

# L'Isula,

Territoire exemple d'innovation



*Photo de couverture : photographie personnelle*

# L'Isula,

## Territoire exemple d'innovation

Notice 3/4 Projet Urbain

Studio des Architectures Sensitives  
ENSA Nantes 2022

Amélie CERTES, Matteo DALAT, Alice DESCHAMPS, Côme DE VIRY, Clothilde FEUGEAS, Camille GUILLOTEAU, Inès JERONIMO FUERTES, Penelope PAHN

Encadré par Pascal JOANNE, Claude PUAUD, Cécile NIZOU et Guillaume CHAUVAT

*Dans le cadre des Ateliers Hors Les Murs organisés par le Maison de l'architecture de Corse en collaboration avec l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes, l'Université de Corse Paolitech, la Fédération des Parcs naturels régionaux de France et en partenariat avec le ministère de la Culture, le ministère de la Transition écologique et l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires.*



« L'Atelier Hors Murs Petites villes de Demain » en Corse  
est Lauréat de l'Appel à Manifestation d'Intérêt 2021-2022 initié par la Fédération  
des Parcs Naturels Régionaux de France associée aux Ministères de la Culture, de la  
Transition Ecologique, de la Cohésion des Territoires et à l'Agence Nationale de la  
Cohésion des Territoires.

L'atelier est initié et réalisé par  
Le studio de projets Master « Sensitive Architecture Studio » de l'Ecole Nationale  
Supérieure d'Architecture de Nantes associé à Paolitech université de Corté et à la  
Maison d'Architecture de Corse

L'atelier est soutenu financièrement et logistiquement par  
Les villes d'Ile Rousse, Porto-Vecchio, Bonifacio  
La Communauté de communes Sud-Corse  
Le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Corse  
La Direction Régionale des Affaires Culturelles de Corse  
Le Parc Naturel Régional de Corse  
La Fédération des Parcs Naturels Régionaux de France





Sur la base du diagnostic du territoire, dont les comptes rendus ont été exposés dans le livret précédent, nous abordons à présent les grands enjeux de renouvellement urbain que nous avons identifié sur la commune de L'Isula. Pour y répondre, nous proposons d'accompagner la mutation du territoire à travers l'élaboration d'un plan guide que nous détaillerons dans cette notice. Ce plan guide exposera les différents axes de travail et les chartes qui permettent d'y répondre pour conclure sur les différents sites de projets.

**11**

---

**Enjeux  
transversaux**

**17**

---

**Encourager la  
diversité**

*économique et  
culturelle*

Générer de nouvelles  
dynamiques

**25**

---

**Générer de  
nouvelles  
mobilités**

*sobres et  
décarbonées*

Lier l'utilisateur à son territoire  
Un nouveau réseau modal



# 33

---

## **Activer les quartiers**

*le long de la Marinella  
et la Via Balagna*

Charte paysagère

Charte urbaine

Charte architecturale

# 57

---

## **Entre Marinella et Via Balagna**

*le long de la Marinella  
et la Via Balagna*

Plan Guide

Sites de projets

Phasage

# 102

---

## **Médiagraphie**

## **Liste des figures**



# Enjeux transversaux

*De la Marinella à la Via Balagna*

*L'ÉLABORATION DU PLAN GUIDE s'est faite par la mise en place d'enjeux transversaux. Ces axes directeurs sont issus du diagnostic. Si l'entrée dans la ville s'est faite sous l'angle de l'habitat, la mobilité et la culture, les enjeux transversaux prennent en compte l'ensemble de ces domaines et nous ont permis de faire émerger les programmes et sites de projet. Les enjeux prennent donc en compte l'ensemble des objectifs de la commune à savoir : les activités économiques, les mobilités sobres et l'aménagement urbain et des quartiers.*



S'interroger sur ce qui fait patrimoine est une question transversale de l'identité corse. L'enjeu est alors de replacer la commune dans une logique allant de l'individuel au collectif. Il s'agit de coudre la ville en liant ses polarités, en s'appuyant sur l'identité de la commune au sein de la Corse et de la Balagne en tant qu'exemple. L'Île-Rousse reflète les enjeux qui animent la Corse de manière générale.

Nous avons pu voir émerger à partir du PADDUC ce rapport à l'urgence et la nécessité d'une **prise de conscience citoyenne écologique et esthétique en prenant en compte les spécificités de la Corse** marquée par une stratification socio-littorale.

La Corse doit répondre à divers enjeux comme :

- tendre vers une densification raisonnée,
- répondre à la problématique de l'indivision des terrains,

- donner à voir la beauté de la culture insulaire,
- diversifier les activités socio-économiques pour ne plus être dépendant du tourisme, plutôt par le prisme du local.

Une des spécificités de L'Île-Rousse est de préserver la richesse de la vie hivernale et donc d'affirmer les polarités qui sont des liens interquartiers. Ils s'imbriquent dans l'environnement et font paysage. Il s'agit donc de se demander **comment l'identité de la Balagne peut être bâtie dans la ville.**

Notre projet urbain s'inscrit ainsi dans la volonté de générer **une cohérence du territoire pour faire de L'Île-Rousse un territoire exemple en termes d'organisation urbaine et de transition écologique.** Une rupture avec le modèle d'étalement urbain est nécessaire, par une intensification des activités dans le centre-ville de la commune.

## 01. Encourager une diversité économique et culturelle

inspirée des ressources  
et savoir-faire balanins

Les différentes communes de l'île connaissent cette problématique du rapport au tourisme. Longtemps activité majeure qui a fait vivre le territoire insulaire, elle a aussi façonné son paysage. En effet, la dynamique économique qu'elle a engendrée en a fait un constructeur majeur de la Corse. Cependant, aujourd'hui le territoire ne peut plus vivre uniquement de cette activité qui dénature le paysage mais a aussi mis de côté de nombreuses singularités du territoire mais aussi ses habitants.

## 02. Générer des mobilités sobres et décarbonées

activant des espaces  
communs pour les locaux  
comme pour les touristes

Le transport routier est un secteur largement émetteur de gaz à effet de serre, et un des premiers secteurs consommateurs de ressources fossiles. Le dessin urbain va donc avoir un impact majeur sur ces émissions. L'avènement de la voiture a valorisé l'étalement urbain. Il nous faut sortir de cette dépendance au pétrole qui déclenche dès aujourd'hui des blocages et montre ses failles.

## 03. Activer les quartiers

le long de la Marinella et de la  
Via Balagna, de l'espace public  
à l'intimité

Cet étalement urbain qu'a subi la commune de L'Île-Rousse a généré des mises à distance des différentes polarités. Les quartiers n'ont plus leur centralité et l'avènement de la voiture individuelle les a éloignés du centre-ville. Il s'agit de mettre en place des espaces communs qui permettent une transition douce de l'espace public à l'intimité.

## Réponse. Entre Marinella et Via Balagna

différents sites de projets

Les projets s'inscrivent le long de ces deux transects du plan guide pour activer ces dynamiques. Ces projets sont liés au nouveau réseau de mobilité et activent un maillage de continuités piétonnes. Ils font exemple sur la commune en matière de dynamique territoriale et de construction contemporaine. Par ailleurs, ils représentent plusieurs catégories d'action pour que la commune puisse s'y repérer : l'aménagement urbain, l'espace commun au sein du quartier, les nœuds modaux, les réhabilitations et extensions de l'existant.





