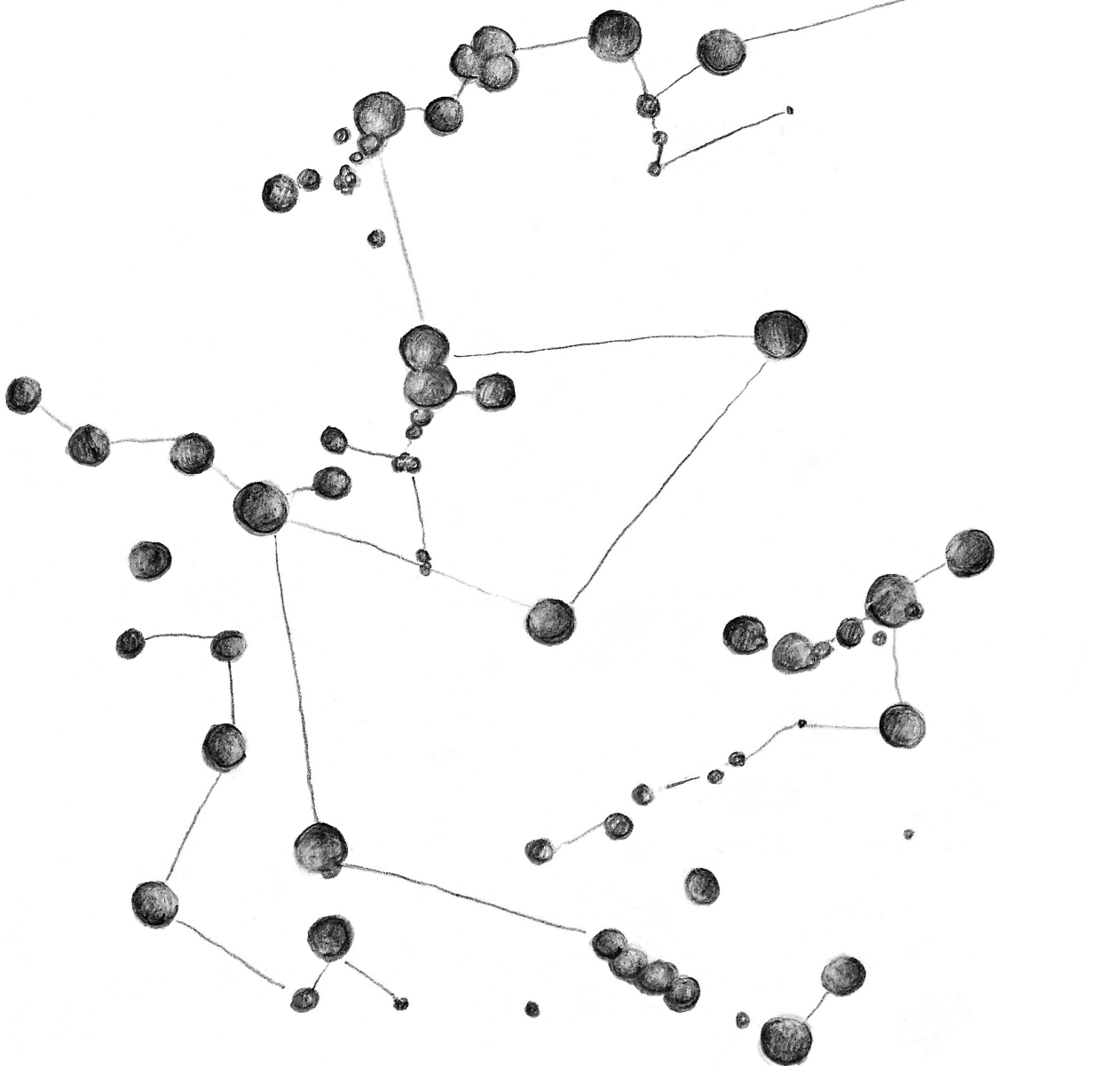


# Entre ville et port : Une nouvelle interface

H21 S10 - La condition urbaine de l'architecture // Stockholm





# Entre ville et port : Une nouvelle interface

Je tiens à remercier mon directeur d'études Pascal Urbain ainsi que mes enseignants pour l'attention qu'ils ont portée à mon travail et mon projet.

Je remercie également mes proches qui m'ont soutenue tout au long de ces études.

A la découverte d'une autre culture ..... p 8

Une nouvelle centralité..... p 10

Une zone portuaire enclavée en plein coeur de la ville..... p 12

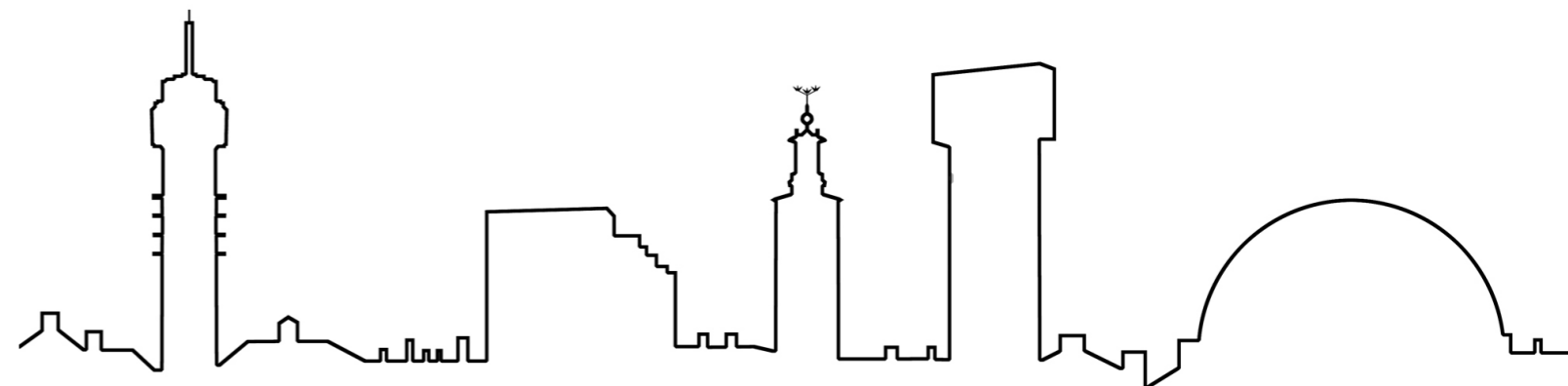
Un parc habité pour une nouvelle urbanité..... p 14

Une gestion des flux..... p 20

Du public au commun..... p 22

Conclusion..... p 26

Bibliographie..... p 27





## A la découverte d'une nouvelle culture

*Comment vit-on lorsqu'il fait nuit toute la journée ? Comment faire de l'architecture dans des situations climatiques extrêmes ? Existe-t-il une « écriture nordique » ?*

Stockholm est l'une des capitales qui a connu le plus grand essor architectural durant ces dernières décennies. Cette ville voit de nombreux projets urbains se construire et connaît une demande croissante de logement du à la crise du logement qu'elle subit actuellement.

Ce texte se déroulera de manière chronologique. Chaque étape de travail articule la suivante. La visite de la ville et les premières impressions nous amènerons au choix du site et à son analyse. Par la suite, nous développerons les différentes étapes du projet, de l'accroche à la ville jusqu'à une architecture à plus petite échelle.

Située au bord de la mer Baltique, Stockholm est construite en partie sur plusieurs îles. La ville se situant au sud du pays, elle ne connaît pas de journée hivernale plongée dans la nuit contrairement au nord de la Suède. Cependant, les saisons sont tout de même très marquées avec des hivers froids et des étés chauds. Cela est du à la différence entre la durée de la journée au solstice d'été (18 heures de jour) et au solstice d'hiver (6 heures de jour).



