



Le Palais de la femme mathilde charles

Master Transformation, PFE 2020

Le Palais de la femme

En 2018, l'association Solidarité Femmes (FNSF) recensait déjà plus de 5 853 femmes victimes de violences conjugales, hébergées grâce à son réseau d'entraide répandu sur l'ensemble du territoire français. Au lendemain du confinement, ces chiffres ont encore évolué : on observe en France une augmentation des violences conjugales d'environ 30% – une tendance à la hausse qui confirme la nécessité des dispositifs permettant d'accueillir toute personne ayant quitté son foyer. La ville de Blois dispose de deux structures de la sorte, en désuétude et éclatées aux quatre coins de la ville.

Mon projet est un équipement destiné à accueillir les femmes victimes de violences, accompagnées ou non d'enfants. Il propose de leur offrir la garantie d'un espace d'accueil, de sécurité, de soin et de réconfort. Situé à proximité de la gare Blois-Chambord, sur une parcelle qui accueillait il y a peu des bâtiments d'entretien SNCF, cet équipement serait accessible à toutes, plus facilement, et également à un public plus large arrivant en train des villes alentours.

La ville de Blois fait parti de la communauté d'agglomération *Agglopolys*, et en est la ville centre. Comme dit précédemment, la gare et ses voies ferrées traversent ce territoire et le relie aux villes alentours, participant de ce fait à son attractivité et au rayonnement de ses équipements à l'échelle territoriale. L'ambition de la ville s'affiche à travers plusieurs opérations menées simultanément, opérant la requalification de diverses situations construites héritées des années 1960. La parcelle où prend place le projet, par exemple, est enclavée entre les rails et un mur de soutènement, limitrophe d'un talus. Le niveau bas de la ville est relié à son niveau haut grâce à une passerelle cyclo-piétonne érigée en 2015, visant à atténuer la frontière créée par les voies ferrées. Sous celle-ci se déploie un parking quotidiennement utilisé par les voyageurs, en attendant le bon fonctionnement du parvis de la Gare après travaux. La proximité avec le paysage ferroviaire est forte, et représente une situation tout à fait particulière pour ce genre de programme, qui nécessite une attention spécifique à l'intimité de ses occupantes.

Pour ce projet, l'enjeu était donc de répondre à trois problématiques :

- tout d'abord social, en accueillant des femmes victimes de violences conjugales ;
- également technique, en assurant la connexion entre les parties hautes et basses de la ville, séparées par un mur de soutènement de 5 mètres de haut ;
- et enfin sensible, en assumant la proximité avec le paysage ferroviaire. En travaillant à partir d'une situation héritée de diverses actions de l'Homme sur son territoire, il s'agit donc de veiller à connecter, qualifier et inventer de nouveaux usages pour accueillir ce public particulier.

I.

État des lieux

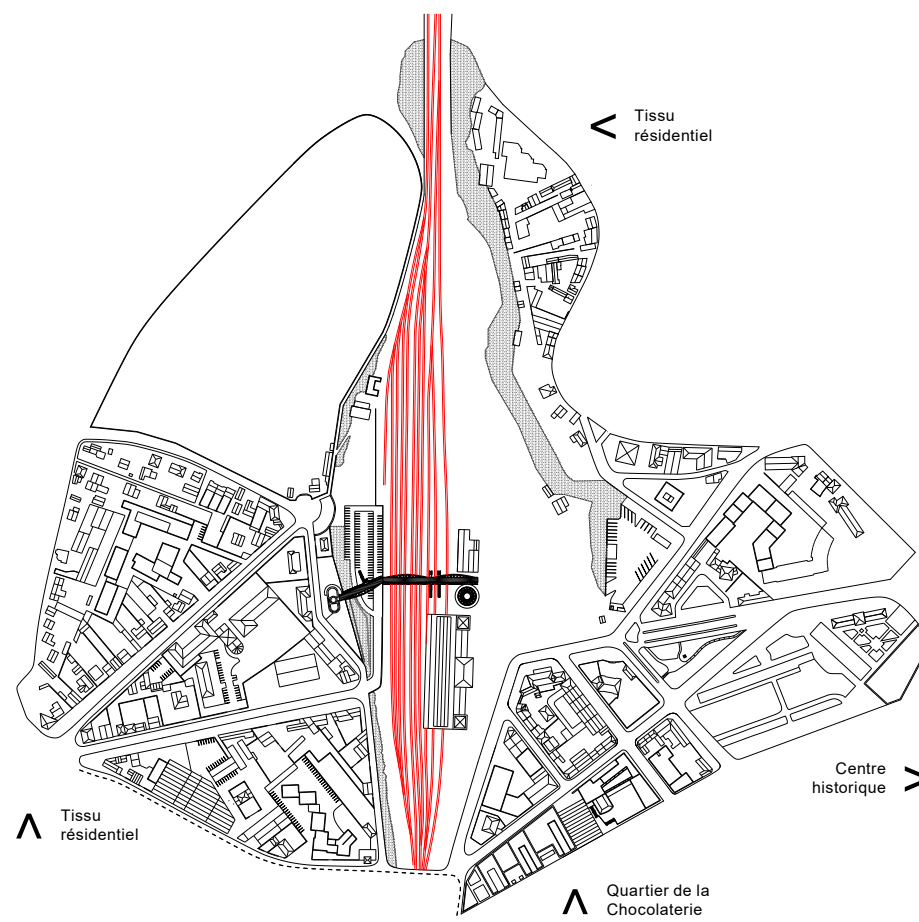
Situations

cartographies



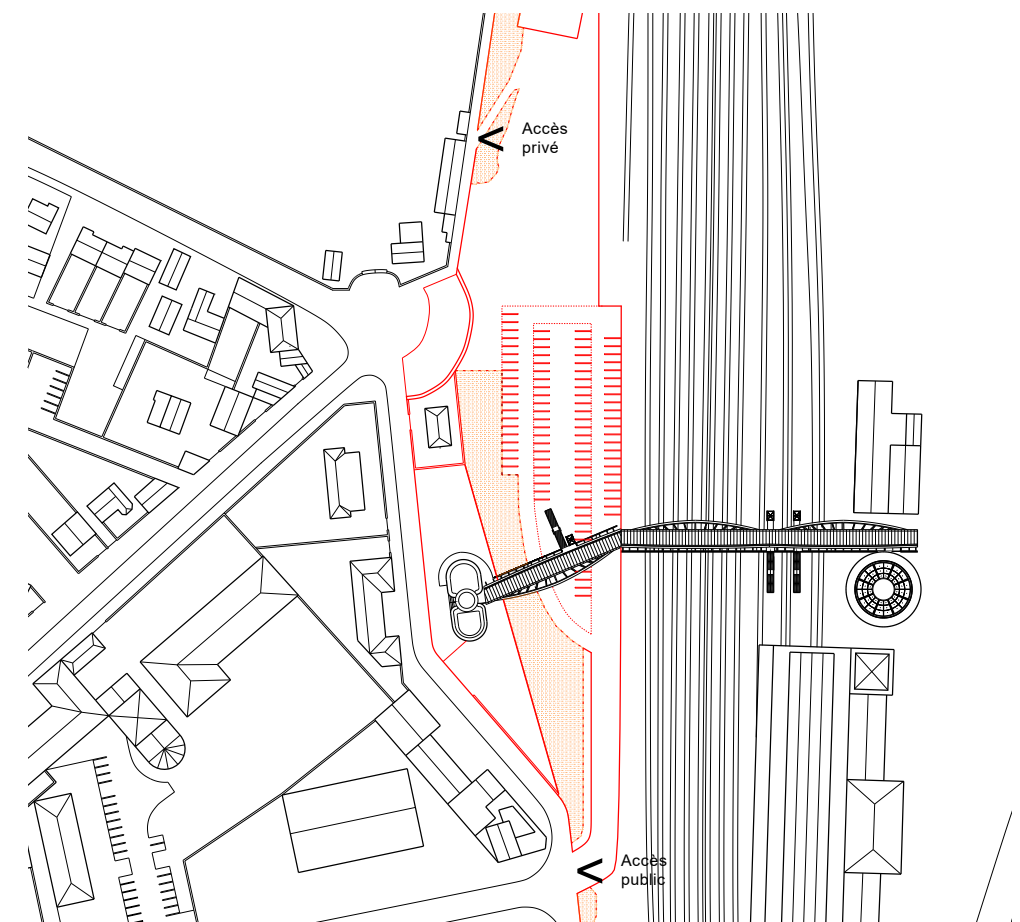
Échelle territoriale

Agglopolys, la communauté d'agglomération de Blois, est un territoire au sein duquel 43 communes cohabitent, entre espaces ruraux et urbains, patrimoine historique et espaces naturels bordés par la Loire. La gare de Blois-Chambord, située au coeur de la ville, traverse cet ensemble et permet de le relier aux villes alentours, participant de ce fait à son attractivité à l'échelle territoriale. Officiant comme ville centre de 50 000 habitants, Blois coexiste ainsi avec ses nombreuses communes limitrophes, de moins de 1 000 habitants, ces dernières profitant de son rayonnement.



