2021/2022
SEMESTRE 08

FABRIQUE

(Se) projeter avec les acteurs du territoire

Arpenter, expérimenter et interroger le site de Roquebrune-Cap Martin

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

École nationale supérieure d'architecture de Normandie

Direction de la publication :
Raphaël Labrunye, Directeur de l'ENSA Normandie
Enseignement en cycle master piloté par
Caroline Maniaque et Gabriella Trotta-Brambilla,
avec Antoine Apruzzese et Matthieu David

Coordination de la publication :
Caroline Maniaque et Gabriella Trotta-Brambilla

Réalisation graphique :
Antoine Apruzzese et Grâce Kibala

Étudiants et étudiantes :
Nour Agoumi, Farah Bakkali, Umayma Bellahcen,
Charlotte Bourge, Jade Bouyre, Sadeem Demachkieh,
Elise Duboc, Louise Hulot, Thomas Legay, Tyfanny
Morel, Rosa Ruquier, Pedro Tavares Groke

Crédits photographiques :
L'ensemble des étudiants, Antoine Apruzzese,
Caroline Maniaque, Gabriella Trotta-Brambilla,
Elisabetta Gaspard

© École nationale
supérieure d'architecture
de Normandie 2022

Avant-propos

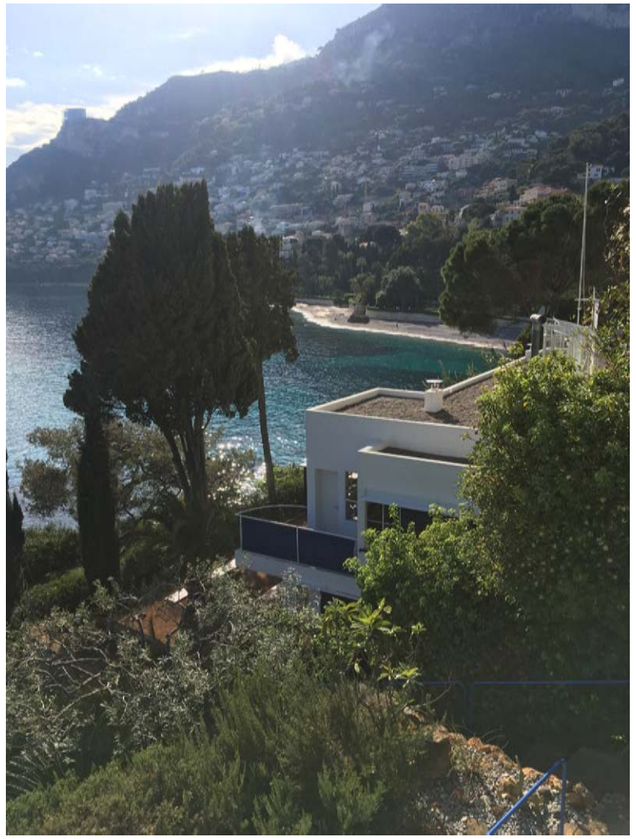
Pendant une semaine, du 7 au 14 mai 2022, en arpentant le site de haut en bas, de long en large, avec des habitants, des paysagistes, des architectes, des responsables culturels, des historiens, des géographes, des urbanistes, nos regards ont été portés à observer le site autour de la gare de Roquebrune-Cap Martin, à réfléchir aux questions de mobilité (le train, la marche à pied, la voiture), d'accessibilité (le stationnement), de paysage, de programmation, etc. Cette formation a été l'occasion d'entendre les intentions des différents partenaires et d'élaborer des scénarii de transformation. Un temps de restitution en fin de séjour à la mairie de Roquebrune-Cap Martin a permis de considérer les réactions des partenaires institutionnels de la région, les élus, les habitants, les touristes ou d'autres acteurs non institutionnels, vis-à-vis des suggestions développées.

Les séances de travail ont eu lieu dans le Hangar de la gare de Cabbé, dans les salles du Centre Culturel et de Loisirs, dans le quartier Carnolès , mis à notre disposition par la mairie de Roquebrune. Mais l'essentiel a été l'arpentage sur le site, l'observation des cartes topographiques, la pratique journalière du train, la rencontre avec les différents partenaires. Les carnets de croquis ont été complétés par les prises de vues photographique et par les captations filmées des interventions et situations.

Sommaire

Situation 2
Rencontres 4
Regards 6
Processus 12
Limites 14
Identités 22
Strates 30
Réception 38

Situation



(1) La villa E1027; (2) En quête de la parcelle du projet «Roq & Rob», avec Philippe Dardelet-Doya; (3) Séance de travail avec Gabriella Trotta-Brambilla sur la terrasse de «L'étoile de Mer»

Un lieu tissé de mémoires architecturales et paysagères

Caroline MANIAQUE, professeur Histoire et cultures architecturales

Le site de la gare de Cabbé-Roquebrune-Cap Martin est un peu spécial pour les architectes : il est le point de départ pour emprunter le chemin des douaniers, le long de la côte, qui permet d'accéder à la maison de l'architecte roumain Jean Badovici, E1027, conçue par l'architecte irlandaise Eileen Gray et lui-même en 1929. Planté de citronniers, le terrain aménagé en restanques est situé entre la mer Méditerranée et la ligne de chemin de fer reliant Monaco à l'Italie. Gray ne restera pas longtemps dans la maison car elle acquiert un autre petit terrain, sur la route de Castellar, non loin de Menton, sur lequel elle construit « Tempe a Pailla » entre 1931 et 1934. Le Corbusier, invité par Badovici, passe quatre jours à E1027 en avril 1938, puis à nouveau quelques temps en 1939. En 1949, l'architecte catalan Josep Lluis Sert et Paul Lester Wiener, passent dix jours dans la villa à concevoir, aidés d'une petite troupe d'architectes, le plan directeur de Bogota. Le Corbusier fait partie de l'équipe. Pour nourrir tout ce monde, Le Corbusier sollicite pour les repas Thomas Rebutato qui vient d'ouvrir sa guinguette L'Etoile de mer. De ce moment nait une amitié et Le Corbusier revient souvent à Cap Martin, voyageant en train de nuit de Paris à la gare de Cabbé. Il y construit en 1953 un cabanon pour sa femme Yvonne et lui-même, attenant à la propriété des Rebutato, puis, en 1957, cinq unités de camping pour le bénéfice de son ami Rebutato. Le Corbusier adorait passer ses vacances dans ces ambiances amicales, maritimes et botaniques. Il aimait nager, discuter avec des amis, dessiner, lire et réfléchir. Le lieu est donc tissé de ces mémoires architecturales et paysagères. Il y meurt en août 1965.

Le site appartient aujourd'hui au Conservatoire du littoral et est géré par la Caisse des Monuments nationaux. Le Cabanon est inscrit sur le site Unesco. Le public est invité à explorer ces architectures, les jardins et le paysage. Des expositions sont organisées dans le Hangar, l'ancienne gare de marchandises. L'Association Eileen Gray. Etoile de Mer. Le Corbusier (EG.EM.LC) tient à ce que cet héritage soit partagé au sein des écoles d'architecture et soutient des initiatives de type « résidence » ou « workshop ». C'était la volonté de Robert Rebutato de créer un pôle culturel pour toute la commune de Roquebrune. L'ENSA Normandie et le Laboratoire ATE (Architecture, Territoire, Environnement) se sont saisis de cette opportunité pour proposer une formation pluridisciplinaire mettant en relation les étudiants avec les acteurs du territoire : les habitants, les élus, le Conservatoire du littoral, le Centre des Monuments nationaux, la Direction régionale des affaires culturelles, la Direction départementale des territoires et de la mer, des historiens spécialistes du site, des géographes, afin de favoriser une acculturation réciproque par l'échange d'expertise.

Le travail des participants a pris en considération :
- Les orientations d'urbanisme et aménagement de la Ville de Roquebrune-Cap Martin et de la Communauté d'Agglomération de la Riviera Française ;
- Le projet d'animation culturelle en relation avec les architectures du site Cap Moderne porté par l'Association EG.EM.LC, partenaires directs le Conservatoire du Littoral, le Centre des monuments nationaux.
- Les orientations du Conservatoire du littoral

Rencontres

Arpentage du vallon avec le paysagiste-conseil de l'Etat dans les Alpes-Maritimes Rémi Duthoit

Visite de Roquebrune avec Magda Rebutato et Elisabetta Gaspard

Discussion avec l'architecte-conseil de l'Etat dans les Alpes-Maritimes Olivier Deboismenu

Observer le site avec Caroline Maniaque et Tim Benton

Visite de la Ville E1027 avec Elisabetta Gaspard et Tim Benton

Discussions et débats sur le site de Cap Moderne

La fabrique à Cap Martin avait pour but de permettre aux étudiants de rencontrer différents acteurs du territoire pour en comprendre la texture.

Tout d'abord, Magda Rebutato, présidente de l'association EG-EM-LC nous a accompagnés dans notre découverte des différents aspects paysagers et sociaux du lieu et nous a accueillis sur la terrasse de l'Etoile de mer.