# 01\_ Encourager une diversité économique et culturelle

*inspirée des ressources  
et savoir-faire balanins*

*LES DIFFÉRENTES COMMUNES DE L'ÎLE  
connaissent cette problématique du rapport au  
tourisme. Longtemps activité majeure qui a fait  
vivre le territoire insulaire, elle a aussi façonné  
son paysage. En effet, la dynamique économique  
qu'elle a engendrée en a fait un constructeur  
majeur de la Corse. Cependant, aujourd'hui le  
territoire ne peut plus vivre uniquement de cette  
activité qui dénature le paysage mais a aussi mis  
de côté de nombreuses singularités du territoire  
mais aussi ses habitants.*

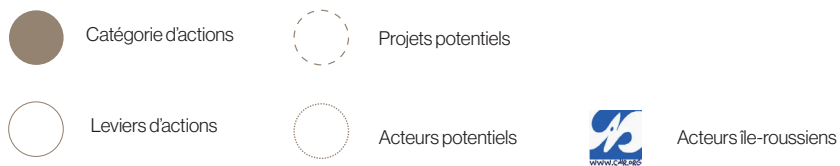
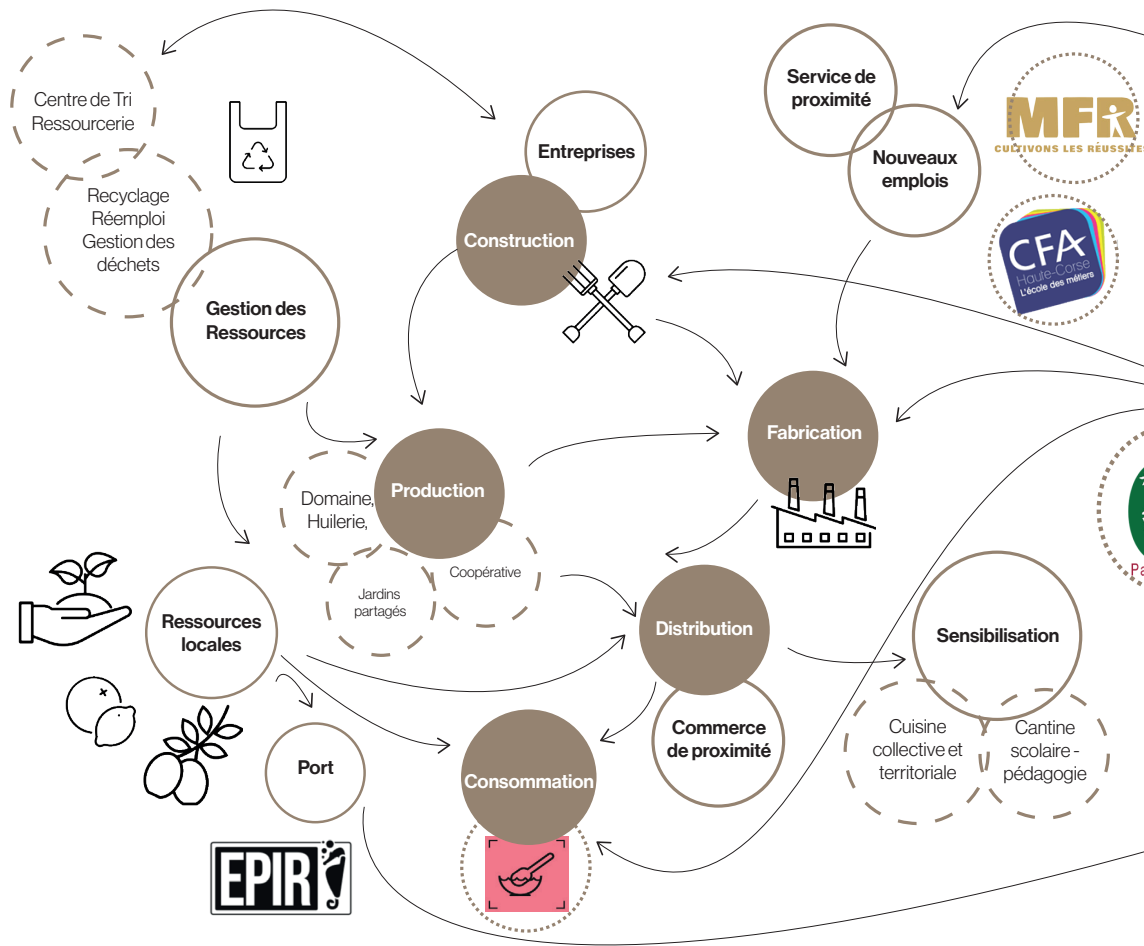


Fig 1. Carte mentale - Schéma des acteurs et projets



Ces nouvelles intentions génèrent de nouvelles dynamiques économiques par le prisme du local et non plus par le tourisme de masse comme cela a pu être le cas. Il s'agit là de s'inspirer du patrimoine à la fois matériel et immatériel pour impulser

des innovations à partir des ressources locales et des dynamiques des acteurs locaux. Ils constituent un potentiel pour établir une programmation. Ce réseau est d'ailleurs particulièrement développé à L'Île-Rousse.

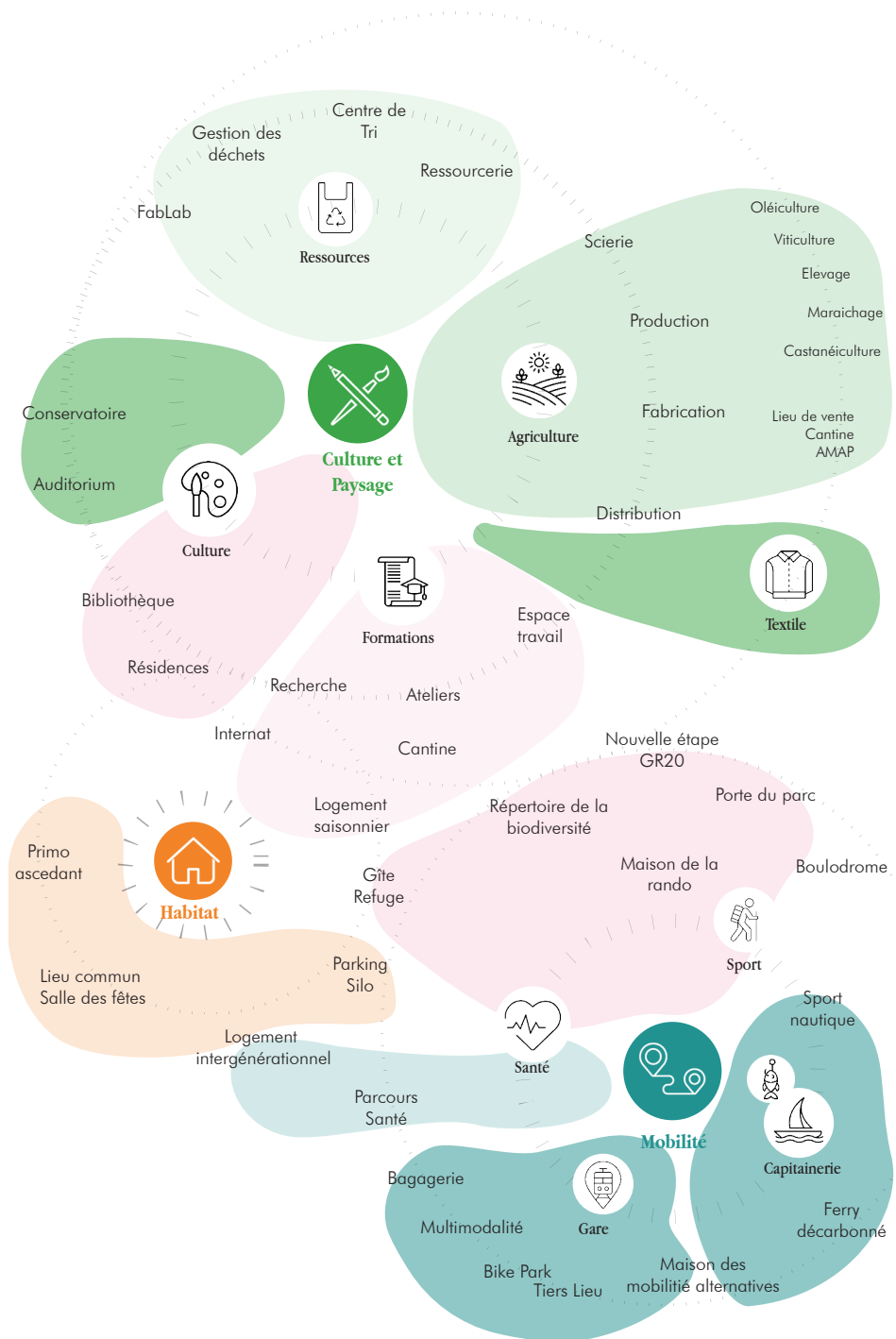


Fig 2. Catégories programmatiques établies à la suite du diagnostic

# Générer de nouvelles dynamiques

## *De grandes entités de programmes*

Le territoire de l'Île-Rousse est un **bien commun** pour les îles-roussiens. Il est donc important qu'ils y trouvent leur place. Il s'agit de mettre en place **un circuit court pour rapprocher les acteurs entre eux**. Tout cela se fait en **simplifiant les flux, ménageant les ressources locales et diversifiant les activités économiques et culturelles**. Les réflexions des projets de la commune doivent donc être tournées vers les préoccupations du quotidien.

Viser une forme de sobriété semble essentiel mais il ne s'agit pas de faire renoncer les citoyens à leurs libertés fondamentales dont ils jouissent aujourd'hui en France.

