

# INFRA-SYMBOLE

---

Sébastien GAFARI - Hélène GRIALOU - Frédéric MARTINET - Thibault SALMON

## ■ Préambule

### **Note à l'attention du jury**

Afin de permettre aux membres du jury de remémorer l'évolution de la réflexion, nous avons intégré au présent mémoire les 3 phases du travail :

- la candidature avec la note d'intention et les références,
- le workshop avec les premières esquisses de projet
- le projet prenant en compte les observations du jury lors de l'oral du 1er juin.

# I. CANDIDATURE

---

20 mars 2015



## 01 Présentation et composition de l'équipe

*Afin de répondre de manière complète et pertinente aux missions définies dans le présent concours, nous avons constitué une équipe double, articulée autour de l'agence d'architecture et d'urbanisme FMAU et du blog de recherche, le Cabinet d'Architecture.*

*Tours et Saint-Pierre des Corps sont 2 villes que nous traversons plusieurs fois par mois, depuis nos villes de Bordeaux et de La Rochelle. En TGV ou par l'autoroute. Nous souhaitons profiter de ce concours pour nous y arrêter.*

### FMAU

FMAU est une agence d'architectes et urbanistes basée à Brive et La Rochelle. L'agence est menée par Frédéric Martinet et Thibault Salmon, diplômés de l'Ensa Clermont-Ferrand.

Parmi les références en matière d'urbanisme, l'agence a été lauréate d'Europas 11 en Suisse, finaliste du projet d'aménagement des abords de la Collégiale Saint Martin à Brive, exposée à la biennale d'architecture de Venise pour le projet de rénovation urbaine de Royan, et auteur de la Plaza del Carmen à Alicante.

Frédéric Martinet est également Maître assistant associé à l'ENSA Paris-la-Villette depuis 2011.

### Le Cabinet d'Architecture

Le cabinet d'architecture n'a pas de lieu ni d'adresse. Représenté par deux jeunes architectes, Hélène Grialou et Sébastien Gafari à travers une philosophie commune autour d'une structure sans mur. Le cabinet d'architecture est dans l'espace public physique, dans la ville, dans les rues et les maisons et il est dans l'espace public virtuel sous la forme d'un blog. Architectes littéraires, le blog est un support d'émotions, de recherches et de partages de nos projets autant que de nos critiques. Notre démarche principale se tourne vers une pratique interactive entre la ville classique et ses nouvelles technologies.

Aujourd'hui le cabinet d'architecture à deux ans, collabore avec des jeunes agences, des écoles et est suivi par 1450 blogs.

## 02 Note d'intérêt

### Je suis dans l'ouvrage d'art

L'ouvrage d'art est utile pour le territoire. Il permet de l'identifier, il permet de transformer des paysages ordinaires, de vivre une expérience. Tours et Saint Pierre des Corps méritent en entrée de ville un ouvrage d'art. L'ouvrage comme lieu iconique, comme symbole de ville. L'ouvrage comme lieu unique où le piéton, l'habitant, le conducteur sait qu'il arrive dans ce lieu précis. Il se repère et s'approprie l'initiative urbaine pour faire reliance.

### La ville vu en travelling au son de l'autoradio

Le trajet comme voyage ; circuler dans le paysage ordinaire ; être en ascèse avec son milieu. Le déplacement peut être perçu comme un lieu de fascination où la centralité devient mobile. Je suis le personnage principal dans le décor qui m'entoure, je suis une centralité. C'est la pellicule qui défile dans un cortège urbain ; c'est la cadence architecturale vu avec agitation.

C'est l'esthétique du trafic sur le macadam.

### Un terrain d'entente

Il ne s'agit pas de diminuer le trafic ou d'ignorer les piétons. L'intervention englobe tout les usagers dans le site et les observateurs au loin, hors du site. Il s'agit de « finir » le lieu. Aboutir l'infrastructure afin de réunir les regards. Un urbanisme diurne et un urbanisme nocturne en considérant l'éclairage public dans un environnement à la fois social, géographique, historique et culturel.

### 03 La ville cinétique

**Kevin Lynch** dans « *The view from the road* » veut attirer l'attention sur la « beauté potentielle de ces grandes réalisations de l'ingénierie » et changer le regard sur le paysage de bord de route, qui, d'après lui, est trop souvent perçu comme « ennuyant, chaotique, désorientant ». Il souhaite passer de la répression du vice à l'encouragement de la vertu, et s'attache à faire de l'expérience de la conduite un moment enrichissant.

Dans « *The view from the road* », le paysage de la route est donc envisagé pour l'une des toutes premières fois du strict point de vue de l'automobiliste et permet de façonner une véritable « esthétique de la route ».

Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer, *The view from the road*, 1964.

**Le mouvement est nécessaire à la ville.** Sans mouvement, pas d'échange. Mais quel mouvement devient supportable ? Celui à grande vitesse qui la traverse au risque de l'oublier, ou le pas lent du piéton, qui peut s'y ennuyer. La question de la perception cinétique est décisive dans le processus d'acceptation de l'A10. Le pont de l'île de Ré, infrastructure de béton et cordon ombilical de l'île avec le continent, est pourtant vécu comme une belle expérience de franchissement, par le dessous ou le dessus. Dessus, piéton, cycliste et automobiles se partagent le tablier. Dessous, les voiliers slaloment entre les piles. Sur le continent, les pêcheurs profitent des courants créés par les piles pour pêcher, et les wind-surfers et les ostréiculteurs partagent les plages de l'île.



## 04 Paysage Ordinaire

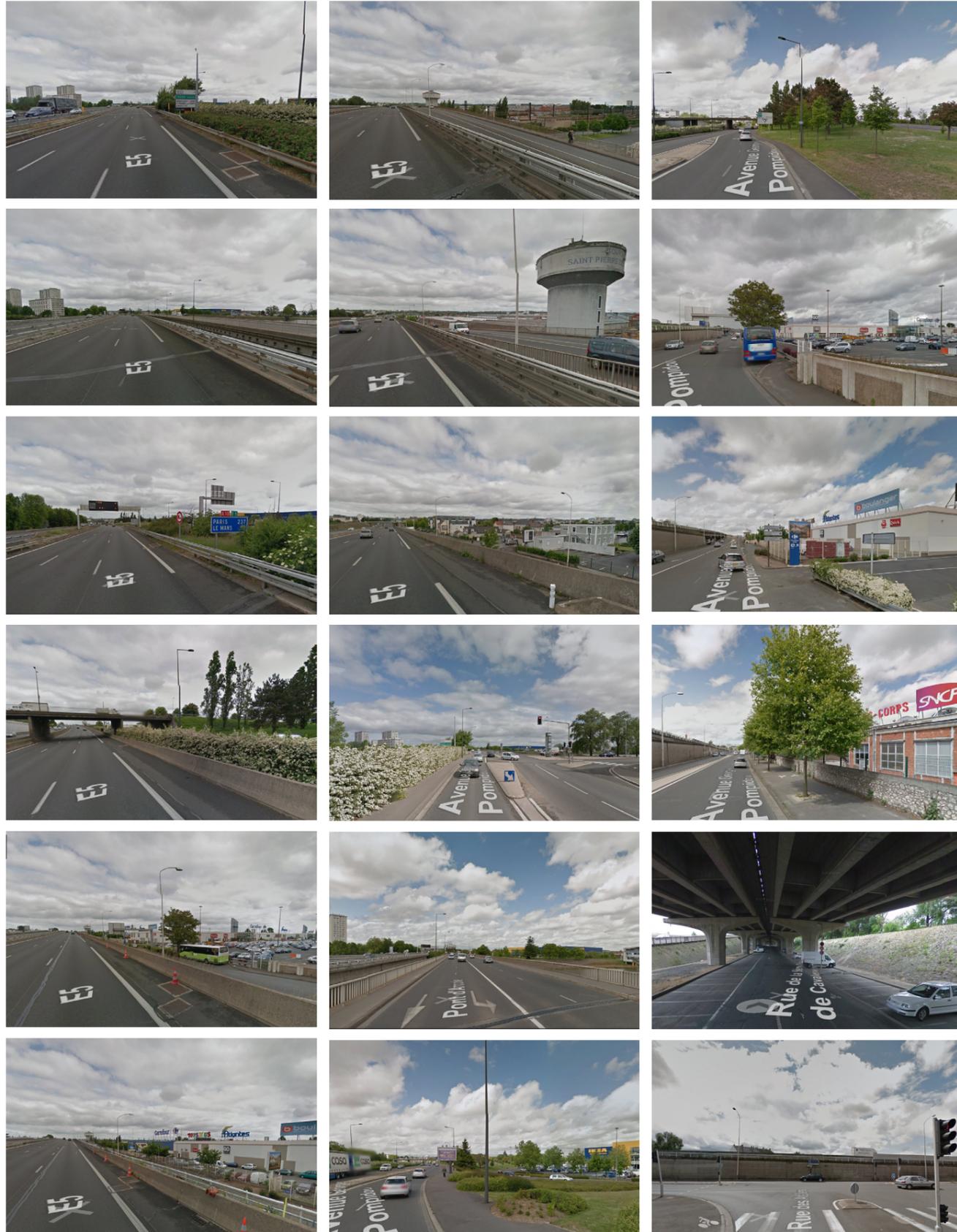
« Je voyage beaucoup. Nous pas parce que je suis à la recherche de quelque chose en particulier, mais parce que je préfère m'enfuir de ce qui deviendrait pire si je restais »  
Robert Eroica Dupea dans *Five Easy Pieces* avec Jack Nicholson, 1970.