Échelle urbaine

Les voies SNCF viennent segmenter le territoire blésois, qui se déploie sur le niveau haut de la ville - à l'Ouest - où l'on observe un tissu résidentiel peu équipé, et également sur sa partie basse - à l'Est des rails - plus active car comprenant le centre historique, le quartier de la Chocolaterie ainsi que le nouveau Quartier Gare, en cours de requalification. La passerelle, nouvel équipement ayant vu le jour en 2015, avait pour ambition d'atténuer la frontière créée par les voies ferrées entre les quartiers Nord, Ouest et Centre, spécialement pour les piétons et cyclistes.



Échelle parcelle

La parcelle où prend place le projet est enclavée entre les rails et un mur de soutènement, limitrophe d'un talus. Le niveau bas de la ville (99 NGF) est relié à son niveau haut (104 NGF) grâce à une passerelle cyclo-piétonne, accessible depuis le parvis de la gare. Sous celle-ci se déploie un parking permettant le stationnement de 100 véhicules, quotidiennement utilisé par les voyageurs. Par sa topographie fortement modifiée, ce site démontre l'action de l'homme sur ce morceau de territoire, public d'un côté (parking) et privé de l'autre (bâtiments d'entretien SNCF).

L'existant

état des lieux photographique



Un nouveau quartier Gare

Le nouveau quartier Gare est un chantier d'envergure qui mettra en avant l'habitat, l'activité et l'enseignement supérieur, tout en atténuant le flux automobile avec un parvis piéton s'ouvrant sur le nouveau quartier.



Une arrivée peu qualifiée

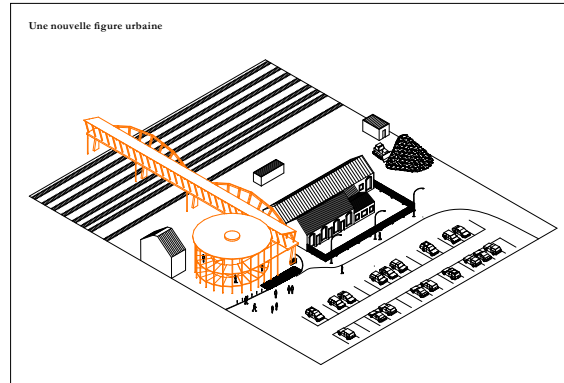
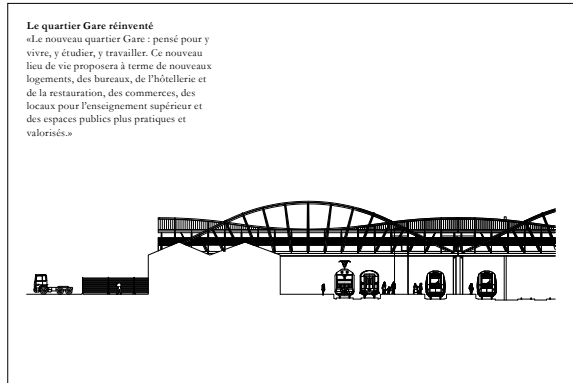
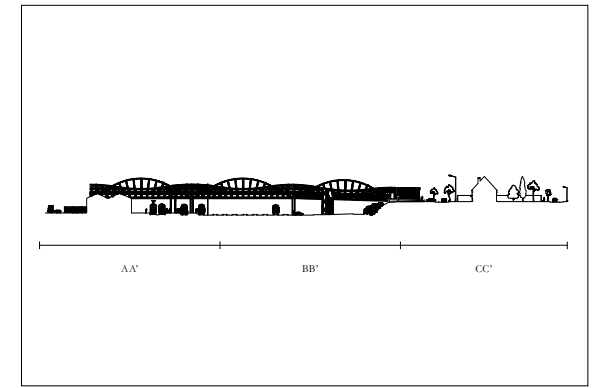
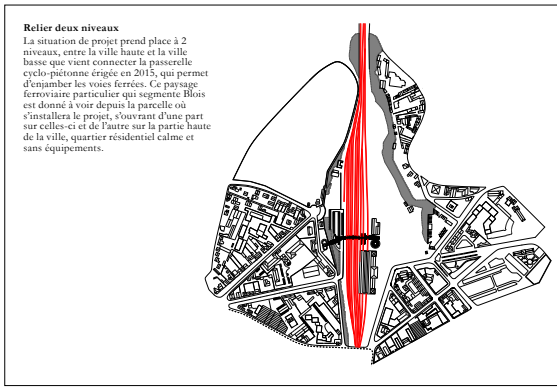
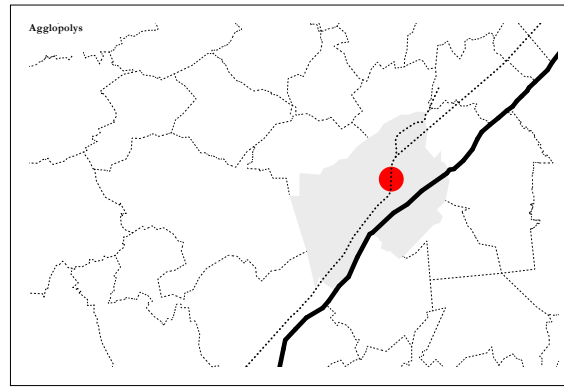
A l'arrivée Ouest de la passerelle, de l'autre côté des voies et de la gare, celle-ci débouche sur un quartier pavillonnaire, donnant directement sur une voie automobile elle-même accolée à une allée de maisons individuelles.



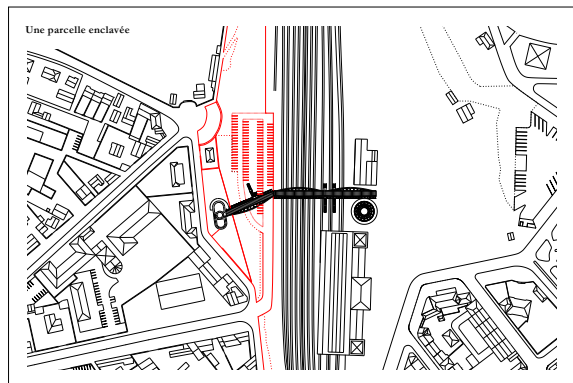
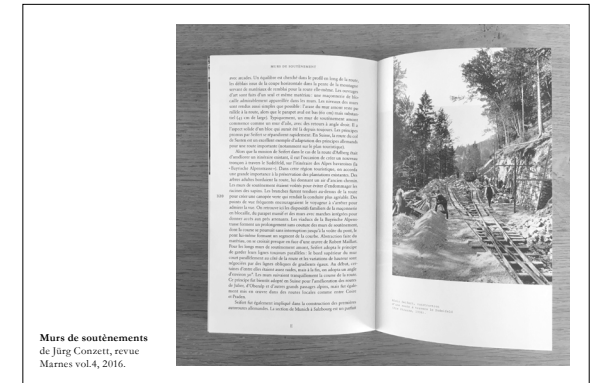
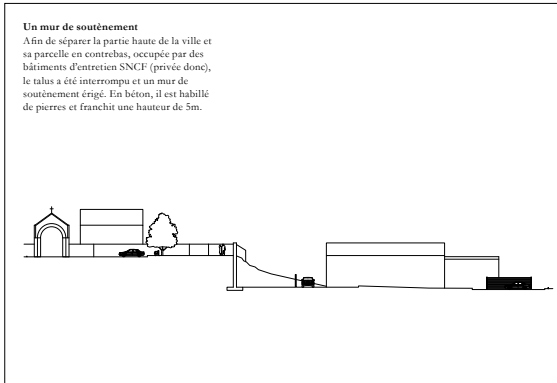
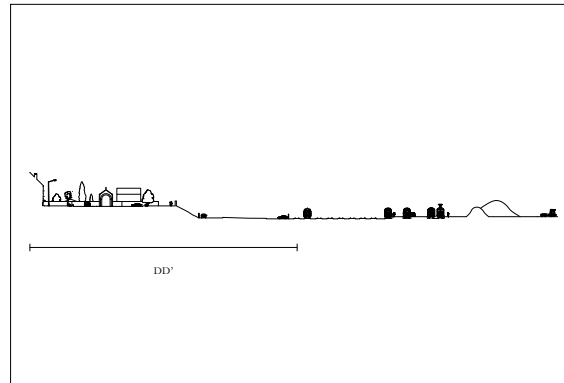
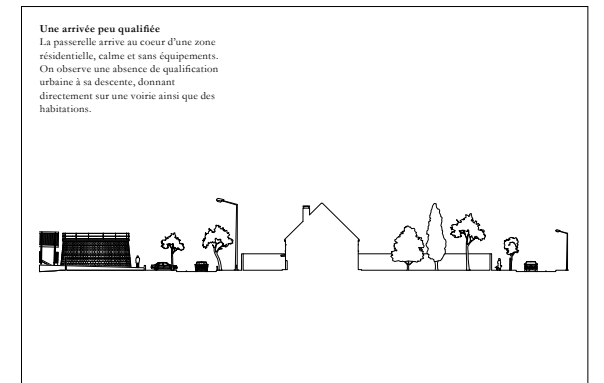
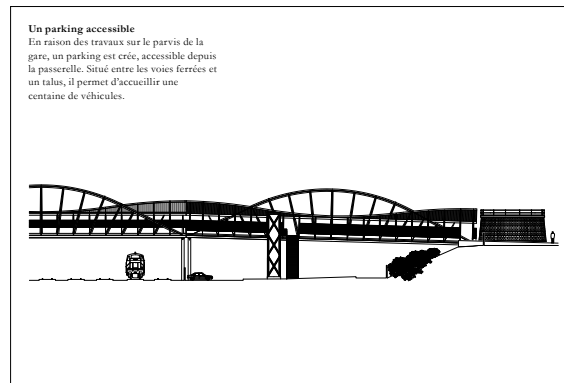
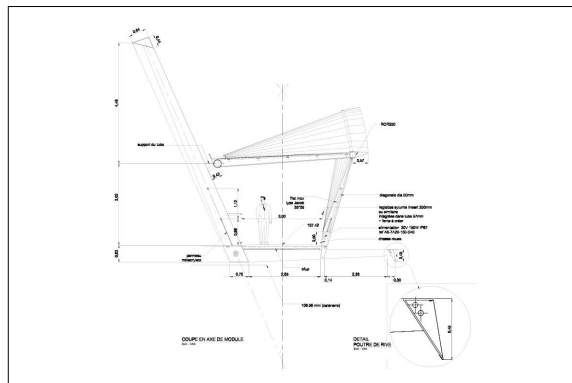
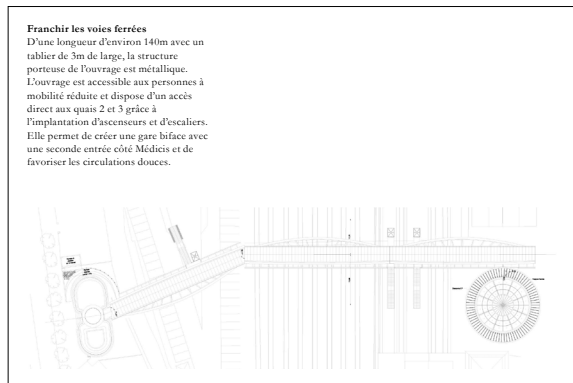
Un parking provisoire

