



Espace périurbain du Littoral Est
Orthophoto - earth.google.com

Mall Englobé

un potentiel de mutation



Confrontation entre la «Big Box» et la Cité Martini
Le 14 Novembre 2021, Marin (NE), Raphaël Bitzi

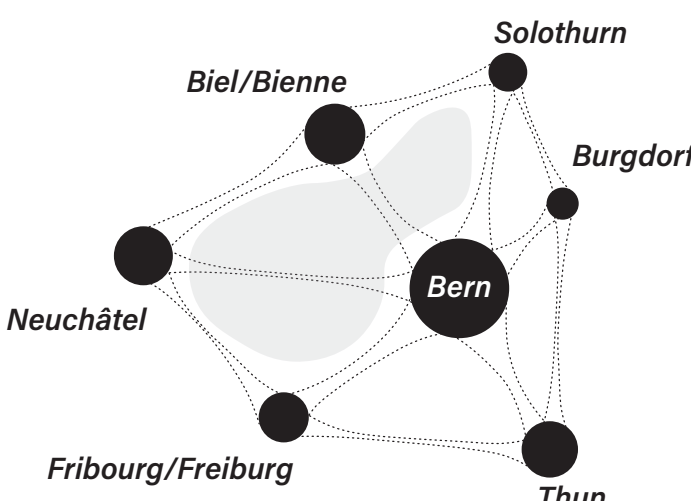
«La ville ne peut exister que là où les différences se heurtent les unes aux autres pour devenir ensuite productives».

Ces dernières décennies, la dynamique de densification a fortement impacté les zones périurbaines suisses, jusqu'ici de relativement faible densité. On voit alors apparaître un contexte bâti surtout toujours dense, toujours plus schizophrène, où les constructions se succèdent, mais ne dialoguent pas.

Les centres commerciaux sont pour la plupart rapidement rattrapés par cette densification et l'étalement des milieux périurbains, se voyant alors côtoyer un environnement plus dense, voir même être englobés par ce développement, les confrontant alors à la question de la porosité et du dialogue de l'ensemble.

Potentiel identitaire local

Les réseaux de villes suisses



La Couronne urbaine de Berne
Schémas selon DIENER Roger, (2005), «La Suisse - portrait urbain», Birkhäuser Verlag, p.677

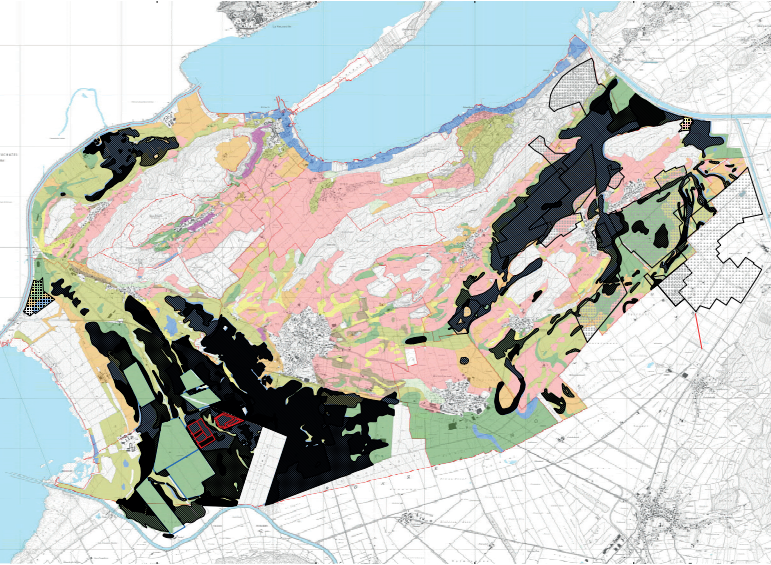
Le fédéralisme constitue l'un des principes fondamentaux de l'ordre constitutionnel helvétique. C'est un système organisationnel, administratif et gouvernemental qui a pour but le **maintien de la diversité dans l'unité**.

Le modèle d'une Suisse urbaine ne tend pas, comme on pourrait en premier lieu le concevoir, en une zone d'étalement bâti homogène, mais plutôt d'une démarcation de différences donnant lieu à des types d'urbanités mettant en exergue leurs potentiels respectifs.

Les réseaux de villes moyennes se matérialisent sous forme d'alliance entre différentes villes de taille moyenne, à l'image de la couronne urbaine de Berne, qui relie 7 villes, 4 cantons et deux langues nationales au sein d'un même réseau visant à renforcer des intérêts communs, notamment dans les domaines de l'éducation, de l'économie et de la politique.

Territoire rural

Le Seeland



Carte des aptitudes culturelles du Seeland-West
www.seeland-biel-bienne.ch

Dans les années 1850, le Seeland n'a rien de sain. Au contraire, les crues et inondations qui se succèdent entre les trois lacs ont un impact considérable sur le paysage, les récoltes et les risques de maladies.

Une vingtaine d'années plus tard, le plus gros chantier hydraulique de Suisse, la correction des eaux du Jura est entrepris. L'intervention consiste en un détournement du cours de l'Aar ainsi qu'une mise en place de canaux entre les lacs de Morat, Neuchâtel et Bière pour enclencher une régulation naturelle du niveau des eaux.

Suite à cette réussite, le Seeland s'affirme aujourd'hui comme la principale source de production agricole et maraîchère du territoire suisse, produisant plus d'un quart des légumes consommés en Suisse et comptant jusqu'à 45% des entreprises maraîchères et agricoles suisses.

Ville Productive

Neuchâtel



Neue Automobil - Aktien-Gesellschaft MARTINI, St. Blasien (Schweiz)
Publicité pour les automobiles Martini (1928)
www.eneigen-burgredien.de

La ville de Neuchâtel possède une riche histoire industrielle. Dès le 15^e siècle, les activités prennent place dans le val-lon de la Serrière. La Chocolaterie Suchard, mais aussi les imprimeries, les brasseries, les manufactures horlogères ainsi que la production de cigarettes avec l'usine de la Brunette ont fait vivre un véritable âge d'or à la ville jusque dans le milieu du 20^e s.

Les Champs-Montants, vaste plaine reliant Saint-Blaise à Marin (NE), contenue entre autoroute et voies de chemin de fer, devient petit-à-petit colonisée par l'industrie avec notamment l'entreprise d'automobile Martini qui y vivra son âge d'or dans le début des années 1900 avec au sein de l'usine, pas moins de 500 ouvriers.

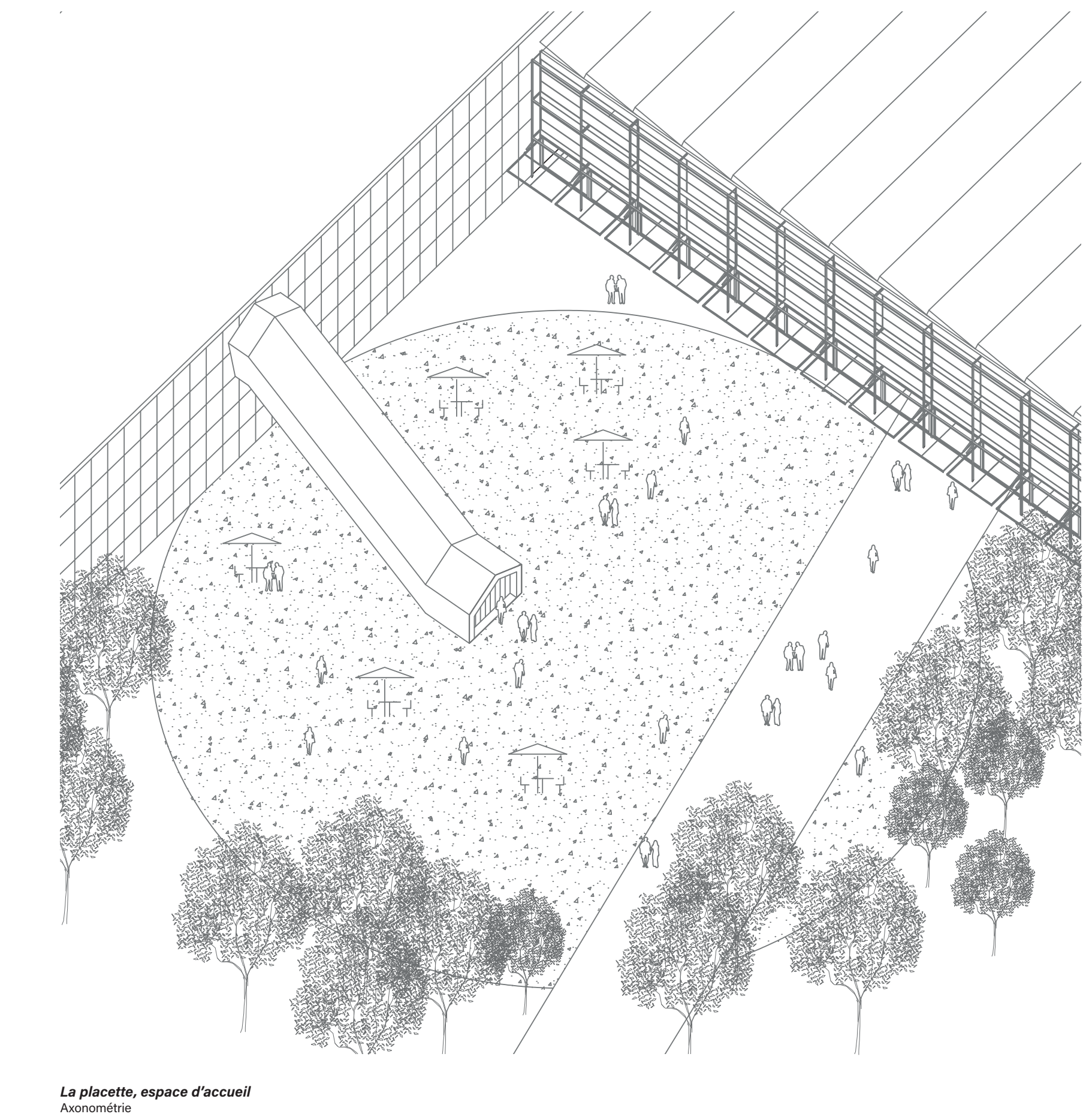
Jusqu'à aujourd'hui, le caractère industriel, puis également commercial a perduré sur le site avec le renouvellement continu de nouvelles entreprises et surfaces de vente.