La mutation des mobilités quotidiennes que nous allons proposer permettra d'**enclencher une transition** vers des modes de mobilités qui lient l'habitant, le touriste ou encore l'usager, à son environnement et son territoire.

Tout d'abord, nous avons élaboré des scénarii d'habitants, ceux qui viennent et ceux qui vivent à l'Isula, il s'agit aussi bien des locaux (familles, commerçants), des villages voisins, les lycéens qui viennent de Calvi, des touristes, des résidents secondaires, ... (cf. Notice 2\_Portrait de

ville). Cela nous a permis de prendre en compte les questions de saisonnalité qui s'associent aux fréquences de transport. Cela permet également de prendre en compte la question des âges et de l'intergénérationnel : la place de l'enfant mais aussi du grand âge dans leur rapport aux services.

Les catégories de programmes naissent de grandes entités permettant de couvrir l'ensemble des enjeux du territoire. Il s'agit également de prendre en compte les domaines singuliers à L'Île-Rousse sur lesquels s'appuyer pour faire projet. En effet, enclencher de nouvelles dynamiques sur la commune ne peut se faire que si l'ensemble des acteurs travaillent main dans la main et que les programmes fonctionnent selon un système global.

« Ici, à part les vignes il n'y a rien. C'est axé tourisme surtout. C'est encore à l'échelle humaine ! »

*Monsieur T.*

*Serveur d'un café de la place Paoli et habitant de L'Île-Rousse*

« La transition vers les nouveaux modèles économiques n'interviendra que si tous ces acteurs se mettent en marche simultanément. »