Les travaux du parvis de la gare n'offrant plus la possibilité d'y stationner, un parking provisoire s'est installé sous la passerelle, permettant toutefois d'accueillir trois fois moins de véhicules qu'auparavant.

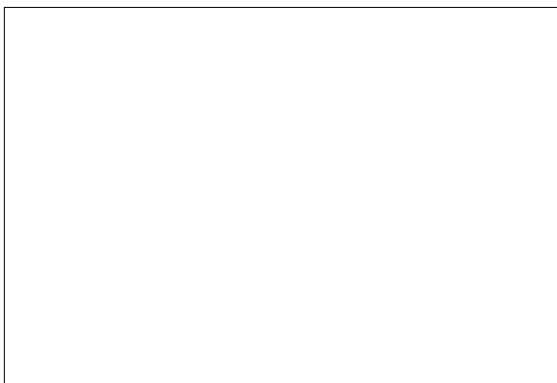
Relevé analytique



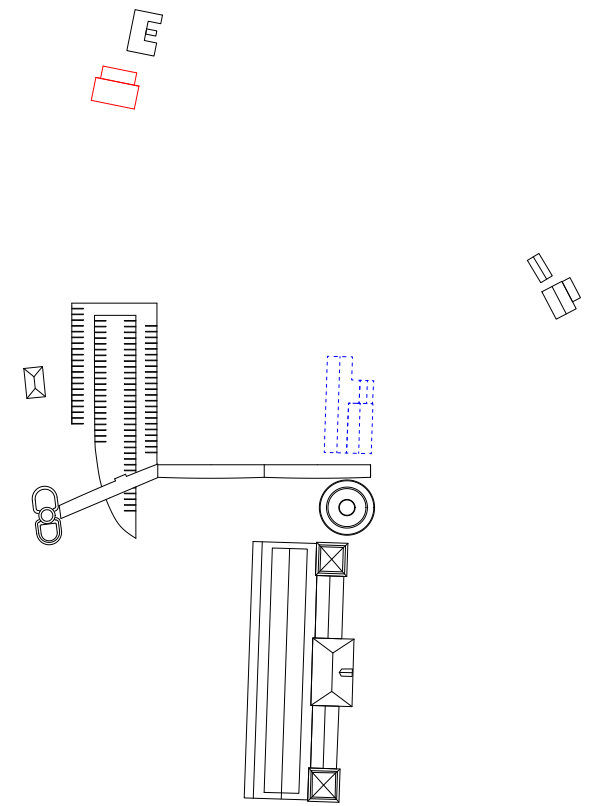
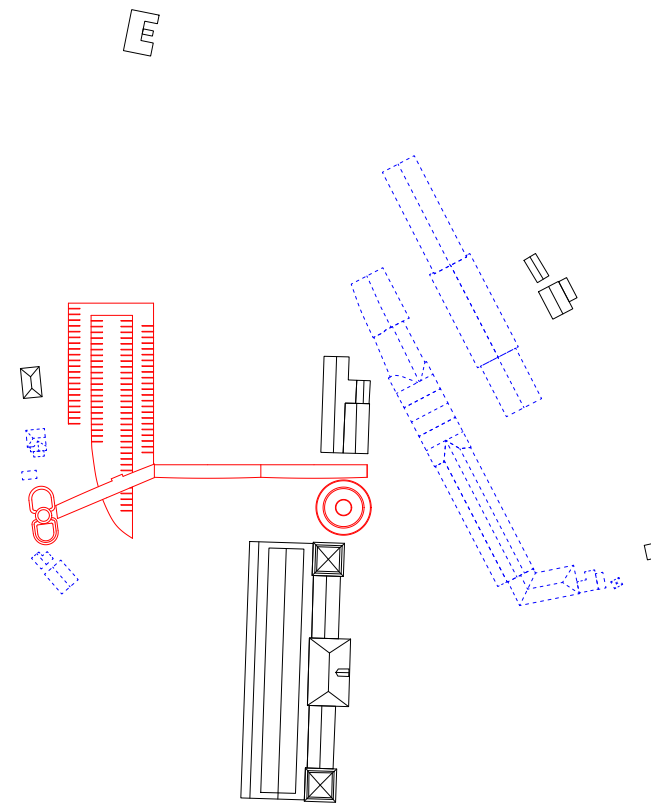
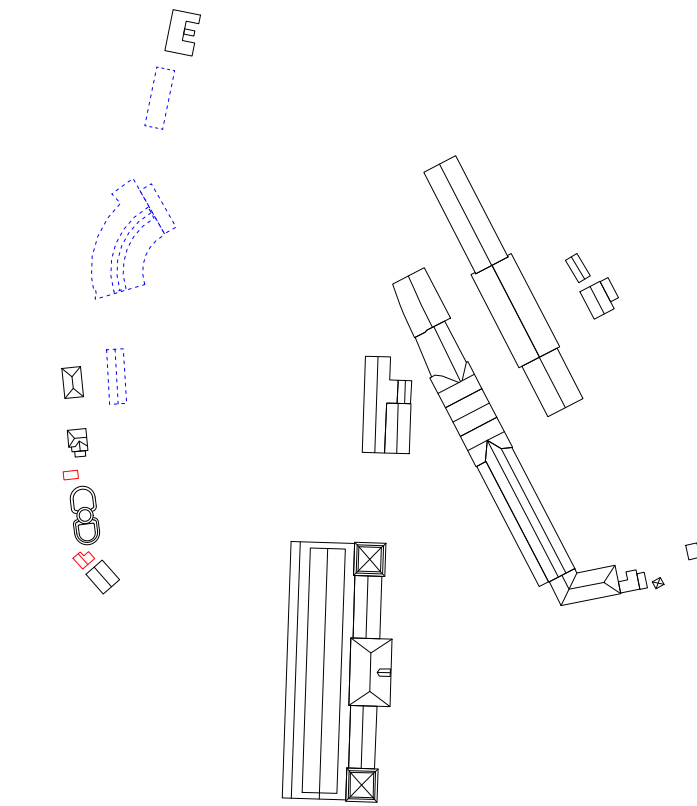
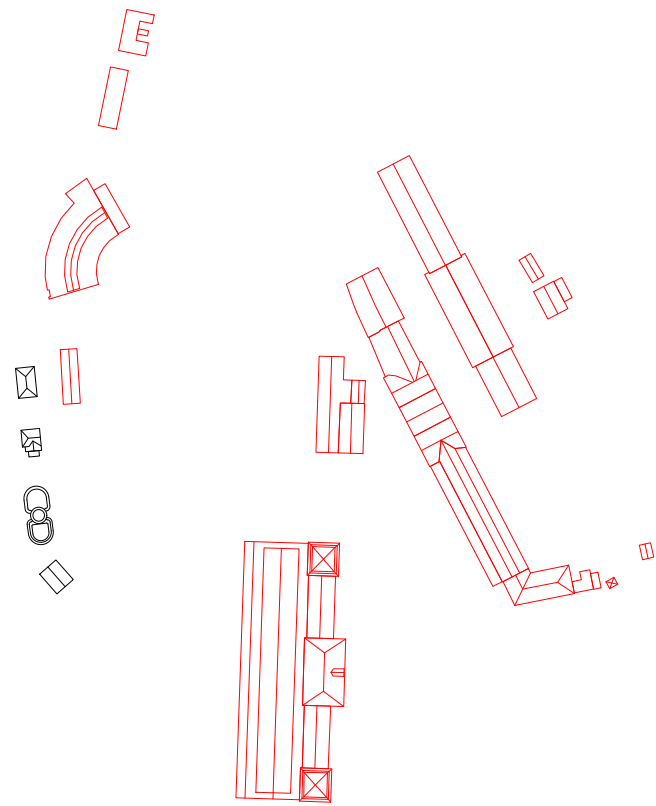
« Les grandes figures ne fonctionnent plus. Lutter contre les projets véhiculant cette image ainsi qu'une pensée aménagiste, plus au goût du jour. Cesser de privilégier ce mode de pensée auto-centré et nombriliste. »