Affectations voisines

La plaine des Champs-Montants



Plan masse
1:10'000



La placette, espace d'accueil
Avenant

Réseaux

Liaisons territoriales/limites de quartier

Les chemins de fer ont constitué en Suisse, le développement d'une société fondée principalement sur l'industrie et les services, figurant aujourd'hui comme l'un des réseaux ferrés les plus denses du monde.

En 1901 est inaugurée la voie de chemins de fer qui relie Berne à Neuchâtel, favorisant le caractère industriel des villages alentours, notamment avec l'usine d'automobiles Martini ou la boulangerie industrielle de la Jowa.

En 1958, le peuple suisse donne autorité au Conseil Fédéral pour la future construction d'un réseau autoroutier recouvrant l'ensemble du territoire national.

A la fin de l'année 1995, le tronçon de l'autoroute A5 reliant Monruz à la Neuveville est terminé, laissant une forte marque dans le paysage de Saint-Blaise. L'axe qui relie à l'échelle territoriale Genève à Zurich fait office d'artère de circulation principale, transitant par et sous la ville de Neuchâtel.

Aux abords du village de Saint-Blaise, la pointe ouest de la plaine des Champs-Montants fait office de noeud d'infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires.

Les deux grands axes de transports qui se détachent en direction de l'est ayant bien entendu une importance à l'échelle nationale, ils ont néanmoins le défaut d'agir comme limite directe entre le site et son environnement. S'il est presque entouré de zones fragmentées tantôt résidentielles tantôt commerciales, seule une très petite partie d'entre-elles ont un accès facilité au site.

La volonté principale du projet étant de connecter davantage le site à son contexte, le premier geste sera d'ajouter un troisième axe à la composition. Traversant la parcelle d'est en ouest, le nouvel axe (diagonale) de mobilité douce a pour but de drainer les flux de piétons le long d'une promenade qui s'étend des berges du lac à la plaine agricole.

De par sa trajectoire, l'expérience de la promenade se déroule au travers d'une succession d'environnements tantôt paysager, tantôt bâti, tantôt intérieur, tantôt extérieur.

L'ambiguïté constante de cette nouvelle réalité agit alors comme stimuli sur l'usager et le garde constamment intéressé et curieux de ce qui l'entoure.

1

Bâtiments

Nouvel ensemble, extension de structures existantes, nouvelles identités

2

Placette

Mise en place d'un espace d'accueil et d'événements extérieur, au coeur d'un site bordé de réseaux hostiles à la vie publique.

3

Jardin sauvage

Renforcement de la végétation indigène qui borde l'axe ferroviaire, prolifération volontaire sur certaines zones du site.

4

Eclairages structurants

La répétition de lampadaires s'affirme comme densité du lieu et mesure l'espace. L'élément devient le symbole, la répétition le rend vivant et appréhensible à petite et à large échelle.

5

Diagonale

Entre les axes ferroviaires et autoroutiers, un nouveau tracé est implanté. La voie de mobilité douce traverse le site de part et d'autre, replace l'individu au centre des considérations.

6

Surface piétonne

Le maillage structuré s'étend sur l'ensemble du site, accentuant les variations ponctuelles et faisant office de lien dans la composition globale de l'aménagement.

Fusion de réalités

Intervention par couches

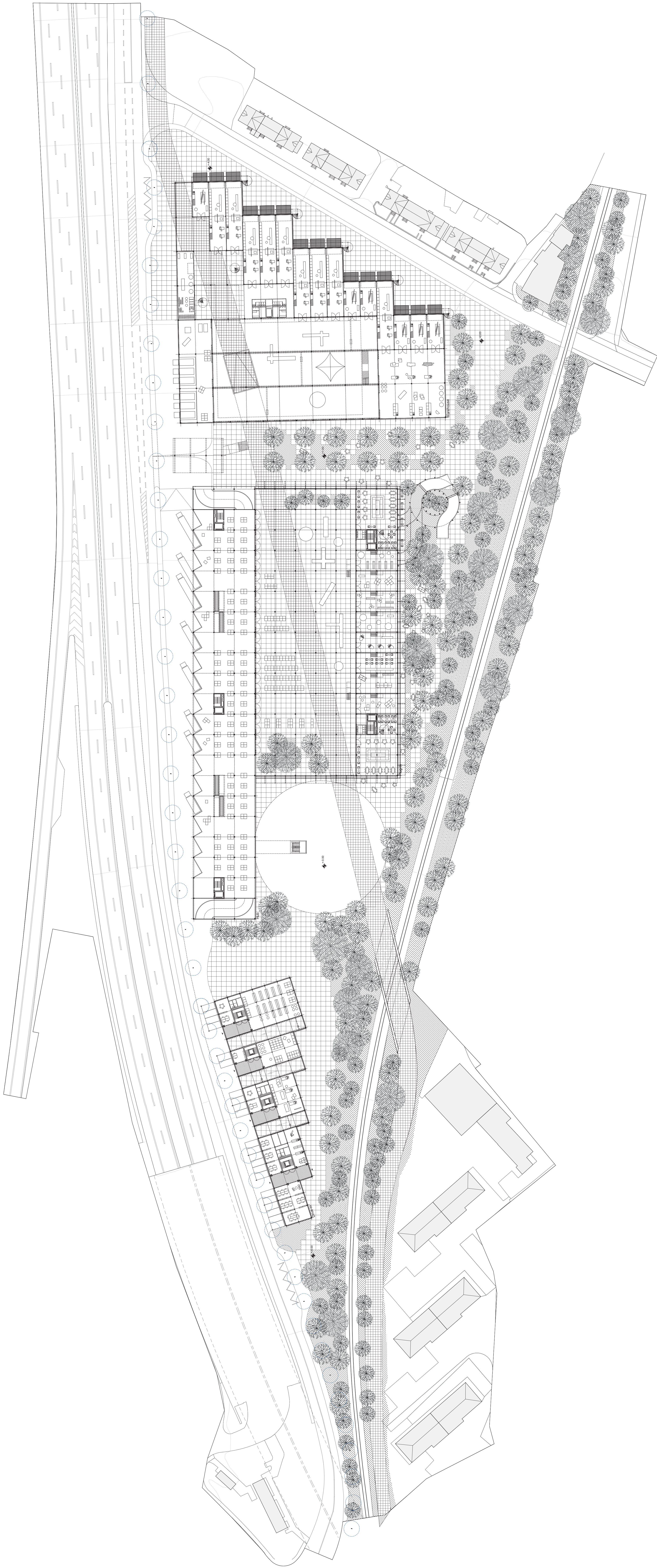
D'une manière plus globale, l'intervention sur le site se subdivise en sept éléments, des couches successives qui sont élaborées selon leurs logiques propres, puis superposées et adaptées pour qu'une nouvelle lecture de l'ensemble soit possible. Par ce procédé, la hiérarchie entre les éléments se fait naturellement et offre l'expérience d'une nouvelle réalité complexe.

En premier lieu, l'axe de mobilité douce s'impose comme règle primordiale. Faisant écho aux deux grands axes d'ampleur territoriale, la diagonale traverse tout, y compris les bâtiments. A l'ouest, l'arrivée sur le site est marquée par un espace vide, la placette, dégageant une véritable arrivée et une lecture claire de l'ensemble.

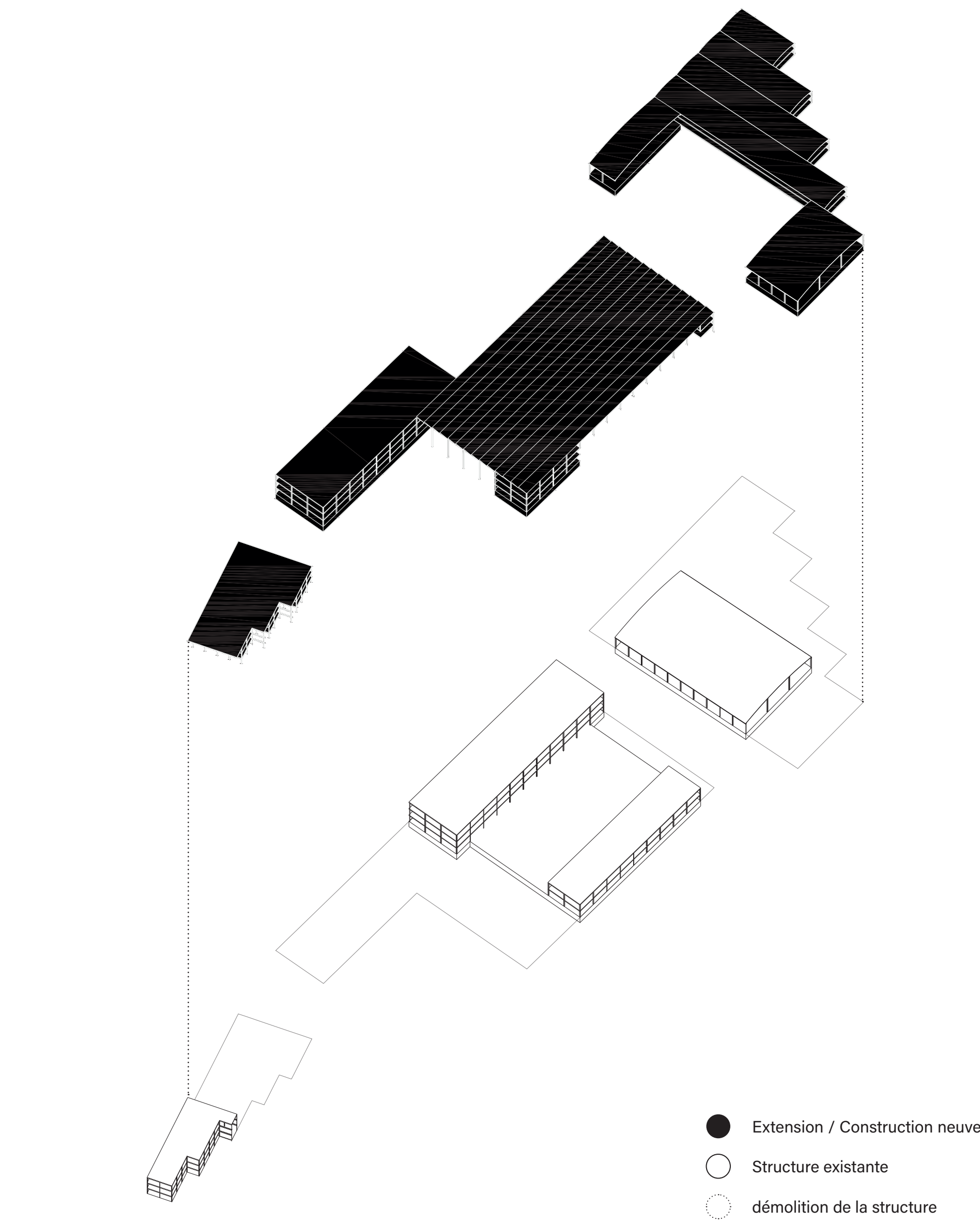
De part et d'autre de la parcelle, deux couches intrinsèquement liées aux caractères de leurs limites se matérialisent. D'un côté une lignée d'éclairages ponctuels vient affirmer la présence du nouvel ensemble le long de la route, délimitant la

