

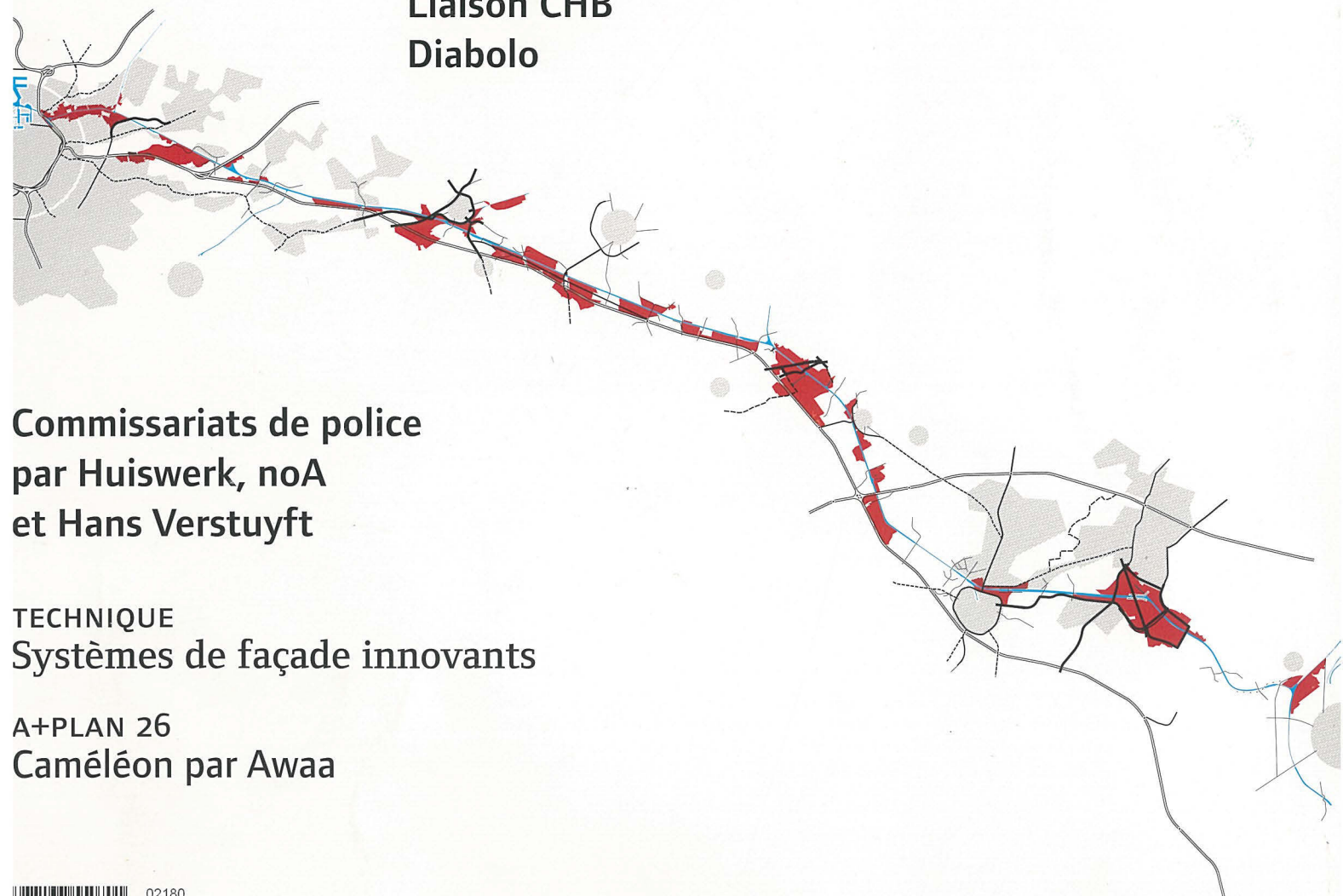
A+218

REVUE BELGE D'ARCHITECTURE

BIMESTRIELLE JUIN – JUILLET 2009

Infrastructure

Canal Albert
Liaison Oosterweel
Liaison CHB
Diabolo



Commissariats de police
par Huiswerk, noA
et Hans Verstuyft

TECHNIQUE
Systèmes de façade innovants

A+PLAN 26
Caméléon par Awa



Architecturer la nébuleuse urbaine

En Flandre, les projets d'infrastructure sont de plus en plus nombreux dans la pratique architecturale. Résultat: l'ingénieur, jadis omnipotent dans la réalisation des routes, des ponts et des tunnels, est aujourd'hui détrôné. Dans les récents projets d'infrastructure d'Ingelmunster, Aarschot et Turnhout, les lauréats du concours une fois connus se constituent en association momentanée d'ingénieurs, d'architectes, de paysagistes et/ou d'urbanistes.



