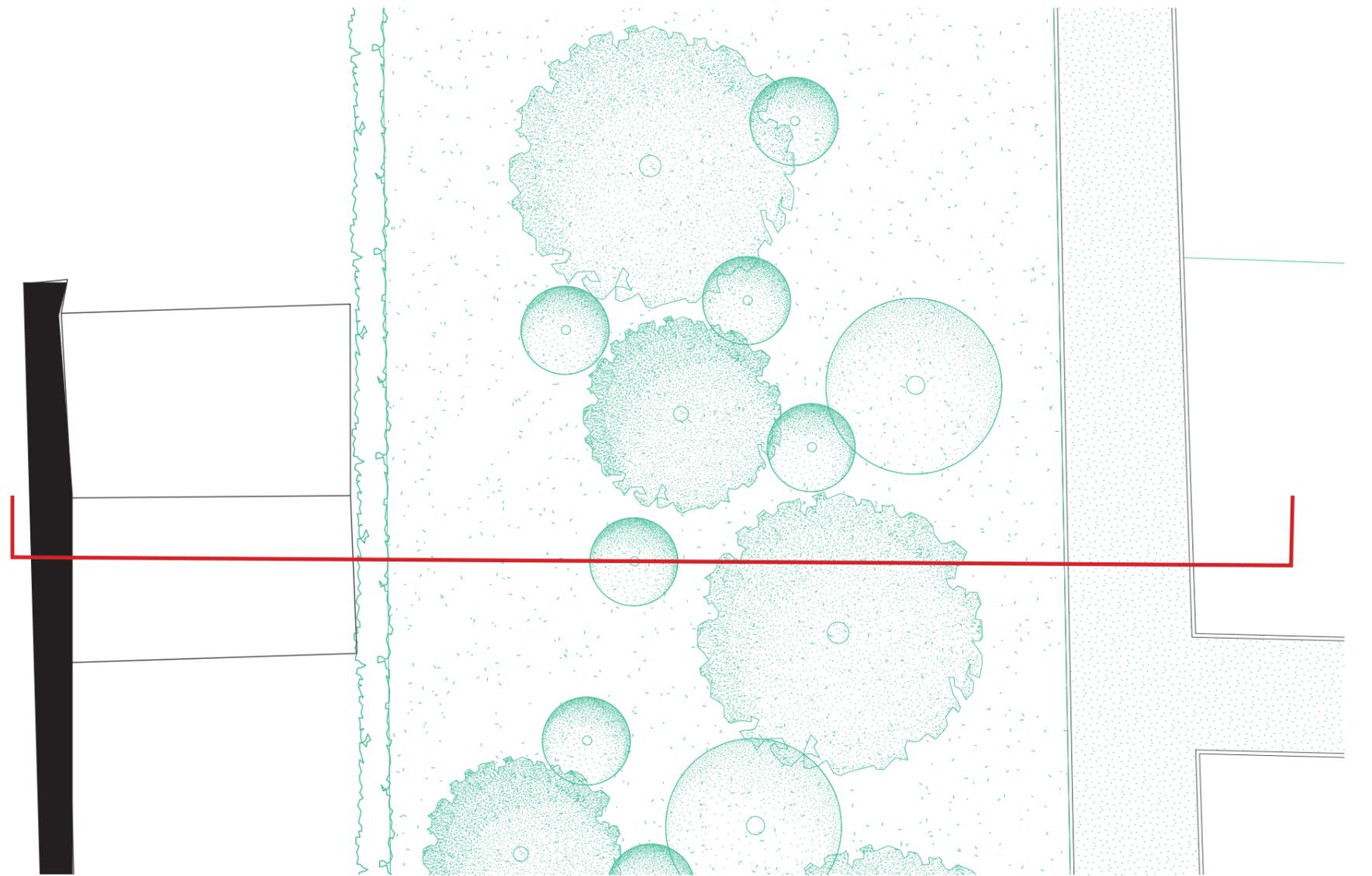
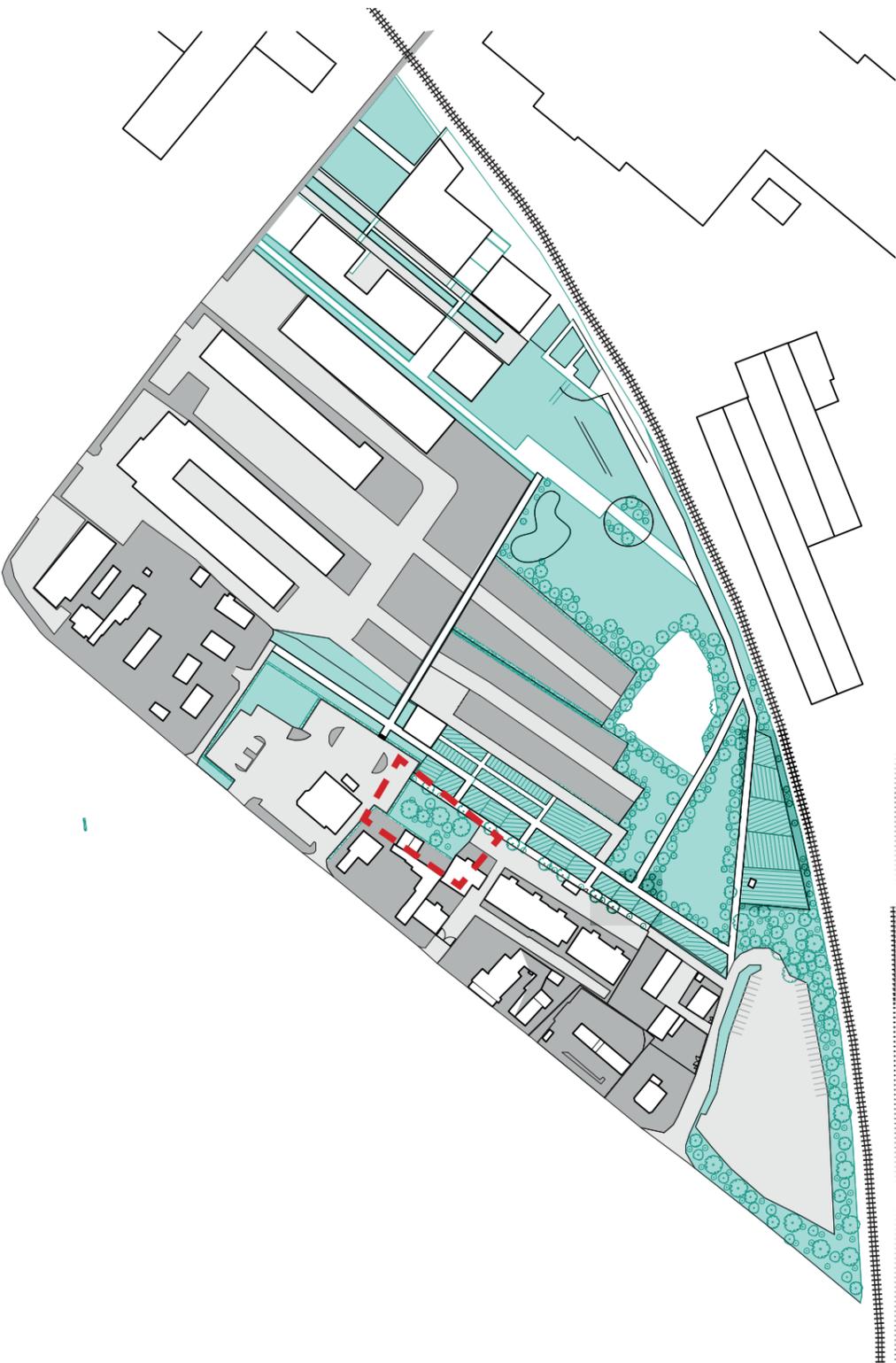


Espace tampon hybride (parking+ masque arboré+ circulation)



Limite parcellaire avec portillon d'accès

Espace tampon



Privé

Limite
parcellaire

Espace tampon végétalisé

circulation

programme :
culture potagère

Gare de l'Industrie Liza Gouriou

Master Transformation, PFE 2020

PFE 2ème semestre 2020

Enseignants :

Luc Baboulet, architecte ;

Julien Boidot, architecte ;

Paul Landauer : architecte, HDR ;

Jean Souviron, architecte ingénieur.

Master dirigé par Paul Landauer