Stockholm

*“Ya t-il une manière scandinave, plus particulièrement suédoise, de faire de l'architecture aujourd'hui ?” Gunther Ludwig.*

On retrouve en dehors de la ville, de nombreuses maisons traditionnelles (parement aux tonalités chaudes). Toutefois, dès que l'on entre dans Stockholm, les constructions modernes prennent le dessus. Les expressions architecturales sont ainsi plus diversifiées. En témoigne l'un des derniers projets de logements de grande ampleur, le quartier d'Hammarby Sjöstad. C'est un projet de réurbanisation se situant au sud de la ville, implanté dans une ancienne zone industrielle sur les rives du lac Hammarby.

En découvrant ce quartier, les similitudes observées avec l'architecture méditerranéenne sont troublantes. Climat, lumière, ambiances urbaines devraient permettre de les distinguer. Finalement, on sous entend que ce sont davantage les conventions culturelles qui déterminent la construction d'un édifice. D'un point de vue purement architectural, il est donc difficile de tirer des conclusions sur les différences notables. Ce qui est plus flagrant, c'est la relation qu'entretiennent les bâtiments avec l'espace public.

La première observation concerne l'omniprésence des transports en commun. Stockholm est très bien desservie par les tramways, le métro et les bus. Le faible nombre d'automobiles s'en ressent. Les dispositifs urbains privilégient le confort du piéton. Ainsi, les transitions entre les îlots sont plus douces et les nuisances liées à la ville moins fréquentes. Le cœur d'îlot a lui aussi une grande importance dans les projets de logements collectifs. Le piéton est une fois de plus mis en avant grâce à l'aménagement de chemins et de parcours le long des rives et des parcs. Les cœurs d'îlots sont très souvent ouverts et nous permettent d'observer la mixité des programmes.

Globalement, l'architecture nordique, et plus particulièrement leurs logements n'ont pas de spécificités apparentes. Cependant, le mode de vie des habitants n'est pas comparable au notre notamment en hiver. En février, la nuit tombe à 16 heures. Dès cette heure passée, les rues deviennent désertes et tout le monde se réfugie dans des restaurants, des bars ou chez eux.

Les différences notables se portent plus sur l'appréciation de l'espace public. Les organisations urbaines nous sont moins familières alors que l'architecture présente de nombreuses similitudes. On note également la présence de nombreux espaces verts qui accentue l'attention portée au traitement des espaces extérieurs.



## Une nouvelle centralité

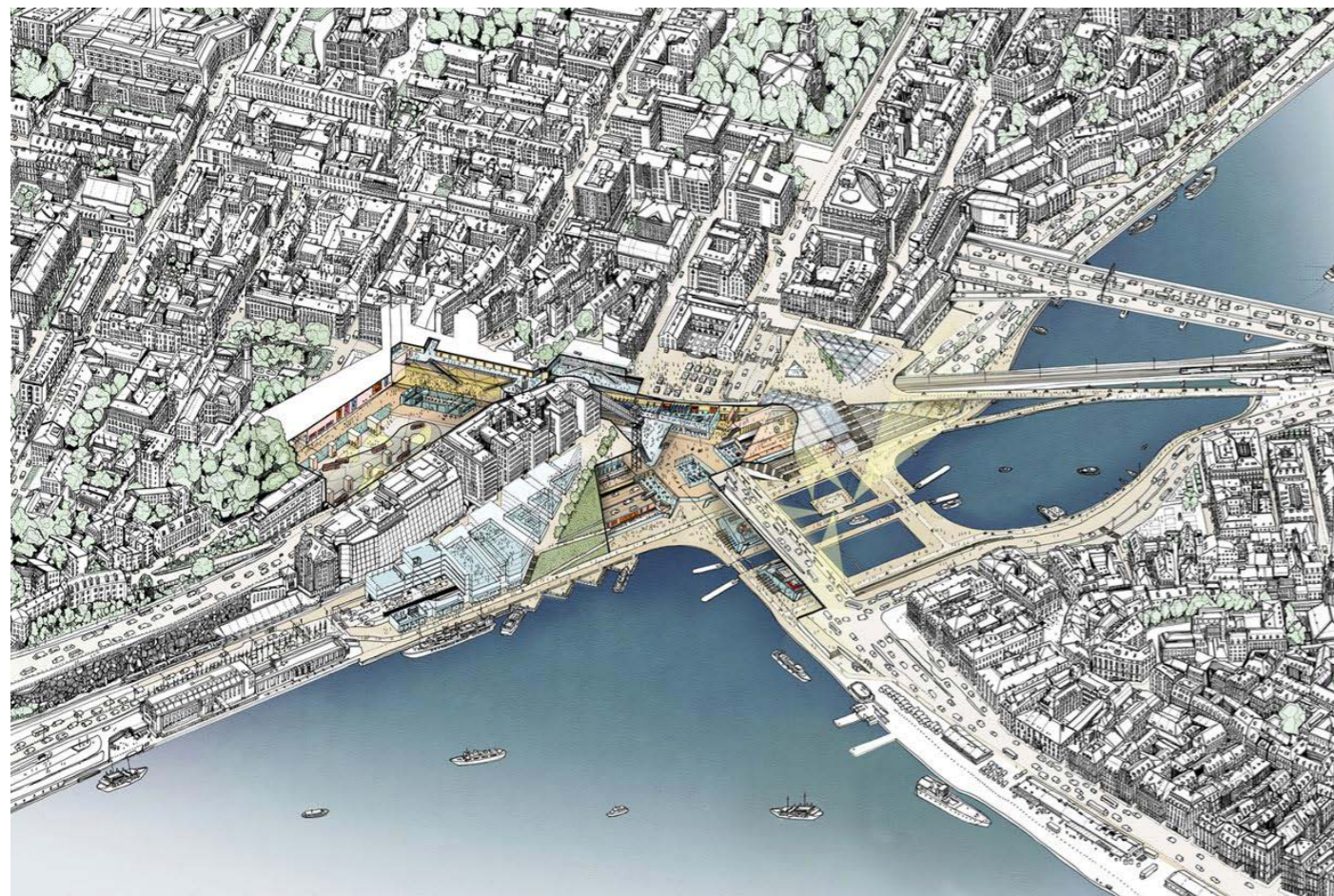
Slussen, un quartier se situant sur l'île de Södermalm, a été le site d'un concours très important pour le développement de Stockholm. Sa position stratégique en plein de cœur de la ville, articule le nord et le sud de la capitale. Ce projet qui est actuellement en construction, a été remporté par l'agence Foster&Partners. Ce projet met en place la requalification du bord de mer et par un travail axé sur l'aménagement de l'espace public.

Plus à l'est de ce carrefour, le quai de Stadsgården suit le prolongement de Slussen vers Masthamnen, une zone portuaire.

Masthamnen est un port de ferries, principalement utilisé par la compagnie VikingLine. En dehors des périodes saisonnières, ce port est très peu utilisé et apparaît comme une zone enclavée. Le conseil d'administration de la construction de la ville de Stockholm avait un accord avec la compagnie VikingLine qui leur donnait le droit de conserver les bâtiments temporaires se trouvant sur ce site jusqu'en 2017.

La ville envisage d'ici quelques années, de réaménager le port en y intégrant des logements et des bureaux, tout en conservant son activité principale actuelle qui est le port de ferries.

A ce jour aucun concours n'a pour le moment vu le jour.