« La coupure créée par la voie fut tempérée par de nombreux franchissements - routes et passerelles alternées - qui évitaient les pénibles montées et descentes à travers la vallée. Ce qui était initialement apparu comme un obstacle au mouvement représentait à présent une amélioration de la situation d'origine. » Murs de soutènements de Jürg Conzett, revue Marnes vol.4, 2016.



Historique



1893

Une première gare est construite à Blois en 1847, très vite saturée. L'édifice est détruit en 1892 et la nouvelle gare est érigée légèrement en aval de la ligne, les travaux durant de 1890 à 1893. De nouvelles voiries contournant l'imposant édifice voient le jour et l'entière du quartier est restructuré : des immeubles et des bâtiments industriels (dont la chocolaterie Poulain) s'installent à proximité de la nouvelle gare, ainsi qu'un ensemble de bâtiments d'entretien appartenant à la SNCF.

2002

Plus d'un siècle après les travaux de construction de la gare et de son quartier, on observe la disparition progressive des équipements liés à l'évolution du service courrier. Deux bâtiments d'entretien ainsi que le centre de tri postal, limitrophes aux voies ferrées, sont rasés. La parcelle enclavée entre celles-ci et le mur de soutènement est rendue à la ville, terrain en friche où s'improvise peu à peu un parking quotidiennement utilisé par les voyageurs de la gare Blois-Chambord.

2015

Avec l'arrivée d'*Agglopolys* et ses nouvelles gouvernances, la ville décide de changer de visage et entame des travaux visant à remodeler entièrement le quartier Gare. À l'Ouest, un véritable parking est érigé, et le sol imperméabilisé. Du côté du parvis, tous les bâtiments sont détruits, à l'exception d'un bâtiment de bureaux accolé à la gare, et la rotonde cyclo-piétonne ainsi que la passerelle sont érigées. A l'arrivée de celle-ci, quelques pavillons sont détruits afin de favoriser sa descente.

2020

Le projet du nouveau quartier Gare prévoit la destruction de l'ancien bâtiment de bureaux SNCF accolé à la gare afin de le transformer en parking. Sur le parvis, deux nouveaux locaux pédagogiques destinés à l'INSA verront le jour. À l'Ouest, au Nord de la parcelle où prend place le parking, un nouveau bâtiment d'entretien est érigé, maintenant l'accès à sa parcelle depuis la ruelle du Cimetière (privée). La qualification de l'arrivée de la passerelle de ce côté-ci n'est toujours pas d'actualité.

II.

Intentions

Problématique



Les enjeux de ce projet sont multiples. Tout d'abord d'un point de vue social, en accueillant des femmes victimes de violences ayant quitté leur foyer. Également technique, en assurant la connexion entre les parties hautes et basses de la ville. Enfin sensible, en assumant la proximité avec le paysage ferroviaire, qui nécessite un rapport particulier à celui-ci.

Énoncé du programme



120 habitantes
plus sa population active.

120

Femmes et enfants

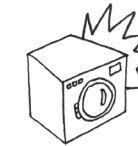
Logements

- asile pour les situations d'urgence, T1
- hébergements familiaux, T3

Espaces dédiés

- garderie, biberonnerie
- pôle santé : suivi physique et psychologique
- pôle social : suivi juridique, judiciaire et social
- espace d'aide à la réinsertion professionnelle

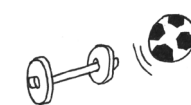
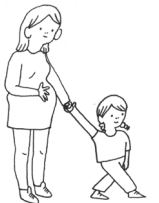
Salles de consultation



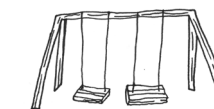
Parking



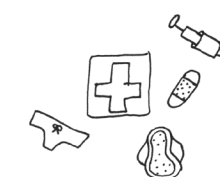
Garderie



Épicerie



Restaurant



Espaces communs

Premiers besoins

- laverie, séchoir à linge
- épicerie solidaire
- garderie et aire de jeu
- restaurant

Espaces de travail

- bibliothèque
- salle informatique

Loisirs

- aire de jeux
- promenade belvédère

Attitudes de transformation

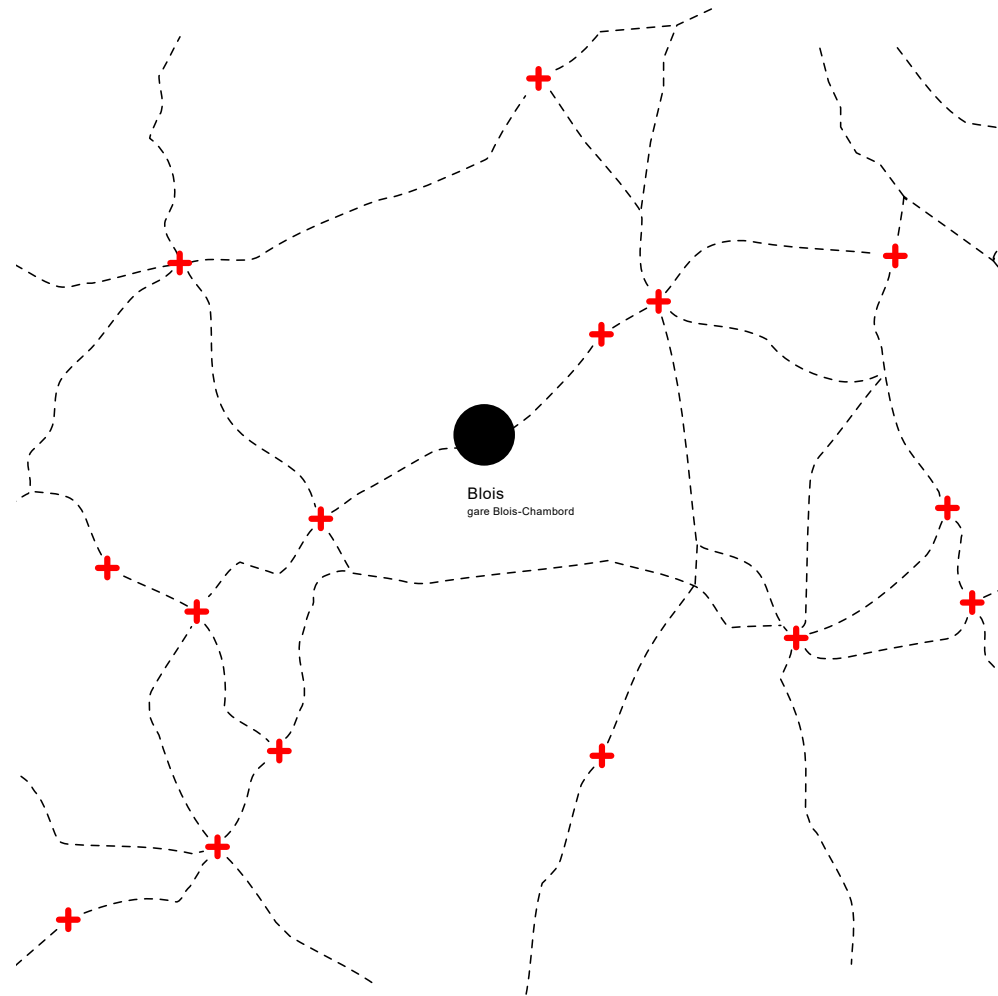


Figure territoriale

Le réseau ferroviaire ainsi que la situation de projet, directement connectée à la gare de Blois-Chambord, permet de relier l'équipement et d'accroître son attractivité à l'échelle territoriale. Si l'on admet la déshérence du service postal et l'abandon des bâtiments limitrophes aux voies SNCF - comme les centres de tri postal - on pourrait imaginer une reproductibilité de la situation projectuelle, donnant lieu à une multitude de lieux d'entraides connectés entre eux grâce aux voies ferrées.