voie logistique du tracé routier de l'avenue des Champs-Montants. De l'autre, la végétation déjà présente sur le talus de la voie ferrée s'étend davantage sur le site, à l'image d'un jardin sauvage.

Enfin, par opposition à l'étendue bitumineuse présente sur le site existant, un nouveau revêtement de sol, plus perméable, marque la différence face aux axes routiers et s'affirme en tant que surface piétonne. Sous la forme de dalles minérales préfabriquées, l'étendue recouvre l'ensemble du site. De par son quadrillage stricte et les jointures de ses éléments, le développement de la végétation et l'infiltration de l'eau sont alors à nouveau possibles.



Plan d'ensemble - Niveau 0 et contexte
1:800



De la Big Box à l'environnement
Extension de systèmes

Si le modèle de la boîte borgne et déconnectée de sont environnement est en tout point obsolète, sa carcasse structurée reste digne d'intérêt. De par les structures rationnelles et de relativement longues portées, le scénario porte sur le maintien des systèmes structurels existants qui seront ensuite prolongés.

«We should shift our expectations on architecture, away from our expectation in stability, towards our expectation in instability. (...) The ultimate state on which the architecture should be judged is no longer at rest, but in motion.»

R. Koolhaas, conférence Harvard University

Face au caractère de plus en plus éphémère des scénarios programmatiques, la résilience structurelle fait sans aucun doute acte de pragmatisme, mais joue également un rôle important en terme de durabilité.

Sur l'ensemble du projet, l'attention est portée sur une structure radicale, dénuée d'artifices laissant places à une infinité d'appropriation.

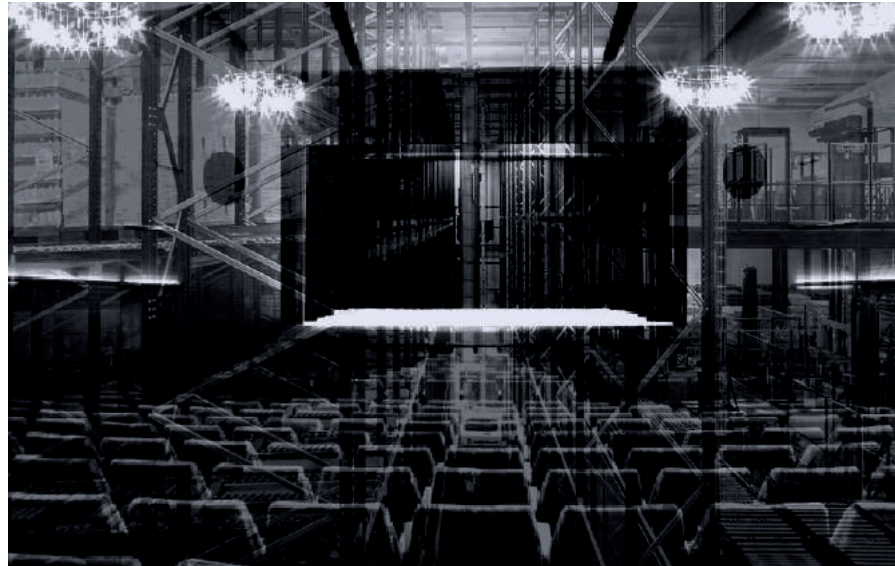
Quelques scénarios d'hybridation programmatique sont proposés, sur la base des thèmes fondamentaux du projet : la production, la vente et la logistique.

Le projet devient alors, dans son ensemble, une suite d'environnements structurels interconnectés par un aménagement urbain et paysager.

1

Événements stockés

Les volumes volontairement généreux des bâtiments projetés laissent place à l'accueil d'événements en tout genre, variant au cours de la journée et des saisons. L'intérêt d'une telle perméabilité est de rendre les bâtiments capables de changer d'activité entre le jour et la nuit, tout comme de survivre sur des décennies sans la moindre intervention lourde.



2

Halle maraîchère

De par sa proximité avec le Seeland et par sa vocation commerciale, le site accueille une nouvelle forme d'espace de vente en circuit court. En rendant accessible les produits de la région, livrés et vendus directement par le producteur, le marché est une nouvelle alternative responsable vers une consommation locale et honnête envers le producteur.

Accessible par le public durant la journée et par les entreprises de livraisons et restaurateurs pendant la nuit, l'activité du bâtiment est rentabilisée au maximum.



3

Nature intérieure

La volonté de perméabilité sur l'ensemble du site engendre des résultats aléatoires de la rencontre entre la nature et le bâti. Composés d'espaces tempérés et principalement ouverts, l'exploitation d'une forme de nature intérieure est rendue possible, à l'opposé de l'effervescence de l'artificiel des malls américains.

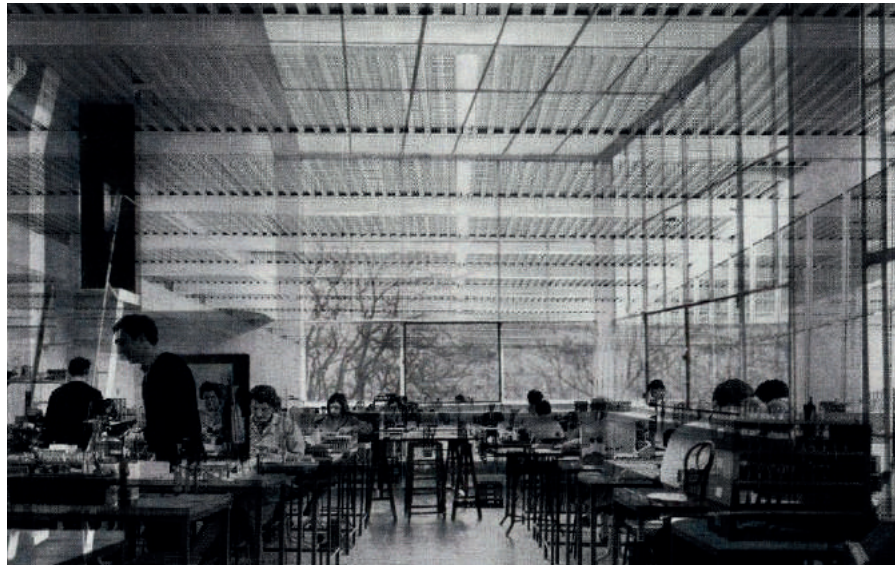


4

Logement productif

Dans une volonté d'enraciner le nouvel ensemble dans les pratiques sociales du quartier, il est important que le lieu soit appropriable jusqu'à pouvoir s'y loger. Les principes de division fonctionnels : Habiter, travailler, se divertir ne font plus qu'un et se mélangent dans un seul et même endroit.

Pour les petites entreprises et manufactures privées, l'accès à des infrastructures adaptées favorise et encourage le maintien de la production artisanale et locale.