Projet de Foster&Partners



Quai de Stadsgården



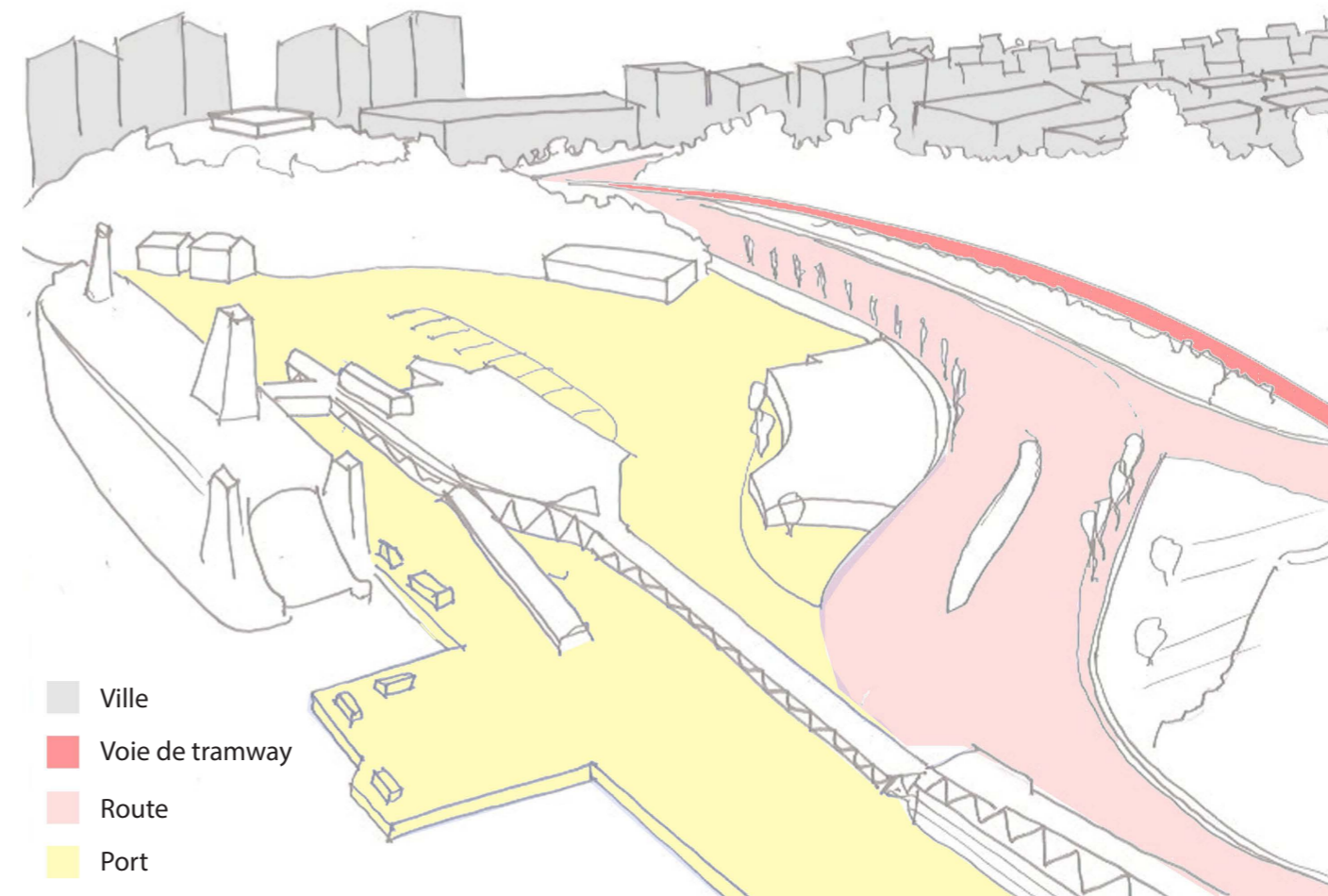
## Une zone portuaire enclavée en plein coeur de la ville

Le port de Masthamnen est une zone portuaire enclavée. Sa principale caractéristique est son intensité et sa diversité de flux (voitures, camions, bus, bateaux). Ce site est longé par une route très empruntée ce qui accentue le fait que personne ne s'y arrête.

La zone de Masthamnen possède une concentration d'ambiances très hétérogènes. En effet on distingue la mer, le quai, le port, la nature, la route et au dessus, la ville.

Sur ce site, la nature est pour l'instant caractérisée par une butte de 40 mètres de haut qui se trouve à la limite du port. Au dessus de cette colline se trouve un restaurant qui offre l'une des plus belles vues sur la ville. L'accès y est malheureusement très difficile et peu de personnes en profitent réellement.

La première motivation qui s'est dégagée après cette première analyse était de reconnecter toutes ces différentes séquences pour relier ce port à la ville. Rendre le port à Stockholm : c'est la rencontre de la ville avec une grande infrastructure. Paradoxalement, cette zone apparaît comme une limite alors qu'elle se trouve au cœur de Stockholm.



Port de Masthamnen



Photographie illustrant le port de Masthamnen en arrière plan



Vue aérienne

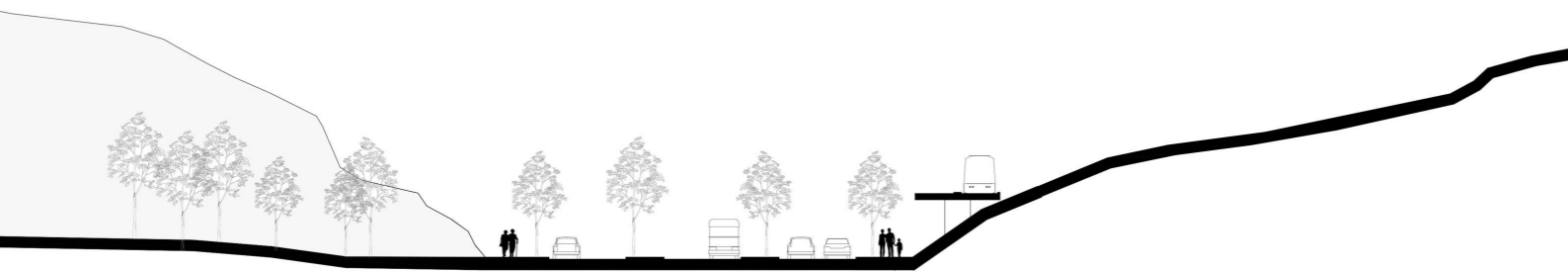


## Un parc habité pour une nouvelle urbanité

*Comment désenclaver une zone portuaire tout en répondant à la crise du logement ?*