Identification des ressources

La majorité du projet se verrait construit en bois, tirant parti des ressources disponibles à proximité, avec la forêt domaniale de Blois et celle de Russy. L'ensemble du bâtiment de logements serait bâti selon un principe de construction à ossature-bois, plancher et poteaux (30x30) compris. Le reste de l'équipement, composé d'un parking ainsi que d'une dalle, grand sol continu accueillant différents équipements publics, serait érigé en béton afin de porter l'ensemble des objets qui s'y voient disposés.

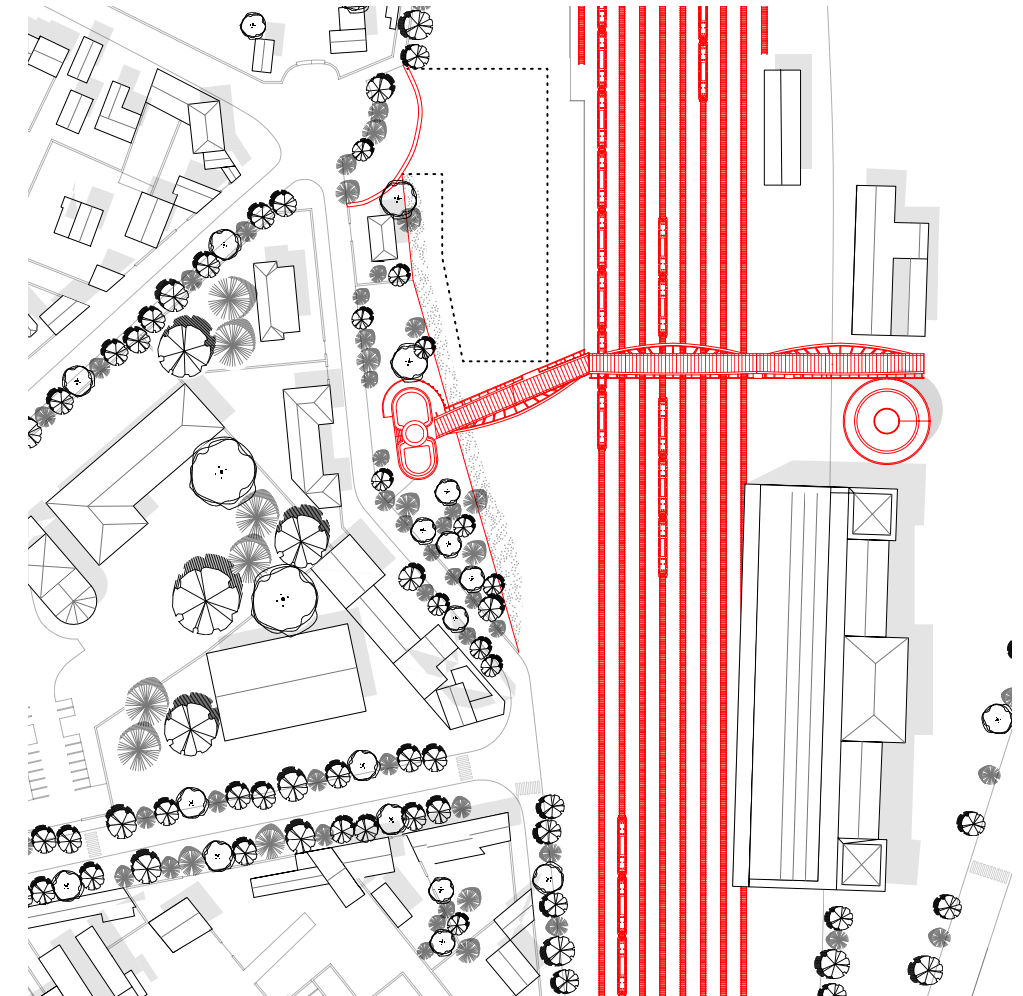
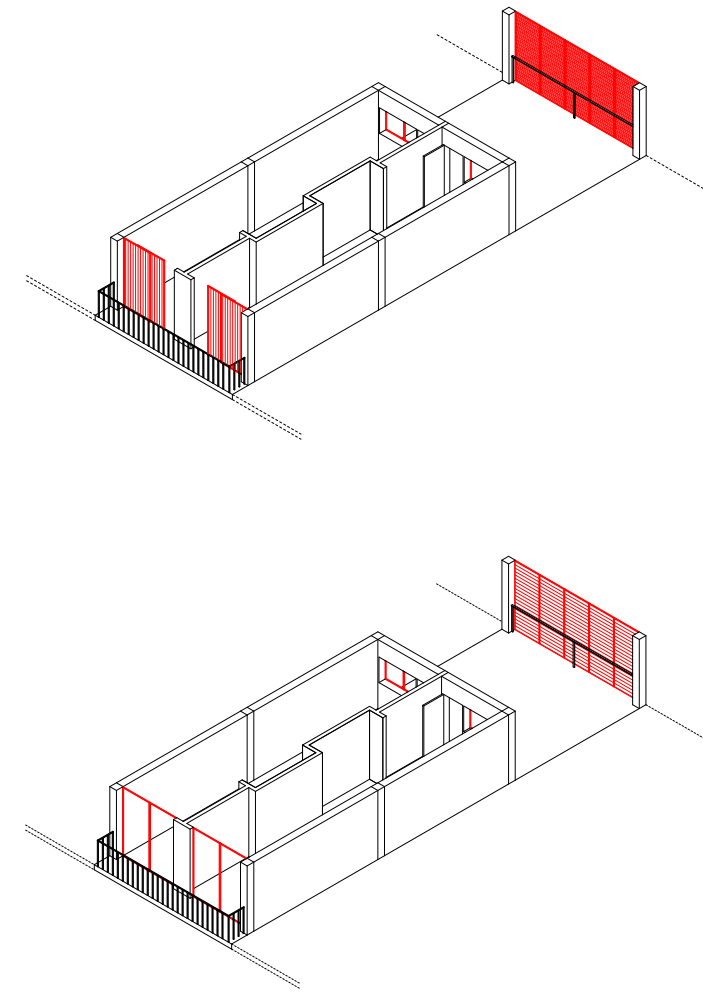
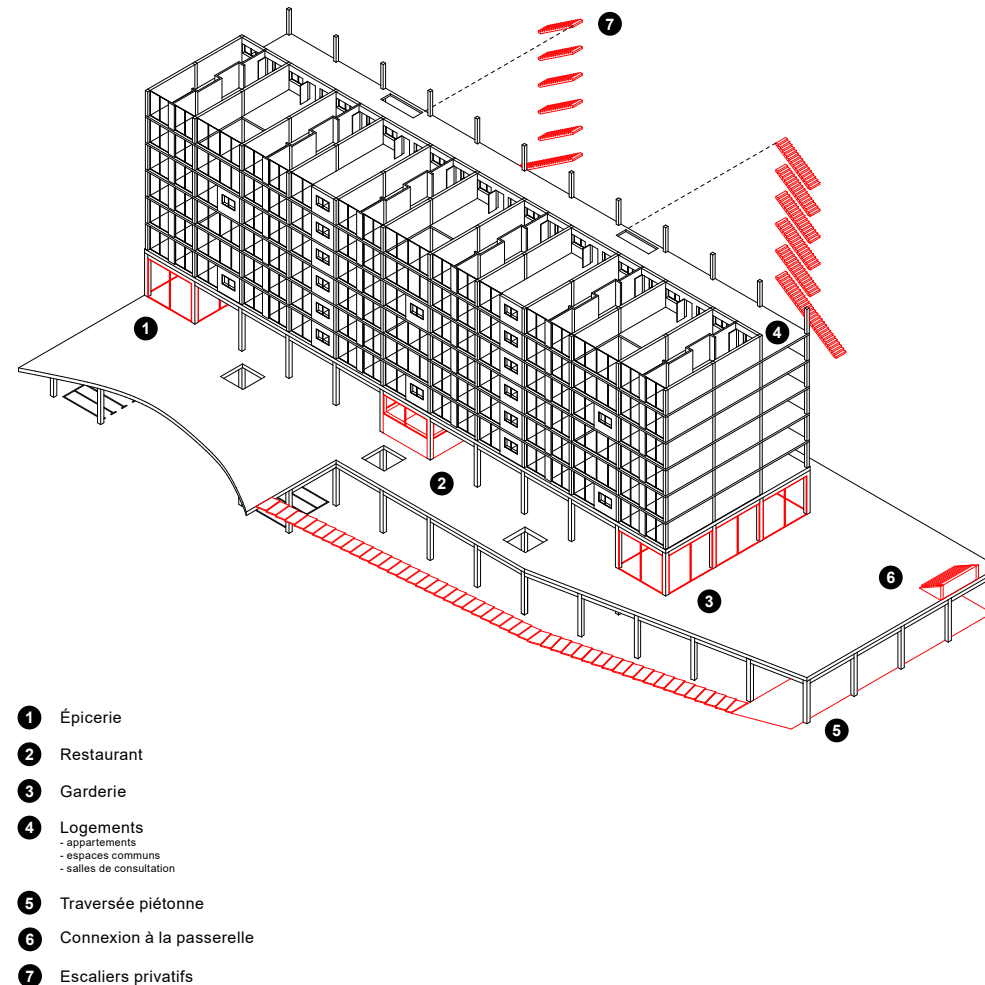
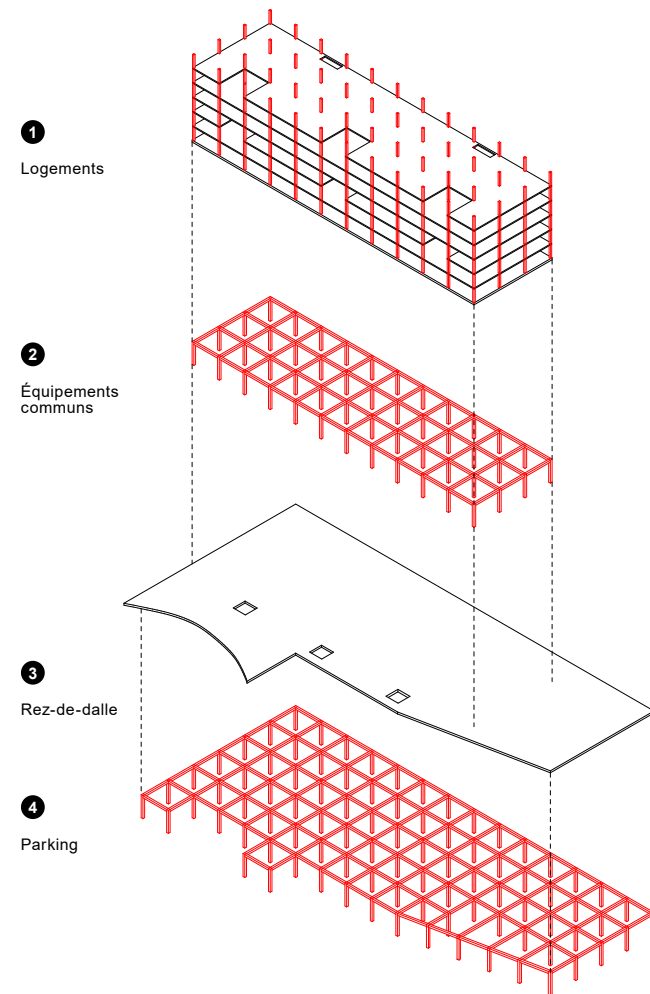