**Les paysages traversés de Saint-Pierre-des-Corps et de Tours inspirent l'ordinaire.** Dans le catalogue des espaces génériques, les zones commerciales et les banlieues pavillonnaires transcendent les villes françaises. De Toulouse à Lille, de Lyon à Tours, les villes commencent par un agglomérat désordonné de cubes en tôles blanches surmontés d'enseignes « tape-à-l'oeil ». Les zones commerciales, dit ZA ou ZI, noyées entre les entrelacs des bretelles d'autoroutes et les grandes emprises de parking, annoncent la ville française contemporaine, synchronisées aux rythmes de l'ouverture des grandes enseignes ; tandis que les grappes de pavillons essèment densément l'ancienne campagne.

La séquence de la traversée entre Saint-Pierre-des-Corps et Tours nous invite à découvrir la complexité du réseau viaire et l'intensité des « distractions » (enseignes lumineuses, signalétiques routières, curiosités architecturales...). L'imbroglio général résume la banalité des entrées de ville.

Dans l'article « Comment la France est devenue moche » paru en 2010, Téléréma fait le portrait cinglant des nouvelles banlieues françaises issues de l'urbanisation d'après 1970, s'attachant aux conséquences esthétiques de ce « mal qui ronge les campagnes ». Hormis les considérations esthétiques, l'article n'interroge pas l'attrait des habitants pour l'habitat individuel et les grandes surfaces commerciales ni même leurs conditions de vie dans le cadre périurbain.

Prendre acte de la réalité de l'espace qui sépare Saint-Pierre-des-Corps et Tours, c'est assumer les choix de politique urbaine sans nier les usages intenses de cet espace. La voiture est reine. Autoroute, bretelle, route, rue, pont, passage. L'espace est découpé en emprises fonctionnelles distinctes : grande zone commerciale, emprise des voies ferrées, quartier d'habitations. **L'enjeu du passage est de considérer toutes les mobilités sans exclusion et d'affirmer la physionomie du territoire traversé.**



## 05 La ville re-connectée

### Re-lier la ville par le passage.

L'A10, la Loire, la ligne TGV sont autant de ruptures territoriales entre des morceaux de villes qui ont été déconnectés. Un des enjeux du passage relève de la capacité à re-lier ce qui a été dé-lier.

Plusieurs actions sont possibles, depuis l'occupation des sous-face par des équipements (regroupement de commerces ou de locaux d'activités, compatibles avec le bruit inhérent au trafic routier ou ferroviaire. Il est aussi possible de combiner plusieurs activités, sans créer d'aménagements lourds, comme dans le cas du projet Recycl'art dans la gare Nord-Midi de Bruxelles, ou dans le cas d'aménagement paysager et festifs.

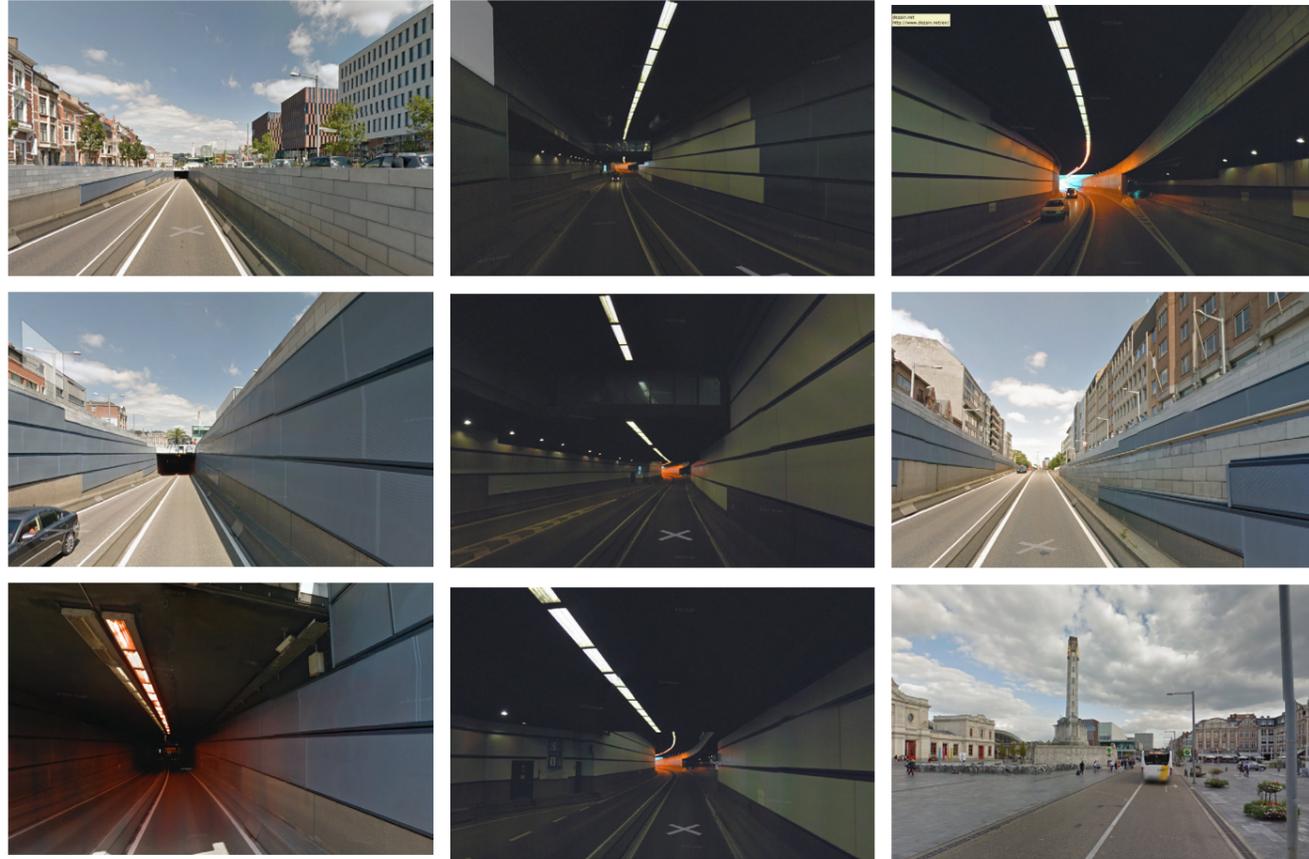


TOURS / SAINT-PIERRE-DES-CORPS : ET SI L'AUTOROUTE A10 OUVRAIT LE(S) PASSAGE(S) URBAIN(S) | INFRA-SYMBOLÉ

Sébastien GAFARI - Hélène GRIALOU - Frédéric MARTINET - Thibault SALMON

A Gauche : Projet d'aménagement sous le viaduc en centre commercial EM2N, Zurich, Ci-dessus, projet participatif recyclart, Bruxelles

## 06 L'ouvrage d'Art - l'infra-symbole



« Les divers quartiers, à l'intérieur d'une ville, et les maisons, à l'intérieur d'un quartier, ont un emplacement fixe et sont aussi attachés au sol que les arbres et les rochers, une colline ou un plateau. Il en résulte que le groupe urbain n'a pas l'impression de changer tant que l'aspect des rues et des bâtiments demeure identique, et qu'il est peu de formations sociales à la fois plus stables et mieux assurées de durer. Paris et Rome, par exemple, malgré les guerres, les révolutions, les crises, semblent avoir traversé les siècles sans que la continuité de leur vie ait été un seul moment interrompue. Le corps national peut être en proie aux convulsions les plus violentes.