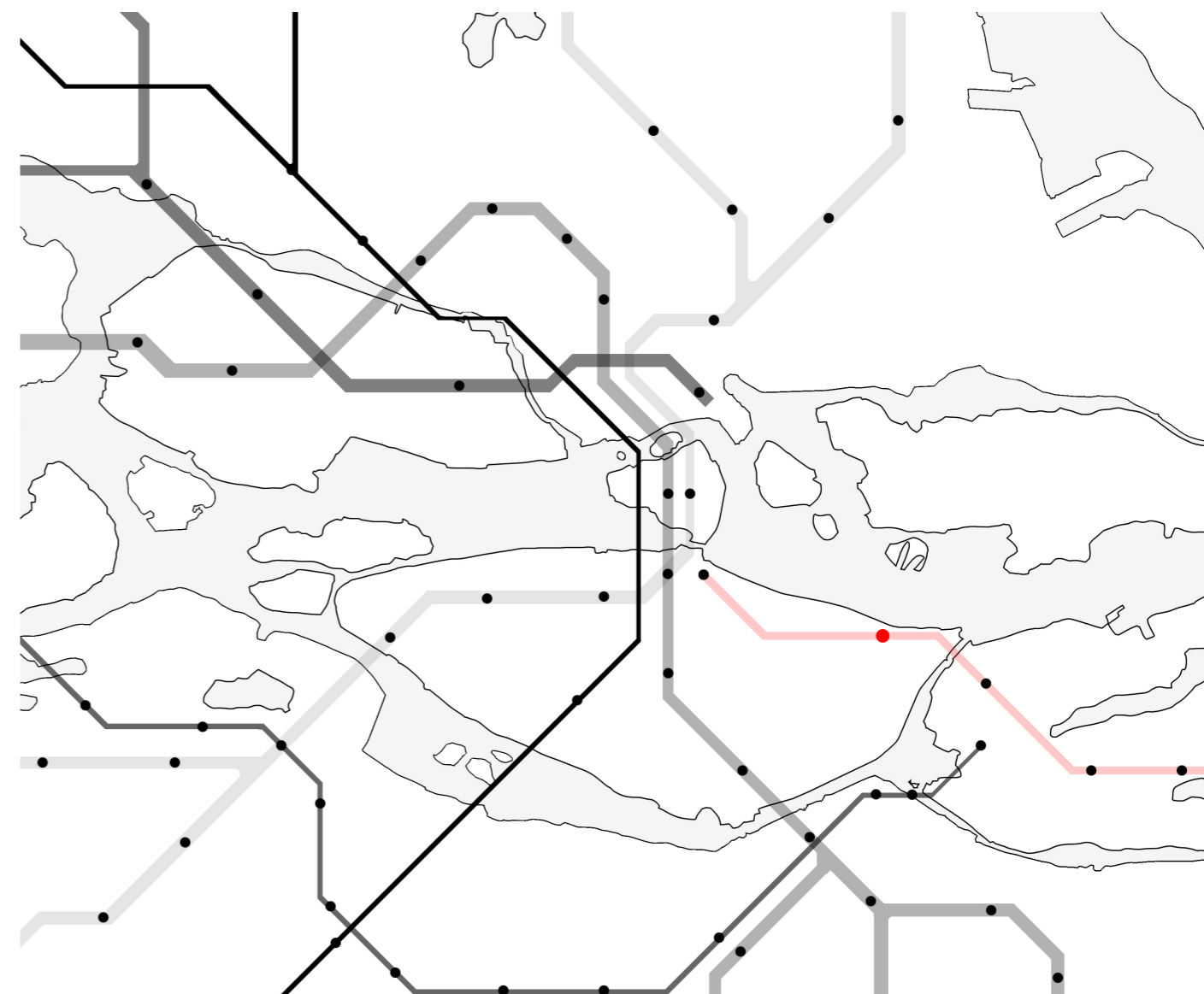
Après ces différentes analyses, le premier travail s'est fait à grande échelle. L'idée principale pour ce projet était de reconnecter le port à la ville et de densifier le front de mer. Le contexte est exceptionnel ; au nord, la mer et la vue sur la rive d'en face, au sud une entité paysagère qui permet déjà de s'affranchir des contraintes liées aux infrastructures viaires. Ce sont deux atouts existants qui organiseront l'opération.

D'abord et avant tout, il convient de hiérarchiser le réseau afin de clarifier les accès au port. Ce dernier ne doit plus être une zone enclavée mais une nouvelle potentialité, porteuse de projets. La requalification du boulevard existant permet de donner plus d'importance au piéton. Cette route garde toujours le même nombre de voies de voitures et de bus.



Coupe sur le boulevard

Qui dit nouvelle centralité dit intégration des transports en commun. Dans cette idée, la création d'un arrêt de tramway apparaît comme une évidence.



Plan des différents réseaux de la ville

- Lignes métros/tramways
- Voie de tramway traversant le site
- Nouvel arrêt de tramway

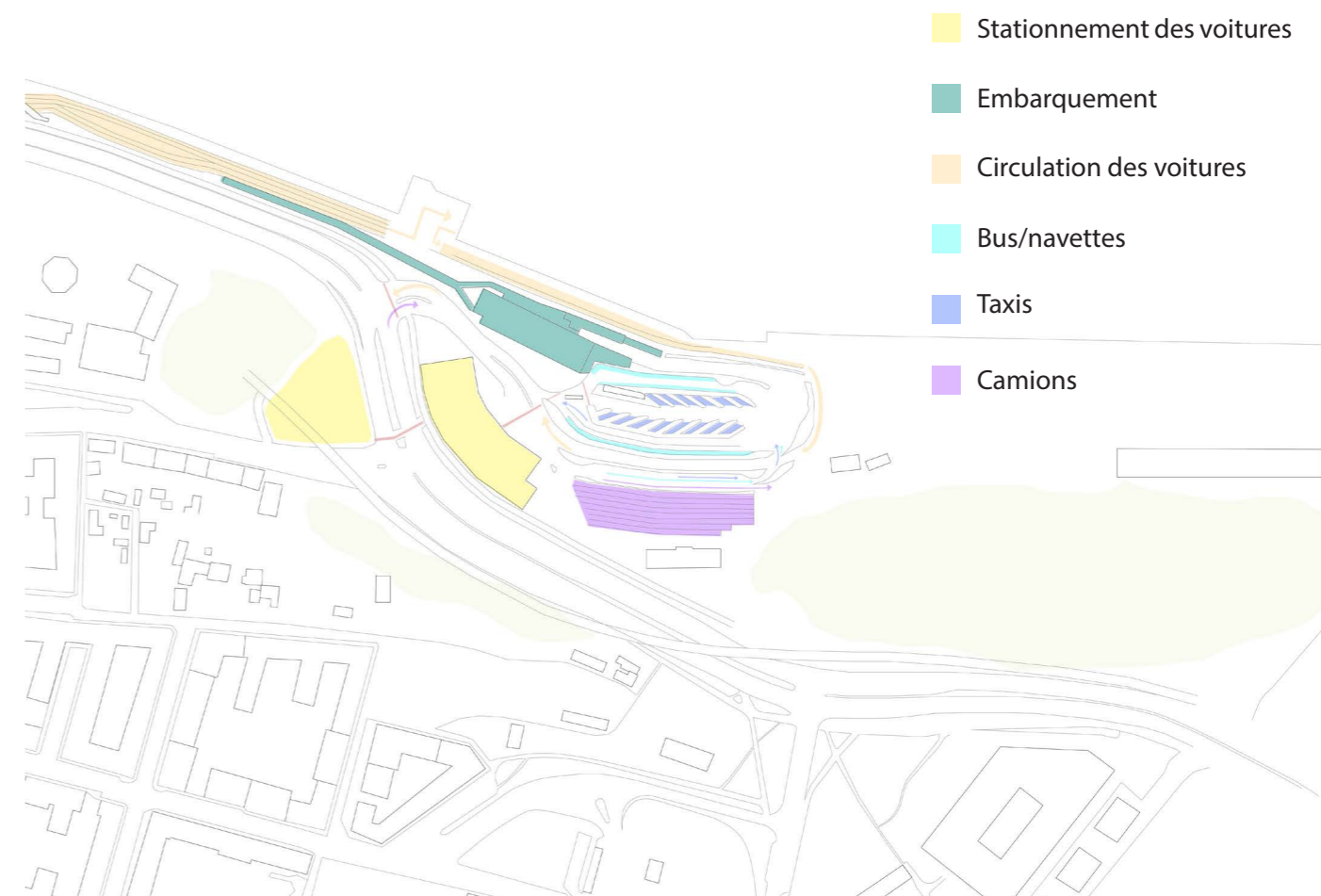


Après une étude du port existant, on constate la difficulté à gérer les différents flux.