Figure et valeur de l'existant

La figure architecturale est directement héritée de la parcelle et des objets qui s'y trouvent, assurant de nouvelles liaisons entre eux. Le rez-de-dalle vient se mettre au niveau du parvis du cimetière et permet le passage du sol de la ville à celui du projet, tandis qu'une volée d'escaliers vient connecter ce niveau avec le rez-de-ville, où se trouve le nouveau parking. Ce dernier longe les voies ferrées qui s'étendent, visibles depuis l'équipement qui offre un point de vue élevé sur le paysage ferroviaire ainsi que sur la ville de Blois.

Attitudes de transformation



1 Été : ventilation naturelle
 > fenêtres ouvertes
 > rideaux fermés
 > volets modulables ouverts

2 Hiver : effet de serre
 > fenêtres fermées
 > rideaux ouverts
 > volets modulables fermés

Principes structurels

Une trame structurelle poteaux-poutres en béton de 5,50m vient prendre place et générer les espaces de stationnement du parking ainsi que ceux de circulation. Sur celle-ci vient se poser une grande dalle, bétonnée également, ponctuellement percée afin de créer des patios lumineux. La même structure poteaux-poutres en béton vient prendre place sur la dalle, qui accueille les programmes publics et portera le bâtiment de logements. Ce dernier, entièrement conçu en bois, reprend la même trame de 5,50m, les charges structurelles descendant ainsi du dernier étage au niveau du parking.

Figure programmatique et distribution

Le programme s'organise par étage et les espaces de circulations viennent relier les différents niveaux du projet à celui de l'existant. Tandis que le rez-de-ville accueille un parking situé sous la dalle, longeant les voies ferrées, le rez-de-dalle assure la connexion avec la passerelle et le parvis du cimetière et de ce fait regroupe les équipements communs, ouverts aux résidentes comme aux personnes extérieures au programme. Le bâtiment de logements, uniquement destinés aux femmes et comprenant l'ensemble des services nécessaires à son bon fonctionnement, est quant à lui augmenté d'espaces communs.

Stratégie bioclimatique

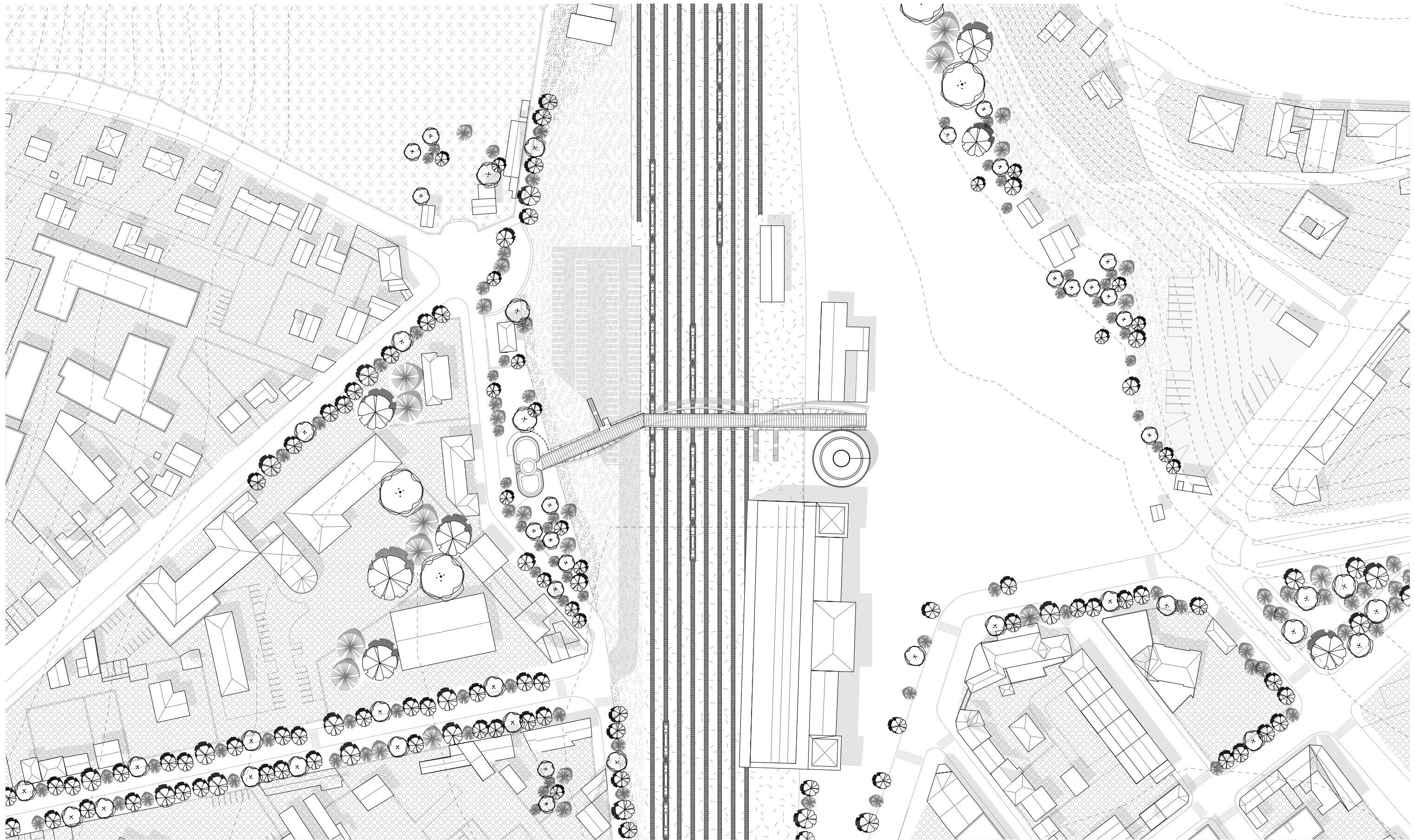
Les appartements sont doublement orientés, ouverts à l'Ouest par de grandes baies vitrées donnant sur des balcons privatifs qui surplombent le rez-de-dalle habité. Comme les projets de Lacaton & Vassal ou bien de Lipsky-Rollet à Lyon, les logements s'adaptent au climat et aux saisons, permettant de réguler leur température grâce à la modularité de leurs ouvertures. En façade, à l'Est, un système de brise-soleil permet de se protéger du soleil mais également des vues depuis les voies ferrées, ce genre de programme induisant un rapport particulier à l'intimité de ses occupantes.

