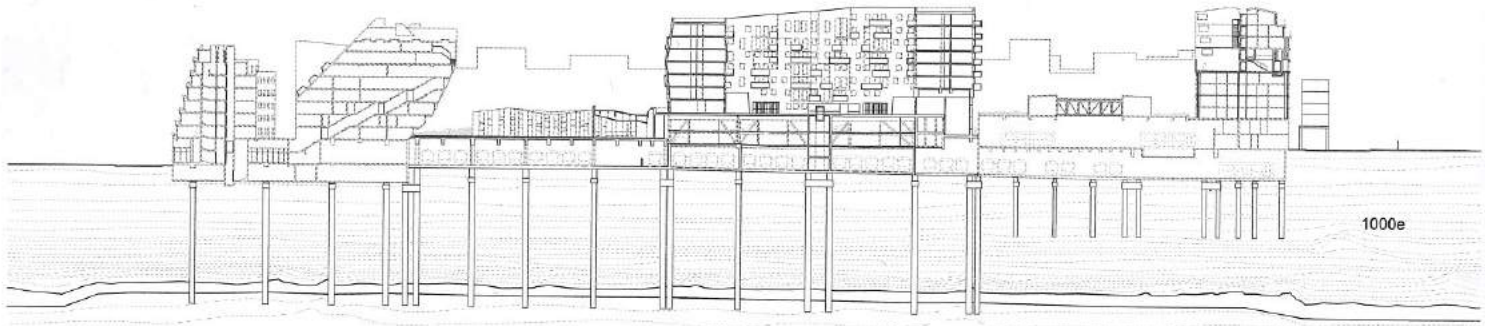




© ASAA



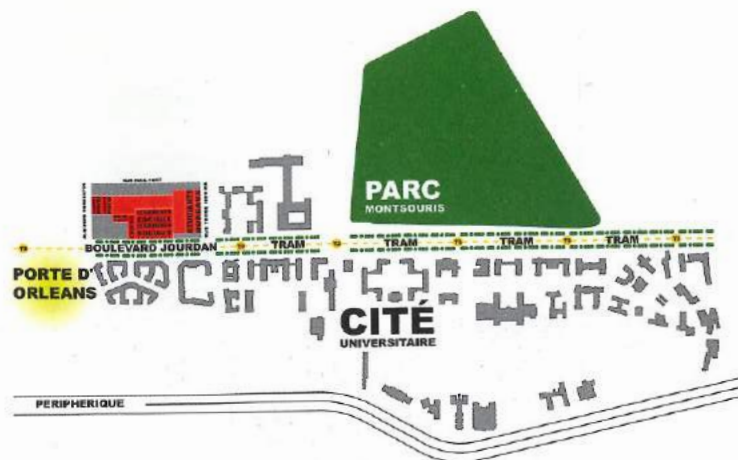
5PH.1 © 11.14.15

Page de gauche :
en haut, avant/après :
les halles métalliques se
métamorphosent en sol
technique sur lequel
la ville reprend ses droits.

Au milieu, la coupe
longitudinale montrant
le sol actif et les trois
opérations qui développent

des stratégies spécifiques
pour répondre chacune
à leur environnement
immédiat.

En bas, l'espace unitaire
de la grande nef, vu depuis
l'entrée : à droite le départ
de la rampe qui monte vers
les ateliers de réparation
et de maintenance.



Camouflage

Rénovation du centre bus de la porte d'Orléans, Paris

Architectes : ECDM, Atelier Seraji Architectes et Associés, Éric Lapierre Expérience

Texte : Richard Scoffier

La rénovation du dépôt de bus de la RATP de la porte d'Orléans – opération les Ateliers Jourdan-Corentin-Issore – témoigne de l'habile politique urbaine de la RATP, qui consiste à maintenir au cœur de la capitale les zones de maintenance indispensables à l'entretien de son réseau tout en répondant à la pression foncière. Elles sont ainsi enrobées de constructions nouvelles introduisant une mixité programmatique et favorisant l'insertion de ces enclaves industrielles dans l'espace urbain.