François Fouchier et Claire-Lise Mary nous ont expliqué les objectifs principaux du Conservatoire du littoral[1].

Jean-Louis Dedieu, Premier adjoint au Maire, nous a convié en mairie; Antide Viand, responsable du site de Cap Martin auprès du Centre des monuments nationaux, a donné la possibilité de visiter E1027, L'Etoile de Mer et le Cabanon mais également la Villa Kérylos, conçue par l'architecte Pontremoli à Beaulieu.

Nous avons arpenté le territoire avec la Roquebrunoise Elisabetta Gaspard (CMN) qui nous a pilotés le long des chemins de Massolin. Grâce à Dorian Malberti (Direction Départementale des Territoires et de Mer), nous avons rencontré Rémi Duthoit, paysagiste-conseil de l'Etat dans les Alpes-Maritimes et Olivier Deboismenu, architecte-conseil de l'Etat dans les Alpes-Maritimes.

Arpenter ensemble le territoire nous a permis de porter un regard sur les friches, le tiers-paysage, la biodiversité et à ressentir physiquement les bienfaits des îlots de fraicheur le long des ruisseaux. Ils nous ont aussi démontré les effets du vent et de la pluie.

Le regard de la documentariste Françoise Arnold, qui a réalisé en 2017 un film sur les résidences d'architectes en Ardèche, nous a incités à travailler sur le thème des cartes postales.
Nous avons aussi exploré avec l'architecte Philippe Dardelet-Doya le site toujours non construit du projet Roq et Rob de Le Corbusier (1949).

L'historien de l'architecture Tim Benton a souligné les qualités subtiles de l'œuvre d'Eileen Gray et de Jean Badovici et les enjeux de la restauration d'E1027.

L'architecte Julie Barut a porté son regard sur les travaux engagés.

Annie Duval, habitante du vallon, qui cultive son jardin potager avec Jean-Luc Lebrun, nous a ouvert de nouvelles perspectives de « ménagement ».

1 Les objectifs du Conservatoire du littoral, établissement public administratif de l'Etat placé sous la tutelle du ministre chargé de la protection de la nature, répondent à 4 enjeux principaux : « la conservation d'espaces dont la valeur patrimoniale engage notre responsabilité à l'égard des générations futures ; la préservation d'un capital naturel et historique fondamental pour l'attractivité de notre territoire; le bien-être social de tous par l'accueil équitable et partagé des populations; la protection des biens et des personnes contre les phénomènes climatiques extrêmes en permettant un espace tampon entre l'océan et les enjeux humains. »

Regards

Nuages accrochés aux montagnes derrière Menton, depuis le Cap Martin. Dessin Antoine Apruzzese

Espace d'ombre / Espace de lumière. Îlot de fraîcheur / Îlot de chaleur

Matthieu DAVID, doctorant en géographie

La diversité de reliefs, de paysages, de modes d'occupations du sol, d'urbanisme et d'architecture développe, à l'échelle de la commune de Roquebrune-Cap-Martin et plus largement à l'échelle de cette portion de littoral, entre mer et montagne, une multitude de climats. On y découvre le témoignage des différentes relations au climat méditerranéen qui se sont succédées au fil du temps à travers les différentes strates de bâti.

Deux relations opposées au rayonnement solaire se dessinent à travers le bâti et l'urbanisme et créent ainsi de véritables identités climatiques pour chaque quartier. Aux espaces urbains les plus récents, composés de bâtiments espacés, formant un ensemble largement ouvert sur le ciel, répondent les espaces ombragés du village où l'on se protège du soleil direct tout en laissant filtrer la lumière à travers l'enchevêtrement des toitures sous forme de puits de lumière.

À la limite entre mer et montagne, la topographie complexe, offre la possibilité d'observer et de ressentir plusieurs phénomènes météorologiques et in fine d'expérimenter plusieurs topo-climats venant moduler le climat méditerranéen.

Le relief tout d'abord, joue un rôle dans la différentiation climatique des quartiers. Avec une baisse moyenne de 0,65°C tous les 100m, c'est ainsi une chute de la température potentielle de 1,3°C entre le quartier du Cabbé et le village situé à 200m d'altitude à laquelle on peut s'attendre. Cette baisse de température peut être d'autant plus forte que l'on atteint 686m au sommet du Mont Gros et qu'à proximité ainsi que dans l'arrière-pays, on trouve des altitudes dépassant les 1000m.

Sur le littoral, les brises de mer, lorsqu'un temps clair et calme permet leur mise en place, font partis des phénomènes météorologiques donnant à une partie de cet espace ses nuances climatiques. Leur extension spatiale est cependant très contrainte. Par le relief tout d'abord, qui oblige cette brise à profiter des anfractuosités dans la montagne, comme les vallons des torrents pour remonter la pente. Et par l'urbanisme ensuite, véritable relief anthropique, qui peut également bloquer son extension ou la canaliser. Les tunnels des plages du Golfe Bleu (à l'Ouest) et du Buse (à l'Est) exagèrent d'autant plus ce phénomène de canalisation et de rafraîchissement que s'y adjoint un effet d'ombre bienvenu aux heures les plus chaudes de la journée.

Enfin l'effet de foehn est clairement visible sur le versant Sud, lorsque le vent vient de la Méditerranée. Le contraste entre le ciel clair au-dessus de la Méditerranée et les nuages qui nimbaient les contreforts des Alpes est le témoignage visuel de ce phénomène à l'œuvre. L'air marin humide par soulèvement orographique voit sa température chuter ce qui provoque : augmentation de l'humidité relative et à terme condensation sous forme de nuages et parfois de pluie. Ce phénomène récurrent lors de notre séjour peut amener à réfléchir à la question de la ressource en eau, déficitaire en ce mois de Mai, à travers la mise en place de filets attrapes nuages.

L'identification et la gestion voire l'extension des îlots de fraîcheur sur la commune est et sera d'autant plus nécessaire que le changement climatique entrainera une hausse substantielle du nombre de jours de chaleurs. Cette situation climatique semble d'ailleurs d'ores et déjà poser problème à certains habitants, comme cette italienne qui nous a confié qu'elle laissait Roquebrune derrière elle à cause de la chaleur des mois d'été.

Sentiers piétons et escaliers cachés : parcourir la ville en pente

Corniches de Roquebrune, croisements de piétons et voitures

Voie ferrée parallèle à la côte, traversée du territoire en train

Un territoire à parcourir à plusieurs vitesses

Gabriella TROTTA-BRAMBILLA, maître de conférences Villes et Territoires

Les paysages de Roquebrune, du Cap Martin et de la Riviera française en général, sont aujourd'hui marqués par la forte dépendance à la voiture. Mais l'histoire de ces lieux amène à s'interroger sur les dysfonctionnements actuels (congestion de la circulation, saturation des parkings, besoin incessant d'infrastructures et, en conséquence, artificialisation importante du territoire, pression foncière, compétition entre usages du sol) et à imaginer de nouvelles mobilités, pour les habitants et les touristes.

La première desserte de ce territoire en transports collectifs s'est faite par le train : une ligne ferroviaire à voie unique entre Monaco et Menton existe depuis 1869 et la gare de Roquebrune (Cabbé) est déjà opérationnelle ; la ligne devient entièrement à double voie à partir de 1898. C'est le train qui permet l'essor touristique du Cap Martin, où les résidents étrangers viennent, d'octobre à mai, pour des promenades bucoliques et des loisirs de plein air (chasse et pêche). La construction du Cap Martin Hôtel en 1891 impulse l'urbanisation du Cap, transformé ensuite en lotissement résidentiel de luxe desservi par une boucle de tramway réalisée par le propriétaire et promoteur Georges Calvin White.

Dès le tout début du XXe siècle, un tramway électrique de Monte Carlo à Menton dessert finement la côte et rend encore plus accessible la mer en roulant à certains endroits directement sur les galets de la plage. Mais, comme un peu partout en France, entre 1925 et 1930, le tramway est progressivement abandonné en faveur du bus, puis de la voiture individuelle.

À partir des années 1930, le tourisme se démocratise progressivement à Roquebrune Cap Martin. Pensées pour une clientèle plus modeste, ces nouvelles pratiques estivales amènent des équipements de loisirs, mais aussi une urbanisation importante de la côte (notamment à Carnolès). Cette portion de territoire, plus accessible et favorable à la construction, est investie au gré des opportunités foncières. On peut encore observer aujourd'hui les quelques édifices anciens qui tentent de « résister ».

Le vieux village de Roquebrune (en hauteur), dont les activités économiques traditionnelles sont plus tournées vers l'arrière-pays (agriculture) que vers la mer (pêche, commerces maritimes), reste encore assez isolé et peu investi par le tourisme. Les sentiers des piétons qui relient le bas (la côte et ses équipements, la voie ferrée, les résidences secondaires, …) et le haut (le village et son château médiéval) sont souvent cachés, difficiles d'accès (pente), pas toujours sécurisés (croisements avec les routes de corniche).