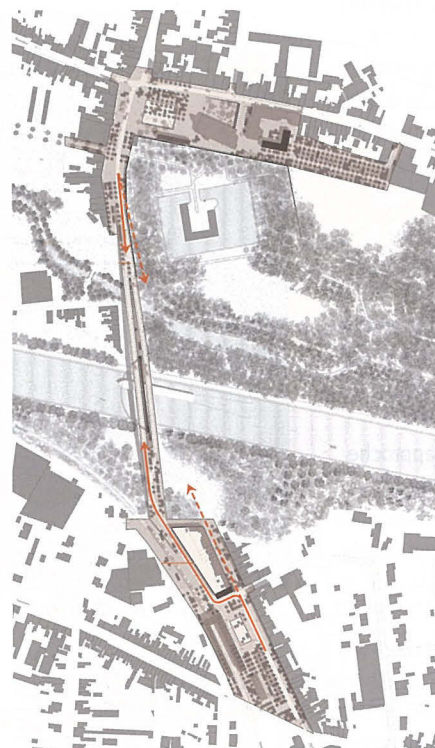
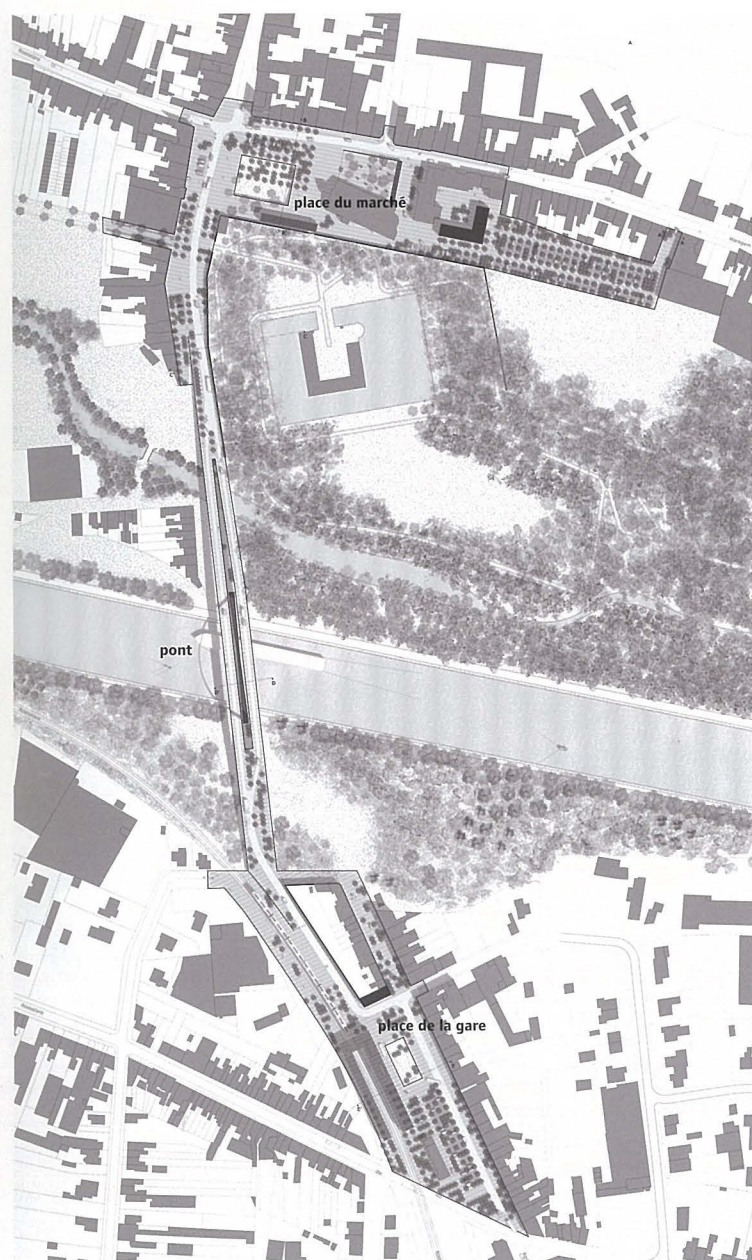
Un projet d'infrastructure est toujours un domaine très vaste, aux nombreuses implications, qu'il s'agisse de créer une plate-forme commune à la population, de donner une identité à un site, d'intégrer l'infrastructure dans la ville, de rompre l'hégémonie de l'automobile sur l'espace public ou de rendre à chaque usager de la route la place qui lui revient. Que ce soit à Ingelmunster, à Aarschot ou à Turnhout, les projets d'infrastructure ébauchent, chacun à sa manière, la réorganisation de la ville. Dans ce contexte, l'architecture hisse la construction utilitaire à un niveau supérieur.