Maurice Halbwachs, « *Mémoire collective* », 1950, extrait du chapitre « Les pierres de la cité »

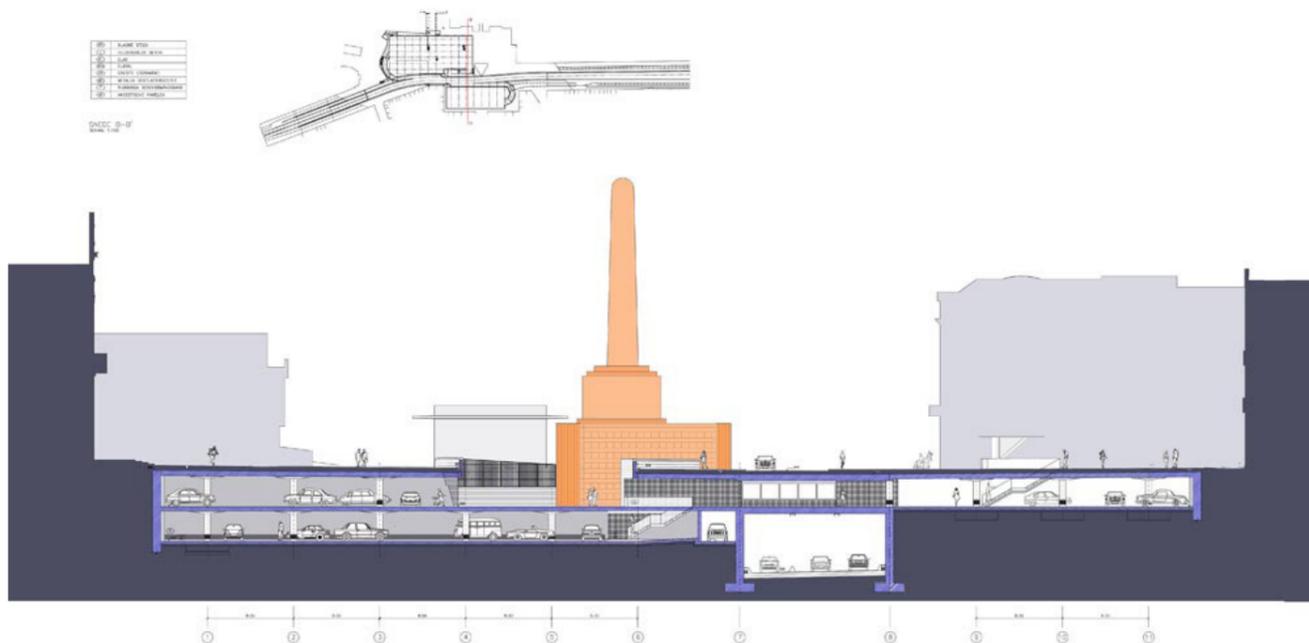
**La permanence de l'espace réside en la capacité à susciter des souvenirs.** Qu'importe l'architecture, l'évocation même des repères urbains confère à la nécessité des habitants et des visiteurs à transformer un objet en symbole. L'architecte et théoricien italien Aldo Rossi décrit le monument comme l'espace faisant la ville. L'attachement nécessaire d'un objet architectural à un concept constitue l'essence de la construction des villes. Le monument fabrique le souvenir dans l'uniformité des villes classiques. Maurice Halbwachs dans son ouvrage « *Mémoire collective* » décrit l'architecture comme le réceptacle de la vie citoyenne, associant ainsi le décor physique de ville aux événements qui s'y déroulent.

Dans la ville générique contemporaine, les monuments sont des pièces exceptionnelles dont on se souvient et qui peuvent évoquer un concept ou un événement. Le site de l'autoroute séparant les deux villes est entremêlé d'ouvrages de génie civil faisant de ces infrastructures des espaces banals. Les ouvrages d'art à la différence des ouvrages de génie civil

Le citoyen descend dans la rue, lit les nouvelles, se mêle aux groupes où on les discute ; il faut que les jeunes gens courent à la frontière ; il faut payer de lourdes taxes ; une partie des habitants se dresse contre l'autre, et c'est un épisode d'une lutte politique qui se poursuit dans le pays tout entier. Mais toute cette agitation se développe dans un décor familier, et qui ne paraît pas en être affecté. Est-ce le contraste entre l'impassibilité des pierres et le trouble auquel ils sont livrés, qui les persuade qu'après tout rien n'est perdu, puisque les murs et les maisons restent debout ? »

constituent des monuments marquant l'identité de l'espace voire l'identité des villes qu'ils traversent. A titre d'exemples, la ville aveyronnaise de Millau, à priori récalcitrante au projet de viaduc autoroutier a connu un changement fulgurant suite à la construction du plus grand viaduc d'Europe. Au delà du bouleversement du flux automobile, la réussite du projet tient au changement de l'image de la ville grâce à la construction de cet ouvrage d'art. Le viaduc le plus grand d'Europe est devenu le monument voire l'identité de Millau attirant touristes et activités commerciales. Ainsi, une simple recherche GoogleImage de la ville vous dresse le nouveau portrait, la nouvelle image de la ville.

Dans le cadre du projet de passage de l'autoroute, **la question de l'architecture de l'infrastructure est primordiale** quelque soit les mobilités qu'elles supportent. De même, la perception de la ville de Tours et de son agglomération passe par la définition des symboles urbains permettant de différencier la ville de Tours des autres villes.



**TOURS / SAINT-PIERRE-DES-CORPS : ET SI L'AUTOROUTE A10 OUVRAIT LE(S) PASSAGE(S) URBAIN(S) INFRA-SYMBOLE**

Sébastien GAFARI - Hélène GRIALOU - Frédéric MARTINET - Thibault SALMON

A gauche : Stationplein Leuven : Marcel Smets + Manuel de Sola Morales + M. Desvignes - Ci-dessus : Mur d'image associé à Millau sur google.

# II. WORKSHOP

---

28 mai au 1 juin 2015

## Extraits de l'étude publiée par l'ATU

«Comme quelques autres villes en France, Tours a la particularité d'être traversée en son centre par une grande infrastructure autoroutière, l'autoroute A10. Certains lui reprochent de couper l'agglomération tourangelle en deux parties, d'autres constatent la pollution générée par les déplacements de véhicules et de camions, d'autres enfin y ont vu et y voient encore un formidable facteur de développement économique pour la ville.

**Quelle que soit l'opinion que l'on peut avoir d'elle, l'autoroute fait partie du paysage tourangeau, et comme beaucoup de voies de circulation, elle raconte une histoire, l'histoire des déplacements certes, mais aussi et surtout l'histoire urbaine de Tours.**

En 1960 doit être adopté le tracé de l'autoroute, qui avait été mûrement réfléchi la décennie précédente. Les ingénieurs proposent trois tracés différents :

Tracé bleu : il fait passer l'autoroute à l'ouest de Tours, à l'extrémité ouest de La Riche (l'emplacement de l'actuelle périphérique ouest).

**Tracé rouge : il empreinte l'ancien lit du canal et traverse le coteau de Saint-Symphorien au nord. Au sud il passe par la commune de Chambray-lès-Tours, et contourne le bois de Grandmont par l'est. Une variante de ce tracé fait légèrement dévier l'autoroute au niveau de la gare du canal afin qu'elle perce le coteau vis-à-vis l'abbaye de Marmoutier.**

Tracé vert : il imagine une autoroute qui passe entre les communes de Saint-Pierre-des-Corps et de la Ville-aux-Dames, à l'est de l'agglomération.

Le canal est le témoin d'un passé fluvial riche et important. Les enjeux de ce territoire frontière n'échappent à personne, même devenue autoroute, il canalise les circulations internes de l'agglomération et abrite une zone de développement industriel et commercial vaste.