Les stratégies élaborées par les étudiants tirent parti de l'expérience d'arpentage multimodal de ce territoire pour en repenser les mobilités. La voie ferrée régionale longeant la côte peut alors être repensée comme un transport urbain à l'échelle de l'agglomération côtière reliant les différents lieux de villégiature. La promenade à pied est facilitée par la mise en réseau des sentiers et est rendue plus agréable, sécurisée, ombragée. Des navettes pour connecter le haut et le bas contribuent à rendre ce territoire accessible à tout public. La gare de Cabbé devient non seulement l'interface des flux à différentes vitesses (train, navette locale, modes doux, …), mais un véritable lieu de partage.

La leçon d'Eileen Gray, « Entrez lentement », se trouve ainsi réinterprétée et étendue à l'échelle du territoire.

Parking en partie haute qui relie les quatre barres de logements construites par G.Candilis à l'aplomb de l'Etoile de Mer

Parvis de la gare, espace résiduel conquis par les voitures

Vallon inconstructible et impraticable, oublié des habitants

Des espaces oubliés à rendre *publics*

Antoine APRUZZESE, doctorant en architecture

L'espace public est souvent envisagé comme le négatif des édifices construits, c'est à dire ce qu'il reste de vide entre les bâtiments. Il permet à ceux-ci de laisser entrer de la lumière, de faire circuler l'air à l'intérieur, de donner un accès depuis l'extérieur et bien sûr de circuler dans la ville entre les îlots. Cet espace vide est ainsi considéré comme un acquis urbain, un dispositif spatial nécessaire pour que l'architecture puisse exister en ville.

L'espace public est évidemment bien plus que cela, il est aussi le lieu des rencontres, le lieu dans lequel les habitants d'une ville peuvent se réunir pour des événements particuliers, il est le lieu où l'on se croise, où l'on expérimente la différence et où l'on apprend à connaître nos voisins. Par son statut partagé par tous en opposition avec les espaces privés, et par sa situation d'interface entre les différents espaces construits, l'espace public peut aussi se transformer en espace sous tension, objet et lieu de négociation entre les différents acteurs et usagers de la ville. En effet, à défaut d'un aménagement concerté, l'espace public peut devenir la variable d'ajustement pour l'installation d'équipements publics, de parkings, de locaux techniques, … et perdre sa qualité de lieu appropriable par les habitants, capable d'accueillir des usages informels, et pouvant unifier les différents espaces.

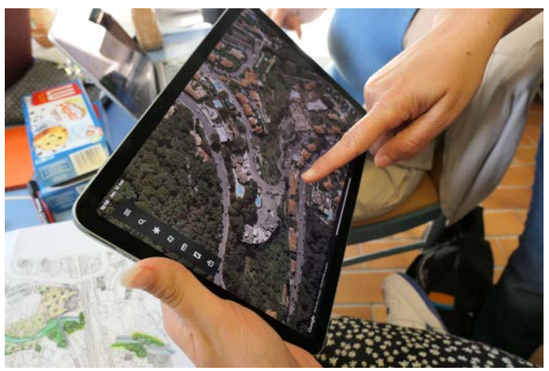
L'espace public dans le quartier de Roquebrune à Cap Martin se trouve ainsi être pris dans des dynamiques de mise en tension de son occupation. En effet, certains lieux sont soumis à la pression de l'utilisation de la voiture et de l'afflux massif des visiteurs estivaux, d'autres montrent la complexité de fabriquer de réels espaces publics fédérateurs du fait de la stratification verticale de la commune et la communication difficile entre les différents quartiers de la ville, et d'autres encore démontrent la méconnaissance des qualités naturelles inhérentes à leur situation et souffrent de la non-mise en valeur d'un patrimoine vivant et non-vivant. Ainsi, différents contextes au sein de cette même ville de Cap Martin amènent à la formation d'espaces publics délaissés : qu'ils soient non investis par les piétons car saturés par l'usage de la voiture, ou bien non qualifiés car ponctués d'équipements techniques ne permettant pas un aménagement homogène et qualitatif de ces lieux, ou encore non entretenus car soumis à une interdiction d'aménager pour se protéger des inondations ponctuelles, ces espaces publics s'effacent aux yeux des habitants, ne permettent plus d'assurer ce lien entre les groupes et les quartiers, et perdent leur qualité d'usage et leur potentiel d'appropriation.

Le travail de cette fabrique à Cap Martin a ainsi été l'occasion pour les étudiants de comprendre, de pratiquer, d'arpenter et d'interroger ces espaces publics résiduels, de mettre en avant leurs qualités substantielles, d'identifier des potentialités pour permettre à ces espaces publics de devenir fédérateurs, et de proposer des manières de réinvestir de la qualité et des usages au sein de ceux-ci. La mise en confrontation de l'expérience du site, de la parole des acteurs de la ville et du territoire, et des usages des communautés locales permet à ces espaces négligés de redevenir « publics ».

Processus

Découverte du site et arpentage avec les acteurs et spécialistes du territoire

Temps de discussion et de partage en groupe, restitution des visites et des observations in situ



Travail des étudiants en autonomie, préparation des documents à présenter devant les élus et acteurs du territoire

Limites

Face aux limites
Des limites à l'interface

Identités

Des identités plurielles juxtaposées
Un nouveau dialogue par la lenteur

Strates

Un territoire en couches superposées
Un vallon à l'articulation entre le haut et le bas

Suite aux différentes formes d'arpentage du territoire entre Menton et Monaco (par train), du Cap Martin (en car) et de la ville (à pied), ainsi qu'aux rencontres avec les acteurs territoriaux et aux analyses cartographiques réalisées en amont du workshop, il a été nécessaire de synthétiser et problématiser les observations recueillies. Pour ce faire, les cartes postales réalisées chaque soir par les étudiants, représentant les aspects les plus marquants du territoire, ont été affichées durant une séance de travail au Centre Culturel et de Loisirs de Carnolès.

Regrouper les croquis en trois familles a permis de faire émerger des mots-clé (limites, identités, strates) qui ont guidé la formulation de constats et de questionnements, ainsi que l'identification des lieux à enjeux et des stratégies pour leur transformation.

Limites

Face aux limites...

Jade BOUYRE, Elise DUBUC, Thomas LEGAY, Tyfanny MOREL

Cette thématique s'établit sur la Gare de Roquebrune-Cap Martin et au site qui l'entoure, notamment au niveau de Cap Moderne.

En arpentant le site, différents lieux abandonnés ont été identifiés. Ces lieux en friche, autour de la gare, semblent avoir du potentiel. Ils peuvent en effet être transformés assez facilement et de manière peu onéreuse afin de les améliorer et de leur redonner une fonction. Dans la continuité, des stratégies ont été mises en place afin de redonner de la visibilité au site et de valoriser l'interface entre le train et le territoire.

Le projet se compose en quatre parties. Le premier site se situe entre la gare et la route, qui est aujourd'hui une bande de terre en friche. Cet espace est particulièrement intéressant et permettrait d'offrir une vue sur la mer, actuellement inexistante. En s'élevant un point de vue plus dégagé sur la mer et le paysage autour s'offrent aux visiteurs.

Le deuxième site est celui du parvis du hangar de Cap moderne qui à une place forte par sa dimension et sa couleur blanche immaculée. Le choix a été d'ajouter de nouveaux usages.

Le troisième est l'arrière de ce hangar, dans le but de créer un point de départ ombragé des parcours déjà présents. Le dernier site se trouve de l'autre de la voie de chemin de fer, composé d'un bâtiment de la gare et d'un ancien lavoir. Actuellement, l'espace sert à la technique et l'étage est inoccupé. Celui-ci pourrait servir à accueillir des étudiants par exemple. Le lavoir était à l'époque un lieu pour la vie populaire qui pourrait redevenir un endroit d'échange.

Se confronter à la limite

Entre passages et contraintes

La première limite identifiée est celle du privé. En effet, le territoire est contraint par les espaces privés qui prennent une majeure partie du sol, laissant ainsi assez peu de terrain aux espaces publics. Cette situation engendre des difficultés, notamment au niveau des traversées.

Espaces privés

Espaces publics

Traverser la limite

Les circulations publiques

La deuxième limite est causée par les circulations, notamment par les voies ferrées qui délimitent la ville en deux parties. Il est ainsi possible de différencier la ville basse, tournée vers la mer, et la ville haute, vers la montagne. La topographie et la végétation viennent renforcer ces limites.