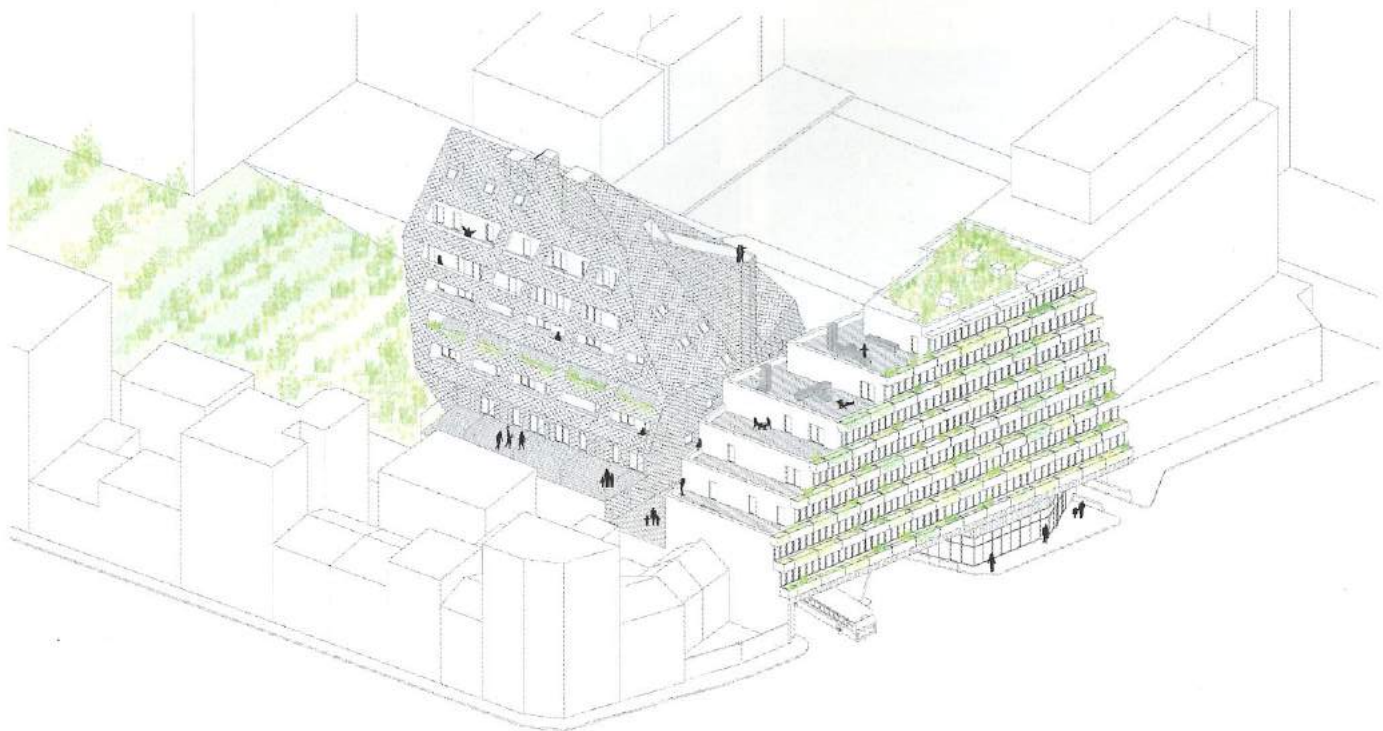
Après plusieurs années de gestation, le centre de bus de la porte d'Orléans totalement rénové et paré de ses nouvelles constructions vient d'être livré. Ce site, conçu pour le garage et la maintenance des hippomobiles puis des tramways, est depuis longtemps affecté aux autobus. Retranché en cœur d'îlot, il conservait avant sa réhabilitation des zones de contact avec les espaces publics : l'entrée du dépôt, précédée d'une cour sur la rue du Père-Corentin; un mur percé de hautes prises de lumière sur le boulevard Jourdan, et des ateliers sur la rue de la Tombe-Issore.

Une étude de faisabilité a d'abord été commandée à l'agence ECDM (Emmanuel Combarel et Dominique Marrec), qui avait déjà collaboré avec la RATP, notamment pour le centre de bus de Thiais. Cette étude prévoyait de préserver l'une des grandes nefs métalliques et de construire autour. Rue du Père-Corentin, deux immeubles de logement au-dessus des voies d'accès des autobus, boulevard Jourdan, des logements sociaux sur une partie du dépôt reconstruit, et enfin rue de la Tombe-Issore une longue barre destinée à accueillir une résidence universitaire...

UNE ORGANISATION CENTRIFUGE

Les trois projets portés par Logis Transports, la filiale immobilière de la RATP, ont pratiquement été conçus chacun dans leur coin. Le marché du premier a été signé avec les architectes en charge de la faisabilité, tandis que les deux autres ont trouvé leur concepteur à la suite de concours organisés séparément. Ainsi ces extensions ne se sont pas développées autour de leur socle commun – le dépôt des bus –, avec lequel elles auraient pu entretenir des relations quasi organiques afin d'obtenir

une composition homogène et centripète (la grande nef longtemps préservée a pourtant disparu en cours d'étude, impliquant la reconstruction de la totalité de l'emprise). Mais chacune a été happée par son contexte, comme s'il lui fallait trouver impérativement sa raison d'être dans les ambiances urbaines très différenciées dans lesquelles ce Léviathan était immergé. Aussi Emmanuel Combarel et Dominique Marrec ont-ils réfléchi à une construction à la fois furtive et imposante pour répondre aux différences d'échelles importantes des constructions qui l'entourent : d'un côté, des immeubles des années 1960, de l'autre, des maisons ouvrières. Au-dessus du boulevard Jourdan, marqué au sud par l'ample scansion des blocs en brique des HBM, Nasrine Seraji organise un fragment de tissu urbain composé d'un plot mitoyen et d'une construction massive autour de sa cour carrée. Tandis que sur la rue de la Tombe-Issore – dont l'angle sur le boulevard est marqué par un garage Citroën Art déco et qui débouche sur le Collège néerlandais de Marinus Dudok –, Éric Lapierre se lance dans une réflexion sur les fondamentaux de la modernité. ■



© Salem Mostefaioui

Page de gauche, en haut :
axonométrie des deux
figures pyramidales.

L'une, sombre et furtive,
disparaît en cœur d'îlot,
tandis que l'autre vient
réconcilier sur la rue des
constructions existantes
totalement hétérogènes.

En bas : du haut de la
rue, le nouvel immeuble
semble vouloir sortir
de l'alignement
pour s'imposer sur
le boulevard Jourdan.