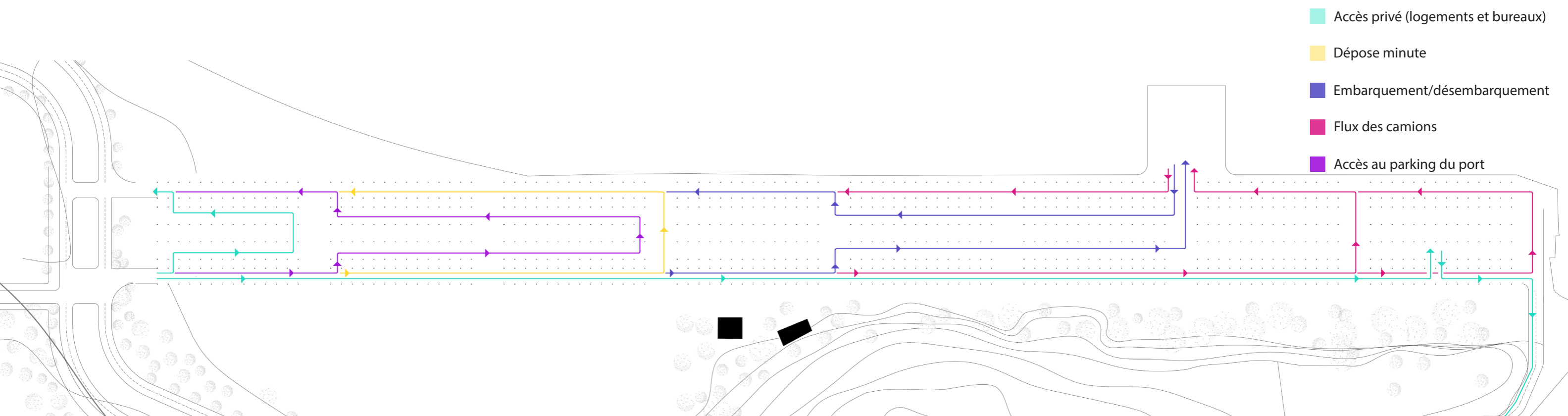
Les voitures accèdent aux voies d'embarquement dès le début du quai de Stadsgården, bien avant l'entrée du port. Une bonne partie du quai est donc interdite au public pour des raisons de sécurité. La première idée est donc de déplacer l'entrée de l'embarquement des voitures afin de créer une promenade le long de la rive.

Dans le port actuel, les différents flux se distinguent difficilement. Les voies de sortie de voitures se confondent avec l'aire de stationnement des remorques de camions.

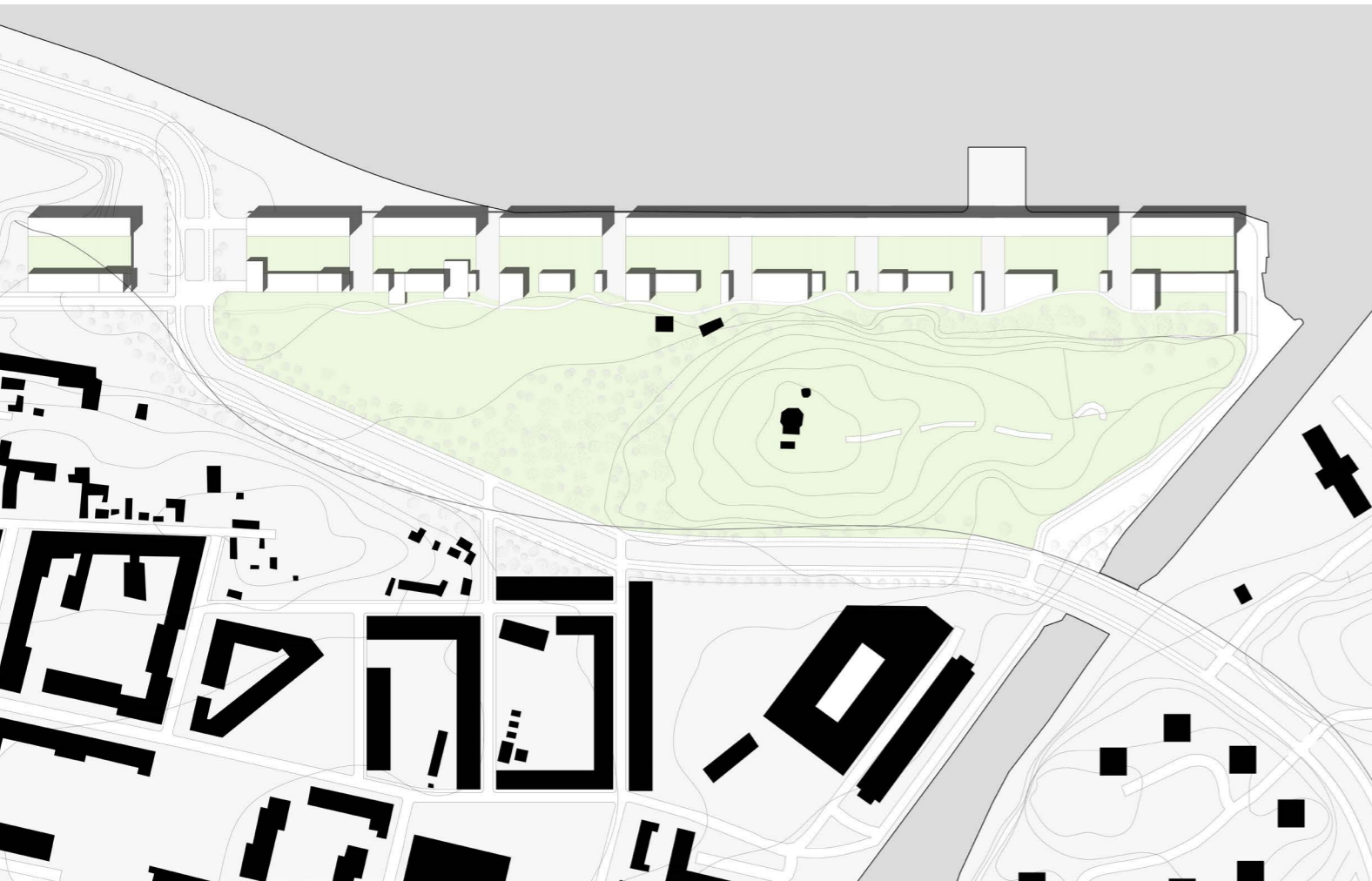
Dans un premier temps, l'objectif est de regrouper distinctement tous les flux appartenant au port sous un socle et de le densifier par dessus avec du logement, des bureaux, et des équipements. Ce socle permet de donner plus d'importance au front de mer, car cela crée un bâtiment en longueur, qui sera par la suite recoupé en plusieurs îlots ayant des programmes différents. Le but étant de contrer le côté monofonctionnel de cette zone portuaire et de complexifier en termes de programme cette zone à fortes potentialités. Le quai de Stadsgården étant désormais accessible au public, une promenade haute sur le socle s'implantera sans le prolongement du quai.