**The Shift Project,**  
*Le Plan de transformation de l'économie française*



*Les familles*



*Les habitants*



*Les seniors*



*Les touristes*



*Les commerçants et producteurs*



*Les enfants*



*Les sportifs*

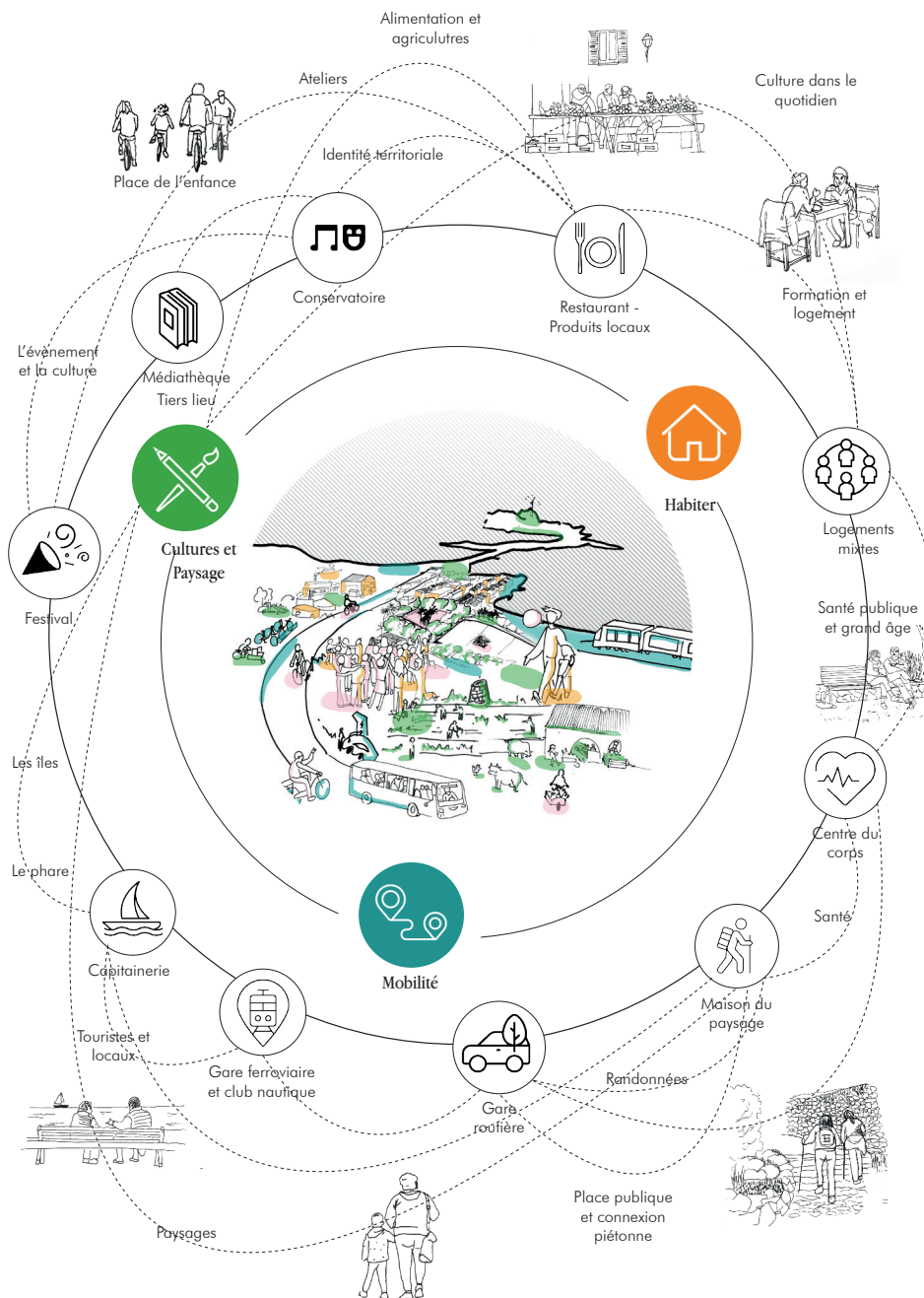


Fig 3. Vers un nouvel équilibre économique, une démarche holistique



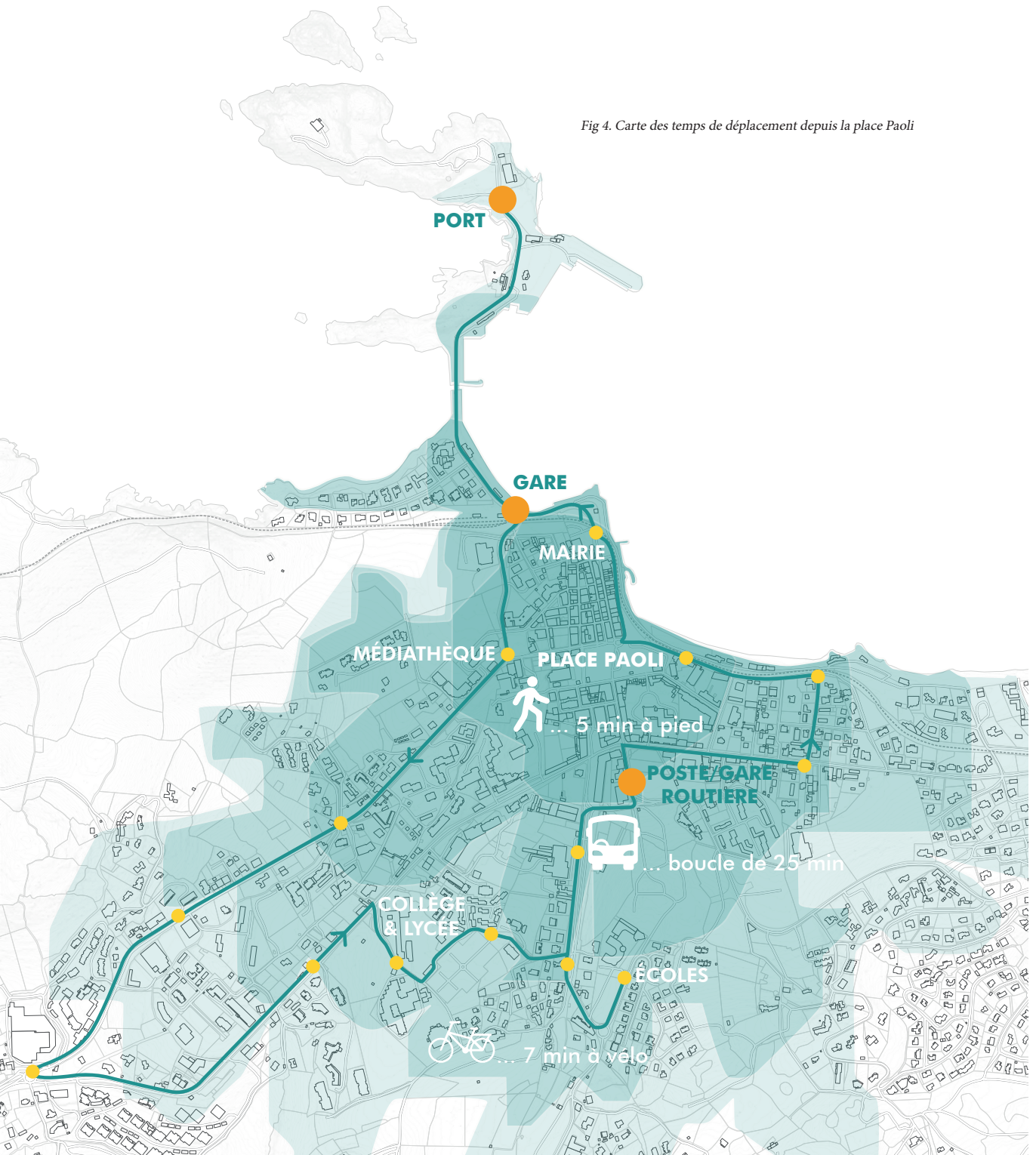


# 02\_ Générer des mobilités sobres et décarbonées


*activant des espaces communs pour les locaux comme pour les touristes*

*LE TRANSPORT ROUTIER est un secteur largement émetteur de gaz à effet de serre, et un des premiers secteurs consommateurs de ressources fossiles. Le dessin urbain va donc avoir un impact majeur sur ces émissions. L'avènement de la voiture a valorisé l'étalement urbain. Il nous faut sortir de cette dépendance au pétrole qui déclenche dès aujourd'hui des blocages et montre ses failles.*

Fig 4. Carte des temps de déplacement depuis la place Paoli



Légende :

- |                                                                                                                    |                                                                                                                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  5 min à pied                   |  25 min en bus                    |
|  10 min à pied // 5 min à vélo  |  Arrêts de la navette de la ville |
|  15 min à pied // 7 min à vélo  |  Pôles d'intermodalité            |
|  20 min à pied // 10 min à vélo |                                                                                                                      |

250 m



# Lier l'usager à son territoire

## *Temps de déplacement*

La mobilité pose souvent la question **du temps et de la vitesse**, mais rarement de l'accès aux services qui semble d'autant plus important dans ces territoires. Face à l'impact de ce secteur, on y a souvent attaché une image négative. **Mais il ne faut pas occulter l'importance de cette liberté et son intérêt pour la rencontre, le partage et une certaine autonomie.** Ces futurs réseaux de mobilité doivent donc s'appuyer sur ces principes pour initier de nouveaux moyens de se déplacer et cela permettra notamment une simplicité de mise en place. Il s'agit de **valoriser une mobilité ludique et une certaine intensité urbaine pour rapprocher les services.** Les différentes centralités polarisent le réseau, d'où l'intérêt de regrouper un certain nombre d'activités faisant sens commun.

Depuis la place Paoli, la ville se parcourt à pied ou à vélo sur des temps très courts. Le circuit de la navette, prochainement mise en place par la ville, dessert les quartiers résidentiels et les pôles d'activités importants (centre commercial, écoles, mairie, gare, port, le centre-ville...) en environ 25 minutes, en sens unique. **À pied, la distance n'existe plus, ces temps courts sont ceux de la promenade.**

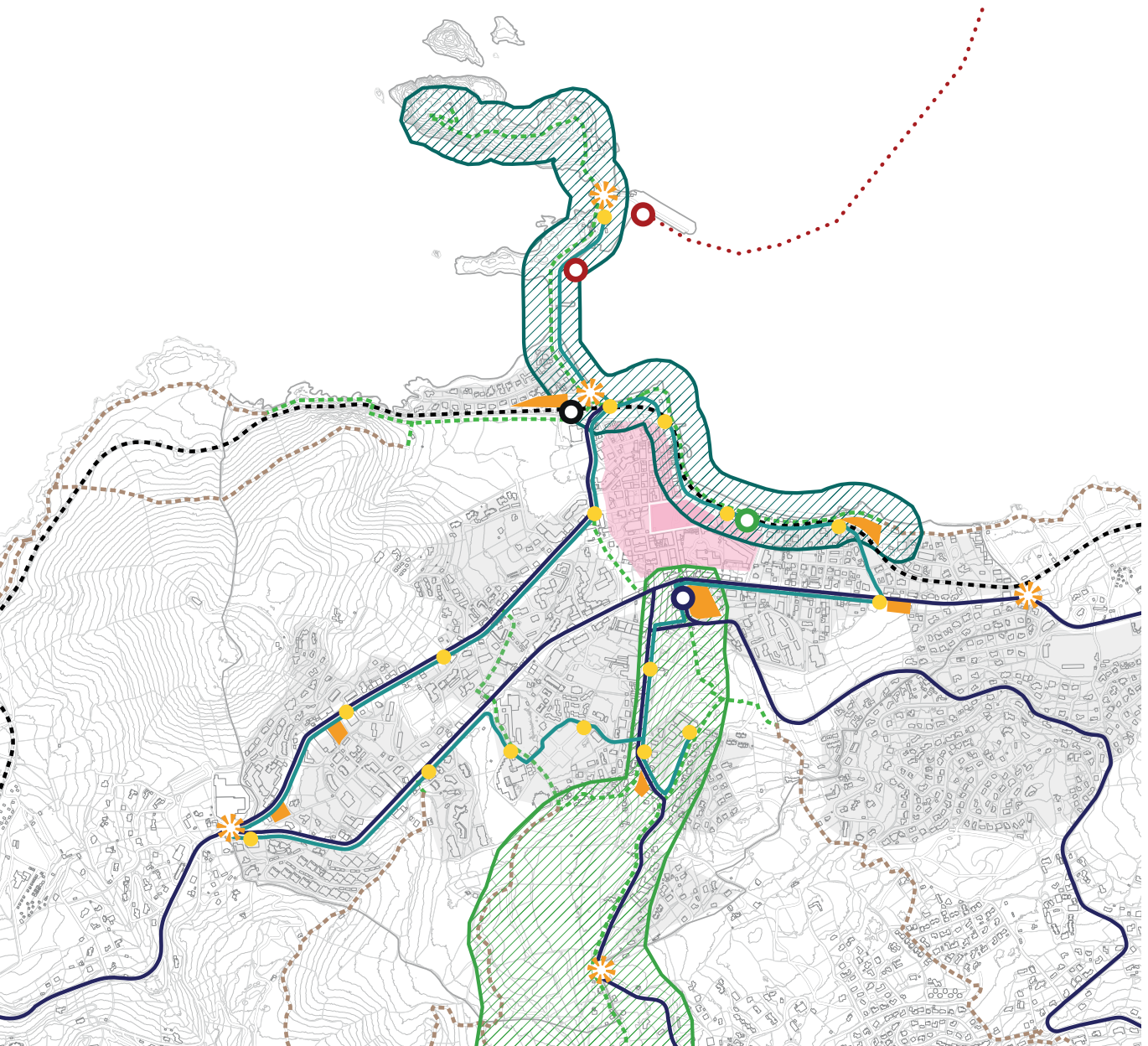
La mutation des mobilités quotidiennes que nous proposons, permet d'**enclencher une transition vers des modes de mobilités liant habitant, touriste ou encore usager à ce qui l'entoure.**

Pour venir à L'Île-Rousse, la voiture individuelle est aujourd'hui placée au cœur des mobilités pour les habitants de la ville, des villages alentours et de l'île toute entière. **Une solution ferroviaire existe** et permet de relier la ville à Calvi (45 min), Corte (2h) Bastia (2h30) et Ajaccio (4h). Cela reste plus long qu'en voiture individuelle. Le ferry assure le lien avec le continent, avec une fréquence de rotations qui augmente en haute saison.

« J'habite à 200 m, je suis venu en voiture. Je vais pas marcher tous les jours ! »

*Monsieur S.  
Retraité, habitant de la commune*

Fig 5. Nouveau réseau de mobilité sur la commune



Légende :

- |                                      |                                   |                                   |   |
|--------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---|
| --- Sentiers régionaux de randonnée  | ■ Zones urbanisées                | _____ 250 m                       | ⌚ |
| - - - Continuité piétonne municipale | ■ Parking silo ou paysager        |                                   |   |
| ○ Maison du Paysage                  | ✦ Entrée de ville                 |                                   |   |
| ▨ Axe de la Marinella                | — Ligne de navette municipale     | --- Voie ferrée                   |   |
| ▨ Axe de la Via Balagna              | ● Arrêt de navette municipale     | ○ Gare ferroviaire                |   |
| ■ Centre-ville piétonnisé            | — Ligne de navette intercommunale | ⋯ Liaison de ferry                |   |
| ■ Place Paoli                        | ○ Gare routière                   | ○ Gare maritime/Port de plaisance |   |

# Un nouveau réseau modal

*des alternatives au modèle de la voiture individuelle*

Pour **développer un usage commun de la voiture et ainsi réduire l'impact carbone de celle-ci**, un levier majeur est le covoiturage. C'est pourquoi des **aires de covoiturage** sont intégrées aux entrées de la ville, là où une **solution de report modal** est également proposée, telle que le couple arrêt de navette urbaine/parking silo.