Limite du privé

Limite végétale

Circulations publiques traversant le privé

Une pause dans le temps

Maquette du quai de la gare de Roquebrune

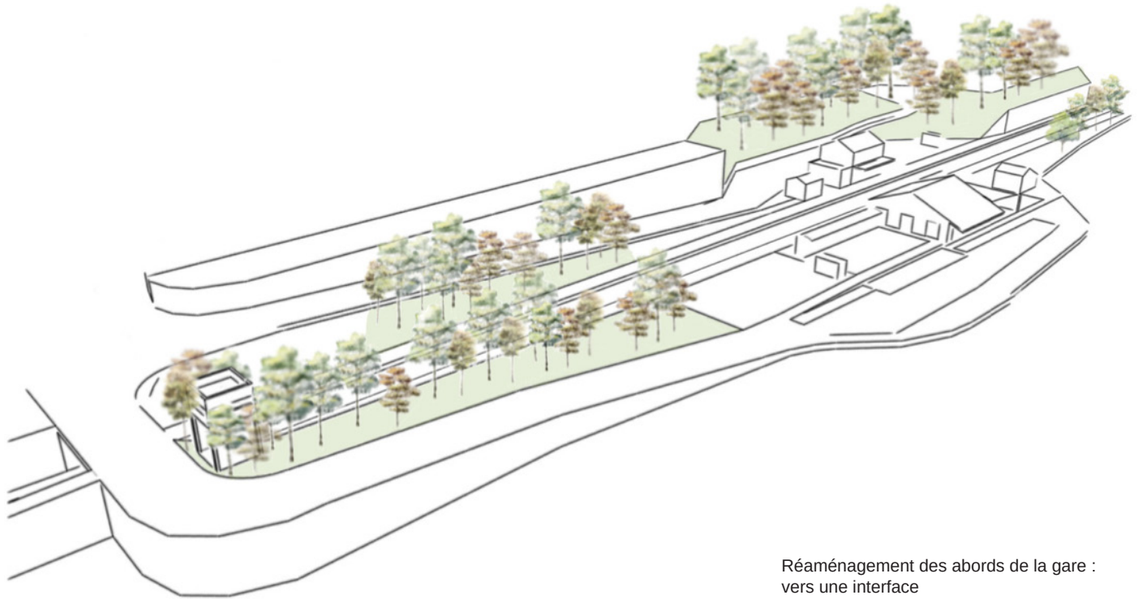
Arpentage du site

Lieux à potentiels

Espaces en friche

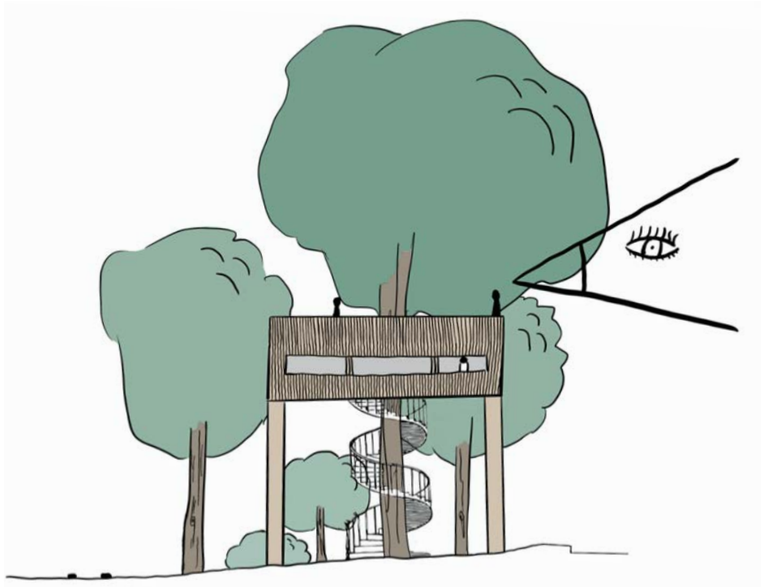
Les plages: espace en mutation au gré de la mer

Valorisation du site de la gare



Réaménagement des abords de la gare :
vers une interface

Donner à voir



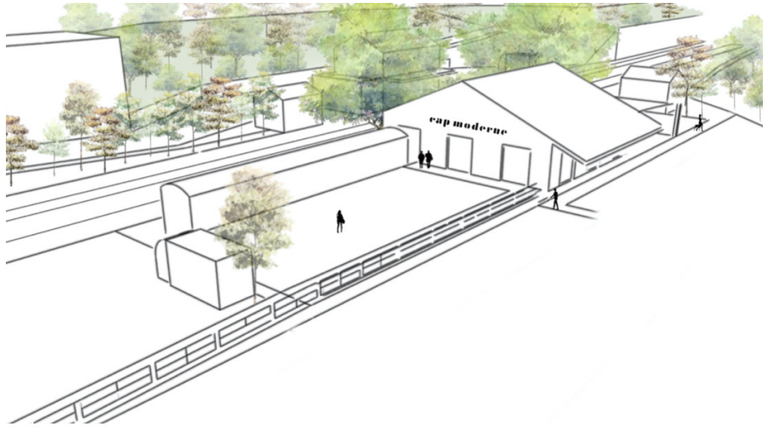
Vue sur le large

C’est au cours d’un échange avec le paysagiste Rémi Duthoit que les potentialités d’un triangle en friche, à proximité du hangar de Cap Moderne et au bord des voies ferrées, ont été dévoilées.

Cet endroit, qui profite déjà d’une belle végétation, jouit de sa position à la fois sur la colline et sur le vieux village. Il ne reste alors qu’à s’élever pour profiter d’un panorama sur la mer.

...Des limites à l’interface

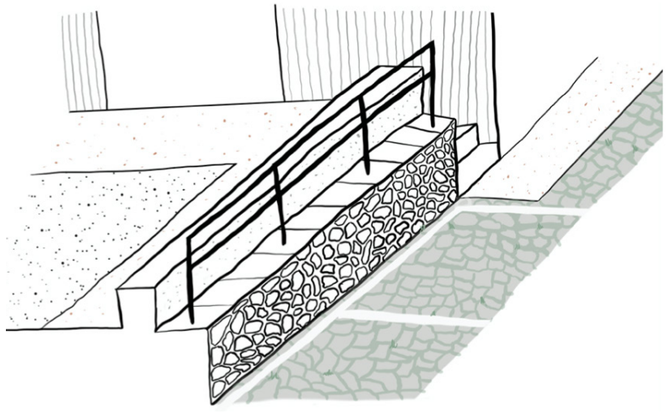
Amorce



Vers le moderne

Le hangar de Cap Moderne et son parvis profitent d'une place forte sur le site de la gare, notamment grâce à sa dimension et son blanc éclatant. La place, laissée à l'usage des visiteurs, des membres de l'association mais aussi des usagers du foodtruck, manque cruellement d'aménagement. Cette proposition de développement se veut simple et peu onéreuse.

Rendre accessible

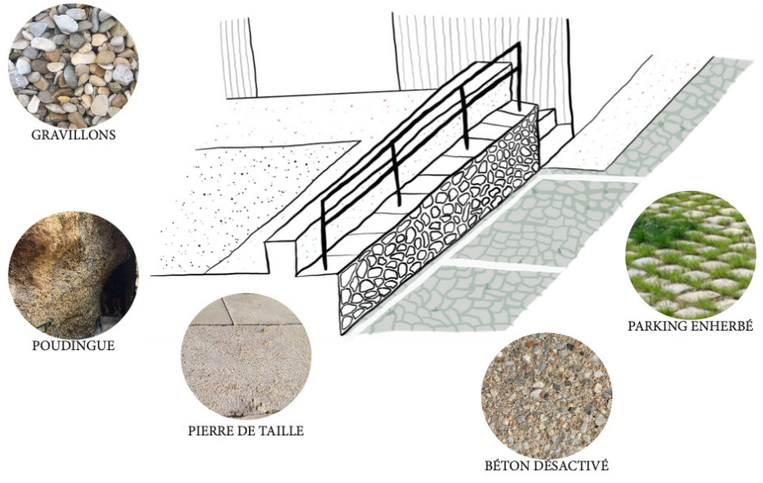


Aménagement du parvis

Dans un premier temps, la volonté est de faciliter l'accès aux PMR, aujourd'hui rendu difficile en raison du sol principalement. La présence actuelle d'une rampe limite les travaux de grande ampleur : il s'agit donc uniquement de repenser la matérialité du sol.

Enfin, afin de donner un mobilier pérenne aux visiteurs, un banc en pierre massive est proposé sur toute la longueur du parvis, permettant ainsi d'installer des assises fixes.

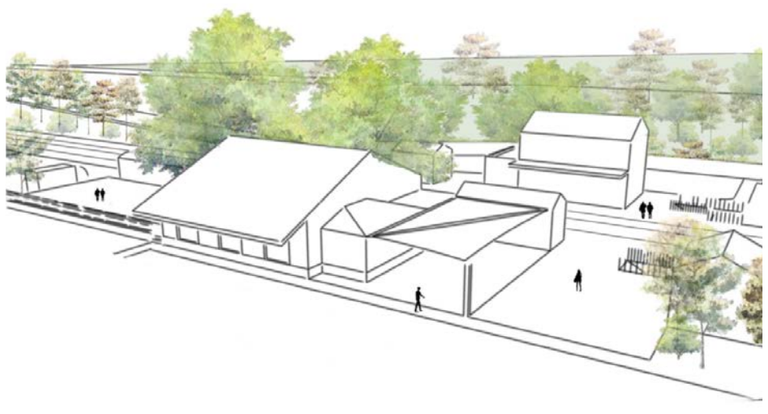
Rendre accessible



Aménagement du parvis

Pour l'ensemble de ces propositions, il s'agit de repenser la matérialité avec des matériaux de la région et des techniques traditionnelles, pour ne pas perdre l'identité de la ville.

En attendant...