**Fabriquer un morceau de ville répond bien sûr aux besoins de mobilités et aux modes de transport privilégiés d'une époque, mais cela doit-il se faire toujours au détriment de la fabrication d'une identité urbaine ?**

**L'autoroute demain sera surtout la ville de demain, comme le canal d'hier n'était, finalement, que le Tours aux prises avec le Cher et la Loire.»**

## Du canal de jonction à l'autoroute A10

Deux ou trois choses  
que nous savons d'eux

Tome 2  
Histoire d'autoroute

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours  
Septembre 2011





**PAYSAGE ORDINAIRE**



UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE



**PASSAGES DIFFICILES**



CONFLIT DE MOBILITES

**PIETONS ET VELOS  
EN DANGER**

**20%** TRAFIC  
**NATIONAL**



**IDENTIFIER LE  
TERRITOIRE**

**80%** TRAFIC  
**LOCAL**



**COMMUNIQUER**

**PIETONS ET VELOS  
EN DANGER**



**RESOUDRE LES  
SITUATIONS  
CONFLICTUELLES**

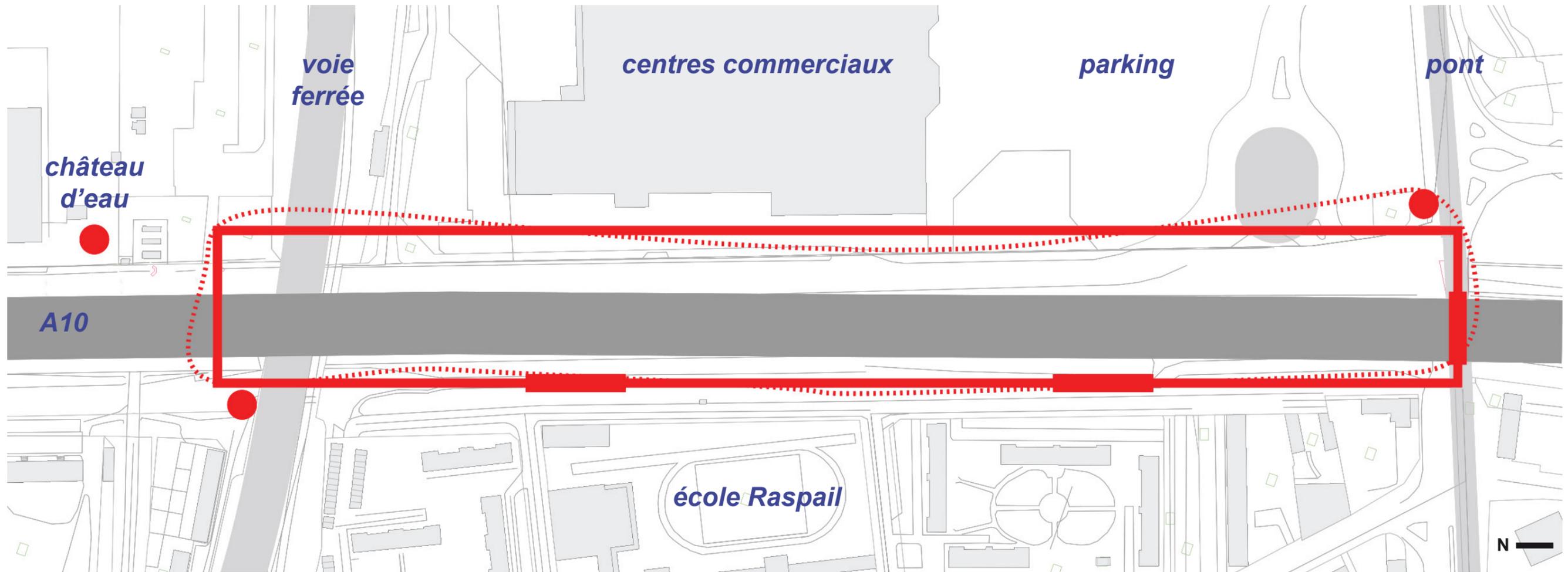
# MONUMENT INTÉRACTIF HABITÉ

*\_faire du passage un événement*

**MONUMENT  
ENTRÉE DE VILLE**



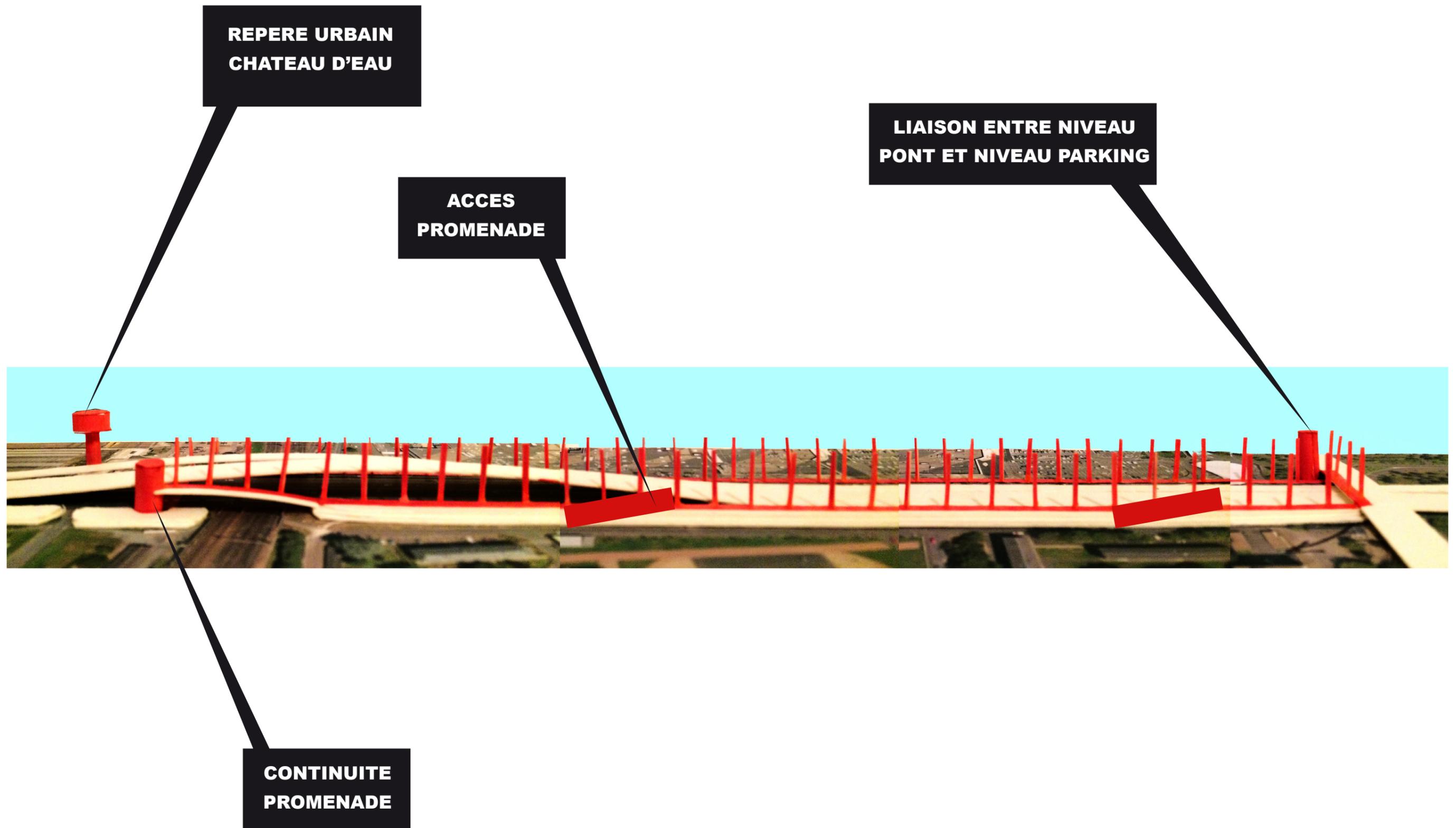
07 Une géométrie identifiable

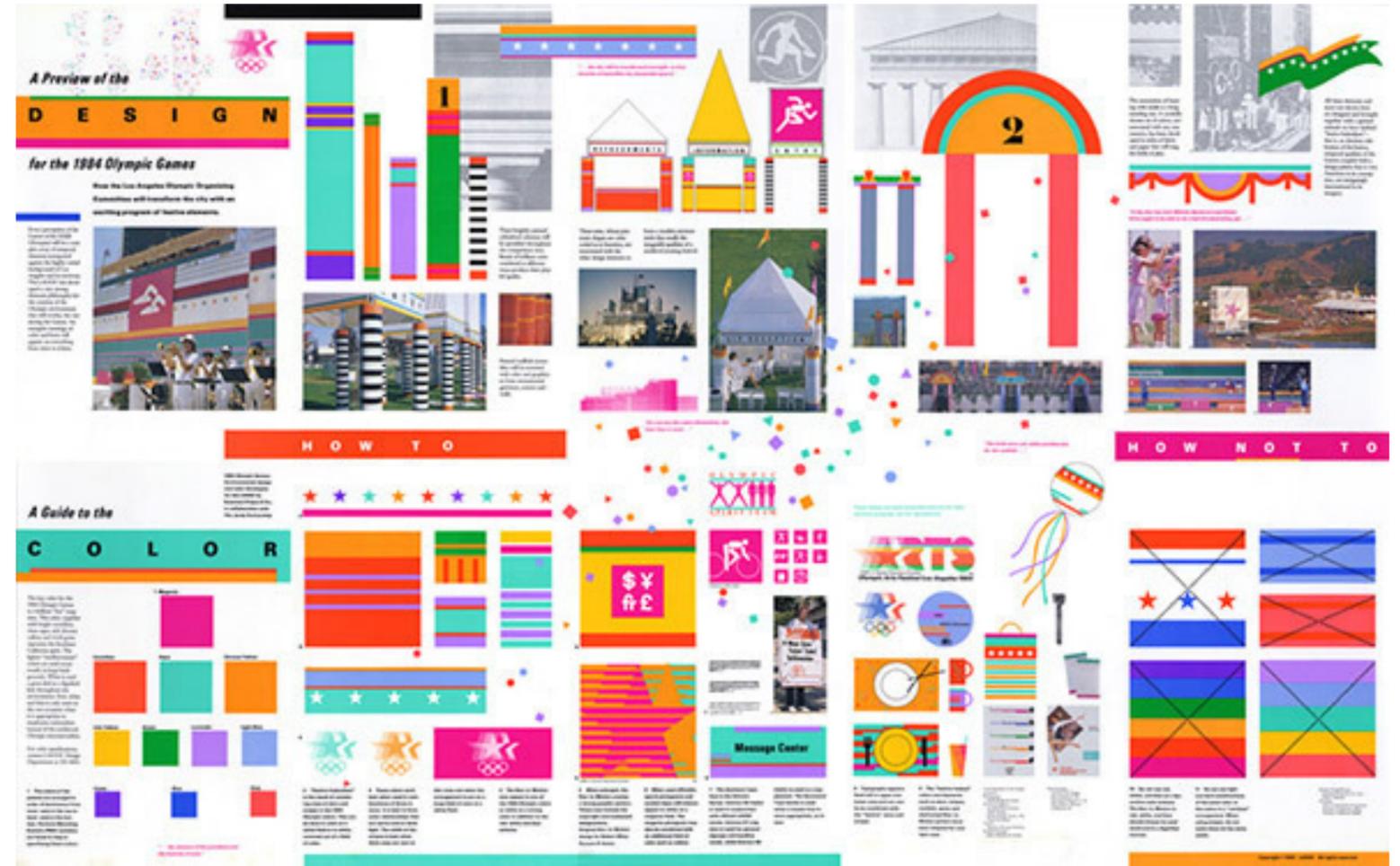


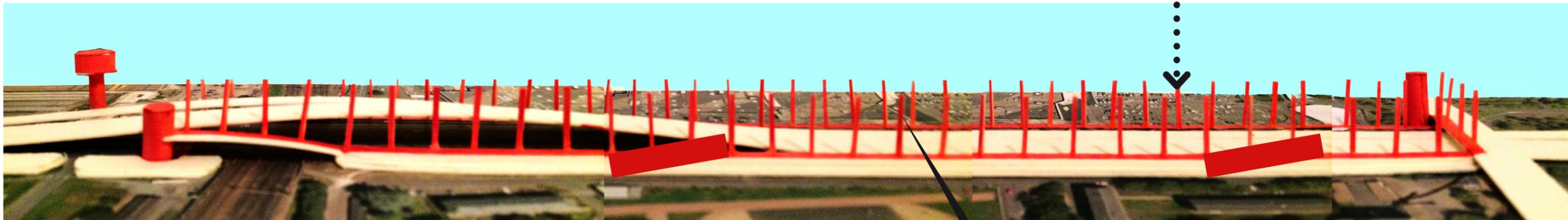
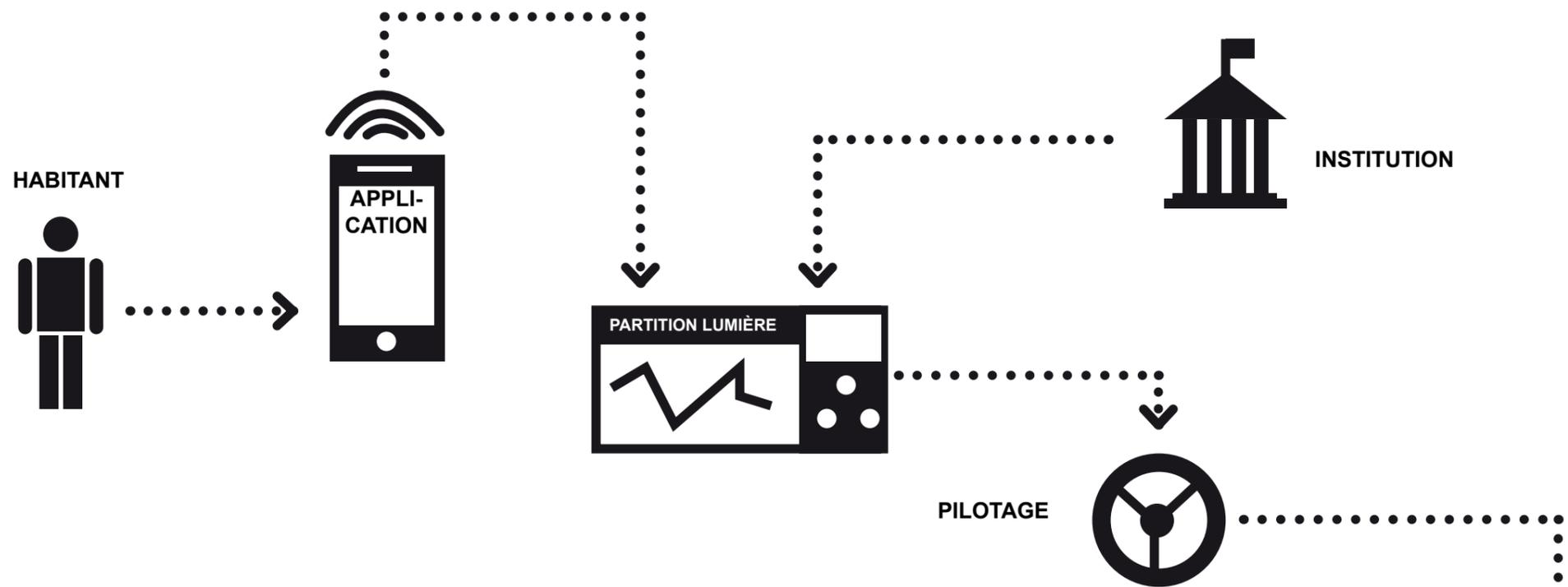
PLAN DE PRINCIPE