Ingelmunster

Depuis un certain temps, le village d'Ingelmunster ambitionne de relifter en profondeur son centre pour lui restituer sa centralité. Ces deux derniers siècles, à la suite d'une série d'interventions infrastructurelles, le centre du village s'est étioilé. Pendant la seconde

moitié du XIX^e siècle, le percement du canal entre Roulers et la Lys complique les relations entre le nord du village – avec l'église et la maison communale – et sa partie sud, où se trouve la gare. Pendant la seconde moitié du XX^e siècle, le trafic automobile s'intensifie et transforme en nœud infrastructurel le centre historique du village, né à la croisée de deux chaussées. L'aménagement routier ne laisse que peu de place aux circulations douces. La commune voulait donc 'ressusciter' le centre du village. Paradoxalement, cette ambition ne retrouvera sa dynamique qu'avec les projets d'infrastructure récents. En 1997, le périphérique d'Ingelmunster est achevé, soulageant le centre historique du trafic de transit intense et lourd. Cette baisse d'intensité offre alors la possibilité de "rendre la rue et l'espace public à la population", selon les termes mêmes du projet de réhabilitation. Un autre projet d'infrastructure remet, lui aussi, la rénovation du centre du village à l'ordre du

jour: l'ex-Administration des voies fluviales et maritimes (actuelle Waterwegen en Zeekanaal) voulait adapter le pont du canal en le rehaussant pour permettre la navigation de bateaux plus grands, transportant des conteneurs. Ce nouveau pont devait réunifier la commune d'Ingelmunster, divisée par le canal. C'est ce qu'avait d'ailleurs conclu en 2006 le rapport 'Canal Link' portant sur le potentiel de la zone urbanisée longeant le canal Roulers-Lys. L'étude ouvrait la réflexion sur l'idée de confronter, dans une nouvelle configuration, le village et le paysage redessiné par les projets d'infrastructure grâce à un pont adapté. Comme les projets d'infrastructure contenaient de nombreuses opportunités, la commune décide en 2007 de lancer un concours d'architecture pour la rénovation de son centre. Le concours est remporté par l'association momentanée 360 Architecten – Bas Smets, rejointe ensuite par Laurent Ney, Studiegroep Omgeving et Ara.