Ci-contre, les années
1970 revisitées : l'entrée
du dépôt sous la façade
baldénaire à gradins.



© Benoit Fougeatrol

ECDM : LE VISIBLE ET L'INVISIBLE

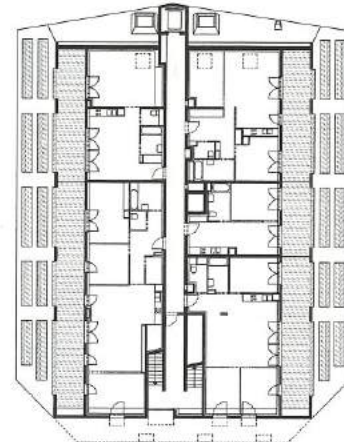
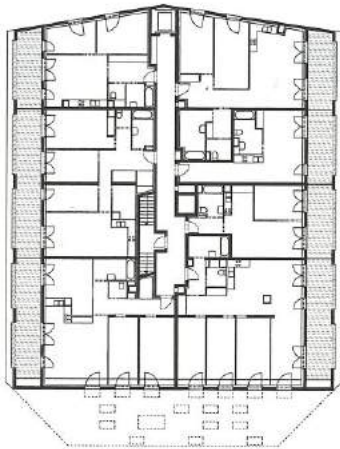
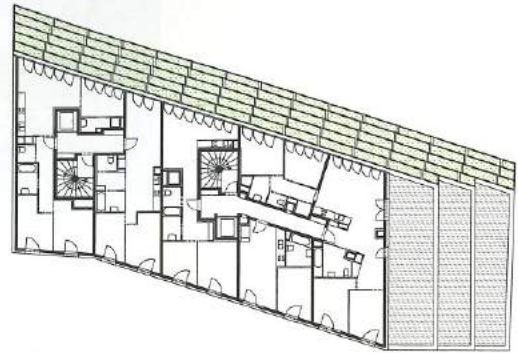
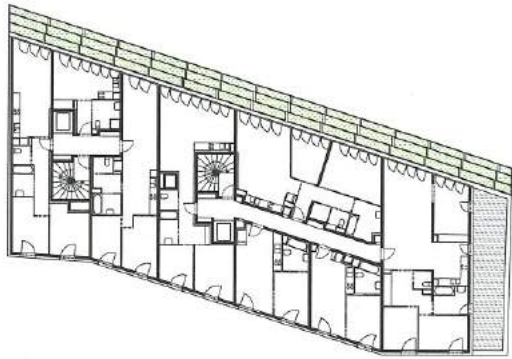
L'agence ECDM a conçu les deux immeubles de logements qui se succèdent pour franchir en pont les voies d'accès au dépôt des autobus. Leurs morphologies sont similaires, elles prennent l'aspect de hautes pyramides sculptées par la réglementation urbaine et renvoient aussi bien aux études des gratte-ciel de Hugh Ferriss pour New York qu'aux gradins d'Henri Sauvage et à son travail sur la profondeur. Ici les bases de ces pyramides font parfois plus de 23 mètres de large, ce qui a suscité une réflexion sur les zones d'ombre pouvant être affectées à certaines pièces pour des activités qui ne réclament pas d'éclairage naturel.

Mais ces deux constructions restent cependant distinctes. La première, blanche, est pensée pour être vue; tandis que la seconde, noire et massive, semble presque tactile. Ce qui frappe d'emblée dans la première, c'est la manière dont on la per-

çoit selon que l'on descende ou que l'on remonte la rue : d'abord presque arrogante, elle devient très modeste comme dans un tour de prestidigitation ou dans une composition Op Art. Elle s'inscrit très précisément sur l'alignement alors que l'immeuble des années 1960 et les maisons ouvrières qui l'entourent sont en retrait et s'orientent anarchiquement. Cette position lui permet d'un côté d'être presque vue de trois quarts et de s'affirmer comme un volume contre les dix étages existants pour mieux les contenir. Tandis que, de l'autre côté, les grandes terrasses orientées au nord viennent interférer avec le retrait régulier des jardinières afin que seule la base vienne toucher les maisonnettes d'un autre âge, pour mieux les rappeler dans l'ordre urbain.

La seconde construction frappe par sa puissance. Conçue à l'origine pour habiller la façade de la halle qui devait être

préservée, elle a su se développer, une fois celle-ci supprimée, pour persévérer dans son être et trouver sa plénitude. Une masse tellurique tranchante comme un couteau qui se baisse à l'ouest pour permettre l'ensoleillement de la face arrière de l'immeuble sur rue et s'avance à l'est en porte-à-faux au-dessus du dépôt. Un mouvement érectile souligné en coupe par le tracé de l'escalier droit qui monte en oblique et coupe le bâtiment sur toute sa longueur. Cette organicité est encore renforcée par le revêtement d'écaillés en zinc prépatiné qui se modifie en fonction des variations de la lumière, tandis que de profondes loggias viennent creuser comme autant d'ouïes les parois latérales. Comme si cette forme déterminée à l'origine par de multiples contraintes extérieures – constructives, contextuelles, réglementaires – trouvait *in fine* au fond d'elle-même le secret de sa propre existence. ■



© Benoit Fougerel

Ci-dessus : les niveaux dont les surfaces s'amenuisent en montant.