ELEVATION DE PRINCIPE  
NORD-SUD



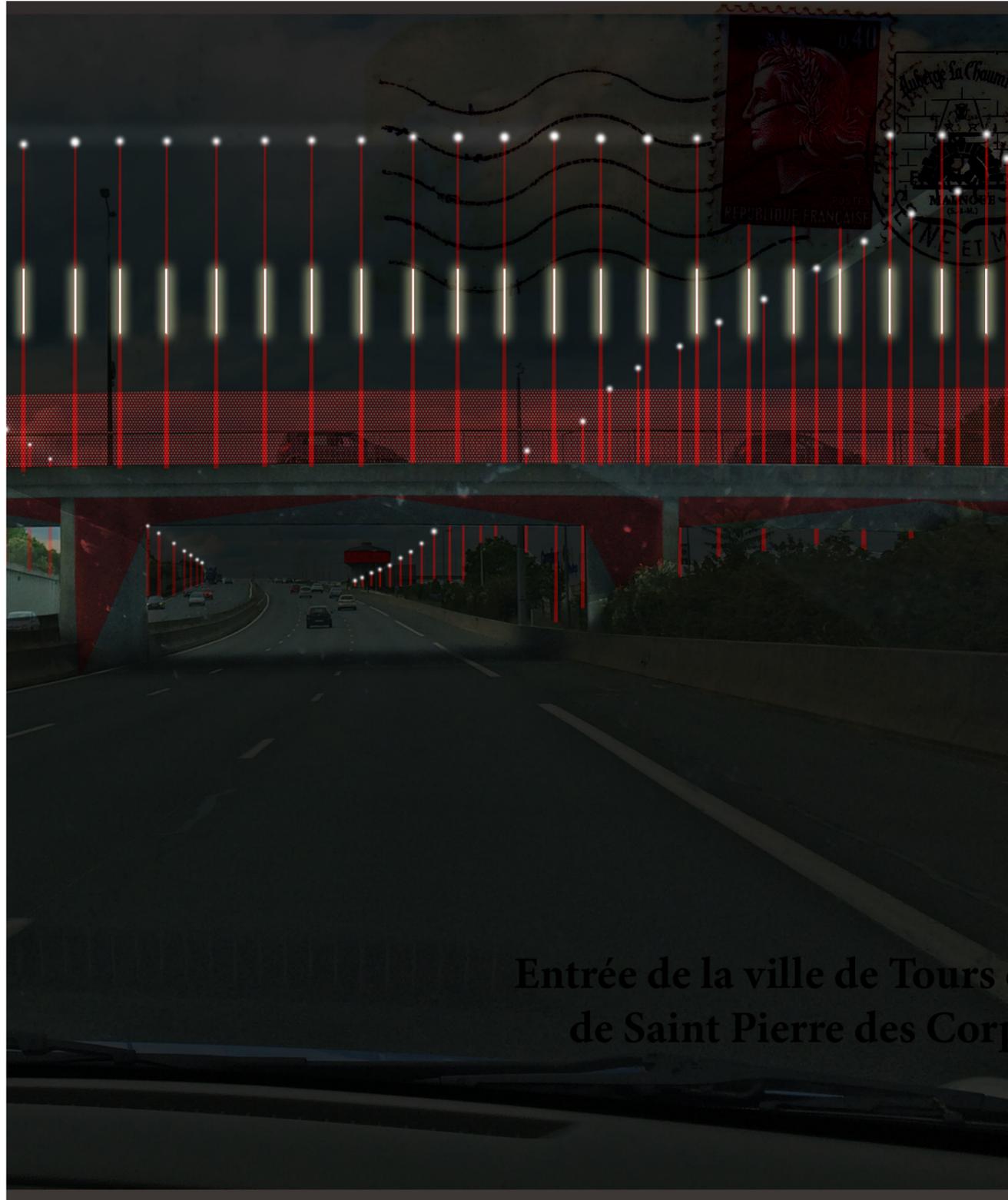




**MAT LUMINEUX  
CONTINUITÉ VISUELLE  
MONUMENTALITÉ**



Entrée de la ville de Tours et  
de Saint Pierre des Corps

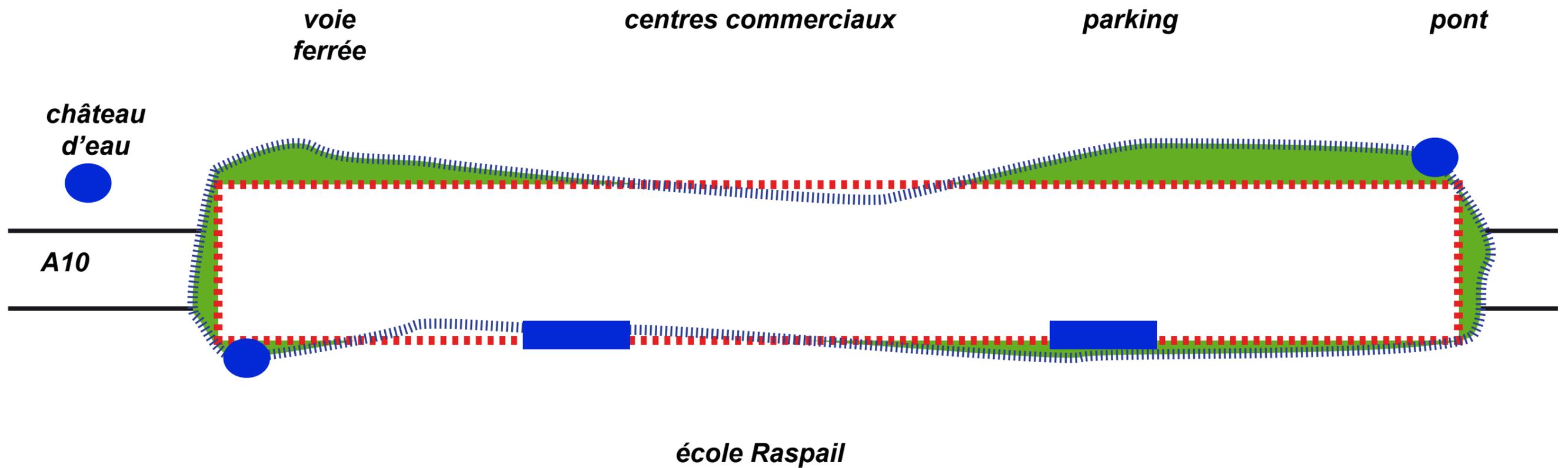






15 Promenade sur la digue





N —  
PLAN DE PHASAGE

**PHASE 1** | CONSTRUCTION DES MATS

**PHASE 2** | CREATION DE LA LIAISON PIETONNE

**PHASE 3** | AMENAGER L'ESPACE

# III. RENDU

---

22 juin 2015

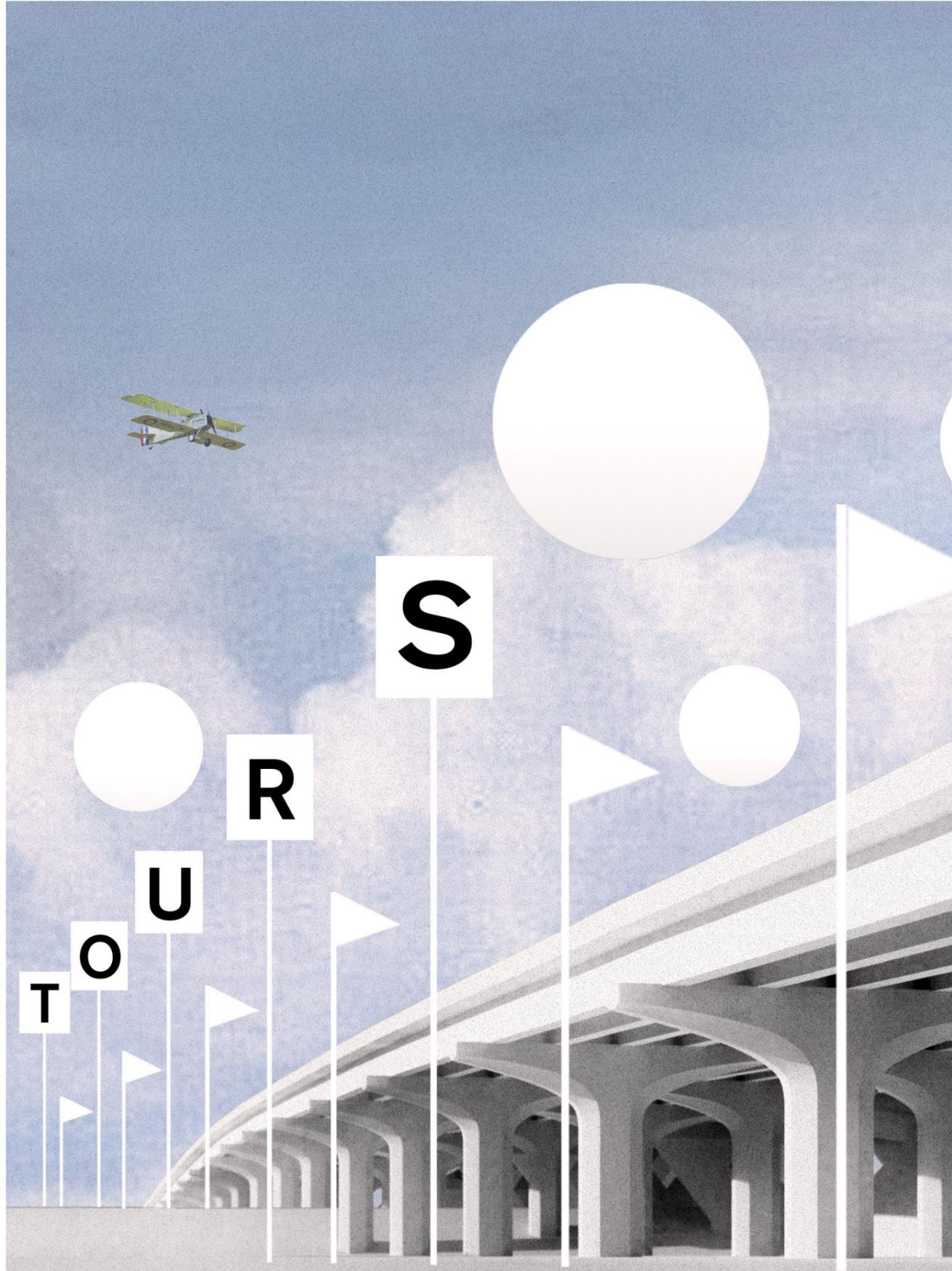
## 01 De l'infrastructure au monument : l'infra-symbole

### Le projet est une métamorphose

Toute oeuvre construite a le potentiel pour devenir un objet d'importance mais cela suppose une approbation collective de la part des membres de la cité. Ce projet tente de mettre en place les conditions d'une métamorphose, d'un changement de signification d'un objet construit ayant aujourd'hui une valeur négative. Pour que l'infrastructure, à l'endroit de la levée, devienne un élément valorisant du paysage urbain contemporain de la métropole de Tours. Dès lors que l'infrastructure est considérée comme un monument à part entière du paysage urbain, elle n'est plus une nuisance où un obstacle, elle devient une oeuvre monumentale capable d'incarner l'identité d'un territoire.