Ancien et nouveau tracé

Rénovation du centre du village d'Ingelmunster

Le projet de l'association 360 Architecten – Bas Smets se concentre sur la création d'une plate-forme qui relie le centre-ville, au nord du canal, au quartier de la gare, situé au sud

LIEU Ingelmunster

PROGRAMME construction d'un espace public au centre-ville, d'un pont et d'une nouvelle infrastructure pour la gare

MAÎTRE D'OUVRAGE commune d'Ingelmunster

PROCÉDURE appel d'offre restreint

ARCHITECTE 360 Architecten en association avec Bas Smets

STABILITÉ Ney & Partners

PAYSAGISTE 360 Architecten en association avec Bas Smets

GESTION DE PROJET Studiegroep Omgeving

SOUTIEN AU PROJET ARA

SURFACE 47.000 m²

BUDGET 14,8 millions d'euros (hors tva et honoraires)

LIVRAISON 2014

“ Ces projets d’infrastructure ébauchent une réorganisation de la ville où l’architecture hisse la construction utilitaire à un niveau supérieur.”

Dans leurs propositions, les concepteurs concentrent leur attention et les moyens sur une zone clairement délimitée qu’ils baptisent “Platform”. Cette surface uniformisée remet la rue, le trottoir et la place au même niveau. La plate-forme part du centre du village pour s’étendre au-delà du canal. Dans un harmonieux continuum, elle relie via le nouveau pont le quartier de l’église et de la maison communale, au nord du canal, au quartier au sud du canal, où se trouve la gare. Cette plate-forme introduite à la fois comme instrument et limite du projet exprime des éléments propres au centre du village à différents niveaux d’échelle. D’une part, elle réintroduit une hiérarchie dans les différents centres que l’habitat linéaire avait fini par englober et marque le pôle où sont établies différentes fonctions publiques, dans la zone urbanisée longeant le canal. D’autre part, cette plate-forme introduit une nouvelle hiérarchie à l’échelle du centre du village lui-même. Les bâtiments tels que l’église, la gare et la maison communale acquièrent une visibilité nouvelle et se retrouvent mis en évidence, en tant qu’éléments à part entière. Pour donner plus de puissance à la Platform en tant que lieu, le projet s’écarte de plusieurs manières de l’aménagement habituel de l’espace public. Cette approche s’exprime dans les plus petits détails du projet, qu’il s’agisse des matières utilisées ou du choix de l’éclairage et du mobilier urbain. A une plus grande échelle, les plantations et une série de constructions légères – comme les auvents de la gare et de l’église – rompent l’uniformité de l’espace créé.

Défini avec précision, le périmètre de la plate-forme réveille des vues et proportions que les interventions des dernières décennies avaient totalement fait disparaître.

Le nec plus ultra reste cependant la manière dont la plate-forme intègre le pont sur le canal. L’ancien pont et ses rampes d’accès, courtes et raides, seront remplacés par une nouvelle travée qui, d’un seul mouvement, se jettera sur la vallée du Mandelbeek et le canal élargi. La longueur du mouvement permet de réduire la pente du pont et facilite dès lors le passage entre les centres de part et d’autre du canal. Depuis des décennies, le passage par l’ancien pont était perçu comme un obstacle par la population locale. La pente douce du nouveau pont, quant à elle, s’intégrera quasiment au paysage tel un négatif