Identités Nouvelles

Adresses

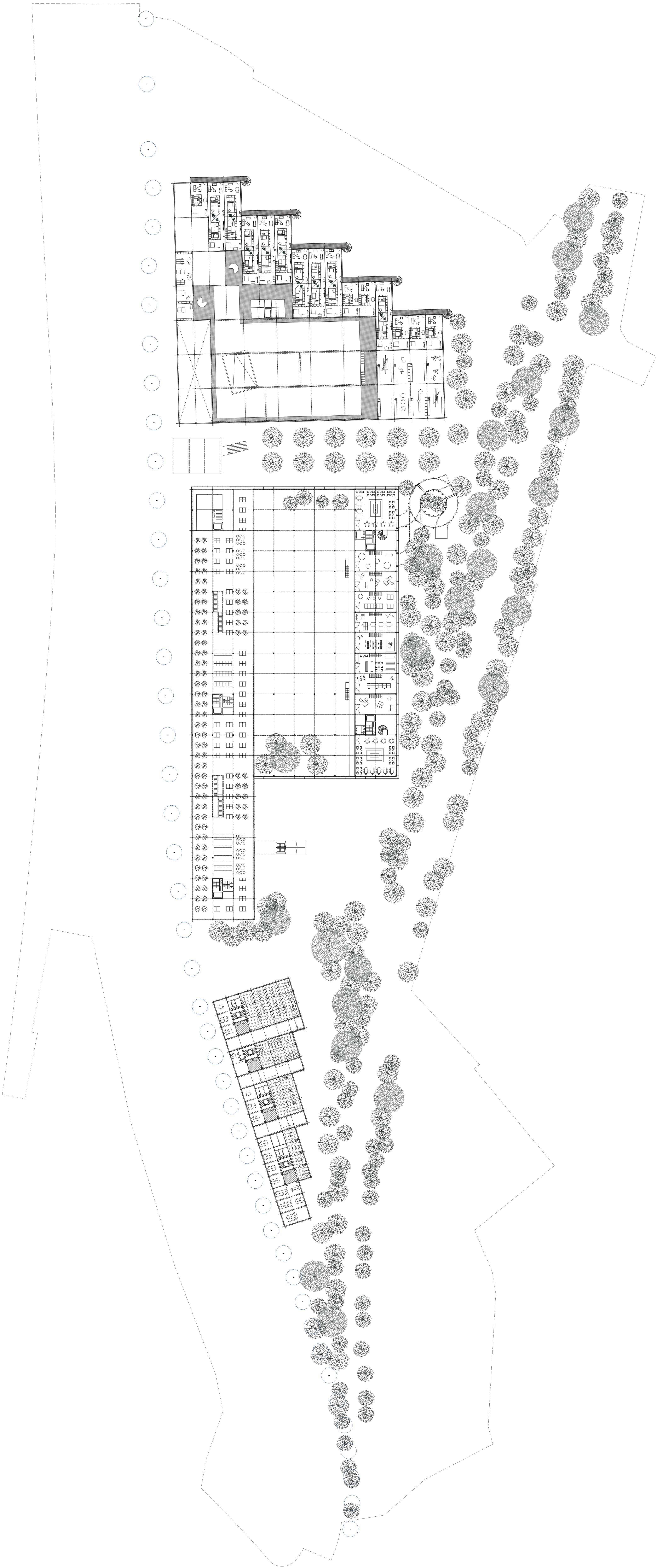
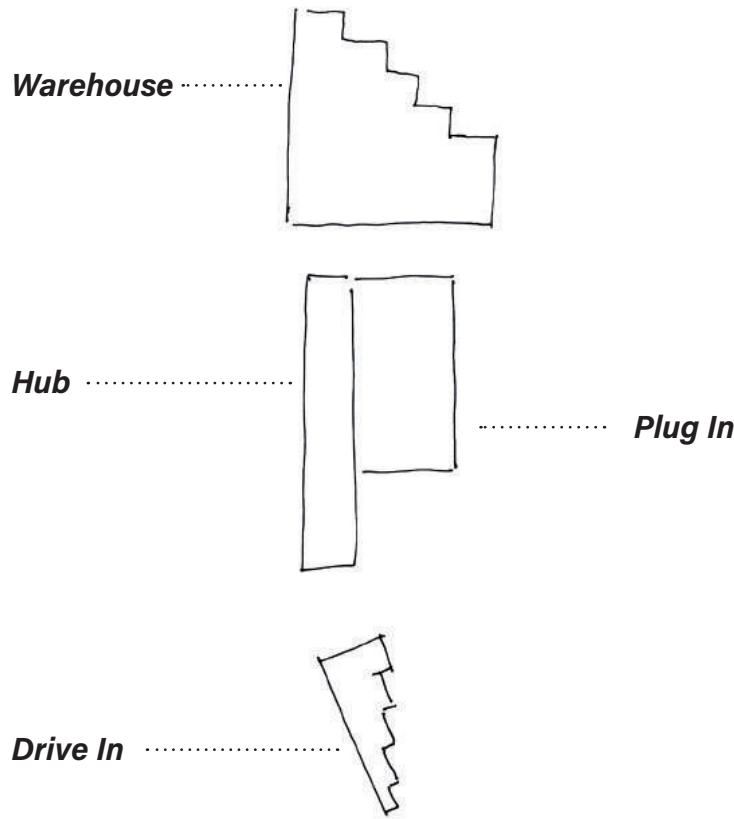
La composition de bâtiments proches se veut radicale et reconnaissable. Désormais, quatre bâtiments s'articulent sur l'ensemble de la parcelle. Bien que leurs caractéristiques constructives soient similaires, chaque volume se distingue par une particularité intrinsèque :

Le Drive In: Bâtiment en tête de parcelle, fonction hybride entre la production, la logistique et la distribution.

Le Hub: Bâtiment déployé le long de l'axe routier. Comprend l'entier des quais de déchargement et crée le lien avec le reste de la parcelle. Grossiste, Produits du Seeland, Dégustation et vente.

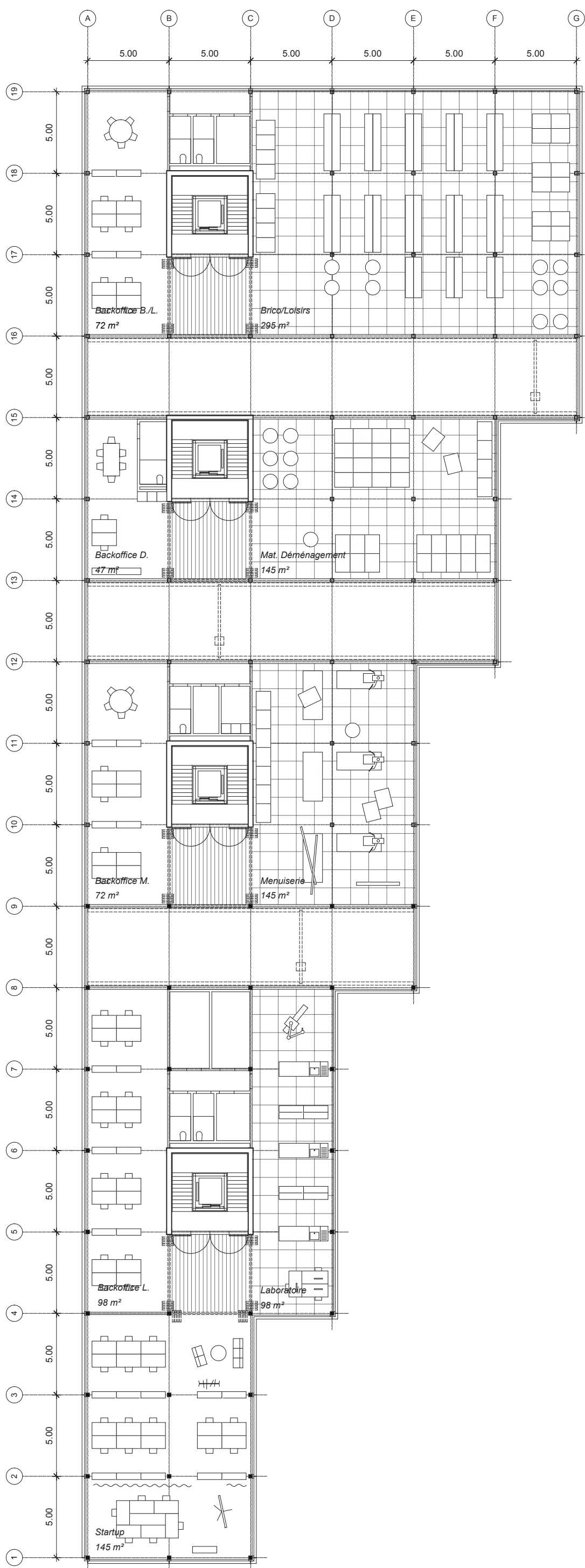
Le Plug In: Bâtiment accolé au Hub, comprend l'espace public couvert majeur du site. Surfaces de vente pop-up et restauration concentrées au sud, grandes surfaces libres et appropriables au nord. Fonction majoritairement commerciale et événementielle. Centre géographique et programmatique du site.

La Warehouse: Bâtiment organisé sous la forme d'une halle de production entourée par des surfaces d'ateliers et de logements en duplex. Front de rue domestique face à la cité martini.