La **gare routière** établie prochainement au niveau du parking de la Poste, formera ainsi un nœud modal majeur pour la ville en intégrant les transports en commun intervillages, le stationnement de voitures individuelles, la navette urbaine et les mobilités douces.

« Imaginez, c'est 500 voitures qui débarquent par ferry. Le port n'est pas adapté, c'est la galère après. »

*Monsieur R.*  
Agent de la police municipale

Les autres nœuds modaux principaux de la ville sont ceux de la **gare** et du **port**, directement liés à la promenade de la

Marinella. Cette promenade continue sur toute la côte de l'Isula fait la **part belle aux mobilités piétonnes et cyclables**. Son fonctionnement est expliqué plus loin.

« Il manque des stationnements parce qu'il y a trop de véhicules pour la place qu'il y a pour se garer. Il faudrait mettre des parkings autour des navettes pour les personnes à mobilité réduite. »

*Monsieur D.*  
Agent de la police municipale

Dans le but de développer un usage commun de la voiture, des aires de covoiturage peuvent être intégrées aux environs de la ville pour mutualiser l'usage aujourd'hui très individuel. En plus de cela, les entrées de ville proposeront donc des **solutions de parking silo en lien avec la navette** qui va être mise en place par la commune. Par exemple, un parking silo couplé à d'autres programmes communaux et à des logements, constitue l'un des projets que l'un de nous va développer au niveau du plus grand parking actuel de la ville, au niveau de la Poste. Il est question d'augmenter la capacité d'accueil en vue d'en supprimer d'autres, notamment celui de la place Paoli qui donne sur la plage du centre-ville.

« Toutes ces voitures sur la Place Paoli ça n'invite pas à s'y promener. Après c'est un point de vue de confort, économiquement parlant, ce n'est peut-être pas pareil. Mais avoir une autre place comme celle à Bastia, la place Nicolas, ça permettrait d'attirer les gens, car la pour l'instant il n'y a rien. »

*Monsieur V.*  
Agent de la police municipale

« Moi je me déplace surtout en moto, c'est plus rapide. »

*Monsieur T.*  
Serveur d'un café de la place Paoli et habitant de L'Île-Rousse

C'est également au niveau de ce futur parking-silo que la gare routière va être établie prochainement. Elle formera donc un nœud modal majeur pour la ville en intégrant les transports en commun intervillages, le stationnement de voitures individuelles, la navette urbaine et les mobilités douces.

**La piétonisation progressive du centre-ville** demande de proposer en premier lieu des solutions de report modal dès les entrées de la ville, avant de mettre en place une réglementation pour l'accès automobile dans le centre-ville. La mise en place de parkings-relais aux entrées de ville est nécessaire dans l'optique qu'une fois sur le territoire de la commune, les voitures individuelles y sont laissées au **profit des mobilités douces et communes, qu'on soit touriste ou habitant.**

Ces mobilités sont décarbonées et sobres afin de réduire l'emprise spatiale de la voiture individuelle. Elles proposent ainsi d'intégrer dans les mobilités quotidiennes la possibilité d'apprécier le paysage proposé dans la ville, prendre le temps de se déplacer au contact des autres, et de se déplacer de manière active, en laissant la sédentarité de côté.

« Ici la circulation l'été c'est compliqué. Vous connaissez la route qui va à Calvi ? Des fois il y a la queue d'Algajola [à 10 km de L'Île-Rousse] jusqu'ici. »

« Le train pour Calvi l'été est plein [...], mais le petit train c'est sympa, il passe carrément au bord de l'eau, il s'arrête sur les plages c'est super ! »

*Monsieur T.  
Serveur d'un café de la place Paoli et habitant de L'Île-Rousse*





# 03\_Activer les quartiers

*le long de la Marinella et de  
la Via Balagna, de l'espace  
public à l'intimité*

*CET ÉTALEMENT URBAIN qu'a subi la commune de L'Île-Rousse, a généré des mises à distance des différentes polarités. Les quartiers n'ont plus leur centralité et l'avènement de la voiture individuelle les a éloignés du centre-ville. Il s'agit de mettre en place des espaces communs qui permettent une transition douce de l'espace public à l'intimité.*





## Charte paysagère

Travailler le petit paysage

« En particulier, des jardins partagés et des vergers pédagogiques pourraient être disposés dans le périmètre urbain, sur des parcelles aménagées, et sur des toits plats. »

*François Casabianca  
Agronome de formation et chercheur de l'INRA*

Si la Balagne est le jardin de la Corse alors la ville de L'Île-Rousse doit **participer à cet imaginaire**.

En ce sens, chaque parcelle de la commune pourrait participer à l'élaboration d'un **ensemble commun végétal**. Proposer une vraie ville paysagère, en **plantant des espèces endémiques** et créer un atlas vivant de la flore de la Haute-Corse.

Cette volonté prend source dans le bassin versant de L'Île-Rousse où **des corridors écologiques traversent le paysage**, et permettent ainsi respiration, balade, et alimentation aux habitants de la Balagne. C'est aussi une zone préservée de prédation, de reproduction, et d'évolution pour la faune.

Cependant ces corridors ont tendance à s'interrompre sur la commune. L'idée serait alors de venir **renforcer cette position du végétal tout en apportant un confort supplémentaire** pour les île-roussiens.