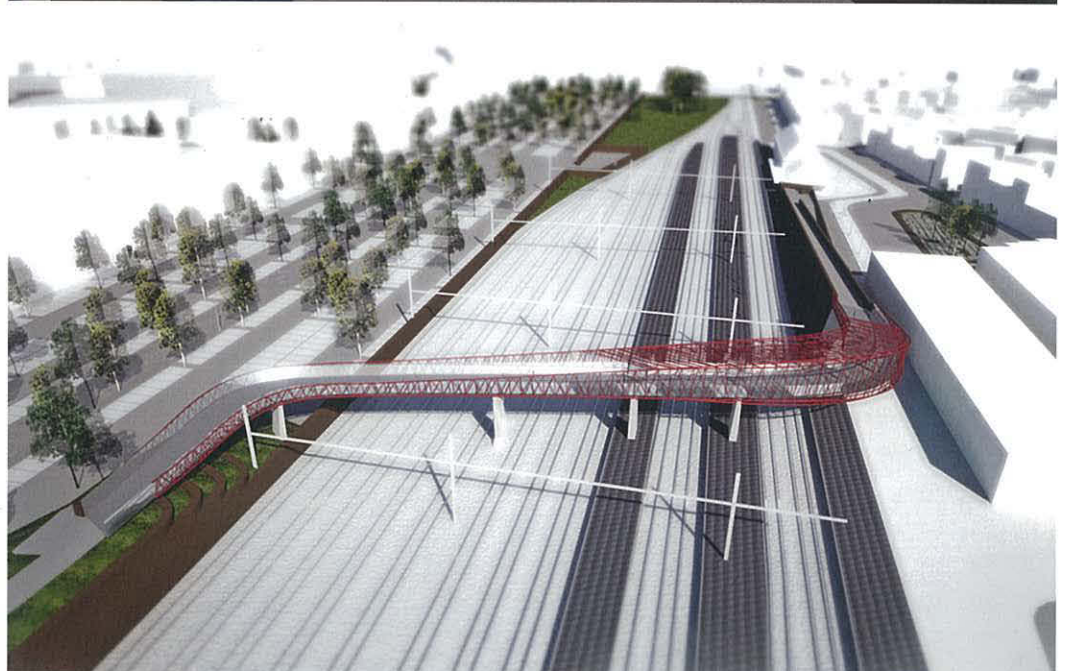
de la vallée du Mandelbeek qu’il traverse. Le franchissement, d’un seul mouvement, permet de laisser glisser sous le pont les sections des voies d’eau (le Mandelbeek, le canal) et leurs berges, tel un paysage cohérent.

En détachant la plate-forme du terrain, les concepteurs mettent un accent particulier sur la partie inférieure du pont. Les usagers du parc en contrebas doivent, en effet, pouvoir jouir d’une vue acceptable sur la construction. Une découpe centrale dans la travée y contribue en réduisant la largeur et l’impact

de la construction et en rendant la vallée bien plus visible à partir du tablier du pont.

Aarschot

La nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes à hauteur de la gare d’Aarschot s’inscrit dans le projet de rénovation urbaine ‘Aarschot op sporen’ (‘Aarschot sur les rails’). Ce projet entend souder les zones morcelées de part et d’autre de la gare. Une zone multifonctionnelle est appelée à établir le lien entre le centre ville, un terrain d’activité économique et un parc. La liaison physique



au-dessus et en dessous du réseau ferroviaire est un facteur essentiel pour lever la barrière qui coupe la ville en deux.

Le bureau West 8, qui a remporté l'appel d'offre public pour ce projet propose un ouvrage "qui, comme le précisait le cahier des charges "parle" en tant qu'objet à l'utilisateur, avec un sens propre et en offrant une alternative à la manière dont le paysage est perçu et apprécié".

Le résultat est une passerelle dont le tablier est une construction très ouverte, associant des colombages et une travée tubulaire reposant sur quelques piliers sculpturaux plantés entre les voies. De chaque côté des voies, la rampe d'accès aboutit à des butées massives. À l'ouest des voies, la piste cyclable s'élanche le long des plantations de la colline artificielle à l'extrémité du parc Elzenhof. Au niveau de la place de la gare, la rampe s'intègre dans un large "mur d'enceinte". Un hangar à vélos et un espace de repos sont aménagés dans

ce volume réalisé en grès ferrugineux. Là où il n'y avait jadis qu'un passage entre la ville et le rail, le nouveau volume crée un espace clairement délimité pour la place de la gare, résolument tournée vers la ville.

Sur plan, la courbure caractéristique de la passerelle et ses deux virages entre les butées se justifient par des arguments pragmatiques. Ce détournement du trajet par rapport au plan initial a pour conséquence de mieux désenclaver les quais. Il permet, en outre, de positionner les escaliers d'accès aux quais à une distance minimale de l'endroit précis où s'arrêtent les trains, pour optimiser le confort des usagers du rail.