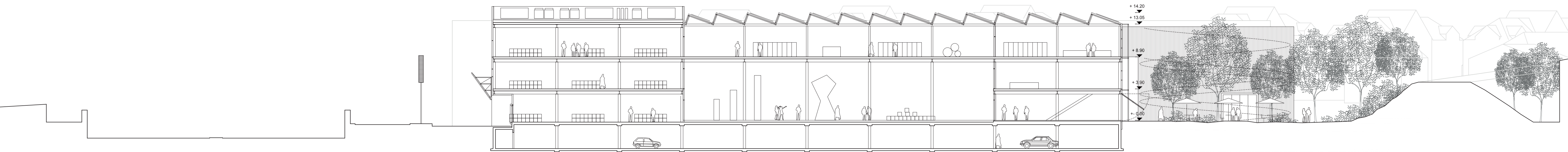




Drive-In - Quai de chargement



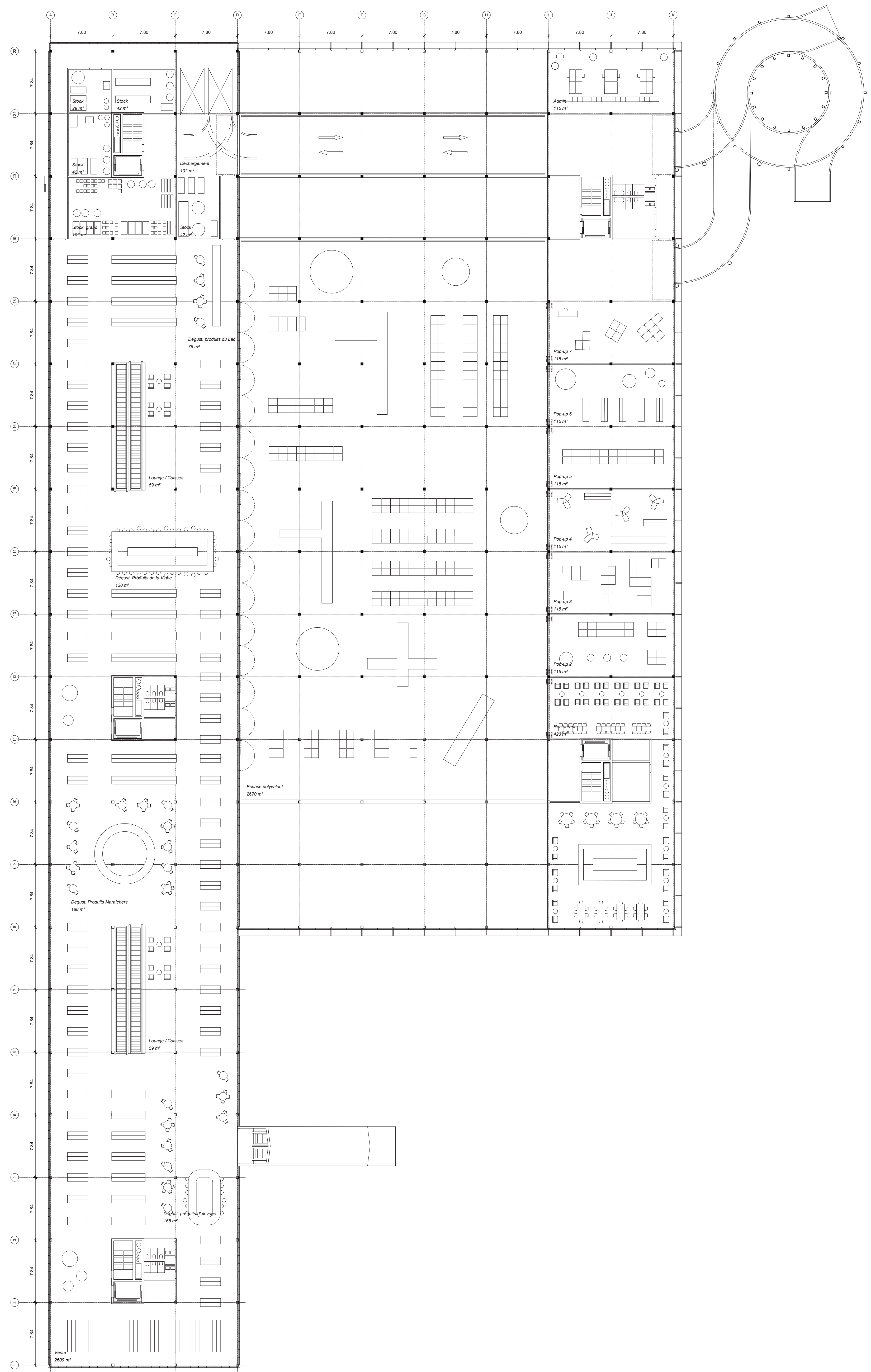
Drive-In - Niveau 2
1:250



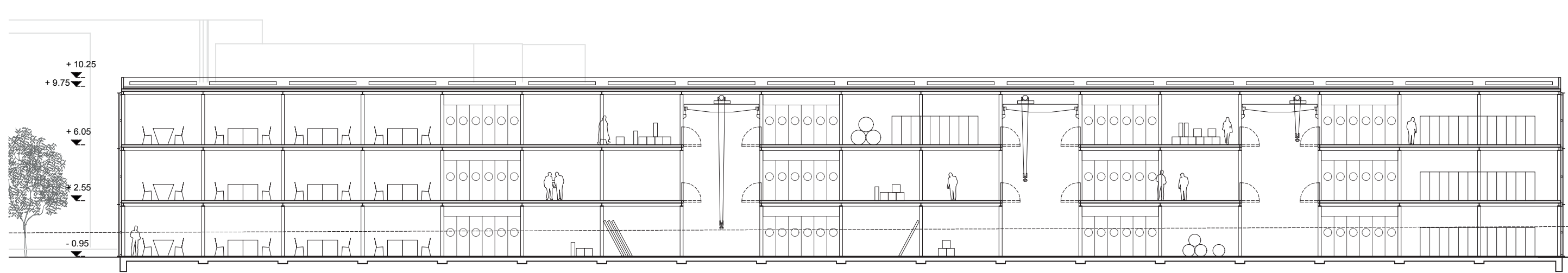
Coupe transversale - relation aux axes routier et ferroviaire
1:250



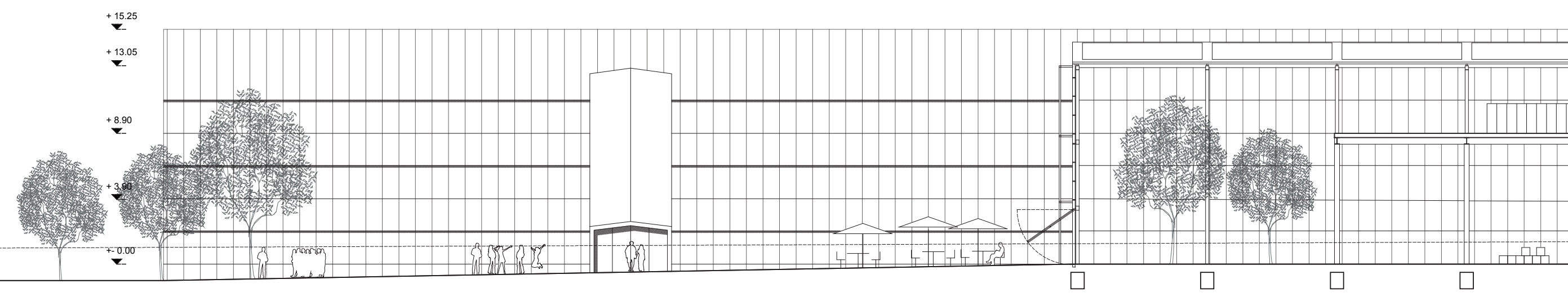
Hub/Plug-In - Marché et Nature intérieure



Hub/Plug-In - Niveau 2
1:250

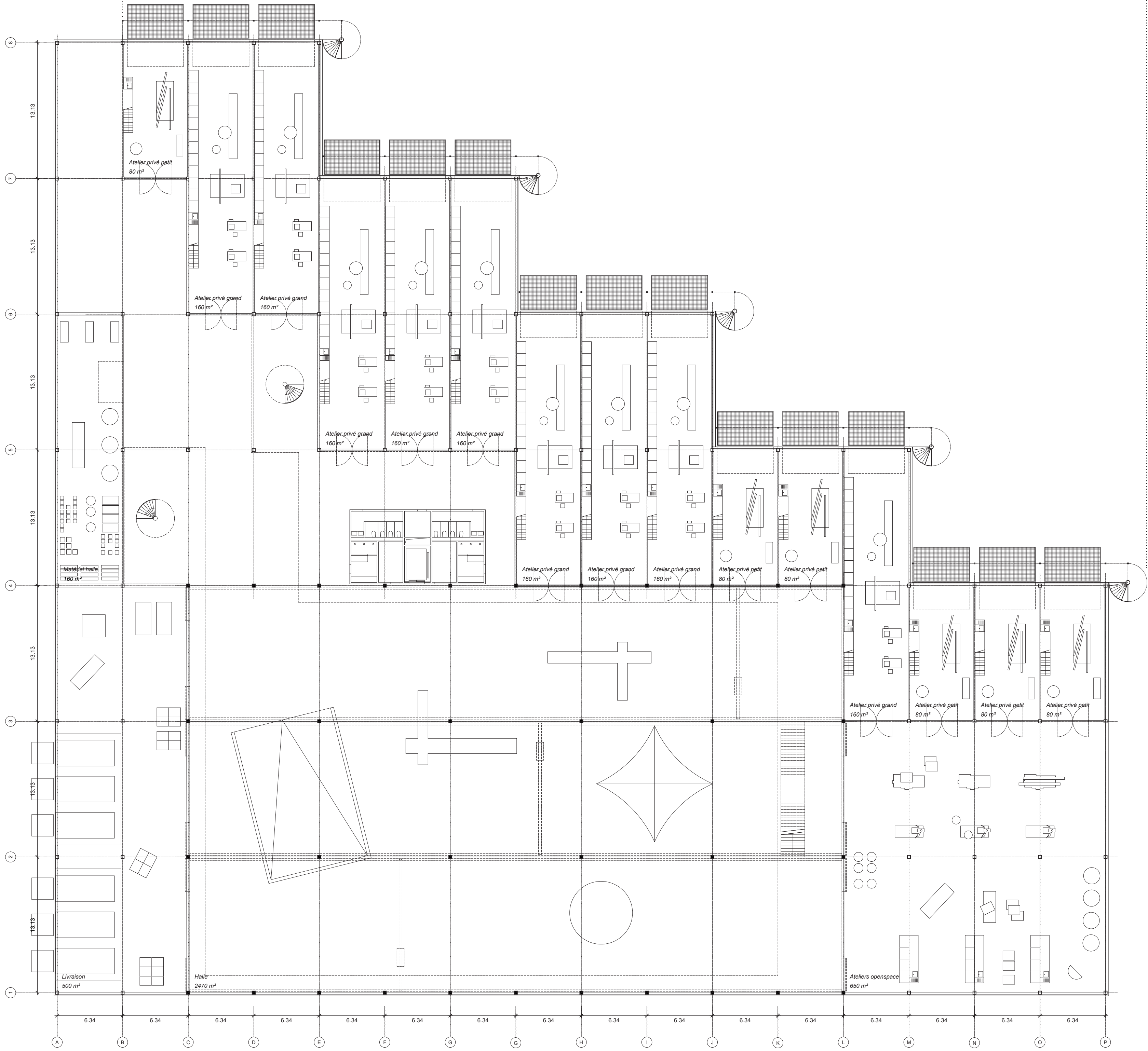
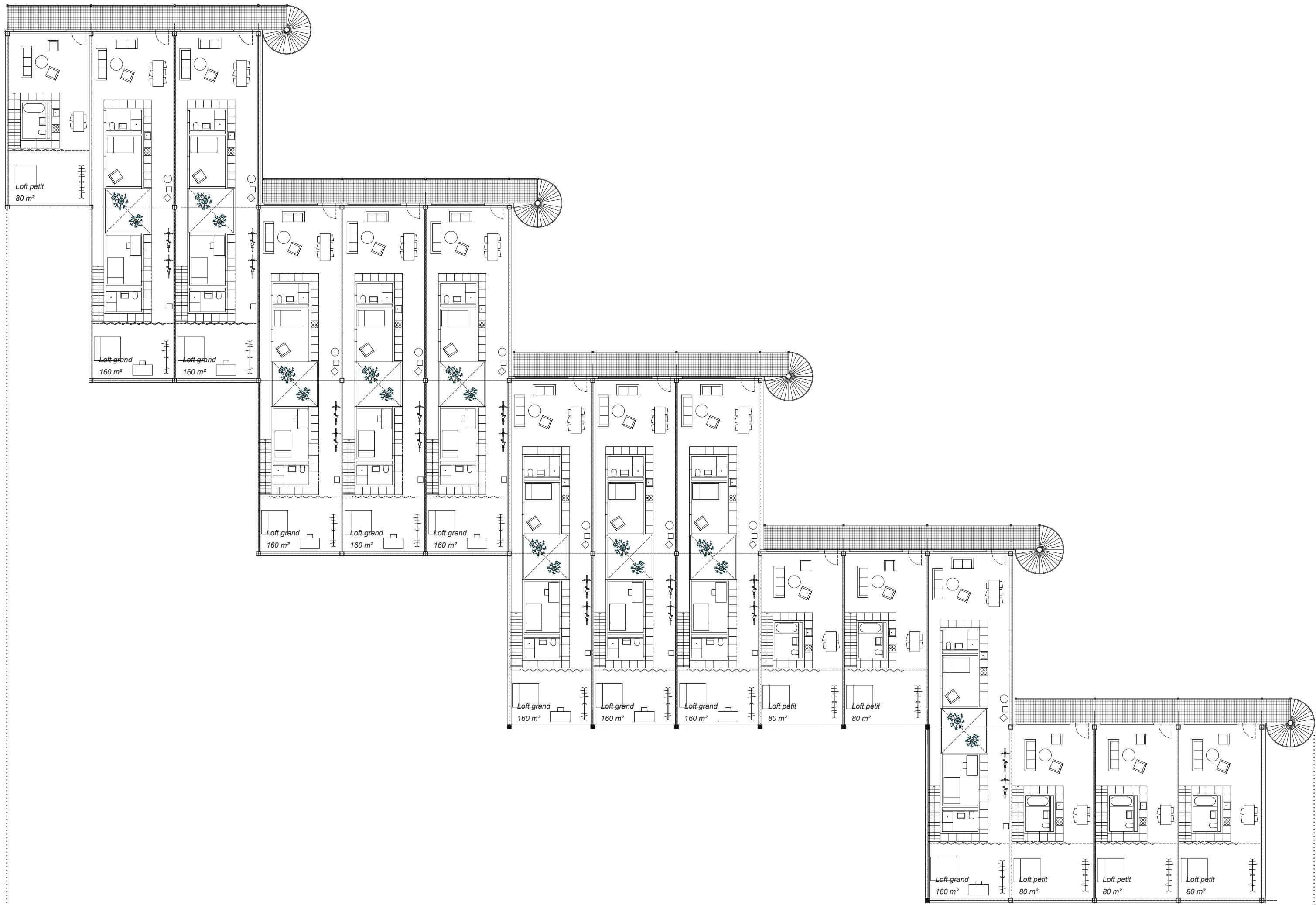