Parvis ombragé

Le parvis arrière, actuellement accordé aux stationnements, est un espace généreux et très ouvert, mais assez peu ombragé. L'installation d'une voile tendue, assez légère, permettrait d'apporter de l'ombre sans dénaturer le site et de créer un deuxième parvis aménagé qui pourrait servir à l'attente des visiteurs mais aussi aux usagers du train. En complément, la maisonnette abandonnée pourrait être réhabilitée pour proposer des espaces supplémentaires au site de Cap Moderne.

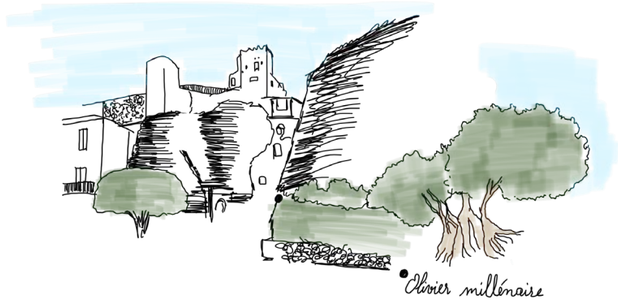
Identités

Des identités plurielles juxtaposées

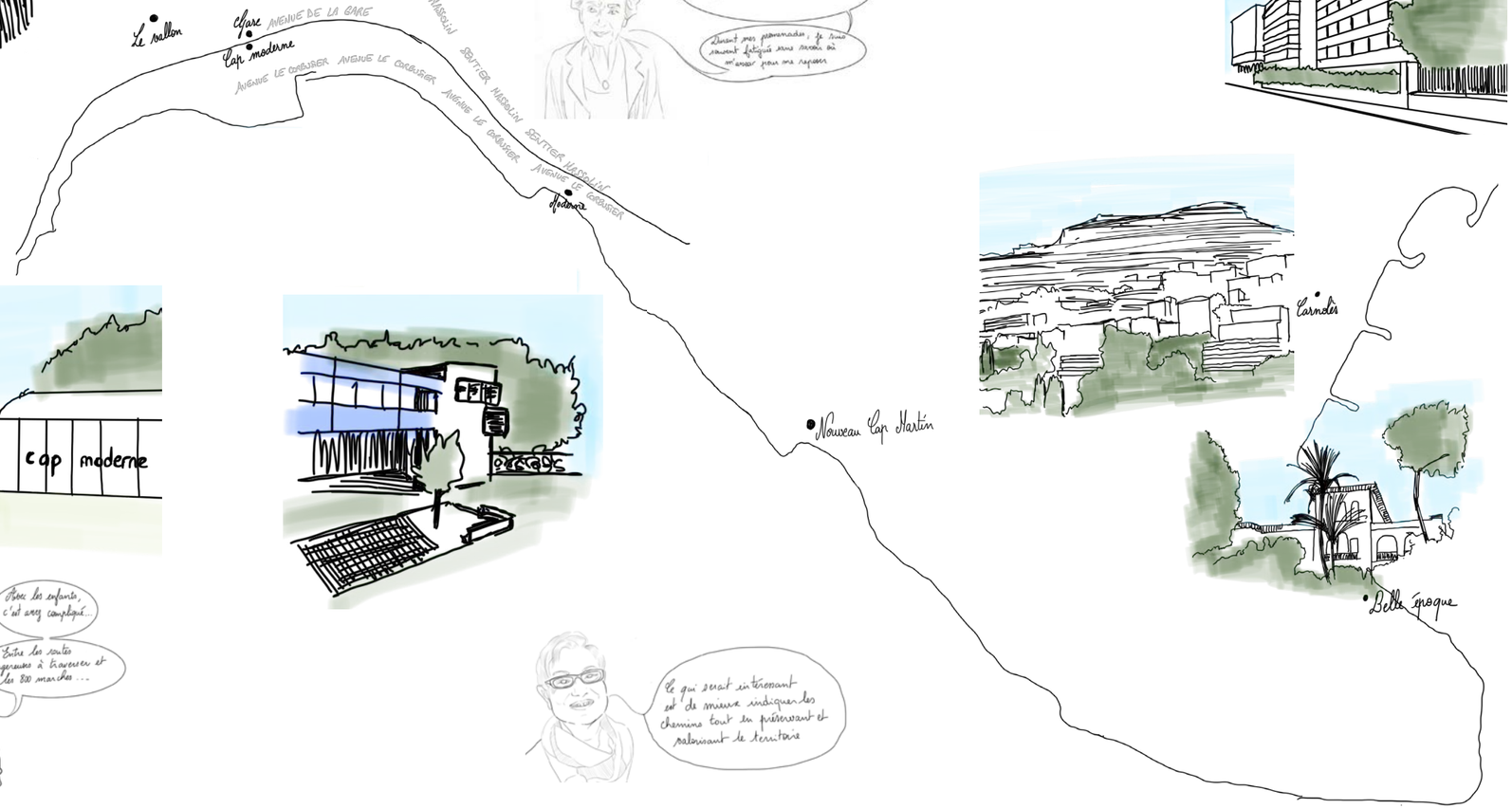
Farah BAKKALI, Umayma BELLAHCEN, Charlotte BOURGE, Louise HULOT

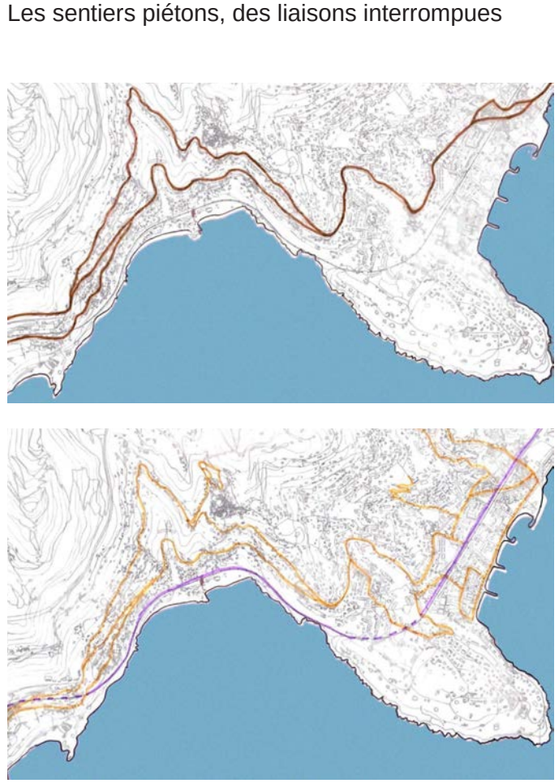
A l’échelle de la ville, la présence de 5 identités est forte: le Vieux-Village, le Cap Martin caractérisé par ses architectures de la Belle Epoque et balnéaire, le site Cap Moderne (Villa E1027, Le Cabanon, l'Etoile de Mer), le quartier Carnolès, marqué par un bâti contemporain linéaire orienté vers la mer et le quartier Saint-Roman.
L’arpentage du territoire par des sentiers met en lumière des moments de discontinuité dans le parcours. Les voies automobiles créent des ruptures dans le passage des piétons et rendent moins visibles les cheminements. Dans ces espaces, les piétons n’ont plus leur place. Les liaisons organisées de manière horizontale coupent le territoire : la voie ferrée sur la corniche basse, les routes nationales et la départementale sur les trois corniches.
Comment fabriquer une continuité entre ces identités tout en conservant leurs spécificités ? En intervenant sur les points de rupture par la mise en évidence des cheminements à suivre grâce à une matérialisation du parcours par le travail du sol. Cette continuité du sol permet de le rendre plus clair, de lui redonner une place. La mise en place de moments de repos à l’ombre et de zones de rafraîchissement, rend les cheminements accessibles à un plus grand nombre, notamment aux personnes âgées et aux familles. Des bornes interactives le long des parcours ajoute une dimension pédagogique sur les spécificités des identités formant la ville.
La mise en place d’une navette électrique, reprenant le principe de celle de Menton, proposant des passages plus fréquents, rendrait la connexion entre haut et bas possible.
Enfin, pour développer davantage les mobilités douces dans le futur, élargir les sentiers existants afin d’introduire un autre mode de déplacement, comme le vélo pourrait être une solution.