### L'infrastructure est une architecture

Cette intervention est la métamorphose de l'infrastructure existante. Libérée de la digue, la Levée exprime son potentiel urbain et sa capacité à incarner un monument. La Levée n'est plus le dessous de l'autoroute A10, elle est un passage urbain. Dès lors, l'infrastructure est une architecture.



## 02 Monument citoyen

«**Monument : du lat. monumentum ou monimentum, de monere, avertir : ce qui avertit, indique.**»

Dictionnaire Littré

La notion de monument et celle du citoyen ressemblent à un pléonasme. Pour autant, la ville contemporaine a peur du monument historique, de son écrasante présence. Ce fut le cas dans le passé : monument dédié au pouvoir, à la guerre, aux victoires.

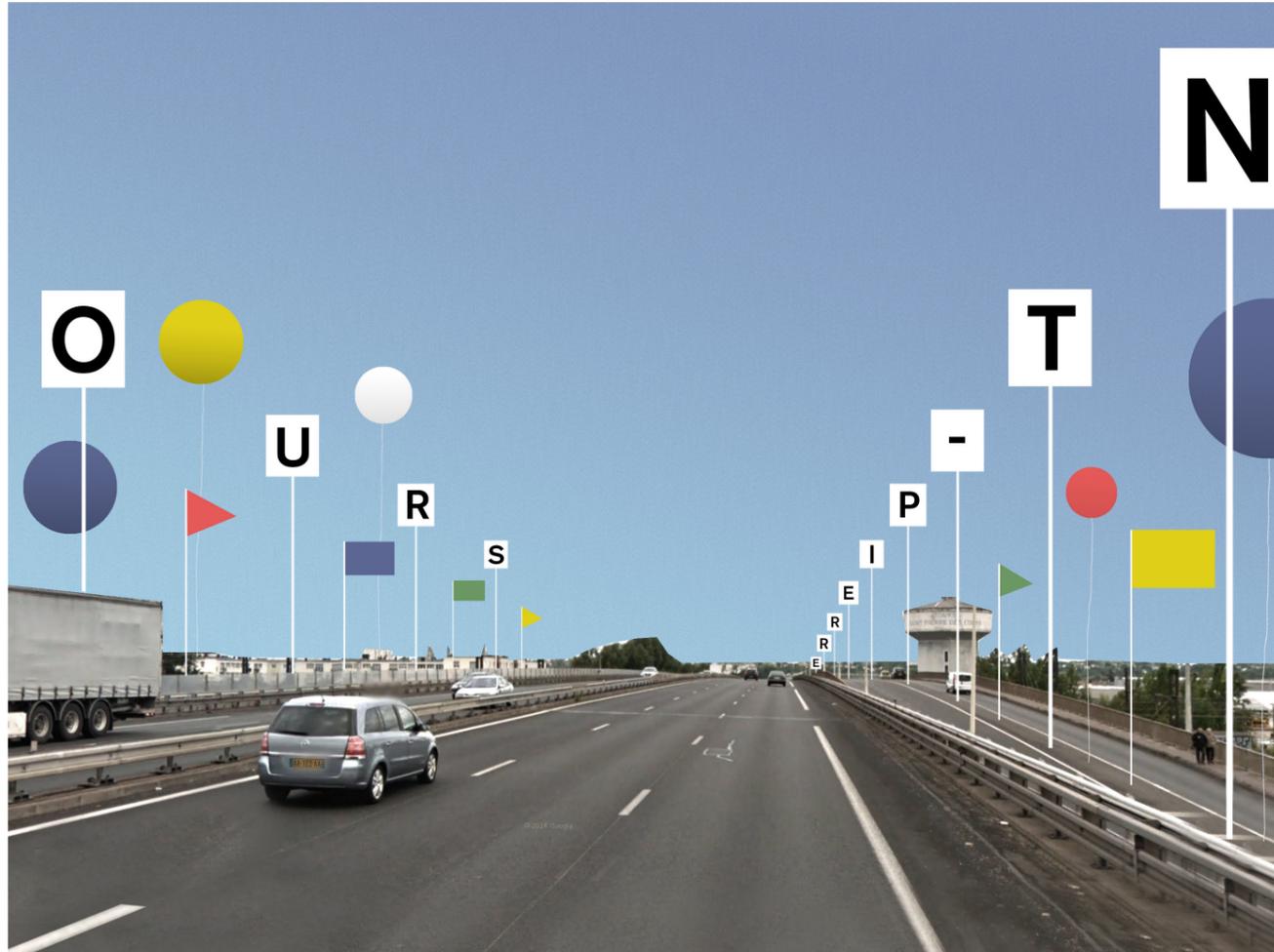
Le monument contemporain est citoyen. Il fédère les habitants autour d'un idéal de partage, de vie apaisée, de célébration de ce que la ville a de plus beau. La symbolique ne peut plus être celle du pouvoir, de la religion ou de l'argent.

**Le monument est aujourd'hui symbole de l'échange, de la mobilité, du passage des informations, et des flux. L'A10 porte en elle le substrat nécessaire à cette nouvelle monumentalité assumée.**

Le projet prévoit la mise en place d'une structure géométrique claire, celle du rectangle, qui délimite les contours du monument. Sa périphérie est équipée de mats et de signalétiques, témoins de l'humeur des 2 villes.

Ces mats indiquent la traversée de l'agglomération, marquent une étape au sein des 443 km que compte l'A10. Le franchissement de Tours devient un événement, une ponctuation à l'échelle nationale.

A l'instar des fanions ou drapeaux traditionnels, ils peuvent être connectés directement aux habitants et traduire un ensemble d'information utile (célébration de l'équipe de foot, ou de tous les événements majeurs de l'agglomération).



## 03 Figure urbaine

### Un monument pour les habitants

Le projet joue un rôle double : signal métropolitain pour les utilisateurs de l'A10, il représente surtout un nouveau point de repère pour les habitants.

Aujourd'hui, les enseignes commerciales revêtent un rôle prépondérant dans l'orientation de la ville. Le nom des rues a progressivement disparu pour laisser place au nom des enseignes. Carrefour, Ikea, ou le Technicentre sont les figures urbaines de ce morceau de ville.

**Le projet emprunte les codes de l'architecture commerciale, mais les détourne pour réintroduire une primauté de l'espace public sur l'insularité privée.**

Une des actions majeures de notre projet tient en la suppression de la digue, dont l'effet protecteur est largement supplanté par l'effet dévastateur en cas de crue, provoquant une barrière empêchant l'eau de se retirer.

Le dégagement de la digue libère le passage ouvert et généreux sous l'A10, facilite la connexion entre les deux villes.



## 04 Situations métropolitaines



**L'A10 est une chance.** Combien de villes de taille moyenne souffrent de l'absence d'une autoroute, de connexions ferroviaires, d'un développement freiné par un défaut d'infrastructure. Tours et Saint-Pierre ont la chance de posséder l'A10 et le TGV ouest.

Aujourd'hui ces infrastructures sont vécues comme des cé-sures urbaines polluantes, bruyantes. Leur modernité effraie dans une culture actuelle plutôt encline aux mobilités douces, à l'écologie, à un urbanisme pacifié.

**Il paraît peu crédible d'effacer brutalement cette modernité. Mais nous pensons qu'une transition est possible, à condition d'accepter les qualités de l'infrastructure, d'accepter sa métamorphose, de l'accommoder à des situations métropolitaines contemporaines.**

La ville contemporaine regorge d'activités non planifiées, remises à la marge. Les activités jugées trop bruyantes, trop spécifiques, trop spontanées pour les centres anciens peuvent reconquérir ces lieux mal aimés.

Le projet propose quelques interventions simples, autour de l'A10. La sous-face de l'autoroute est un endroit rêvé pour y accueillir des activités urbaines bruyantes, tels que *playground* de basket, skate park, *citystade*, cafés éphémères, etc. Plusieurs exemples européens montrent avec succès ce type d'intervention. La nature des projets dépend évidemment de l'activité et mérite une concertation avec les habitants.