Coupe longitudinale - ensemble
1:250

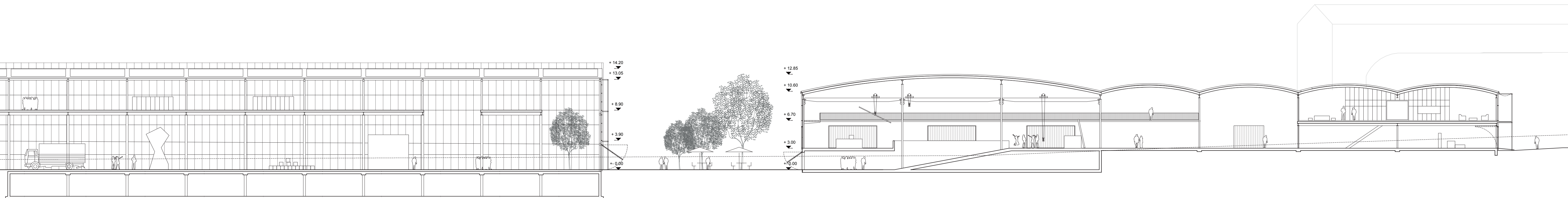


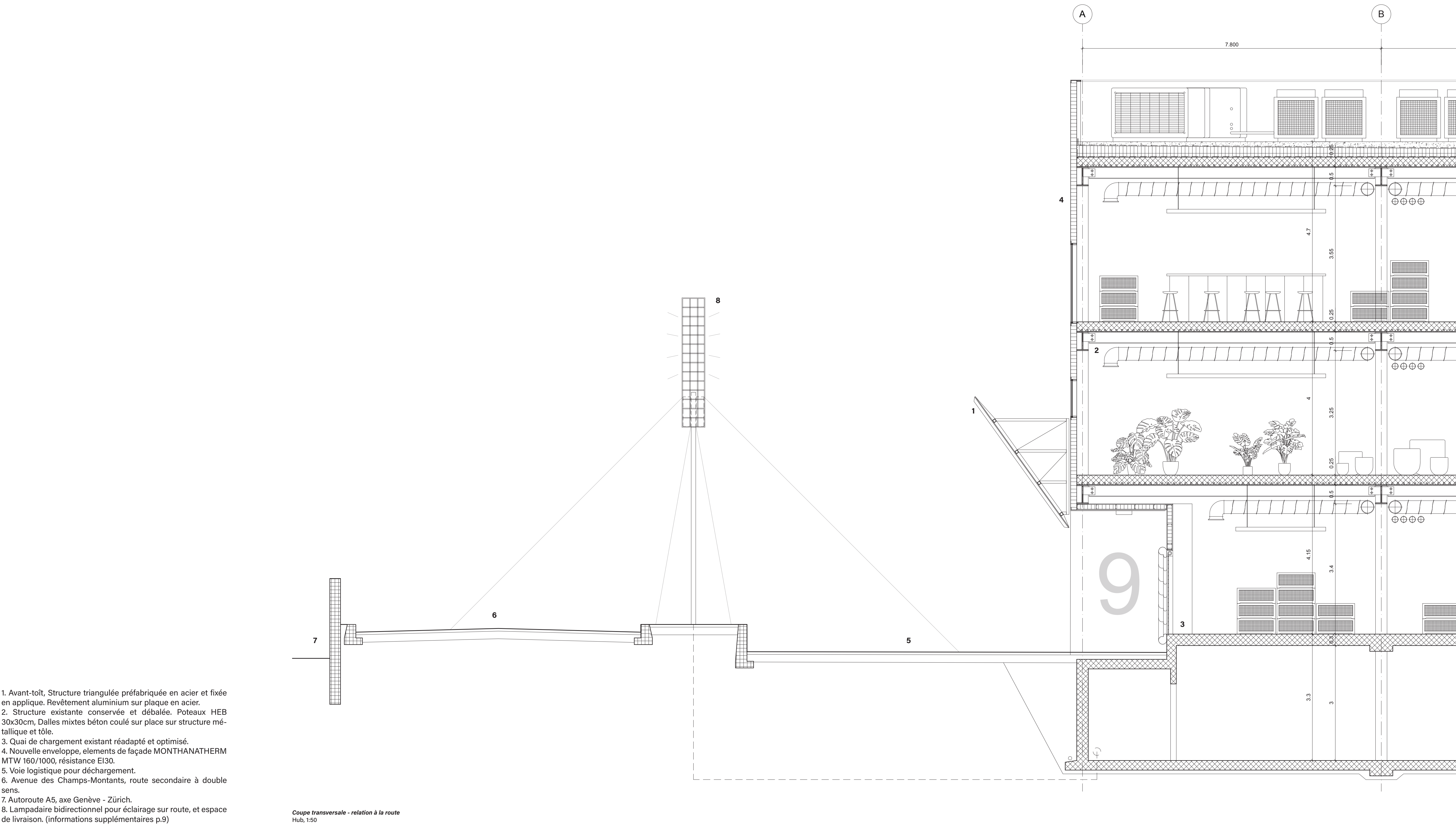


Warehouse - Logement et production



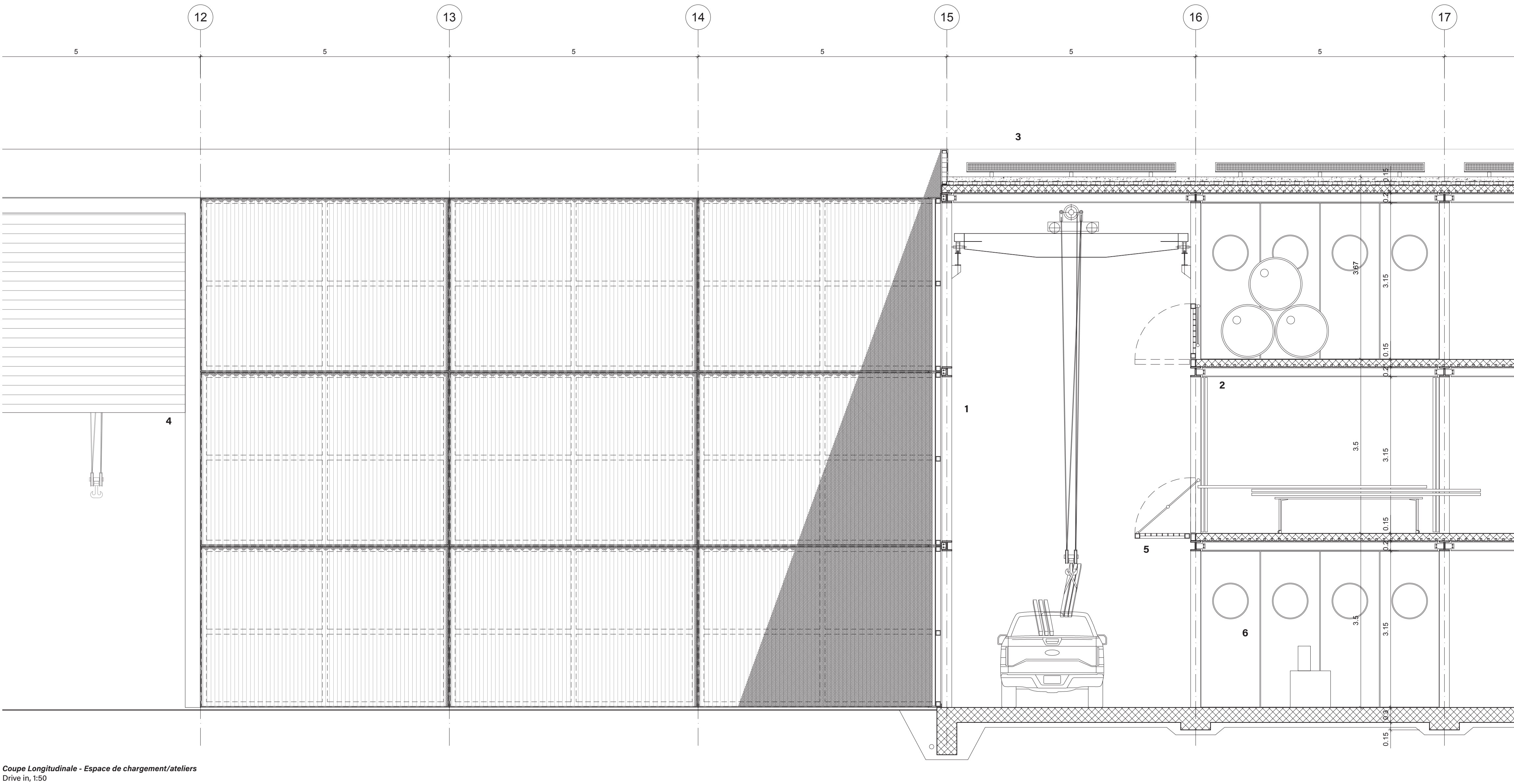
Warehouse - Niveau 0 (+1)
1:250





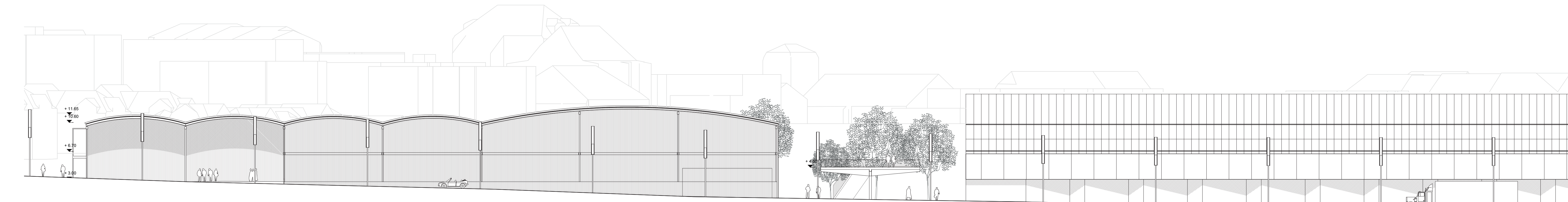
1. Avant-toit, Structure triangulée préfabriquée en acier et fixée en applique. Revêtement aluminium sur plaque en acier.
2. Structure existante conservée et débâlée. Poteaux HEB 30x30cm, Dalles mixtes béton coulé sur place sur structure métallique et tôle.