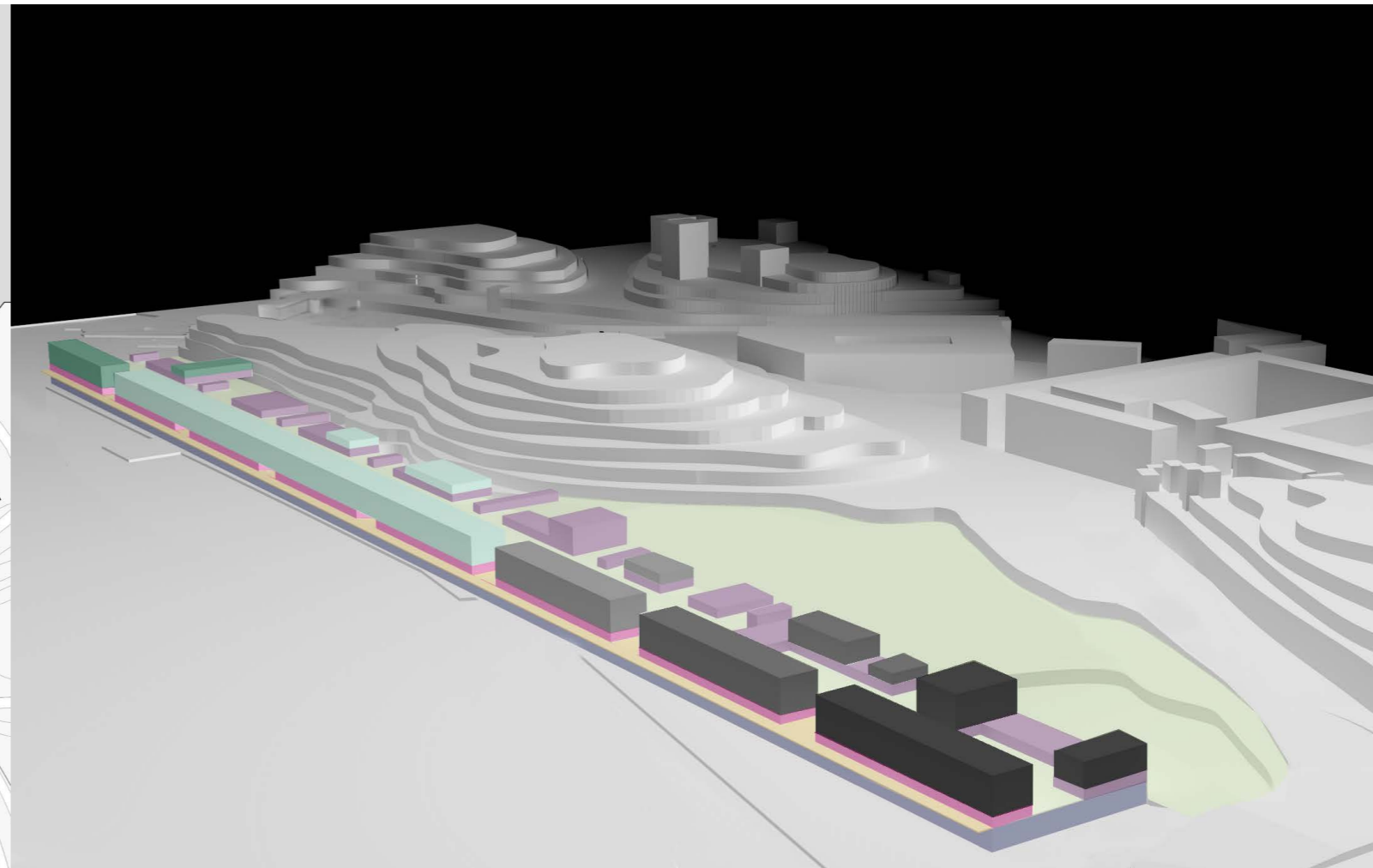
Plan du port actuel



Plan des différents flux



Master plan



Axonométrie programmatique

Dans la continuité de la butte, l'idée est de la prolonger en parc public et d'affirmer définitivement la nature sur ce site. Ce parc permet à la fois de relier la ville au port mais aussi d'inciter les gens à s'y rendre. Un chemin piéton y est aménagé suivant le front de mer, il facilite ainsi l'accès à la butte et à son belvédère.

D'un point de vue architectural, l'importance de cette double orientation parc / mer offre des traitements de façades différents ; très régulières en front de mer, le concept de chaque îlot est d'avoir côté mer quelque chose de très régulier afin de renforcer le front de mer et à l'inverse plus de liberté vers le parc.

En terme de programme, l'enjeu principal est de conserver la fonction d'origine de ce site qui est un port de ferries qui gère quotidiennement des flux internationaux.

L'accessibilité à cette infrastructure est simplifiée par la mise en place d'un réseau hiérarchisé et de parkings adaptés.

Ainsi l'arrivée des voyageurs ne compromet pas les qualités spatiales du parc situé au dessus.

Cette zone aux fortes potentialités de projets accueille de nouveaux îlots mixtes qui l'inscrivent dans une nouvelle dynamique.

- Parc
- Logements collectifs
- Logements étudiants
- Logements temporaires
- Espaces communs/équipements
- Promenade piétonne
- Socle
- Commerces
- Bâtiment d'embarquement
- Bureaux



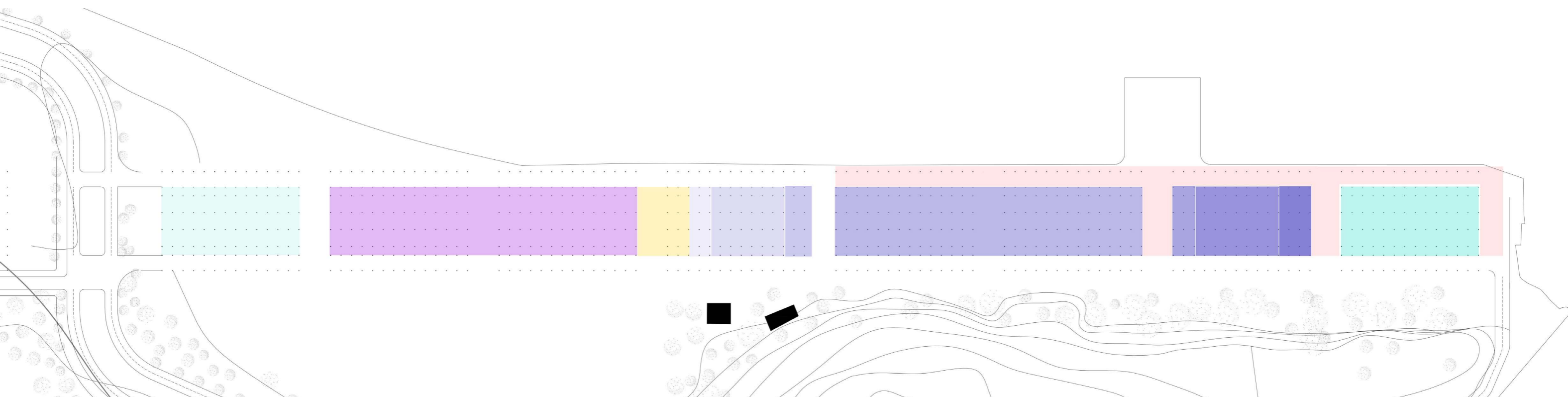
## Une gestion des flux

Le socle regroupe les différents flux liés au port. Plusieurs éléments sont à prendre en compte. L'entrée des voyageurs, l'entrée des habitants, le parking des passagers piétons, les voies d'attentes pour l'embarquement des voitures dans le ferry, la sortie des voitures ayant embarqué dans le ferry, l'accès des camions et le parking des bureaux.

Il faut donc composer avec de nombreux éléments qui génèrent différents flux. Il s'agit de faciliter l'accès des camions jusqu'aux piétons, au moyen d'une trame régulière qui distingue ces différentes circulations.

Le deuxième point à prendre en compte est la zone sous douane. En effet il est nécessaire de distinguer les espaces sécurisés où le contrôle du passeport est obligatoire.

- Parking des logements collectifs
- Parking passagers/logements temporaires
- Dépose minute/aire d'attente
- Accès au terminal
- Locaux techniques/entrepôts
- Douane
- Voies d'embarquement/désembarquement
- Envoi/reception bagages
- Salle des machines
- Stockage
- Parking des bureaux
- Zone sous douane



## Du public au commun

Il est effectivement difficile de parler de « style scandinave » et encore plus d'architecture suédoise. On peut toujours chercher une spécificité sur les façades, elles restent proches de ce qui se fait en France. Il n'est pas rare de tomber sur des articles qui stigmatisent l'architecture scandinave comme « écologique ».

Certes, les pays nordiques semblent avoir une longueur d'avance en matière de développement durable mais malgré les procédés techniques mis au service de l'architecture, la vraie valeur ajoutée de l'architecture suédoise se situe dans la relation qu'elle entretient avec son environnement. Les récents projets montrent la volonté de s'appuyer sur les qualités de l'espace public. Au début des années 1990 Stockholm connaît une crise financière et immobilière.