Entre continuité et discontinuité



Les sentiers piétons, des liaisons interrompues

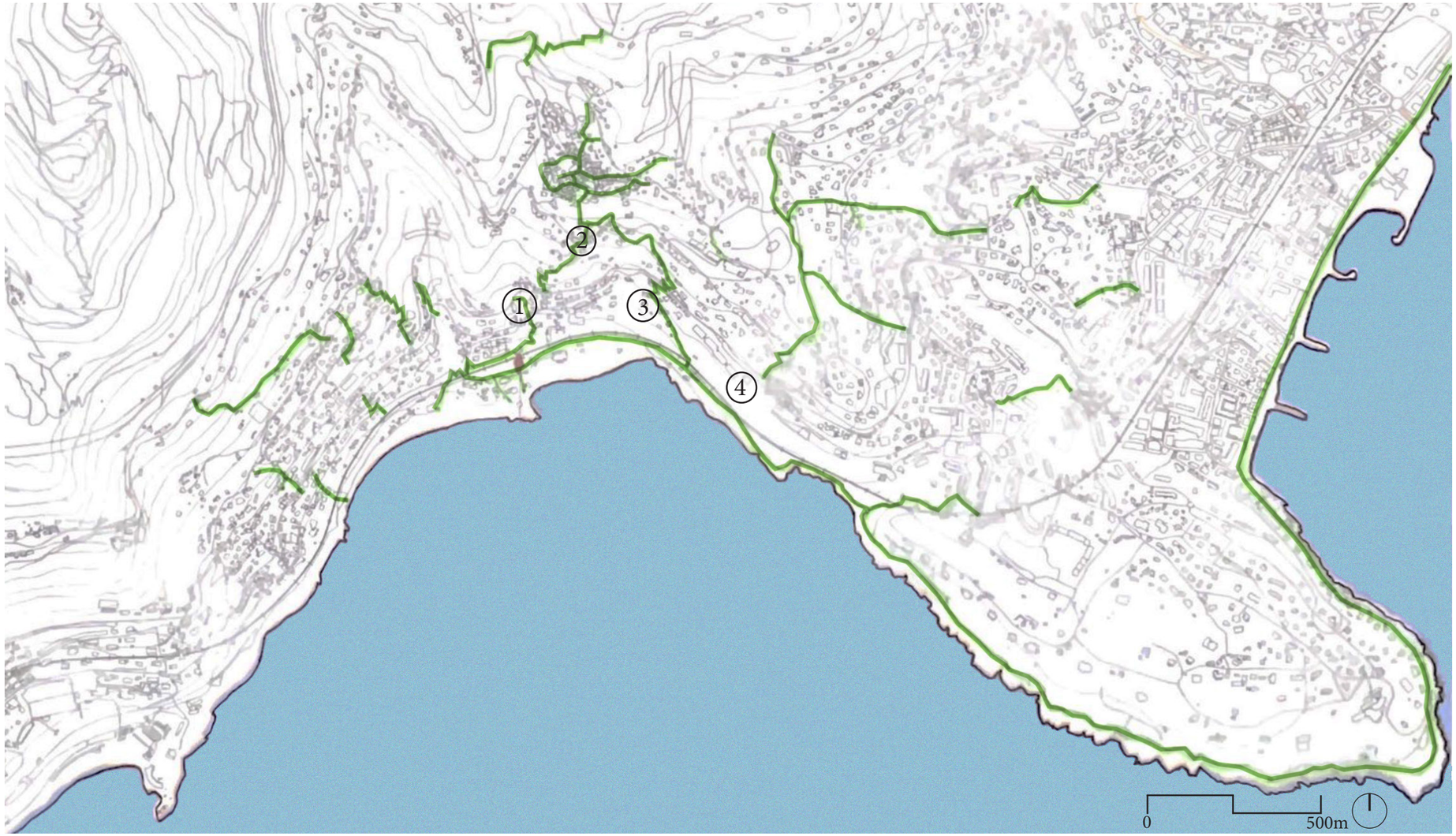


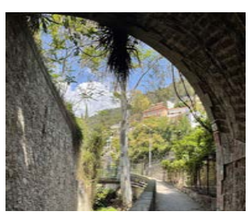


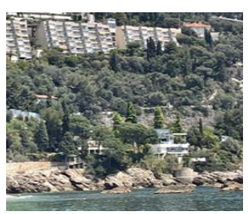
Axes routiers (1), et transports en commun (2), des connexions horizontales

0 250m

Discontinuité : les points de rupture

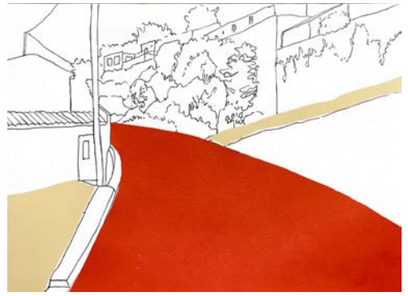




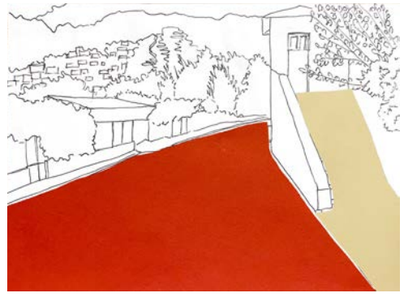


a. Carnolès
b. Tunnel menant à la plage du Golfe bleu
c. La place du vieux village
d. Le Cap Martin
e. Les ensembles de logements de Candilis

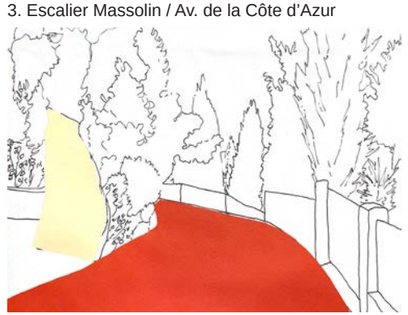
1. Escalier Saft / Av. de la Côte d'Azur



2. Escalier Saft / Av. Gabriel Hanotaux

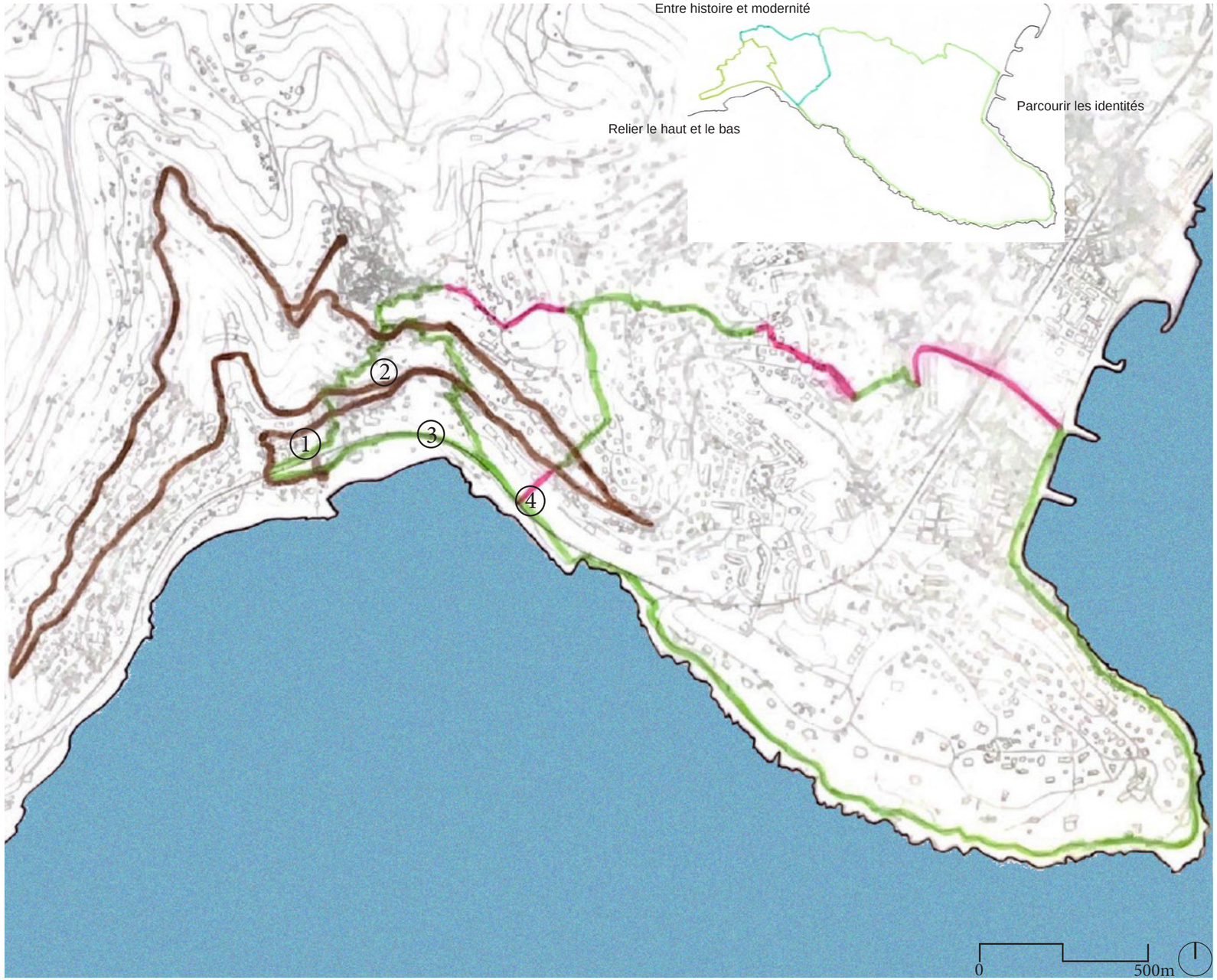


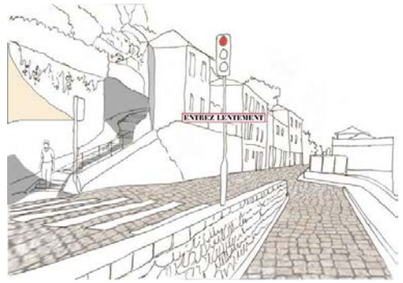
3. Escalier Massolin / Av. de la Côte d'Azur