3. Quai de chargement existant réadapté et optimisé.
4. Nouvelle enveloppe, éléments de façade MONTANATHERM MTW 160/1000, résistance EI30.
5. Voie logistique pour déchargement.
6. Avenue des Champs-Montants, route secondaire à double sens.
7. Autoroute A5, axe Genève - Zürich.
8. Lampadaire bidirectionnel pour éclairage sur route, et espace de livraison. (informations supplémentaires p.9)

Coupe transversale - relation à la route
Hub, 150

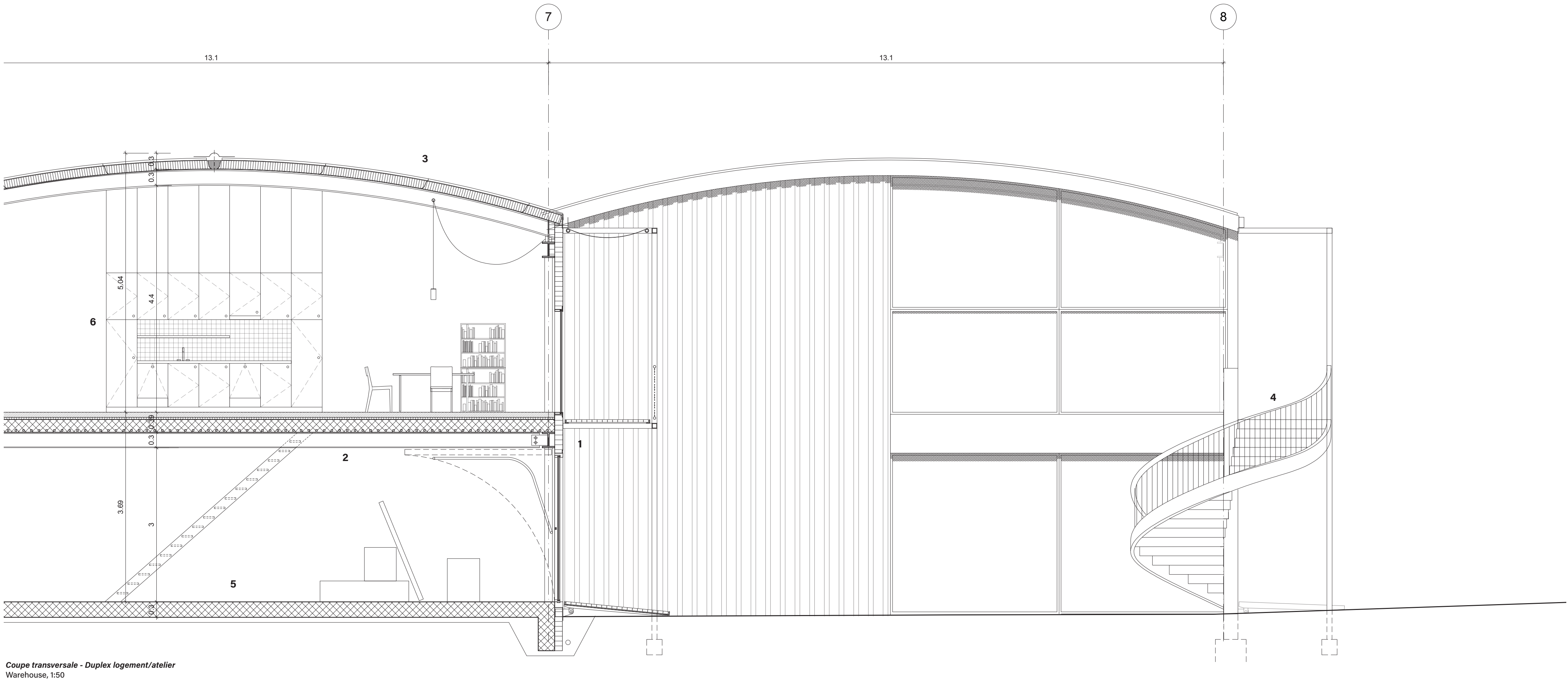
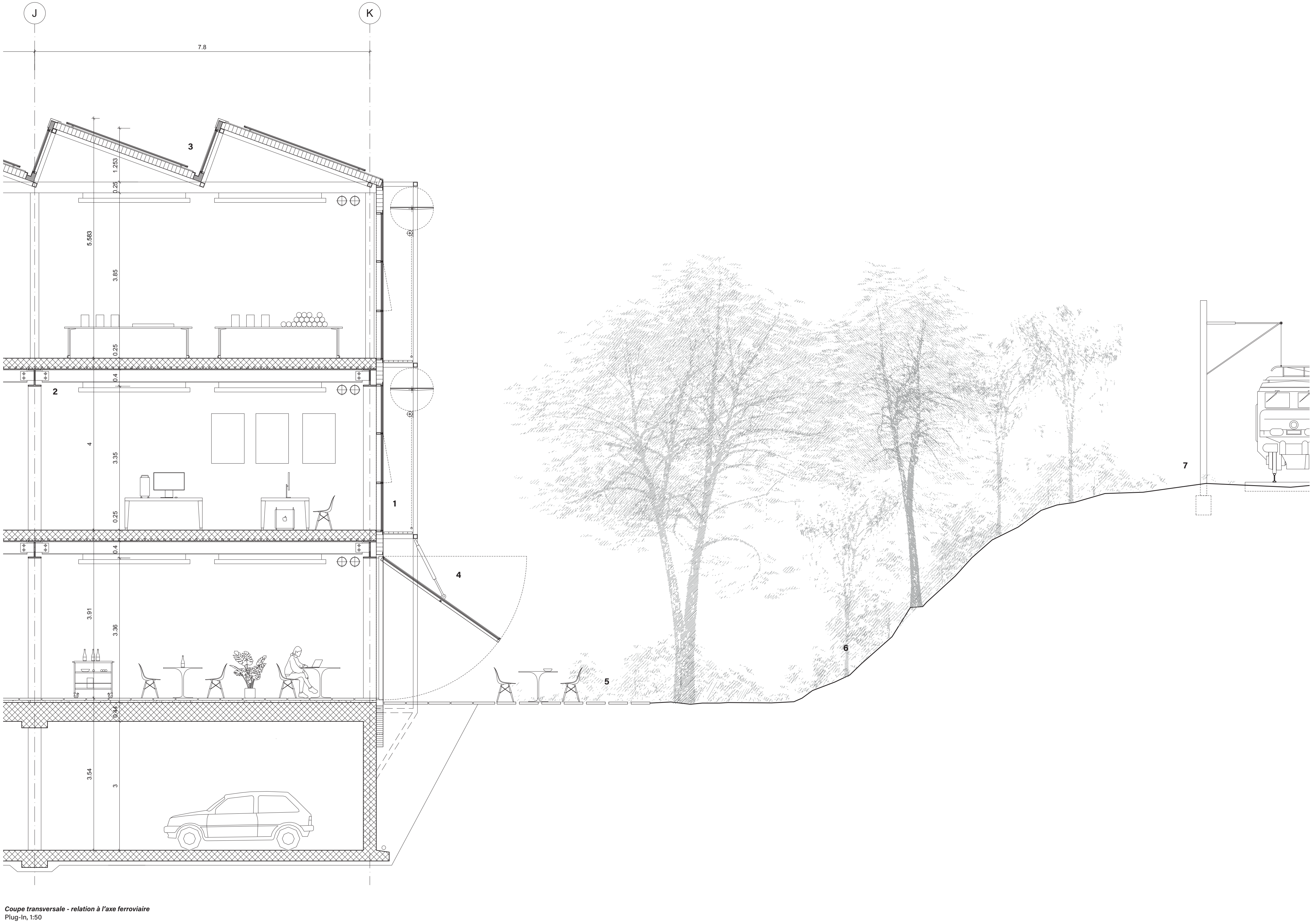