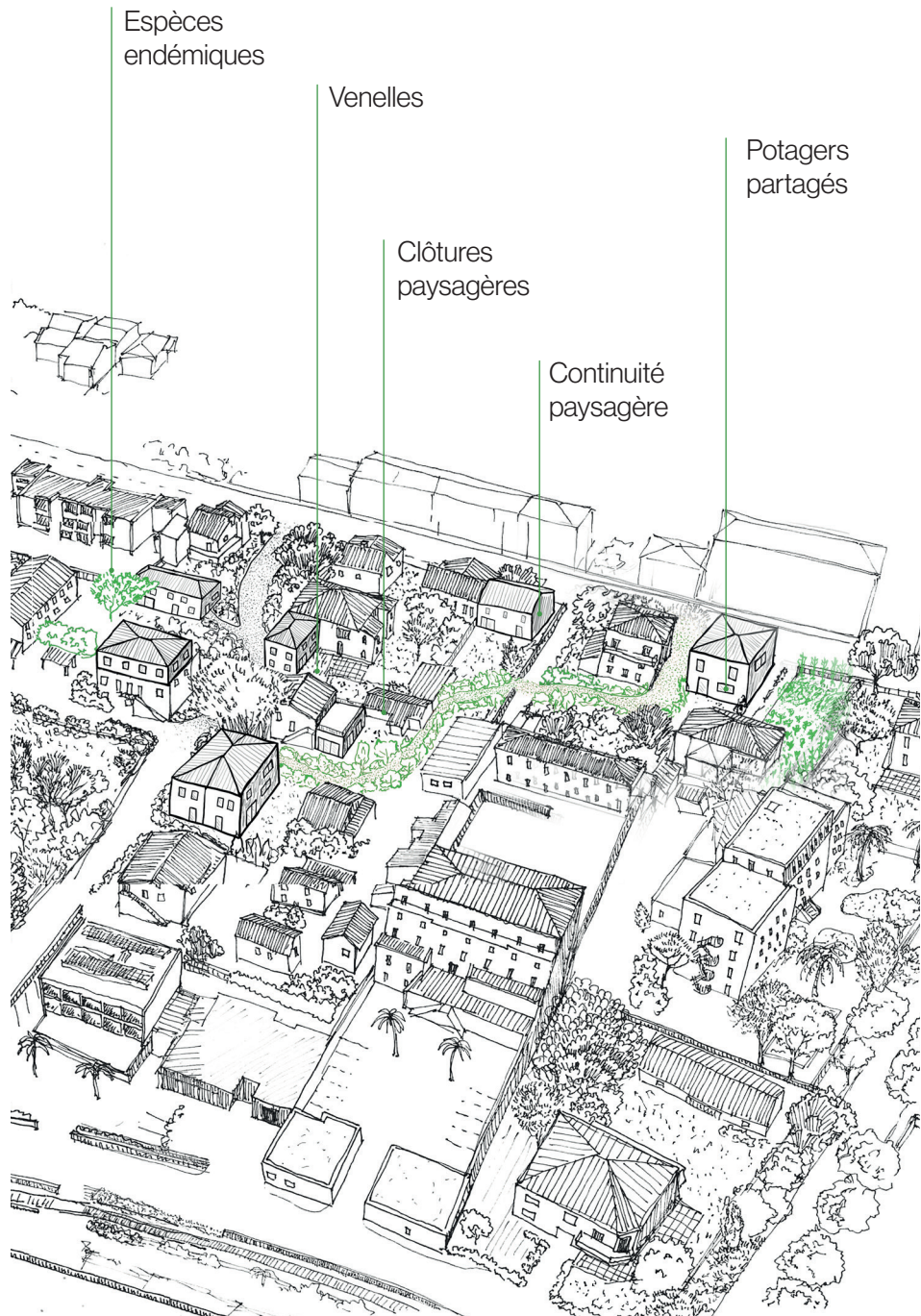


Fig 6. Quartier résidentiel à l'est de la ville

# Structuration végétale

## charte paysagère

Afin de connecter les corridors écologiques, il nous paraissait primordial **d'intégrer les acteurs privés dans cette dynamique** afin de lui donner plus d'ampleur et de leur permettre d'en tirer profit de la meilleure manière qu'il soit. En effet, le végétal serait traité dans l'idée du parcours sous la forme d'une bande large comprenant **jardins privés et espaces de circulation publics**.

Le végétal serait traité d'une part sous la forme de venelles permettant de créer davantage de liens d'abord entre les habitants avec les questions de co-visibilité dans ces passages plus intimistes, et du lien entre les espaces comme le centre-ville et les quartiers d'habitations.

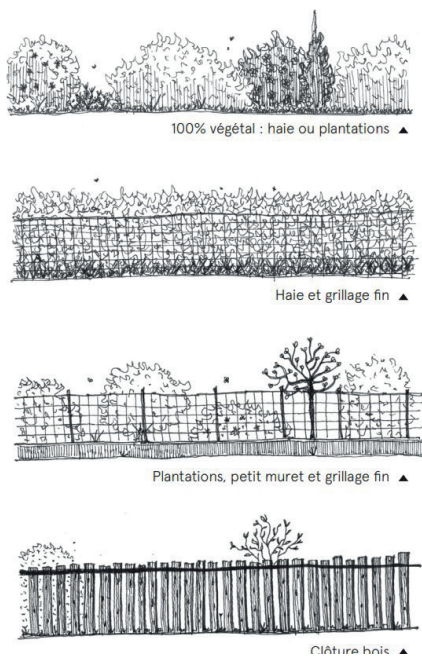


Fig 7. Illustration de clôtures



Fig 8. Quartier Vauban - Fribourg

Ces passages s'inscrivent aussi dans la démarche de favoriser les mobilités douces en renforçant le sentiment de **balade sur ces chemins, d'y apporter des qualités de fraîcheur et de parfums floraux par le végétal**.

Ensuite, si l'on parle de jardin, il est aussi intéressant de percevoir cet espace comme producteur de richesses. Traitée comme un potager/verger avec des arbres fruitiers, des plantations de légumes, et des herbes aromatiques ou médicinales, cette bande large permet aussi aux habitants de renouer un contact avec la terre et se sensibiliser davantage sur les enjeux écologiques actuels. La question des sols perméables prévient à la fois des sinistres météorologiques qui vont s'accroître dans les prochaines années, mais aussi de l'empreinte écologique laissée aux futurs habitants.





## Charte urbaine

Lier la partie au tout

« Les boulistes d'ici  
font vivre les cafés  
environnants. »

*Monsieur T.*

*Serveur d'un café de la place Paoli et habitant de L'Île-Rousse*

Dans sa première forme urbaine, la ville respectait une logique unique avec le plan hippodamien conçu par Pascal Paoli. Au fil des années, la commune s'est agrandie, s'est éparpillée tant dans l'espace que dans ses formes. Les constructions sont sorties de ce plan strict, laissant dominer le cœur de la ville avec sa rigueur architecturale. Aujourd'hui, le centre est resté un grand lieu de vie et de rencontres mais d'autres polarités se sont créées.

Même si la commune est d'une taille relativement petite des quartiers se distinguent, **les usages et utilisations de l'espace urbain varient fortement d'un bout à l'autre de la ville.** Pour l'instant, les connexions entre quartiers se font avec l'automobile. Pour pallier cette solution unique, nous avons développé des grandes orientations pour favoriser les liens entre quartiers, entre la ville et les villages, et avec les hautes places de la commune.

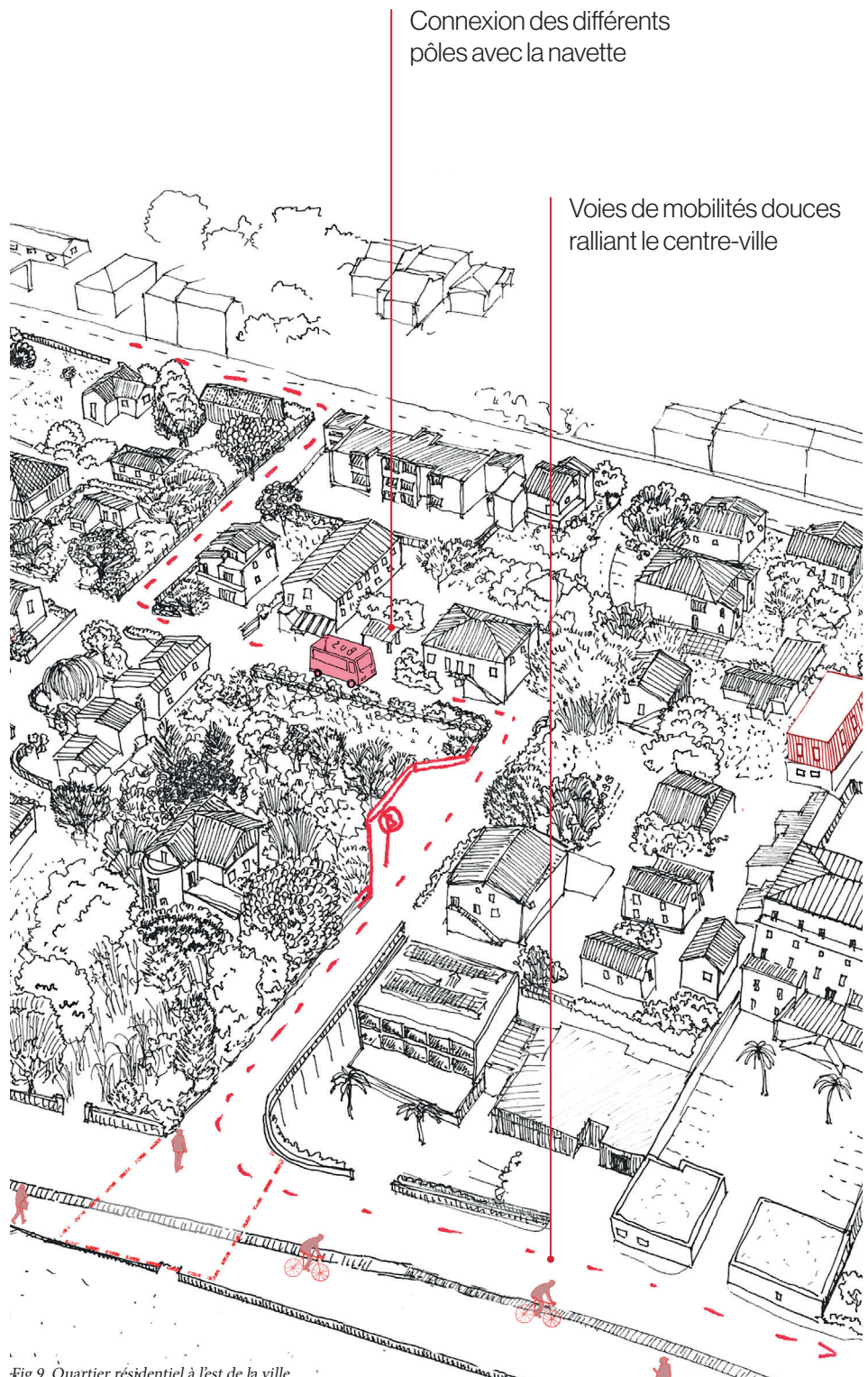


Fig 9. Quartier résidentiel à l'est de la ville



# Polarités & Connexions

## charte urbaine

La multiplicité des pôles attractifs de la commune engage un grand nombre de déplacements qui se font pour l'instant par le biais de la voiture. Le travail d'inter-relations entre ces quartiers et le centre passe évidemment par la mise en place de services de transports, mais aussi par des solutions spatiales capables d'**endiguer les différences de fréquentation selon les différentes temporalités**. Il s'agirait donc de deux propositions majeures.