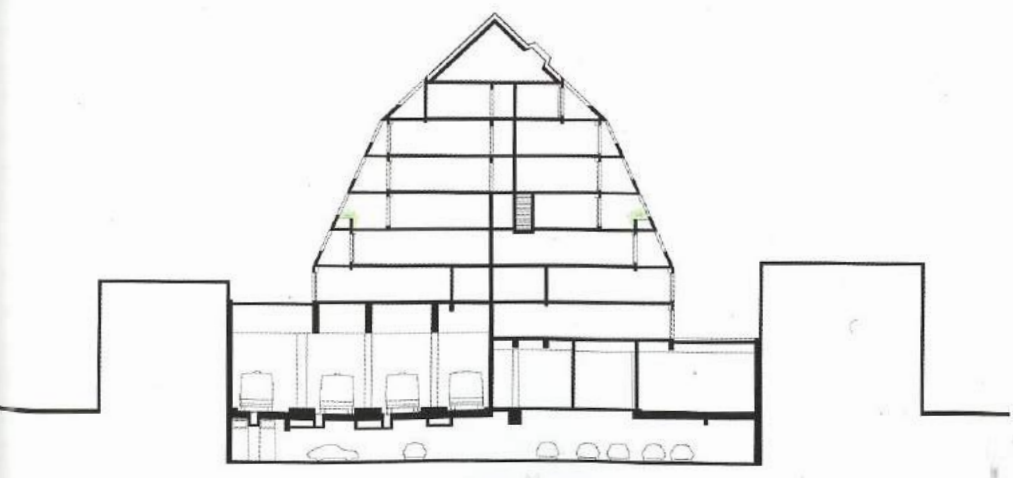
Ci-contre : une loggia creusée dans les flancs du bâtiment en cœur d'îlot.



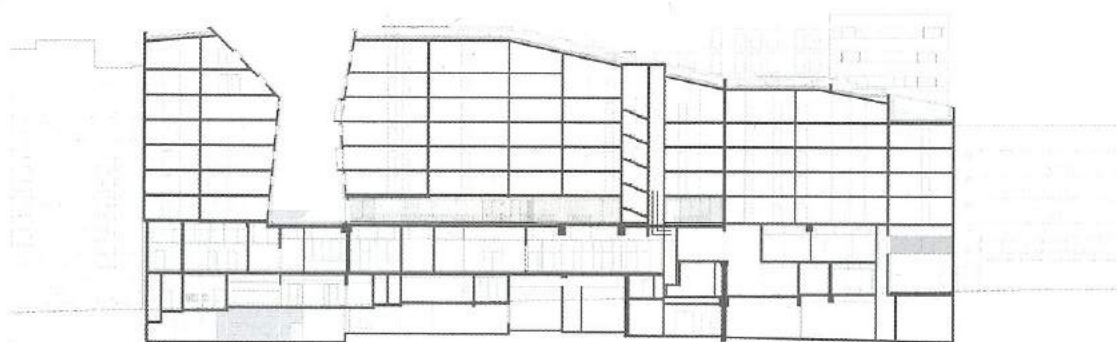
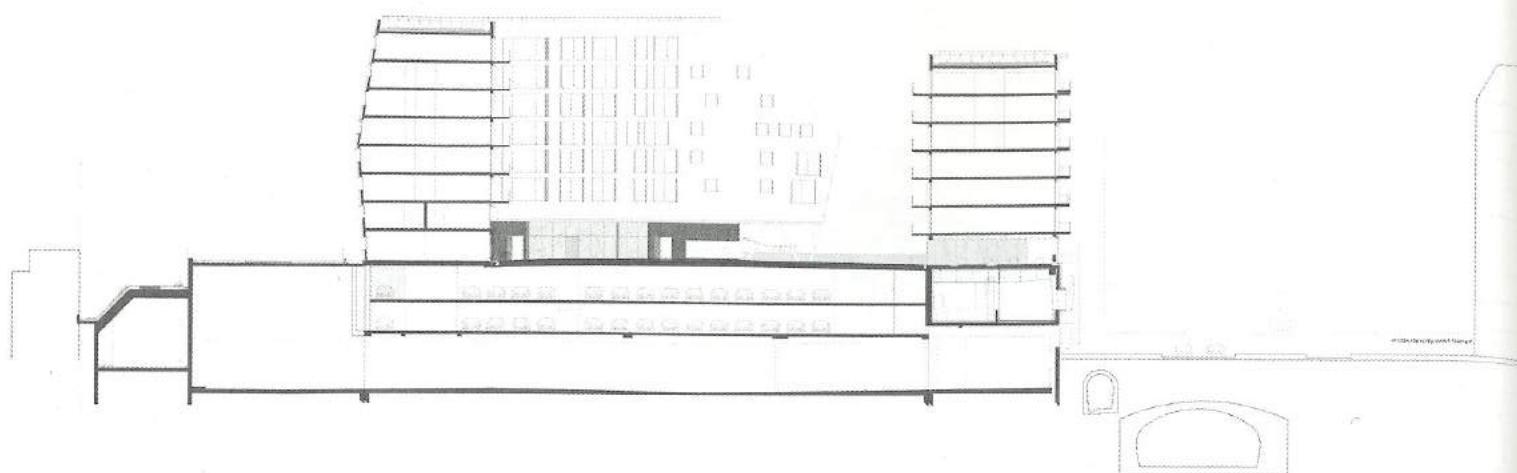
Ci-contre, coupe longitudinale sur la rampe qui dessert le parking sous le dépôt...