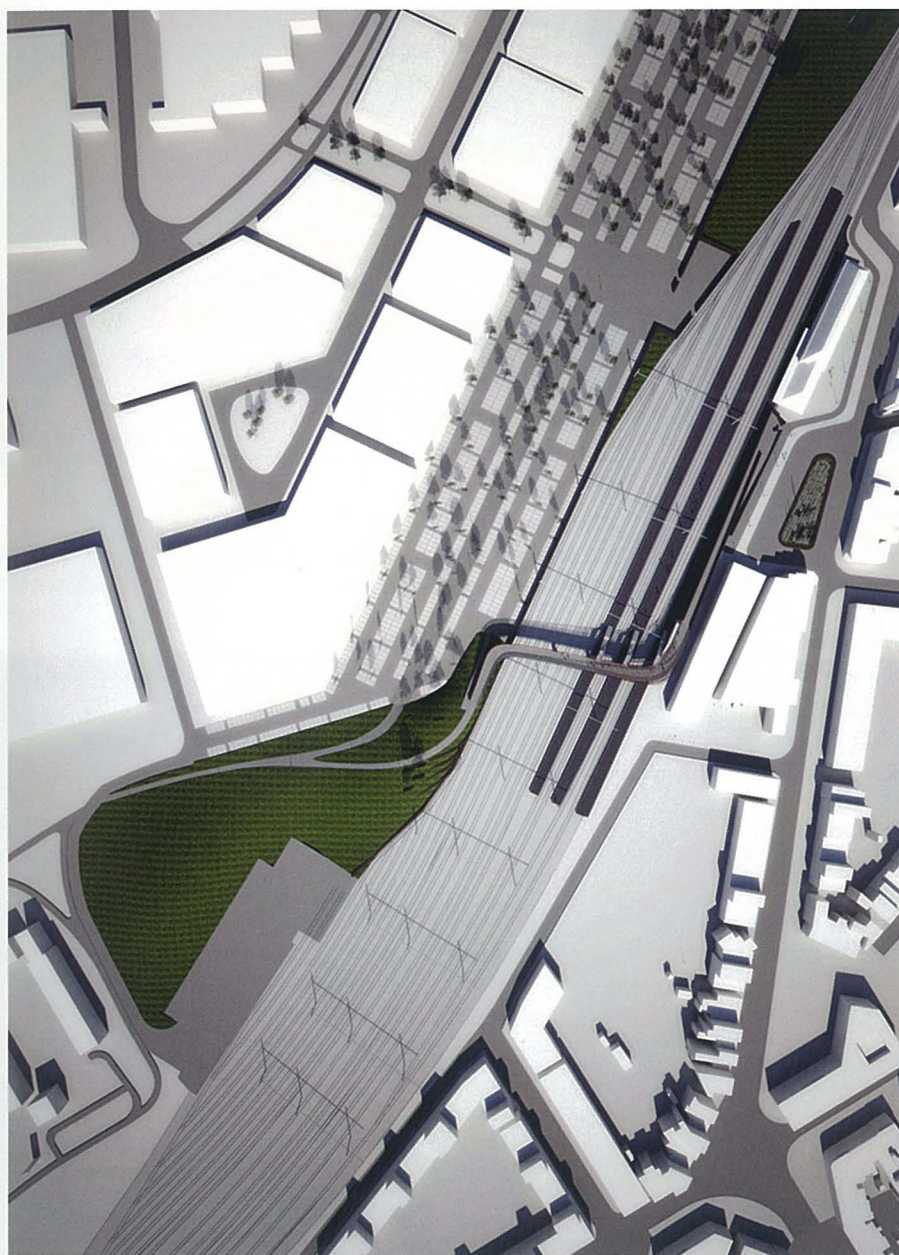
Turnhout

Dans de nombreux documents officiels (plan structurel, plan de mobilité, projet urbanistique d'aménagement du ring), le plateau urbain de Turnhout est renseigné comme zone stratégique pour le développement de

la ville. Les principales structures d'aménagement du territoire, à savoir le parc et l'éventuelle extension de l'hôpital au sud, sont abruptement coupées du centre historique par un ring qui crée une rupture dans le tissu urbain.