4. Sentier de la Torraca / Av. Gabriel Hanotaux

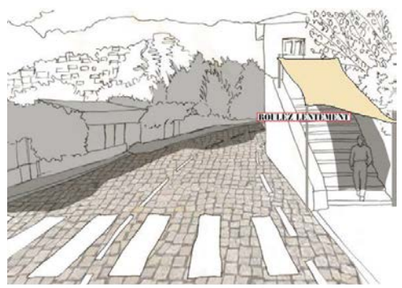
Un nouveau dialogue par la lenteur





1. Escalier Saft / Av. de la Côte d'Azur

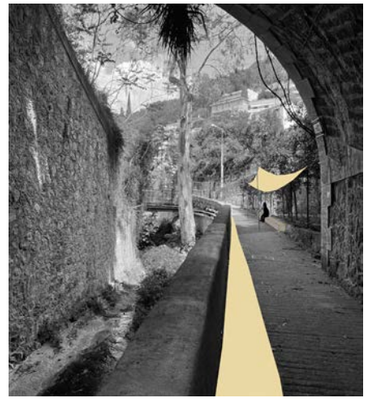
2. Escalier Saft / Av. Gabriel Hanotaux



3. Escalier Massolin / Av. de la Côte d'Azur

4. Sentier de la Torraca / Av. Gabriel Hanotaux

1. Place des Deux Frères


2.Vers la plage du Golfe Bleu

3.Sentier des Douaniers

Strates

Un territoire en couches superposées

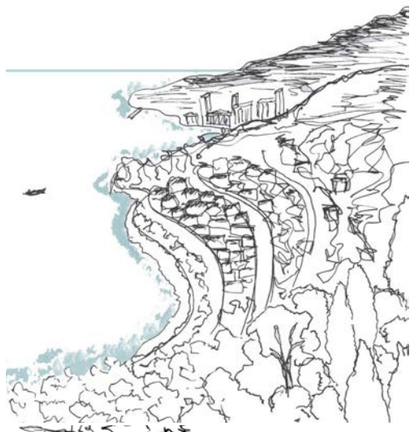
Nour AGOUMI, Sadeem DEMACHKIEH, Rosa RUQUIER, Pedro TAVARES GROKE

La topographie de Roquebrune-Cap Martin favorise les liaisons horizontales et rend les connexions entre le haut et le bas de ville plus difficiles. De ce fait, l'intérêt a été porté sur le vallon qui mène à la plage du Golfe Bleu. Une analyse sensible du terrain a permis de mettre en évidence ses qualités, comme sa riche biodiversité, sa mémoire agricole, ses restanques à exploiter et les chemins qui le traversent. Ces cheminements permettent de découvrir un site caché et préservé non loin de la gare de Cabbé-Cap Martin, charme du lieu. Dans son état actuel le vallon fonctionne en tant que corridor écologique favorisant un écosystème riche d'échange entre le haut et le bas de la vallée.Le vallon est longé par la végétation jusqu'à ce qu'il se jette dans la mer. Néanmoins, on remarque que dès que l'on s'en éloigne l'anthropisation domine le territoire.

La stratégie se base sur le contexte écologique et historique du vallon : ménager le vallon sans l'aménager réellement, en gardant son authenticité écologique et agricole. Grâce au vallon, une continuité écologique est assurée entre sa partie supérieure et sa partie inférieure. Elle garantit la création de zones écotones : il s'agit des zones de transitions entre le vallon naturel et non investi par l'homme et les restanques employées pour l'agriculture. À partir de la gestion différenciée des espaces qui composent le vallon, avec un entretien spécifique adapté aux besoins de chacun, une biodiversité écosystémique plus importante pourrait être atteinte, tout en gardant les usages aujourd'hui présents.