La première est la mise en place de navettes qui desserviraient uniquement la commune, en reliant les quartiers d'habitations, les écoles, les pôles divers et le centre-ville. Cette navette aura



Fig 10. Atelier du Rouget- Charliers



Fig 11. Atelier du Rouget - Charliers

d'avantage de droits de passage sur la voirie que les voitures et démontrera instantanément ses avantages en termes de rapidité, d'accessibilité et d'écologie.

Le deuxième grand volet est de penser davantage les espaces urbains selon les temporalités été/hiver avec l'afflux de touristes et la tranquillité des locaux en ces deux saisons. L'idée serait d'**apporter de la générosité et de la perméabilité dans le dessin des espaces publics**. Le projet réalisé sur la Marinella montre ces adaptations avec la voirie qui crée une place piétonne quand elle donne sur la plage, reliant directement les quartiers avec le front de mer. Cela permet d'offrir plusieurs places proches des habitations. (Cf. projet de la Marinella plus loin).





## Charte architecturale

Densifier avec le déjà-là

« Encourager la reconquête des centres-villes par la mobilisation de nouveaux outils : surélévation, permis d'aménager multisites, curetage d'îlots. »

*Conseil National de l'Ordre des Architectes  
Plaidoyer Habitats Villes Territoires, l'architecture  
comme solution*

Le guide suivant pourra permettre aux locaux de questionner leur parcelle et peut être d'initier des projets sur celle-ci. Face au développement de l'île au gré du tourisme, des préoccupations naissent vis-à-vis de l'occupation actuelle de l'espace et notamment sur le **grignotage des terres naturelles et agricoles**. Ce carnet met donc en valeur la densification du déjà-là dans un souci de préservation des espaces périphériques laissés naturels.

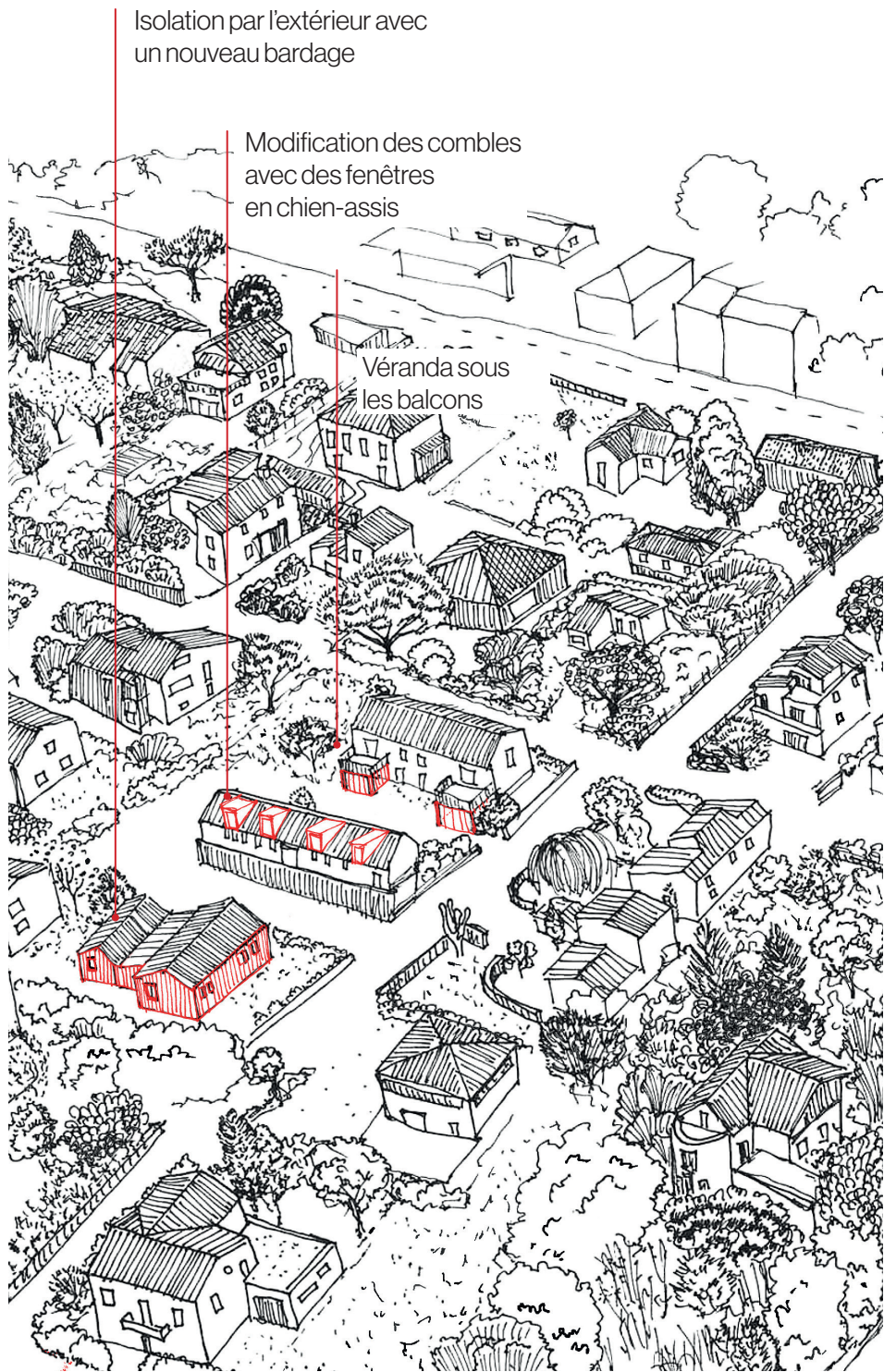


Fig 12. Faire projet dans le quartier

# Interventions légères

*charte architecturale*



Fig 13. Grammes Architectes- Conan lodge



Fig14. Grammes Architectes - Window lodge

La densification peut aussi se faire par la **redécouverte d'espaces déjà construits** : des espaces délaissés par manque de confort, de lumière, ou encore d'utilité. Le cas typique qui peut illustrer cela est l'espace sous la toiture des maisons. De nos jours, l'usage du grenier n'est plus très exploité et peut laisser sa place à d'autres types d'usages comme une chambre, un bureau etc. Cet espace peut être mis en lumière grâce à des **procédés légers** comme des fenêtres en chien assis ou de simples velux afin d'y apporter un **confort de vie et des vues**.

Ce sont aussi des maisons parfois mal isolées qui deviennent invivables en période de fortes chaleurs ou de vagues de froid. Là encore une simple opération d'isolation par l'extérieur peut être réalisée, avec une sensibilité architecturale afin de ne pas dénaturer les sites.