En créant un masterplan, l'appel d'offre public de 2008 a pour objectif d'harmoniser les futurs développements de ces structures. La liaison entre la ville intérieure et le parc doit être améliorée pour les piétons et les cyclistes. Il faut en outre étudier dans quelle mesure le parc et l'extension de l'hôpital, situés de l'autre côté du ring, peuvent contribuer par leur proximité à la qualité du site. Le cœur du problème est l'intégration du ring dans le tissu urbain par le biais de moyens architecturaux précis.

Le projet sélectionné de l'association momentanée Office Kersten Geers David Van Severen et Technum répond à cette question en conservant au ring son rôle d'obstacle



Pont au dessus des voies de chemin de fer

Le projet de West 8 pour la passerelle piétonnière et cyclable souhaite souder les zones morcellées de part et d'autre de la gare. Le tablier associe des colombages à une travée tubulaire pour obtenir une construction très ouverte

LIEU gare d'Aarschot

PROGRAMME passerelle piétonnière et cyclable

MAÎTRE D'OUVRAGE commune d'Aarschot

PROCÉDURE Open Oproep

ARCHITECTE WEST 8

STABILITÉ BAS – Dirk Jaspaert

PAYSAGISTE WEST 8

LONGEUR 105 m

BUDGET 2,8 millions d'euros

(hors tva et honoraires)

LIVRAISON fin 2010

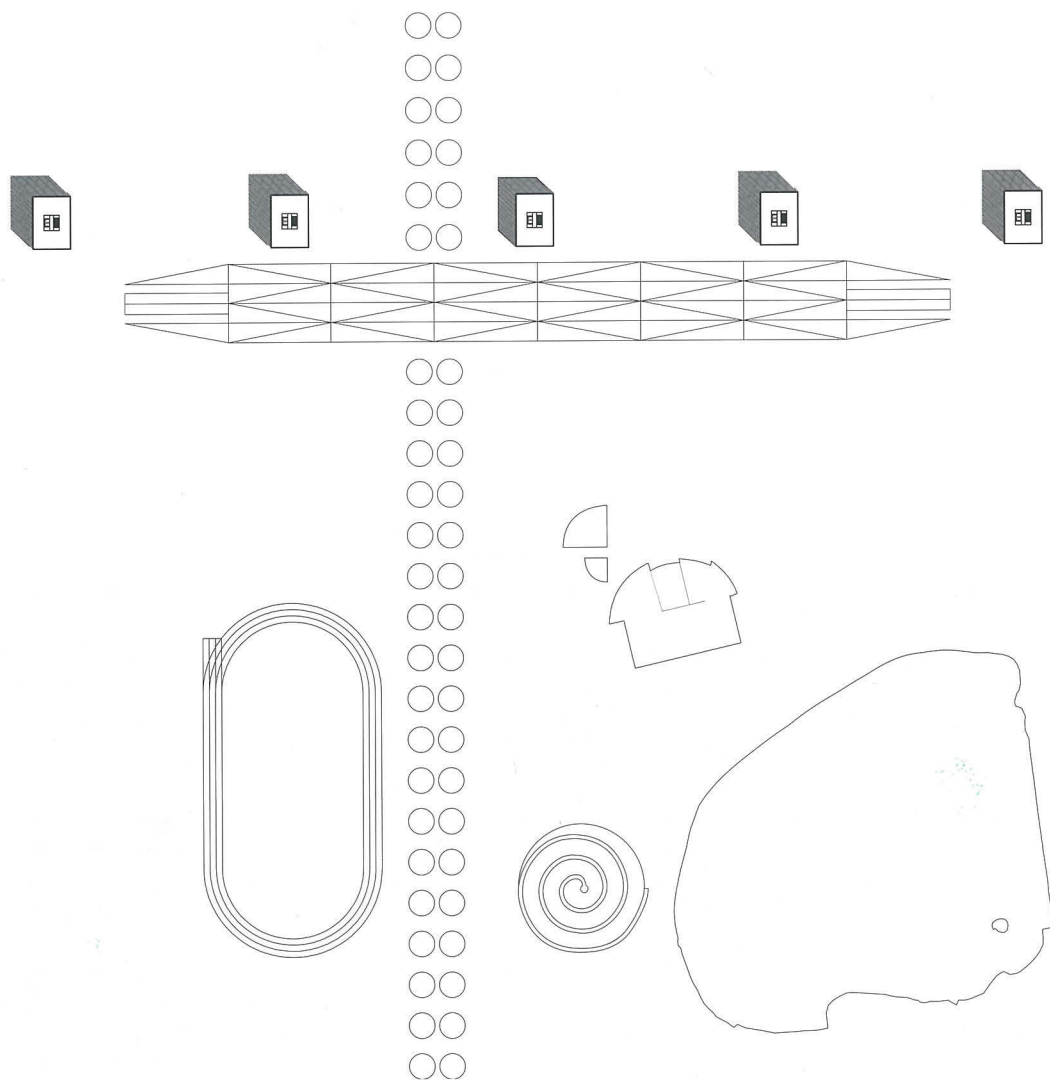
“ Tout comme les miniatures allégeaient les écrits médiévaux, les projets d’infrastructure complètent l’écriture de la nébuleuse urbaine.”