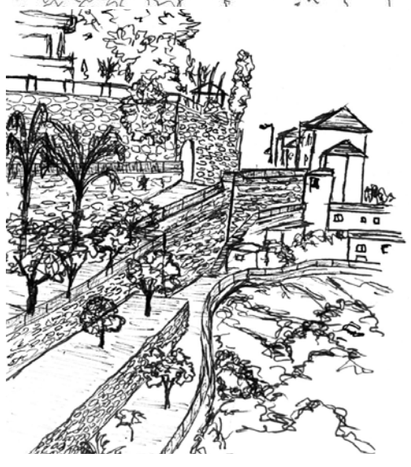
Des restanques non exploitées

Traverser le vallon

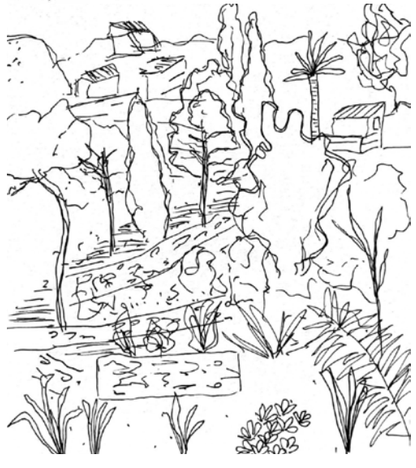


Des strates parallèles à la côte

Symbiose entre terre et mer



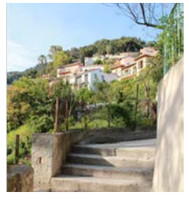
Vallon et restanques



Une riche biodiversité

Des vues et des parcours

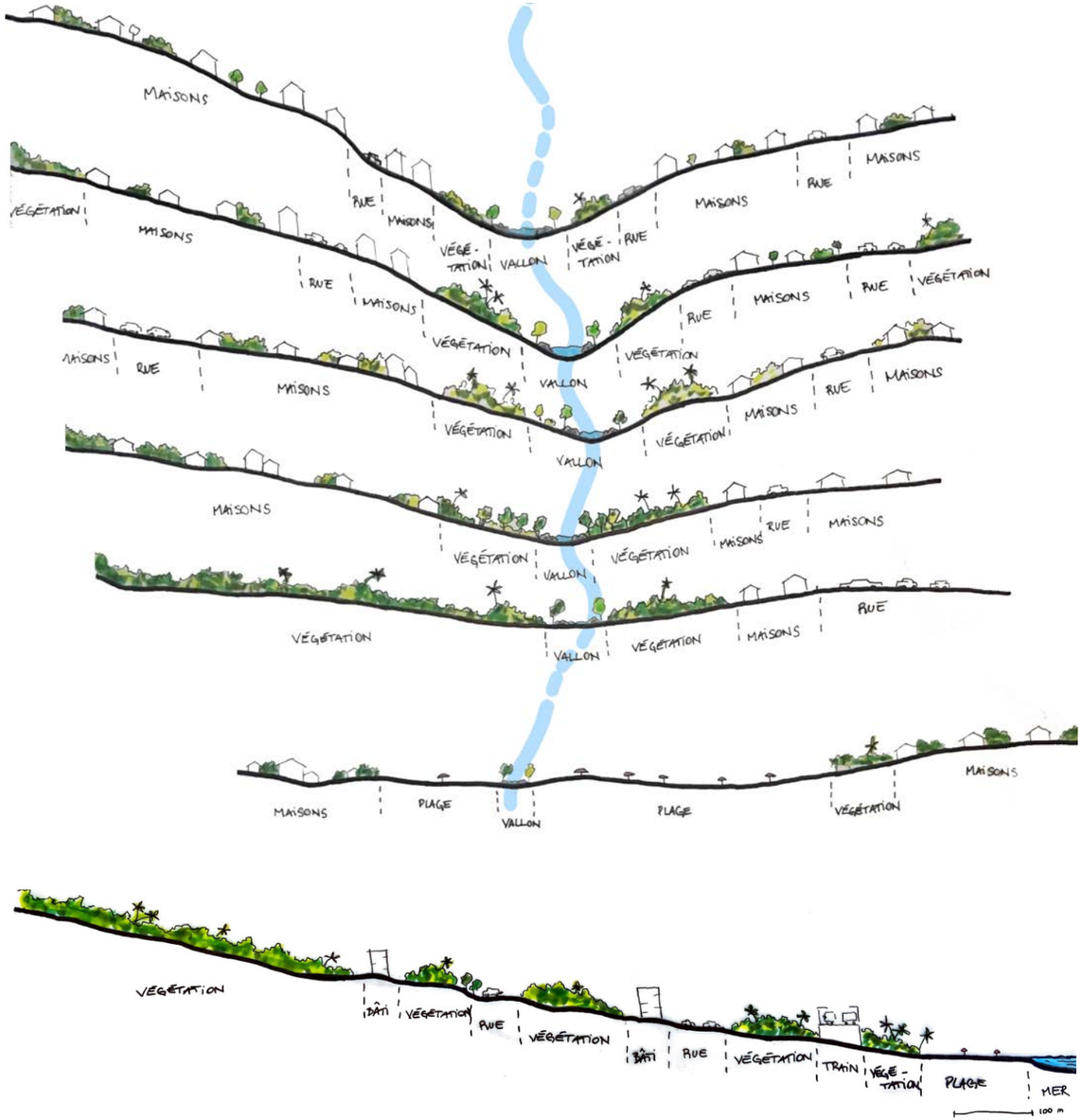
1. Parcourir le chemin du Golfe bleu



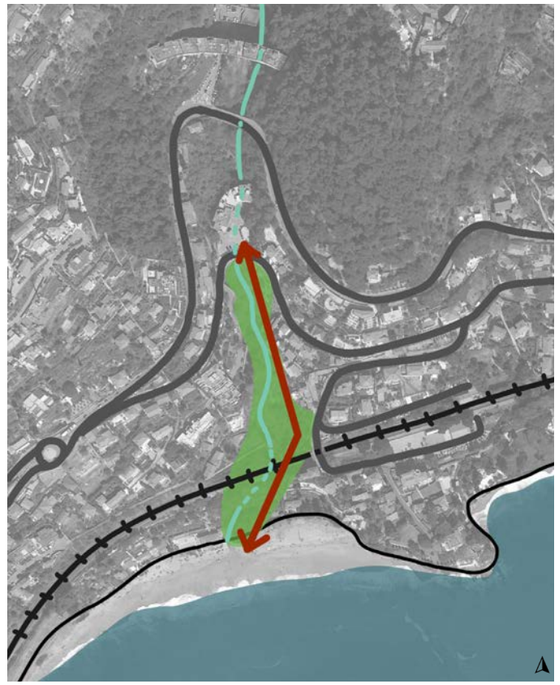
2. La découverte du Golfe bleu

3. Longer le vallon

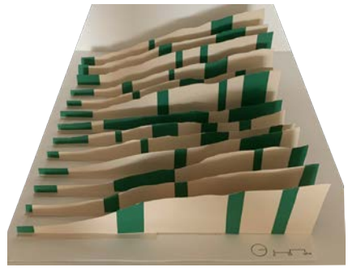
Le vallon, singularité géographique



Coupes transversales (1) et longitudinale (2) le long du vallon



Stratégie du renforcement du corridor écologique



Urbanisation
Végétation

Représentation du territoire sous forme de suite de coupes longitudinales

1	2	1. Agave Agave americana	2. Nerprun alaterne Rhamnus alaternus
3	4	3. Dentelaire du Cap Plumbago auriculata	4. Figuier de barbarie Opuntia ficus-indica
5	6	5. Salsifis sauvage Tragopogon pratensis	6. Fleur-goupillon Melaleuca citrina
7	8	7. Acanthe à feuilles molles Acanthus mollis	8. Pélargonium à fleurs en tête Pelargonium capitatum

Plantes rencontrées lors de l’arpentage du vallon

Un vallon à l’articulation entre le haut et le bas

Un vallon réinvesti

Les objectifs de la proposition de revalorisation du vallon sont les suivants:
en premier lieu il s’agit d’assurer la continuité écologique dans le vallon à travers les différentes strates; puis de créer une zone écotone, c’est à dire une zone de transition écologique entre deux écosystèmes; ensuite de mettre en place une gestion différenciée entre cette zone et les zones avoisinantes ; et enfin de participer à la biodiversité écosystémique.

Réception

François Fouchier, délégué régional du Conservatoire du littoral, commentait ainsi les travaux des étudiants le 13 mai 2022, en mairie de Roquebrune : « Vous êtes les acteurs de ce que va devenir le territoire avec des enjeux nouveaux : le changement climatique, les transports, les mobilités. [...]

Le vécu du territoire d'hier n'est pas le vécu d'aujourd'hui, où l'on a l'habitude de tout faire en voiture. On peut habiter un territoire autrement. On peut réfléchir à ce qui pourrait être un territoire souhaitable, enviable. Peut-être que le tout-voiture est fini. [...]

Une des clefs, c'est de marcher, c'est d'arpenter le territoire. C'est toujours comme cela que l'on trouve les clefs. C'est là que tout se fait. Il y a la vérité du terrain et vous l'avez partagé. »

Et pour reprendre, une remarque de Gilles Clément: « Si l'on cesse de regarder le paysage comme l'objet d'une industrie on découvre subitement - est-ce un oubli du cartographe, une négligence du politique? - une quantité d'espaces indécis, dépourvus de fonction, sur lesquels il est difficile de porter un nom. Cet ensemble n'appartient ni au territoire de l'ombre ni à celui de la lumière. Il se situe aux marges. En lisière des bois, le long de routes et des rivières, dans les recoins oubliés de la culture, là où les machines ne passent pas. Il couvre des surfaces de dimensions modestes, dispersées comme les angles perdus d'un champ ; unitaires et vastes comme les tourbières, les landes et certaines friches issues d'une déprise récente.» (Gilles Clément, *Manifeste du tiers paysage*, Paris, Sens & Tonka, 2014).

Quelques membres siégeant lors de la présentation des étudiants le 13 mai 2022: Marie-Hélène Mazzoni, Jean-Louis Dedieu, François Fouchier, Tim Benton, Claire-Lise Mary

Le 13 mai 2022, les étudiants présentent leurs travaux en mairie de Roquebrune-Cap Martin

À Roquebrune, le site Cap Moderne, Eileen Gray et Le Corbusier au Cap Martin au centre des attentions

La Ville de Roquebrune-Cap-Martin a accueilli deux réunions portant sur l'avenir du site Cap Moderne, Eileen Gray et Le Corbusier au Cap Martin en présence de son premier adjoint, Jean-Louis Dedieu, du Centre des monuments nationaux (CMN), du conservatoire du littoral, de la Direction régionale des affaires culturelles de la Fondation Le Corbusier et de l'association du site Le Corbusier.

La première session a réuni le comité de gestion du site et le comité de suivi UNESCO. À l'ordre du jour, un point sur le classement du site au titre de l'UNESCO, une information sur la finalisation des travaux de la villa Eileen Gray et également un bilan de la saison 2021/2022 par le CMN. L'après-midi était dédié à la présentation d'un travail collectif des étudiants en architecture de Normandie. Un workshop portant sur le site Cap Moderne et notamment sur la gare de Cabbé comme point de départ d'une visite culturelle citadine.

Cette dernière devant mettre en connexion les autres éléments culturels et architecturaux forts de la ville. Un projet collectif avec trois thèmes : les limites, les strates et les identités.

Les étudiants en architecture ont présenté leur travail portant sur le Cap Moderne. (DR)

Nice Matin, 18 mai 2022, p.10

Le 8 mai 2022, Visite de la Villa E1027, photographie Elisabetta Gaspard

Bibliographie

Tim Benton, *Le Corbusier peintre à Cap Martin*, Paris, Editions du Patrimoine, Centre des monuments nationaux, 2015

Cyril Brulé, E. Emina-Gaspard, *De la colline de Vezelay au cap Martin*. *Eileen Gray, Jean Badovici, Le Corbusier*, Le Charmoiset, 2020.

Gilles Clément, *Manifeste du Tiers Paysage*, Paris, Sens & Tonka, 2014

Vittorio Gregotti, *Le territoire de l'architecture (suivi de Vingt-quatre projets et réalisations)*, L'Equerre Editions, 1982 (1966),

Laurent Stadler, Cornelia Escher, Megumi Komura, *Atelier Bow-Wow: a Primer,* Koenig books, 2013

Paola Viganò, *Les territoires de l'urbanisme : le projet comme producteur de connaissance*, MētisPresses, 2012 (2010)

Les différents ouvrages parus sur Eileen Gray, Jean Badovici et Le Corbusier. Voir le site de l'association EG-EM-LC : https://eileengray-etoiledemer-lecorbusier.org/bibliographie/eileen-gray/

Plan de gestion du Conservatoire du littoral : site de Cap Martin (2021) file:///C:/Users/Admin/Downloads/Plan-de-gestion-Cap-Martin.pdf

Remerciements

Les étudiants et l'équipe pédagogique de l'ENSA Normandie tiennent à remercier : Magda Rebutato, Patrick Césari, Jean-Louis Dedieu, Antide Viand, Elisabetta Gaspard, Agnès Vince, François Fouchier, Claire-Lise Mary, Amandine Decarli, Luc Albouy, Violaine Gavuzzo, Dorian Malberti, Olivier Deboismenu, Rémi Duthoit, Françoise Arnold, Philippe Dardelet-Doya, Julie Barut, Tim Benton, Annie Duval, Jean-Luc Lebrun, Chantal Martino, Michael Likierman, Marie-Hélène Mazzoni, Raphaël Labrunye, David Lafon, Bastien Fréard.

L'École nationale supérieure d'architecture de Normandie 2021-2022

ate architecture territoire environnement EA 7464

Normandie Université

Association culturelle Eileen Gray Etoile de Mer Le Corbusier

ROQUEBRUNE CAP MARTIN

Conservatoire du littoral

PRÉFET DES ALPES-MARITIMES
Liberté
Égalité
Fraternité