Au milieu, ces photos témoignent de la capacité de l'édifice à se métamorphoser en fonction des points de vue.

En bas, coupe transversale, indiquant les limites de la parcelle : une masse habitable optimale sculptée par le prospect.



[Maître d'ouvrage : RATP/SEDP/ Eiffage Immobilier – Maître d'œuvre : Emmanuel Combarel Dominique Marrec Architectes (ECDM) – BET structure : HDM Ingénierie SA – BET fluides : CAPET – BET économie : RPO – Programme : centre bus RATP, bureaux, crèche, 82 logements – Surface (SHON) : 6 560 m² – Coût : 13 millions d'euros HT – Calendrier : 2010-2017]



© 11145

En haut, un mille-feuille : le dépôt, les deux niveaux de parking cachés du boulevard par la crèche en placard et la place surélevée.

Au milieu, la coupe longitudinale de l'aile donnant sur le boulevard, remarquez en haut, à droite, la terrasse commune.

Ci-contre, la voirie interne qui monte en hélice depuis le boulevard pour desservir la place haute.



© 11H45

Les balcons – notamment ceux, étonnants, en L qui s’immiscent dans les angles rentrant – et d’autres formes d’excroissance donnent à cet espace une dimension domestique et conviviale.

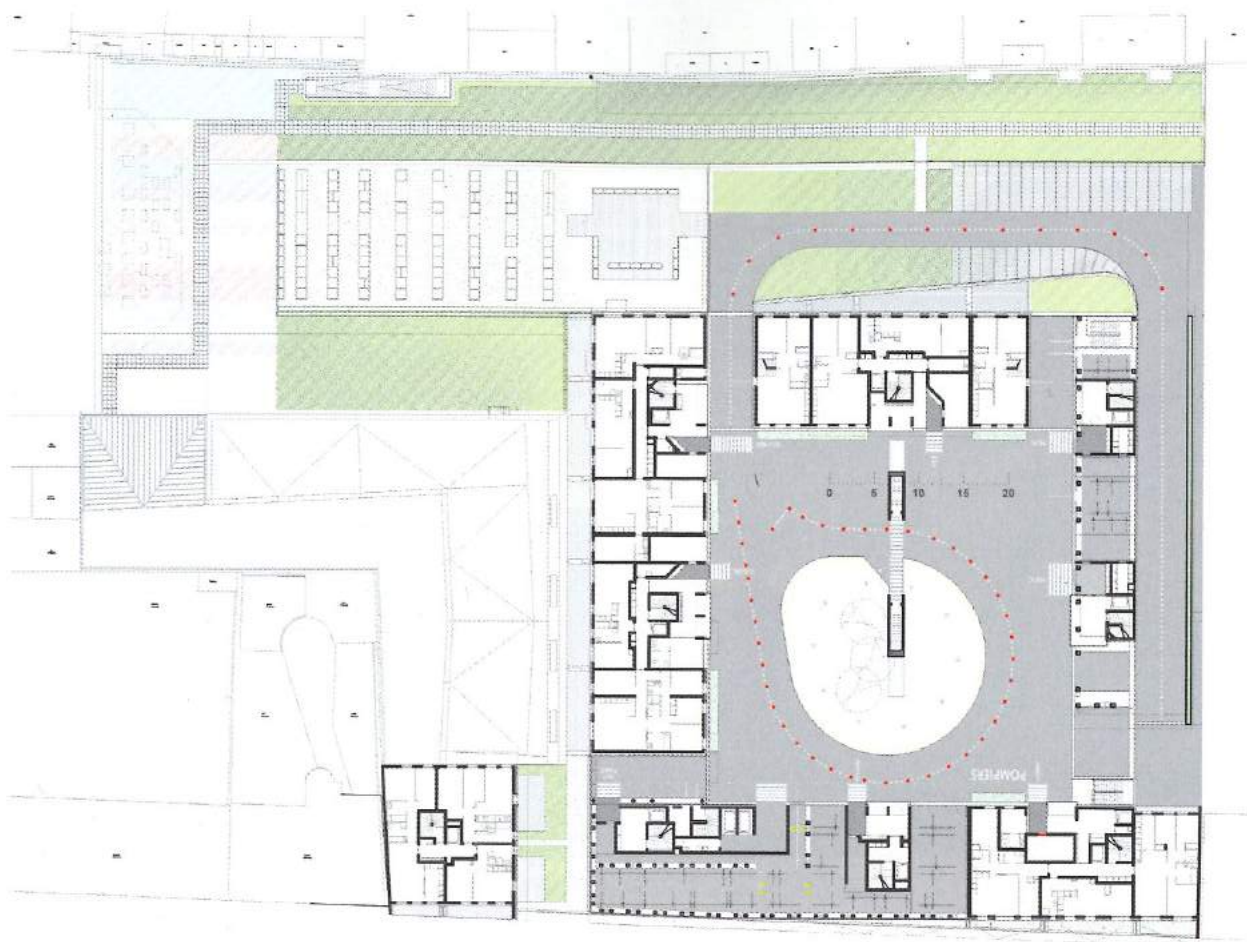
ATELIER SERAJI ARCHITECTES ET ASSOCIÉS : VILLE HAUTE

L’étude de faisabilité et la plupart des réponses de la consultation lancée en 2007 – notamment les projets de Manuelle Gautrand, Abalos & Herreros ou Dietmar Feichtinger – prévoient des doubles barres, des plots en quinconce ou des peignes soulignant l’interface entre le centre de maintenance et l’espace public. Nasrine Seraji prenait le problème autrement en considérant les locaux de la RATP non comme une construction contre laquelle il fallait s’adosser mais comme un sol sur lequel il fallait se fonder. Un sol actif, comme l’est désormais partout le sol parisien avec ses réseaux, ses canalisations, ses tunnels...