1. Elements de façade tempérée, cadre préfabriqué en acier, profilé carré 10x10cm. Revêtement extérieur en panneaux polycarbonate translucides.
2. Système structurel existant prolongé. Poteaux HEB 30x30cm, Dalles mixtes béton coulé sur place sur structure métallique et tôle.
3. Panneaux photovoltaïques
4. Porte de garage enroulable, aluminium.
5. Garde corps rabattable, surface de dépose pour éléments à transférer verticalement.
6. Portes accordéon sur cage d'escalier.

Coupe Longitudinale - Espace de chargement/ateliers
Drive in, 150



Façade nord - ensemble
1:250





Le lampadaire, Hybridité fonctionnelle

L'éclairage, le signe

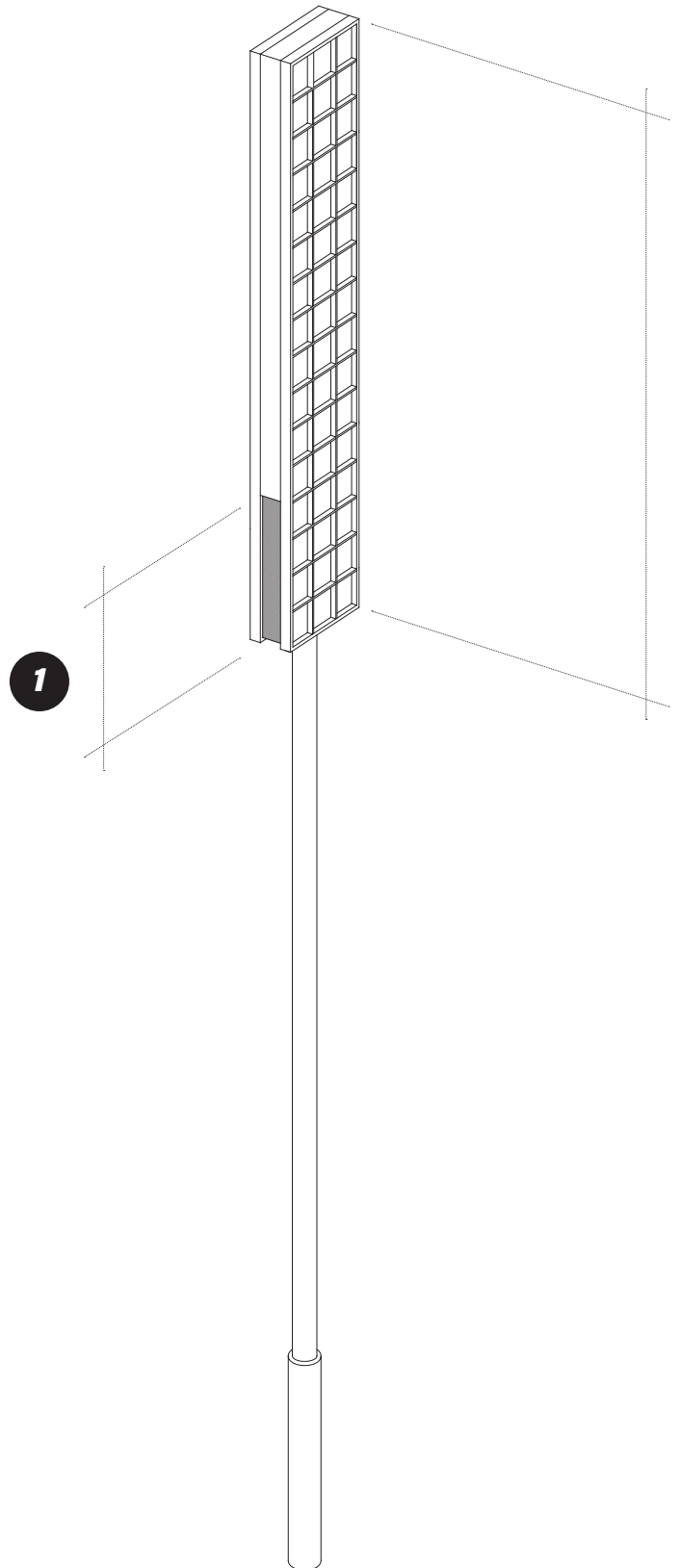
Un objet fonctionnel transformé

Par le caractère pragmatique et sans artifice de l'ensemble, le choix d'un élément travaillé profère au projet sa singularité, affirme son identité.

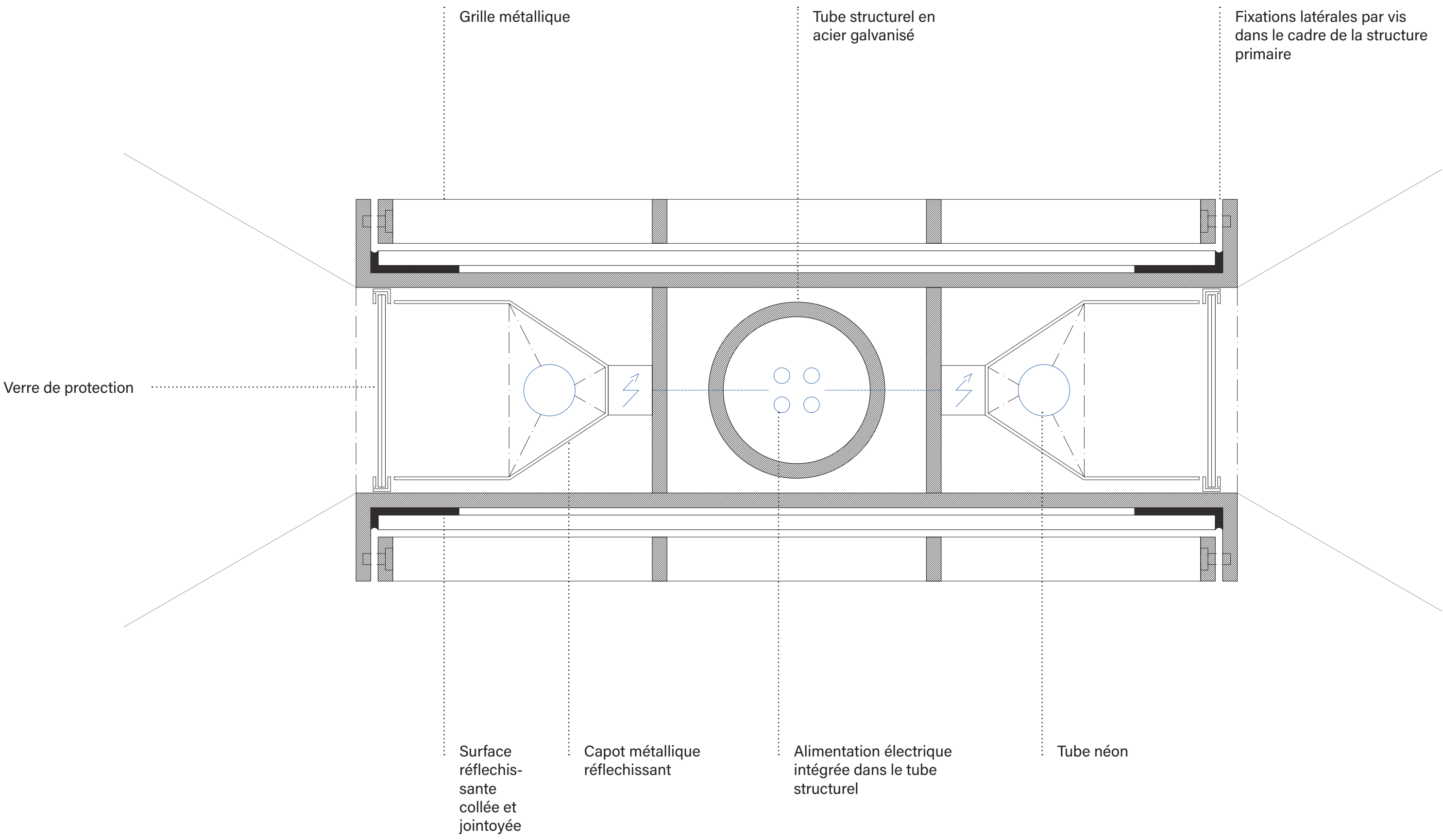
Par opposition à l'enseigne lumineuse classique, le lampadaire offre une nouvelle complexité à l'acte de «faire signe». De prime abord, l'objet est avant tout fonctionnel, doté de deux éclairages dans la partie basse : l'un orienté sur l'axe routier, l'autre sur la voie de livraison. Cependant, les deux autres faces sont entièrement recouvertes par des miroirs, qui s'illumineront au contact des phares des automobilistes.

Le conducteur, jusqu'ici uniquement spectateur des enseignes monotones des bords de routes, devient un acteur à part entière qui déclenche le signe.

Pour finir, sur une échelle globale, la succession d'éléments reconnaissables est également perçu comme une manière de donner une mesure à l'espace, de fragmenter et ordonner l'ensemble le long de l'axe routier.



Lampadaire
Axonométrie



Lampadaire - détail de principe
1:3