III.

Projet

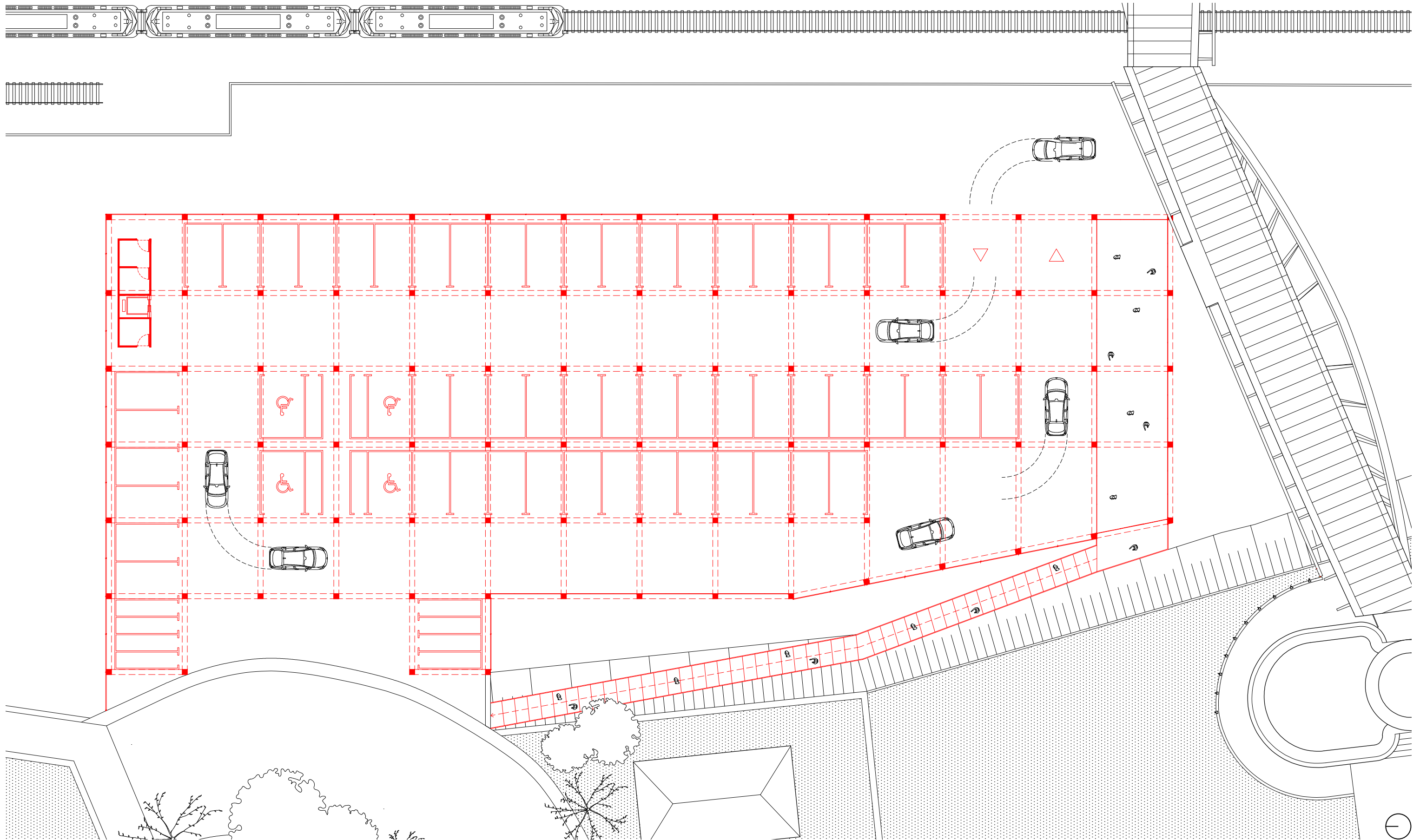
Plan de sol existant

0 15



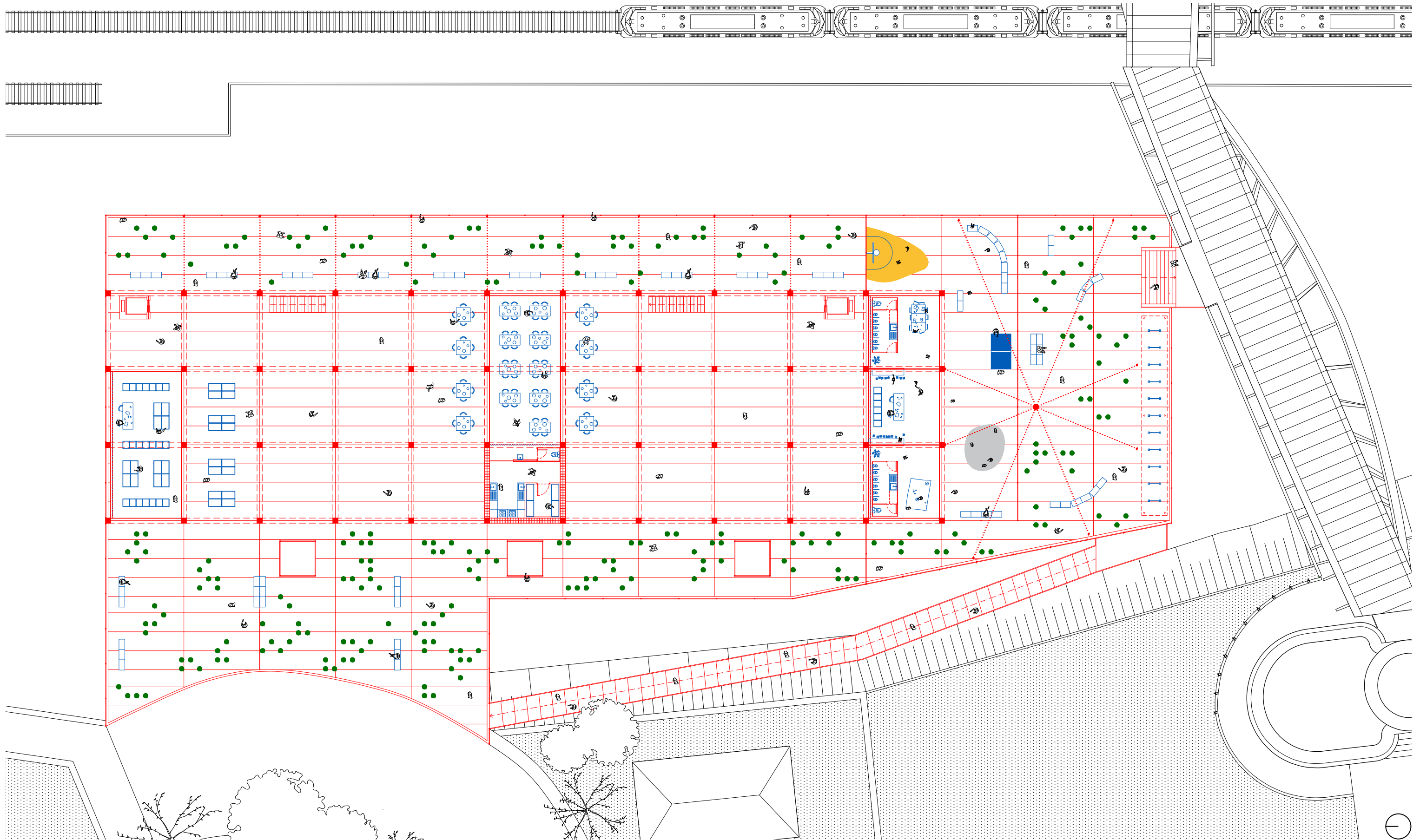
Plan de sol

0 3



Plan de niveaux

0 3



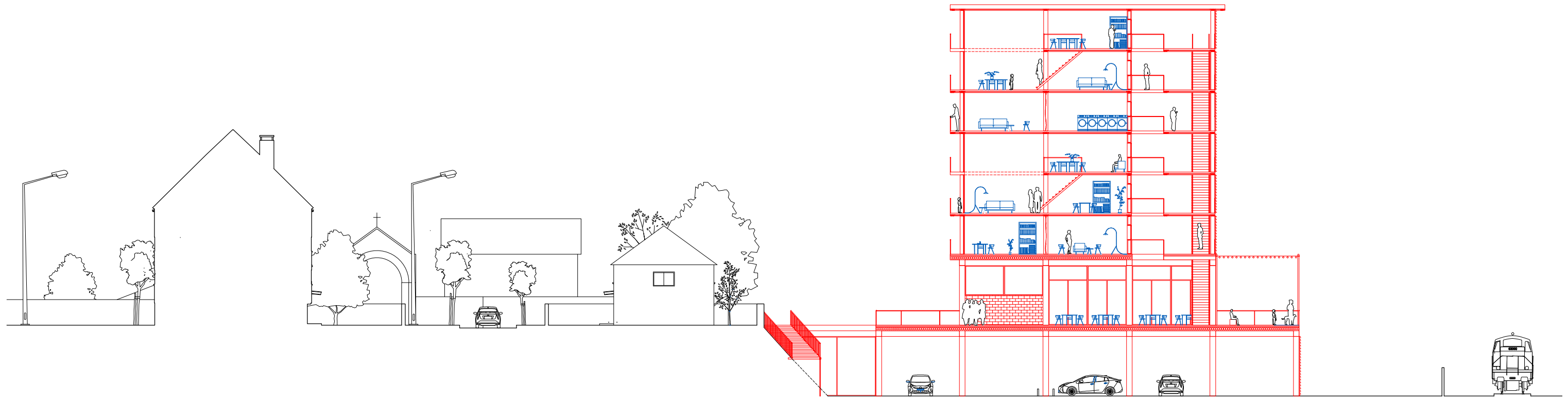
Plan de niveaux

0 3



Coupe transversale

0 3



Coupe longitudinale

0 3



Vues immersives



Un parking ouvert à proximité des voies ferrées.



Un belvédère sur le paysage ferroviaire blésois.

Annexes

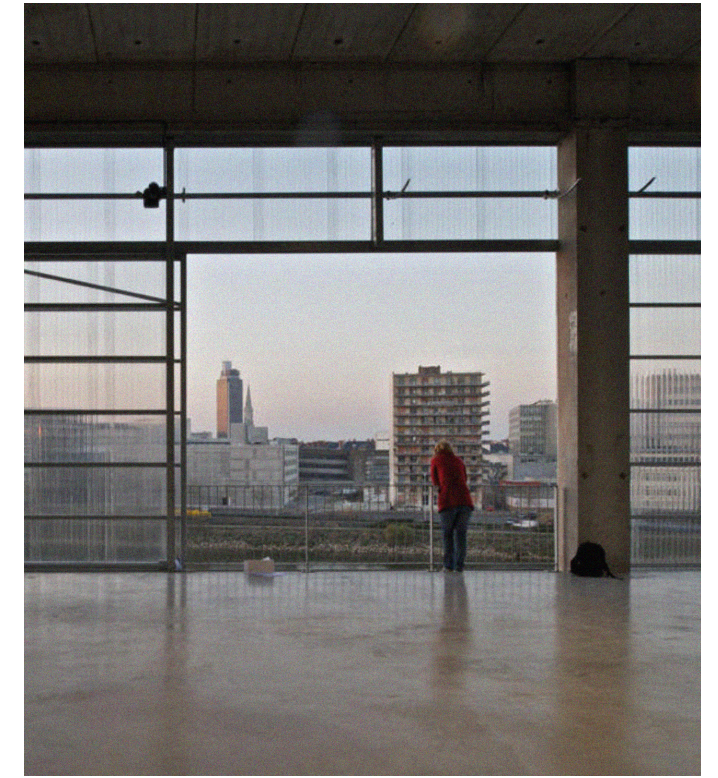
Références



Éo, « toutes architectures » - Locus Solus, Bordeaux, 2014.



Bruther - Résidence pour chercheurs Julie-Victoire Daubié, Paris, 2018.