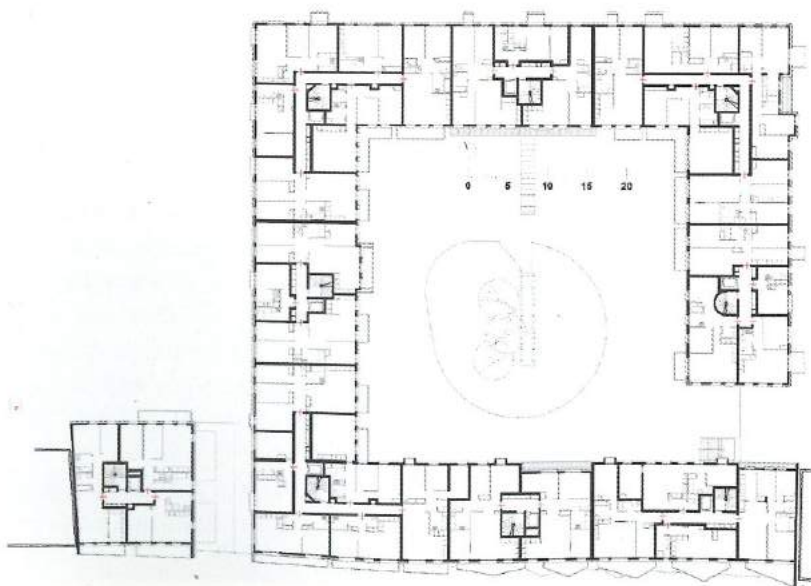
Sa proposition s’épanouit comme un fragment de tissu urbain composé d’un plot et d’une place carrée, tandis que les différentes strates programmatiques qui

composent son socle s’affirment comme autant de couches géologiques visibles depuis le boulevard. D’abord, les grilles de ventilation – qui permettent l’aération des zones de maintenance – scandée par les halls d’entrée, puis la crèche de la Ville de Paris, en partie construite en placard devant les deux plateaux de parking public. Enfin, les garages à vélos largement ouverts qui marquent le niveau de la place en belvédère au-dessus de laquelle s’élèvent les logements et leurs balcons plissés. Cette place accessible aux vélos mais pas aux autos est connectée au boulevard par une rampe pompier en hélice qui assure aussi la desserte des parkings. Elle cherche à s’affirmer comme un véritable espace public, traversé par les occupants des ailes est, ouest et nord qui n’ont pas d’accès direct à la voirie.

C’est aussi un projet protéiforme capable de renvoyer des images différentes de lui-même en fonction des contextes et de mettre ainsi en abyme l’ensemble de l’opération. Sur le boulevard, il se présente comme une puissance tellurique qui dessine une ligne de crête coupée par un col pour mieux se raccorder aux bâtiments existants. Au nord, sur le jardin, la masse principale sait s’affirmer comme un objet aux façades galbées et chemisées de métal pour dialoguer avec la lame d’ECDM et la machinerie néo-constructiviste d’Éric Lapierre. Enfin la cour avec ses balcons et ses loggias en saillie se donne comme un espace de convivialité. Sa fermeture est tempérée par plusieurs ouvertures sur l’extérieur, dont une grande faille qui lui imprime un mouvement spiral inverse de celui de la rampe d’accès. ■



© Sésophane Clairreau





Page de gauche, en haut : le rez-de-chaussée avec en gris les parties communes, la voie d'accès, la place, le belvédère au-dessus de la crèche et le garage à vélos qui domine le boulevard.

En bas à gauche : une vue depuis le boulevard montant la faille entre les masses telluriques des logements privés et publics.

En bas, à droite : plan de l'étage courant.

Ci-contre, en haut : la cour de la crèche.

Au milieu, la façade renflée et bardée de métal donnant sur le jardin.

En bas : un balcon du dernier étage ouvert sur le boulevard.



[Maître d'ouvrage : RATP/Logis Transports/SEDP/Ville de Paris – Maître d'œuvre : Atelier Seraji Architectes et Associés (ASAA) – BET structure : Khephren Ingénierie – BET fluides : Alto Ingénierie – BET économie : MDETC et Bureau Michel Forgue – Programme : centre bus RATP, parking de 190 places, crèche de 90 berceaux, 203 logements sociaux, 20 logements privés, commerce – Surface (SHON) : 37 290 m² + jardins partagés 600 m² – Coût : 52 millions d'euros HT – Calendrier : concours, 2007 ; livraison, 2017]



© photos : Filip Dujardin

Page de gauche, en haut :
des maisons inversées ?
Au premier plan, les sheds
uniformément habillés
de paxalu – l'une des
marques de fabrique
de l'architecte – qui
permettent d'éclairer
et de ventiler les ateliers
de réparation et de
maintenance qui s'étendent
au-dessous de la pelouse.
Au fond, la ligne de

l'escalier qui dessine une
montagne russe et dessert
les chambre en montant
vers le toit-terrasse.