maîtrisé entre la ville et le parc, sans chercher à le transformer en une sorte d’allée tentant de se connecter au parc. Quant à l’infrastructure, elle ne disparaîtra pas totalement dans un tunnel souterrain. Tel un objet aux contours précis, le ring passera dans un tunnel à demi enterré. Intervention architecturale d’une présence et d’une précision manifestes, ce tunnel exprime les lignes de force du masterplan – tout comme les tours d’extension de l’hôpital, l’infrastructure sportive et les plantations du parc.

Le tunnel, cet obstacle entre la ville et le parc considéré comme une “digue” par ses concepteurs, devient un élément du paysage qui impose son rôle à différents niveaux d’échelle. La digue rend le parc nettement visible à partir des rues avoisinantes. Au-delà des drèves, étangs et espaces de jeu, elle ajoute une dimension à la vie du parc. Au niveau de la ville, la digue trouve son pendant dans la rangée de tours émergeant de la ligne des toits. Partie intégrante du projet d’extension de l’hôpital, ces tours trouvent dans la longitudinalité de la digue une nouvelle condition marginale au projet. Le tunnel, ainsi conçu pour des raisons pratiques et économiques (en réduisant par exemple les travaux de terrassement et des pentes en raison du faible enfouissement de l’ouvrage), ajoute de la plus-value à l’ensemble du masterplan du site.

Architecture au service de la ville

Dans un pays où les architectes construisent (encore et toujours) essentiellement des habitations, les projets ci-dessus constituent un bol d’air. Ils sortent l’architecture du cadre hermétique et artificiel du lotissement et lui donnent sa place dans la complexe nébuleuse urbaine. Tout comme les miniatures allégeaient les écrits médiévaux, les projets d’infrastructure complètent l’écriture de la nébuleuse urbaine. Interventions ponctuelles, ils comblent les lacunes dénuées de sens des lotissements qui s’entassent. Parfois, ils révèlent des liens plus grands qui, jusque là, restaient inaperçus. Ils proposent une architecture au service de la ville.



Plateau urbain

Office Kersten Geers David Van Severen et Technum créent une “digue” pour traverser le ring: une obstruction entre la ville et le parc

LIEU Turnhout

PROGRAMME masterplan pour la traversée du ring de Turnhout par un tunnel
MAÎTRE D’OUVRAGE commune de Turnhout
PROCÉDURE Open Oproep
ARCHITECTE Office Kersten Geers David Van Severen en association avec Technum