Seules deux nouvelles zones d'habitation voient le jour à Stockholm : Hammarby Sjöstad (1992-1997 pour le lot n°1) et le quartier Saint-Eric (1995-1998). Toutes deux sont basées sur des plans particulièrement détaillés de l'urbaniste Aleksander Wolodarski.

La première citée apparaît comme la référence d'une nouvelle manière de faire de l'architecture à Stockholm : installé de part et d'autre du lac Hammarby, la capitale a souhaité en faire un modèle pour le reste du pays ; il est aujourd'hui en Suède le projet phare de ces dernières décennies.



Quartier de Hammarby Sjöstad

Les logements disposent d'intéressants points de vue sur la mer Baltique et sont en relation directe avec les rives. Les routes étant repoussées en périphérie, les dispositifs urbains mettent clairement le piéton en avant. Ceci offre des ambiances urbaines agréables, les nuisances sonores étant quasi nulles. La nature semble être l'élément principal de composition de cet ensemble. Les travaux de ce quartier ne seront finis qu'en 2017. On peut toutefois déjà apprécier la qualité de vie au sein de ces espaces.

D'un point de vue architectural, Hammarby semble être le théâtre de l'expérimentation ; de nombreux matériaux sont utilisés, des couleurs vives s'installent sur les façades peu rythmées; on note beaucoup de jeu de volumes, peu d'harmonie dans les trames et la tendance à opter pour des balcons plutôt que des loggias... Tous ces éléments donnent un aspect déstructuré au quartier qui semble manquer d'une réelle identité.

Lorsque l'on arpente les rues, on est plutôt séduit par la qualité des sols, le travail d'articulations entre espace public et espace privé mais surtout la présence d'espaces dits « communs ». Ils semblent marquer la transition entre la rue et le logement, s'implantant au rez-de-chaussée, le plus généralement en cœur d'îlot. En France, nous savons que ces entités ont un statut ambigu, ce qui les rend difficilement « vendables ». Dans les logements contemporains de Stockholm, ces lieux de vie sont indéboulonnables de l'architecture d'un îlot. A premier abord, on pourrait les qualifier de « pièce en plus » ; ils sont en fait des éléments structurants des projets.





Trois îlots de logements s'inscrivent dans la continuité du bâtiment d'embarquement. Ceux-ci permettent de finaliser une façade régulière en front de mer. L'intervention cherche à tisser des liens entre cette partie du paysage et le parc situé au sud de la zone. Ainsi, les îlots communiquent en permanence avec ces deux parties du territoire. Il s'agit ici de replacer cette zone portuaire dans une dynamique urbaine.

Pour cela, trois îlots de logements mixés à des équipements de proximité définissent les contours de cette densification. Ce projet répond aux besoins de Stockholm qui manque de logements. Ainsi, trois bâtiments sont programmés, et destinés à différentes occupations ; le premier accueille des logements collectifs, le second est destiné aux étudiants tandis que le troisième propose des logements temporaires très rares dans la capitale suédoise.

Ces trois bâtiments s'implantent dans le parc créé. Ensembles ces éléments forment une entité rendue homogène par le travail des sols. Pour offrir des espaces adaptés et agréables, il paraît primordial de définir les lieux exclusivement réservés aux habitants et ceux destinés au public. Une gradation du privé vers le public est aménagée en cœur d'îlot. Ainsi, le premier bénéficie d'un jardin commun aux logements et aux équipements destinés aux habitants de ce même îlot. Le second cœur est accessible par la librairie, qui jouit alors d'un vaste espace extérieur qu'elle partage avec les logements et les autres programmes communs. Enfin, le troisième est totalement public et relié directement au parc par des ouvertures franches.

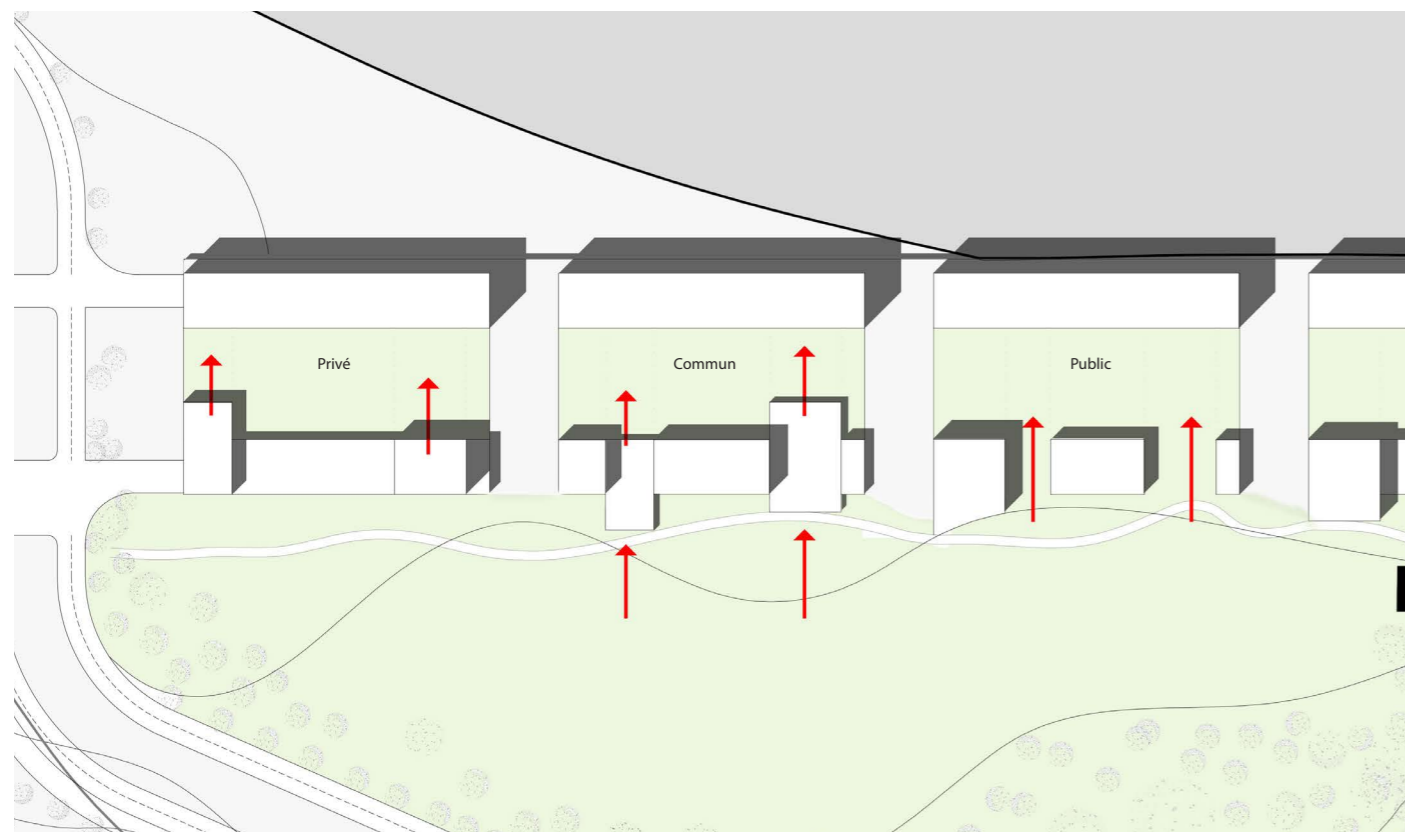


Schéma illustrant la gradation du public au privé

Les qualités spatiales du parc et la diversité des usages proposés par les rez-de-chaussée des îlots offrent une situation de proximité qui profite aux deux entités. Le parc est une valeur ajoutée pour les îlots, dont les équipements animent réciproquement le parc.

Les différents dispositifs urbains qui s'installent autour des îlots (pistes cyclables, terrasses pour les commerces, promenades,...) dessinent une zone fluide et affranchie de toute contrainte liée à la ville. Celle-ci se prolonge jusqu'en bord de mer.