Lacaton & Vassal - École d'architecture de Nantes, 2009.



Inui Architects - Nobeoka Station Area Project, Kyūshū, 2018.

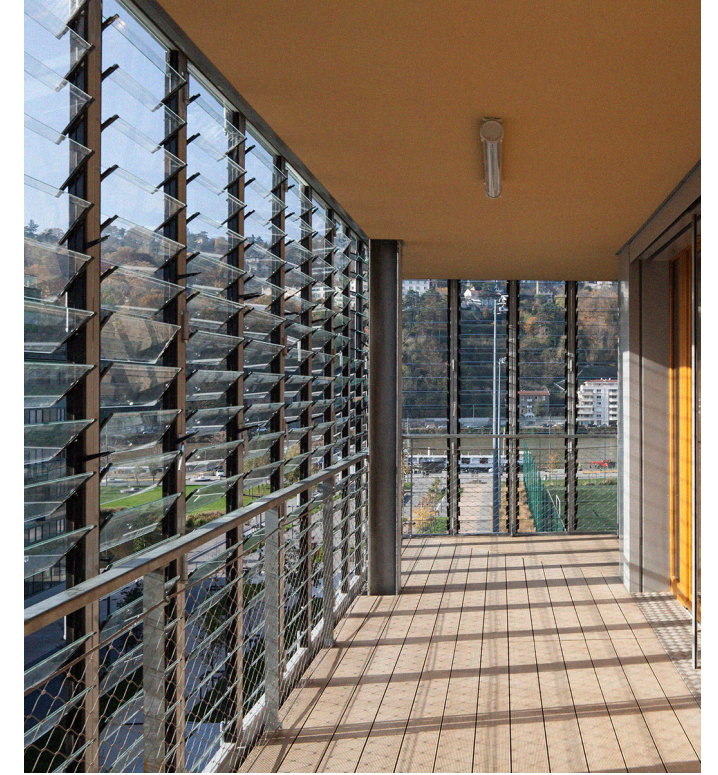
Références



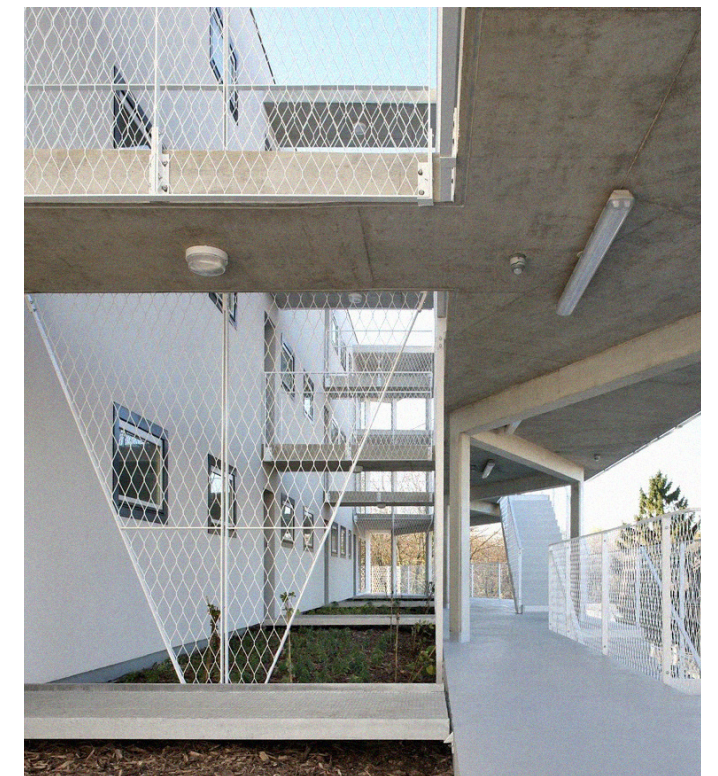
Ana Molino et Sergi Godia -
Ramblas de Sants, Barcelone, 2016.



Michel Desvigne - Keio University
roof garden, Tokyo, 2005.



Lipsky Rollet - Logements à énergie
positive, Lyon, 2012.



Bruther - 50 logements collectifs,
Limeil-Brevannes, 2013.

Le Palais de la femme mathilde charles

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