En bas, côté rue, la faille
oblique et transparente
qui coupe le bâtiment
sur toute sa longueur.



© Filip Dujardin

ÉRIC LAPIERRE EXPÉRIENCE : GÉNÉRATEUR SOCIAL

Le projet d'Éric Lapierre répond encore à un autre contexte, plus intellectuel, plus mental : celui du parcours moderniste du 14^e arrondissement. Un parcours qui se donne pour cet architecte, à la fois enseignant et auteur, comme une remontée aux sources de la modernité. Plus bas, avenue Reille, dort toujours l'atelier Ozenfant, tandis qu'à l'embouchure de la rue sur le boulevard se dresse le Collège néerlandais de Marinus Dudok et qu'en fin des profondeurs ombragées de la Cité universitaire surgissent les Pavillons de la Suisse et du Brésil.

Son projet s'inscrit ainsi résolument dans le monde des Cités radieuses et autres Générateurs sociaux, comme la très radicale maison commune des étudiants de l'industrie textile réalisée par Ivan Nicolaïev à Moscou en 1930. Un ensemble dont les chambres étaient réduites au minimum – 6 m² – pour permettre le déploiement de multiples équipements publics intégrés – vestiaires, bains, cantine, salles d'études – et reconstruire socialement les individus. Mais rassurez-vous, bien que tout aussi implacablement précis, le projet d'Éric Lapierre reste

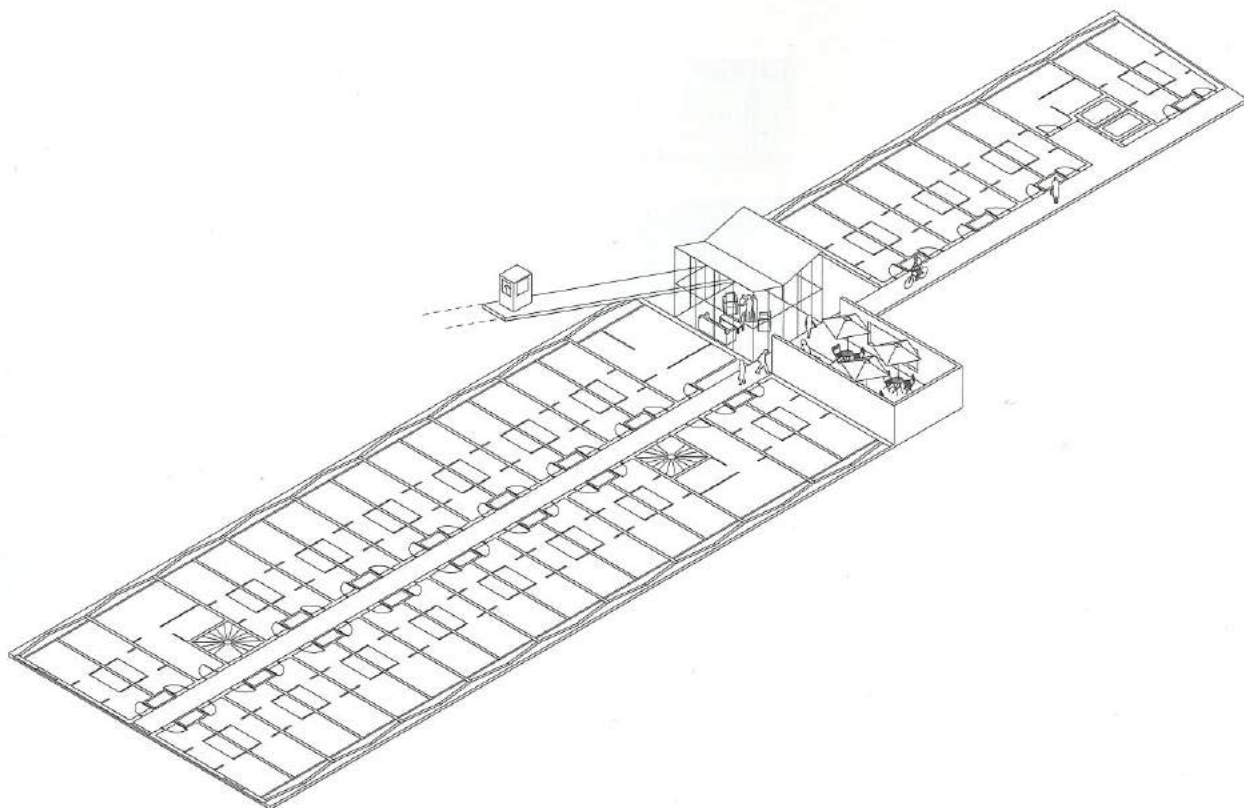
cependant moins militaire et plus festif que celui du constructiviste russe.

La largeur des chambres a été réduite à 2,5 mètres pour une profondeur de 8 mètres, et on pourrait dire que tout le reste découle de cette décision fondamentale. Cette faible largeur induit des cellules-couloirs réclamant, pour être éclairées, d'être complètement ouvertes sur l'extérieur. D'où la façade uniformément vitrée et plissée pour individualiser chaque habitation. Un dispositif qui implique à son tour le système des frontons inversés pour répondre à la réglementation concernant la propagation des incendies. Mais l'étroitesse des cellules permet surtout une grande compacité et libère des surfaces pour multiplier les espaces communs. Ainsi cette accumulation de presque 400 chambres est obliquement découpée en deux par une grande faille oblique composée d'une cascade de salles de réunion en gradins, largement éclairées par la lumière de l'est et de l'ouest. Cette faille appelle ensuite l'un des ascenseurs à sortir de sa gaine pour desservir ces paliers à la manière d'un funiculaire. Ces espaces sont poursuivis à

l'extérieur par de petites cours fermées et carcérales, recouvertes de bitume comme tous les sols publics du bâtiment.