On trouve deux types de distribution qui répondent à des modes de vie différents ; une coursière face à la mer qui devient un véritable espace en plus pour les habitants, leur permettant de se retrouver. Elle devient alors une qualité pour les logements alors qu'elle est souvent perçue comme une contrainte.

L'îlot destiné aux étudiants bénéficie d'espaces communs qui leur permettent de partager certaines activités, d'inviter des amis ou de trouver des espaces de travail. Ces pièces structurent les plans de logements et offre une dimension plus communautaire.

L'autre mode de circulation se fait par « plots ». Il offre lui aussi des qualités de vie inédites ; une double orientation parc et mer qui se retrouve pour la plupart des appartements. Leur typologie pousse même plus loin le vice en proposant des salons traversant.

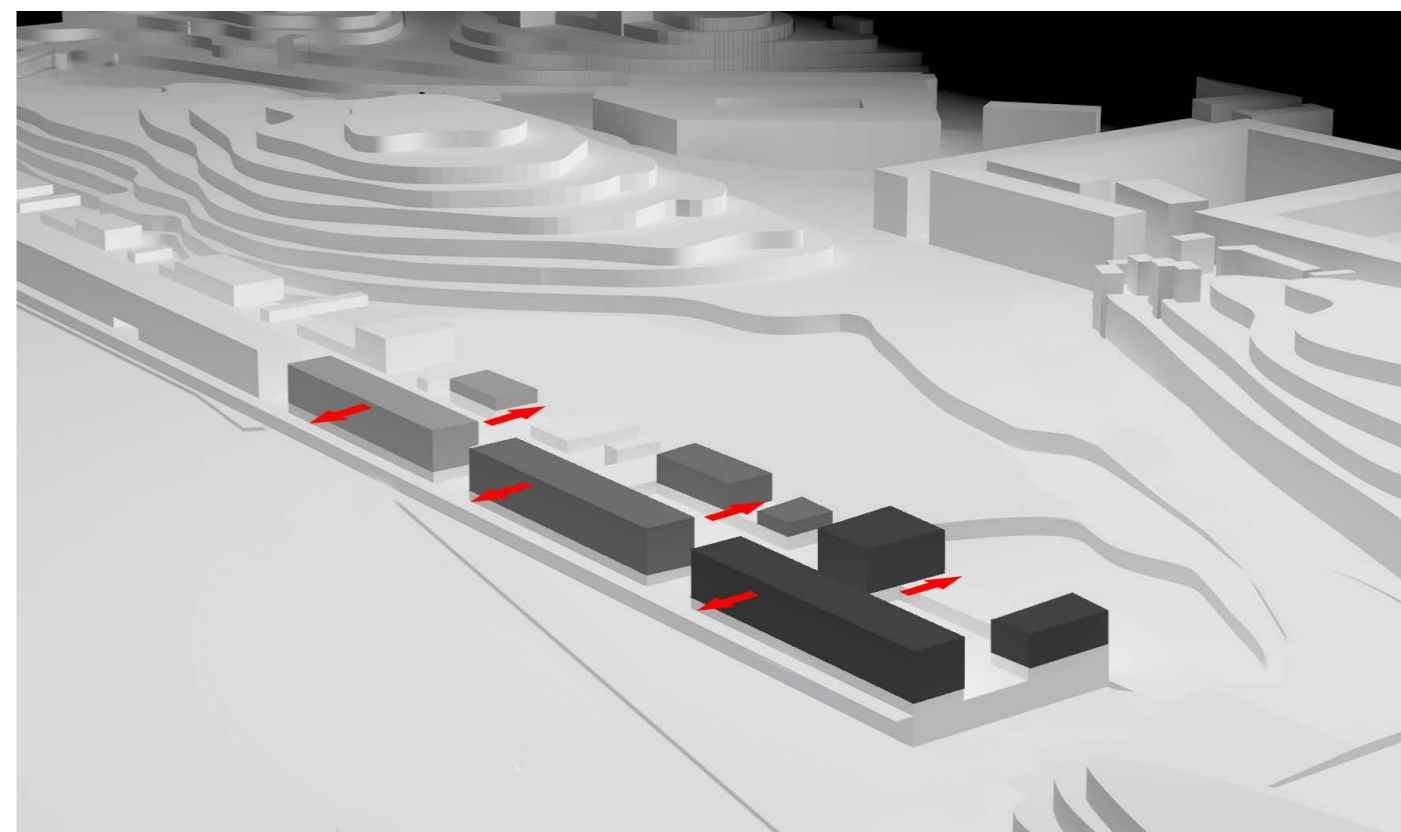


Schéma illustrant les dégagements de vues

## Conclusion

La condition urbaine de l'architecture permet de l'inscrire dans son contexte. L'architecture n'a de sens que dans les relations qu'elle entretient avec le site sur lequel elle s'implante. La zone étudiée présente toutes les potentialités qui sont sources de situations de projets ; elle dispose tout d'abord d'une situation géographique intéressante qui la place en plein cœur de la ville. Toutefois, le paradoxe réside dans le fait qu'elle demeure une zone inaccessible et enclavée car uniquement vouée aux voyageurs.

La première étape du projet vise à révéler les qualités de ce site aujourd'hui laissé vacant. Elles sont multiples. La forte présence des infrastructures permet déjà de faire entrer ce secteur dans une dynamique urbaine. Par ailleurs, la présence de la butte lui confère une position stratégique en contrebas, protégé des nuisances directes de la ville. Cette « colline » est prolongée par la création d'un parc qui marque la nouvelle orientation de ce quartier qui place l'espace public comme élément structurant du projet.

La programmation déjà présente sur le site reste inchangée ; elle est nécessaire en ce sens qu'elle articule la capitale suédoise au reste de l'Europe du Nord. Plutôt que de changer cette fonction si importante, elle est revitalisée et complexifiée. La création d'un socle répond à la volonté d'offrir une assise fonctionnelle qui s'adapte aux nouveaux programmes tout en facilitant l'accès au bâtiment d'embarquement. La gestion des flux permet ainsi de les « cacher » et de les faire cohabiter avec des parkings prévus pour chaque entité.

Au-dessus, un programme mixte de logements, d'équipements et de bureaux offrent un nouvel élan à cette zone. Cette mixité des usages profite aux habitants tout autant qu'elle qualifie le parc. Ainsi, le travail des rez-de chaussée permet la mise en place de nouveaux cœurs d'îlots partagés. Les espaces communs font office de véritable liant entre le parc public et les appartements. Ceux-ci présentent diverses typologies qui offrent une multitude de qualités spatiales obtenues notamment par les orientations et la qualité des espaces communs.

De l'intervention urbaine jusqu'à la typologie, ce projet de reconquête d'une interface ville / port s'empare des qualités de ces deux entités pour les réconcilier.

## Bibliographie

Nordic Architects, David Sokol, 2008

The Architecture of Erik Gunnar Asplund, Stuart Wrede, 1983

Architecture in the Scandinavian Countries, Marian C. Donnelly, 1992

New Nordic architecture & identity, Kjeld Kjeldsen, 2012

Nordi Light Modern Scandinavian architecture, Henry Plummer 2012

Copenhagen : architecture & design, Christian Datz, 2006

Architecture des espaces publics modernes, Plan Construction et Architecture , 1995

Habiter la ville portuaire, Nicolas Memmi, 1994

Collective housing, Antonio Gimenez, 2008

Innovative apartment buildings, Carles Broto i Comerma, 2007

Habitat collectif, Christian Schittich, 2005

Site internet consultés :

[www.archtours.com](http://www.archtours.com)

[www.silo2.org](http://www.silo2.org)

[www.lemoniteur.fr](http://www.lemoniteur.fr)