Une autre intervention simple concerne le tunnel passant sous la voie ferrée. Le revêtement en tôle ondulé est supprimé pour évacuer l'effet d'échos, et une circulation alternée est mise en place avec 3 temps : un pour les voitures dans un sens, un pour l'autre sens, et le troisième exclusivement dédié aux piétons. Les trottoirs sont supprimés, et la chaussée est transformée en zone de rencontre.

La dernière intervention concerne le pont Wagner et le talus de l'échangeur. Un garde-corps haut est installé sur un côté pour filtrer les vues, et permettre aux personnes souffrant de vertige de franchir le pont.

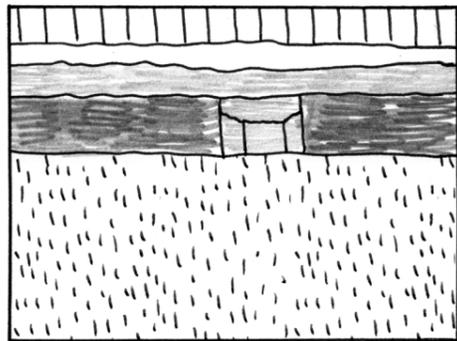
## 05 Mise en oeuvre opérationnelle

**Comment mettre en place un tel dispositif ?** Les modes de fabrication de la ville distinguent 2 types de foncier : le privé et le public. Notre intervention se situe exclusivement sur l'emprise publique, propriété des communes de Tours et Saint-Pierre-des-Corps. En revanche, l'impact du projet influe sur les enclaves privées, celles des habitants bien évidemment, mais également sur celle l'A10 et sur celles des surfaces commerciales.

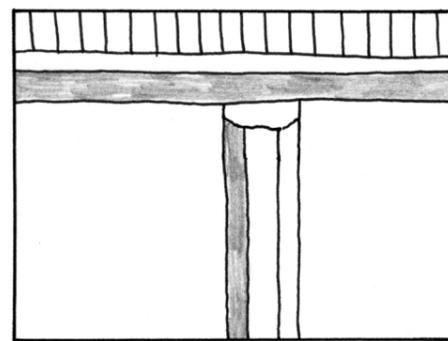
L'intervention peut-être phasée avec des coûts maîtrisés. Un des autres points importants est l'adhésion du public à la démarche, et d'un patient travail de concertation, de communication pour mutualiser de nouvelles idées autour du monument. **La monumentalité ne s'impose plus, elle se négocie.**

Le projet du MONUMENT CITOYEN est avant tout un projet urbain. La résolution architecturale n'est qu'une proposition formelle servant d'illustration, et de base de négociation avec les diverses maîtrises d'ouvrages publiques et les habitants.

LA DIGUE EST ENLEVEE

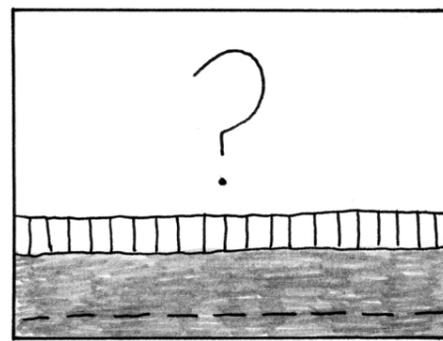


L'autoroute

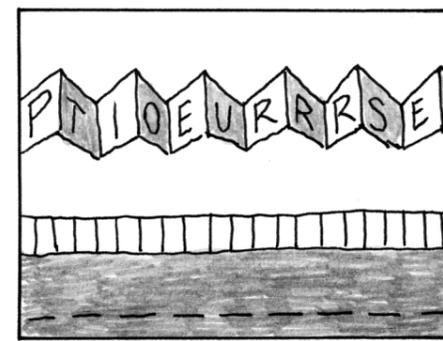


Le Signal

LE PAYSAGE EST LOCALISE

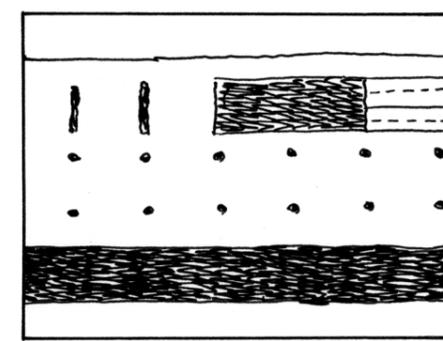


L'autoroute

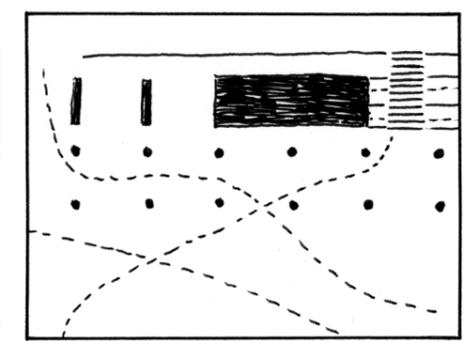


Le Signal

LES PASSAGES DES PIETONS ET VELOS SONT FACILITES

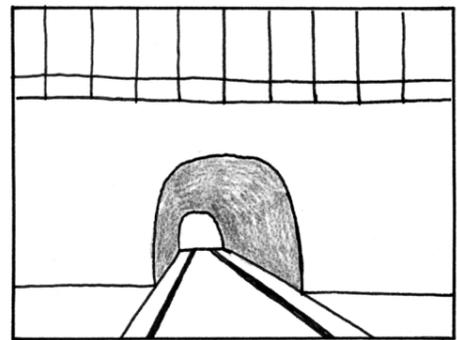


L'autoroute

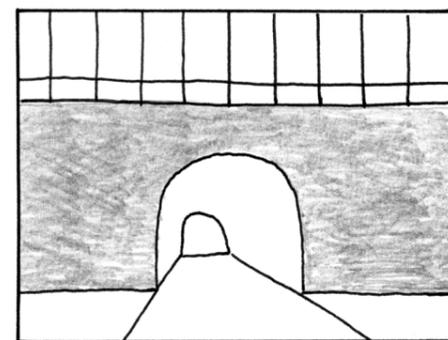


Le Signal

LE PASSAGE RUE DE LA GRANDE QUILLET EST AMENAGE

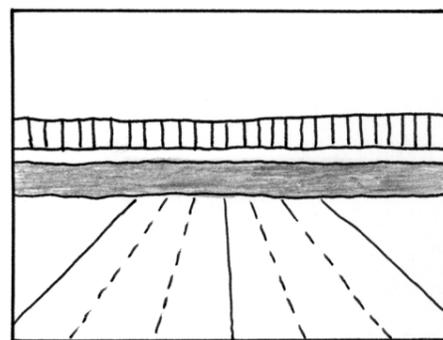


Passage dangereux

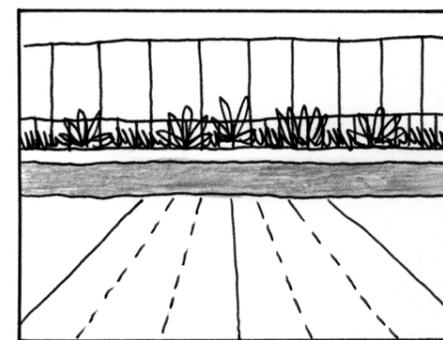


Circulation alternée

LE PONT WAGNER EST SECURISE

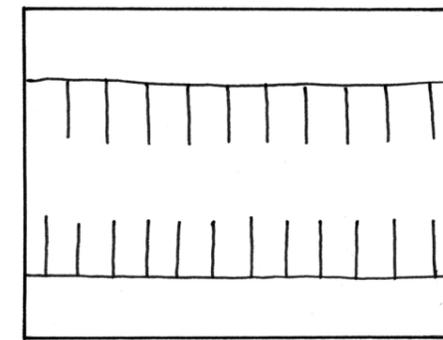


Vertige

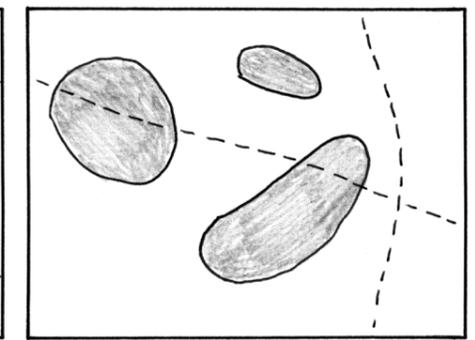


Sécurité

DES PROGRAMMES VARIES SONT INSTALLES



Monofonctionnalité



Usage multiples