Tous les éléments sont étroitement solidaires : aucun carénage et (presque) aucun masquage. Ce qui n'empêche pas ce squelette d'établir de nombreuses correspondances avec d'autres champs artistiques. L'architecte, lui, veut y voir un hommage à *La Jetée* de Chris Marker. Ainsi le texte du film vient-il laborieusement s'inscrire sur les contremarches de l'escalier extérieur... D'autres établiront des relations avec les gravures de Piranèse, avec les installations de Gordon Matta-Clark ou avec *Prisonniers volontaires de l'architecture*, la dystopie de Rem Koolhaas.

Mais en fin de journée, les étudiants semblent y voir encore autre chose quand ils montent sur la terrasse et viennent s'asseoir sur les cheminées pour regarder le soleil se coucher comme autant d'anachorètes *new age*. Et l'on peut se demander avec curiosité quel type de vie sera favorisé par cet étrange générateur qui semble, comme le Golem de la fable, avoir déjà échappé à son maître... ■



© Filip Dujardin



© E. Collin



© Filip Dujardin



© Filip Dujardin

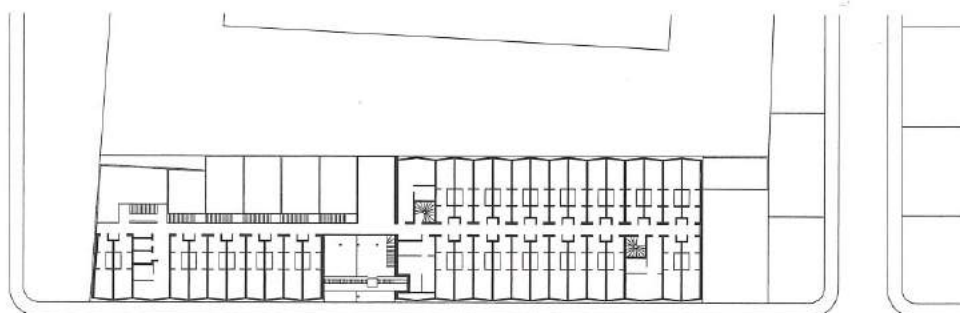
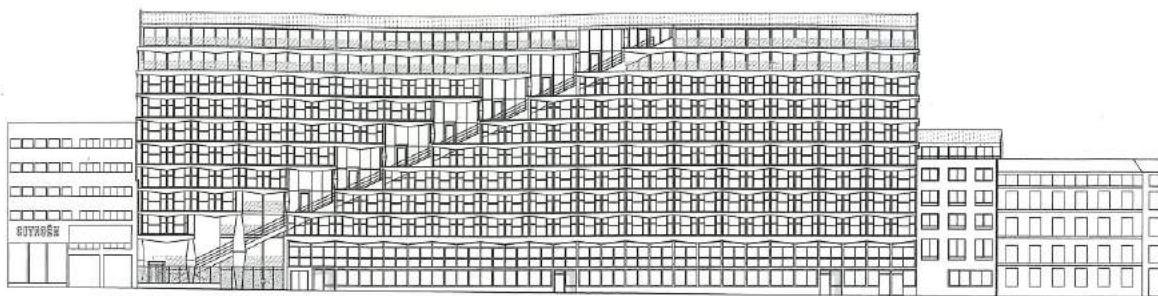
Page de gauche, en haut : l'organisation d'un étage avec axonométrie la salle d'études et sa cour extérieure desservies par le funiculaire.

En bas, un espace piranésien : les salles d'études et de détente communiquent visuellement entre elles.

Ci-dessus, la voie de l'ascenseur incliné : détournement d'une technologie développée pour les PMR comme alternative aux escaliers mécaniques dans les lieux publics.

À droite, en haut : la colonne recouverte de miroirs, un élément tiré de l'architecture commerciale pour cacher les descentes d'eau.

Ci-contre : une salle d'embarquement ? Dernier appel pour *La Jetée* de Chris Marker.

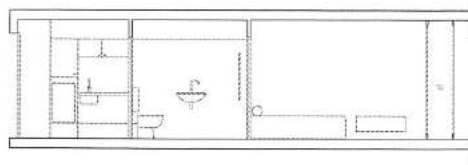


Ci-contre : élévation sur la rue de la Tombe-Issoire et plan d'étage courant.

En bas à gauche : non, ce n'est pas Gordon Matta-Clark !

En bas : plans et coupes d'une cellule.

[Maître d'ouvrage : RATP/Logis Transports/SEDP/CROUS – Maître d'œuvre : Éric Lapiere Expérience – BET structure : Batiserf Ingénierie – BET fluides : Alto Ingénierie & Inex – BET économie : Bureau Michel Forgue – Programme : centre de bus RATP, 365 logements étudiants – Coût : 3,7 millions d'euros HT – Surface (SHON) : 16 825 m² – Calendrier : concours, 2007 ; livraison, 2017]



© E. Caille

