



Il faut prendre acte que la question du "coeur d'île" est à adresser à l'échelle de la ville :

1. En termes de mobilité (dimension de l'infrastructure)
2. En termes de nature des sols (dimension de la parcellisation et des rapports privé-public)
3. En termes de structure du bâti (dimension de l'édification)

L'île qui nous occupe fait partie d'un fragment de ville nettement identifiable :

1. De par ses orientations claires - Grandes longueurs se développant dans la direction des quais. Il emporte ainsi avec lui la présence de l'eau dans sa disposition
2. De par l'existence de 2 interventions constituant un travail en négatif dans ce tissu : la gare et ses quais, d'une part, qui coupe dans la matière urbaine, et les casernes d'autre part, dont le geste inaugural peut être apparemment à celui de pratiquer une "clairière" dans le bâti

C'est à cette même échelle, que la place de la voiture doit être pensée. Entre les quais des proménades et les quais du travail, perpendiculairement à l'eau, se développe une étendue délimitée dans ses formes et dans sa nature par les programmes d'infrastructure du XIXe décrits plus haut - mais dont le développement futur pourrait tirer parti de cette proximité des lieux de plaisance. Cette étendue constitue donc une opportunité pour la mise en place d'un dispositif prenant en charge la voiture et proposant un cheminement le reliant longitudinalement à la gare et au fleuve en distribuant transversalement les quartiers qu'elle soutient.

A partir de cette position, deux types d'interventions prennent place, conformément aux caractéristiques mentionnées :

1. Un système de percolations piétonnes se dessinant perpendiculairement aux longueurs et les reliant entre elles. Les opportunités pour un tel système de se développer sont multiples. Il constitue une manière nouvelle de s'approprier ce tissu existant, et propose un bâti qui lui est propre
2. Une intervention spécifique au niveau des parcelles situées en face des casernes

Ces deux types d'interventions sont caractérisées par une volonté d'ouverture envers les structures matérielles et les structures de rapports existantes et une volonté de retrouver des continuités de même que la nécessité, dans un tel tissu, de proposer des pratiques de lieux collectives.

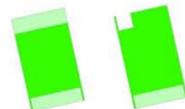
HABITER EN TRANSIT



3 STUDIO: 50m² BRUT



11 APPARTEMENTS: 70m² BRUT



17 DUPLEX: 110m² BRUT



HABITER EN FAMILLES