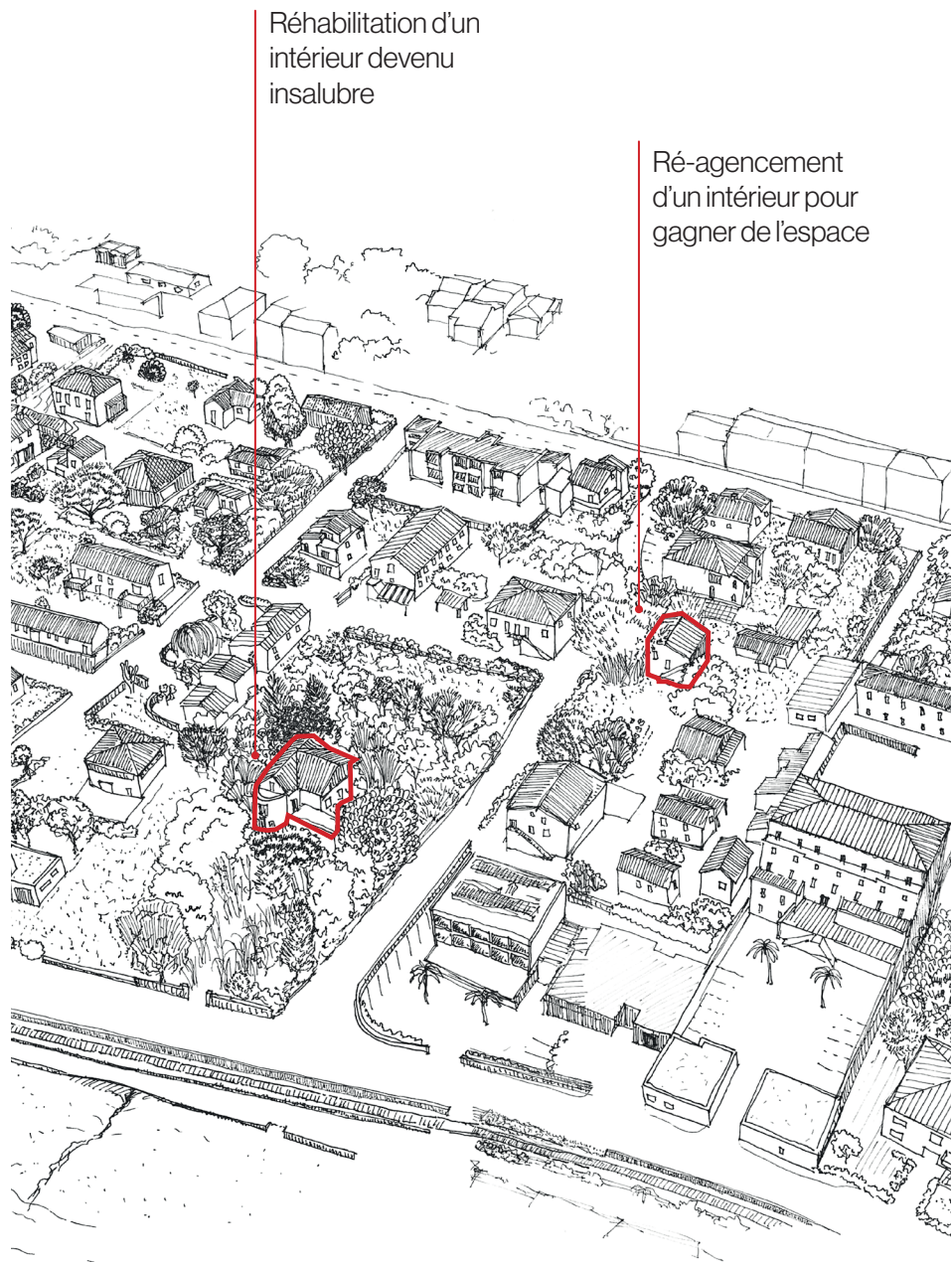


Fig 15. Faire projet dans le quartier

# Réhabilitation / rénovation

## charte architecturale

Pour les bâtiments plus anciens qui ont été abandonnés ou en partie délaissés, des rénovations peuvent permettre de donner un second souffle au lieu tout en s'appuyant sur les éléments préservés. Cette technique possède une part de contrainte pour le développement architectural du projet mais permet parfois d'aller chercher plus loin dans la réflexion, proposer de nouvelles manières de mise en œuvre de traitement de l'ancien.

Cela pose aussi la question de **ce qui fait patrimoine dans la mémoire des habitants** et à l'échelle du quartier. Certains éléments des bâtiments sont spécifiques à l'architecture locale et peuvent être mis en valeur ou réinterprétés. **La réhabilitation est aussi un terrain de juxtaposition entre architecture vernaculaire et contemporaine**, les contraintes permettent de faire projet et de convoquer de nouvelles images.



Fig 16. Architectura G - Casa luz



Fig 17. Amelia Tavella - Couvent en Corse



Fig 18. Carles Santa-Eulalia - Réhabilitation

Surélévation avec  
suppression de la toiture  
existante et doublement  
du volume



Fig 19. Faire projet dans le quartier



# Surélévation

charte architecturale



Fig 20. Agnès & Agnès Architecture - Maison à Sèvres

Afin de participer à la densification de ce quartier exemple, il pourrait aussi être envisagé d'utiliser **les petits niveaux de certaines maisons individuelles et leurs toits-terrasses pour y insérer de nouvelles constructions**. Ces surélévations permettraient de **limiter l'empreinte actuelle des bâtiments** se développant sur les sols de la commune, en utilisant plutôt le déjà-là.

Les références ci-dessus montrent de quelle manière il est possible d'insérer de manière élégante de nouvelles constructions s'appuyant sur des rez-de-chaussée de maisons individuelles. À l'image de celles-ci, ces réhaussements pourraient être pensés avec des matérialités se différenciant de l'existant, avec du bois par exemple.



Fig 21. Cassion Castle Architecture - Oak lane house

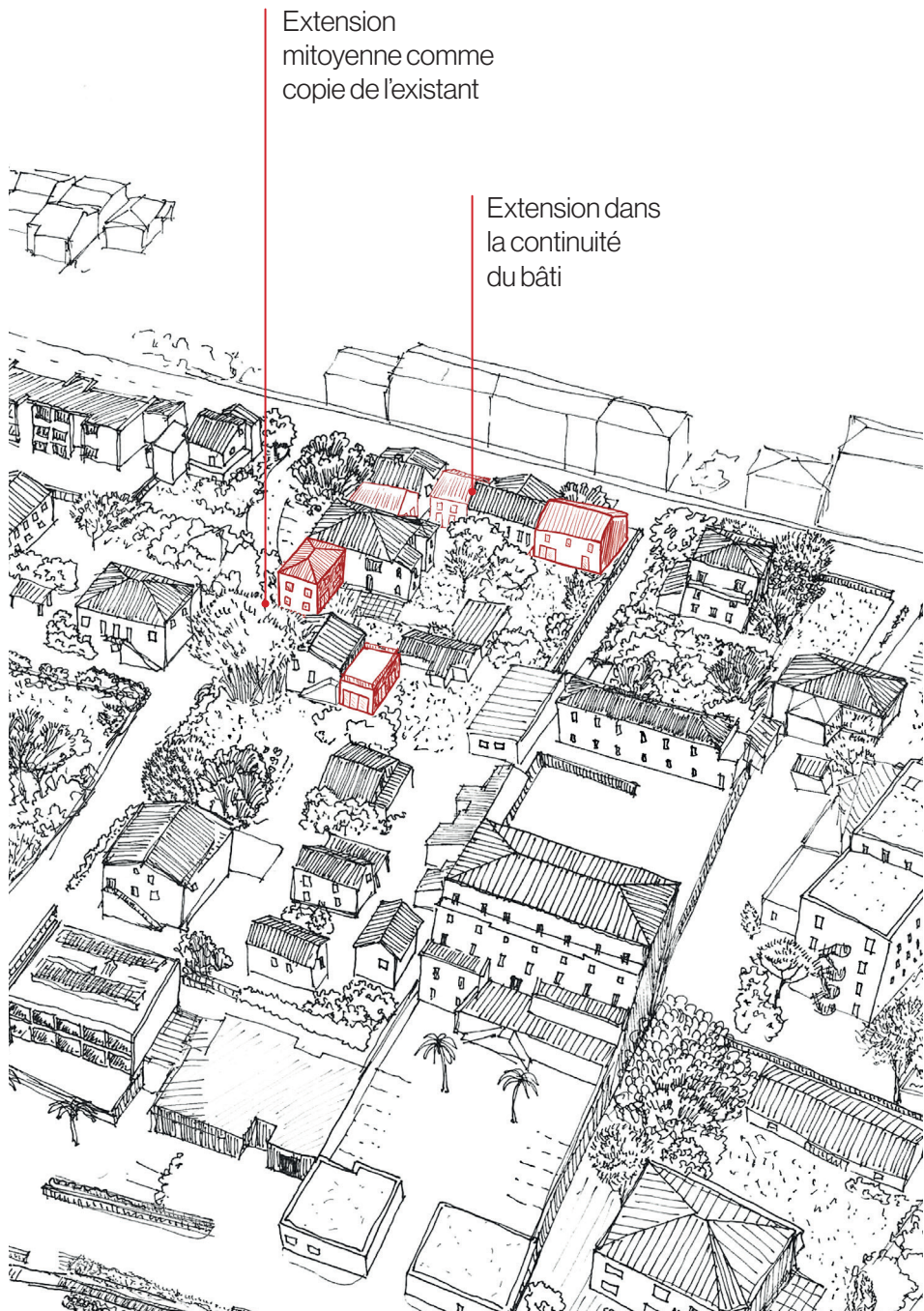


Fig 22. Faire projet dans le quartier

# Extension / Valorisation du mitoyen

## *charte architecturale*

Pour densifier un quartier de maisons individuelles, **les bâtis existants peuvent être étendus et prolongés jusqu'à la mitoyenneté**. S'en dégage un front bâti continu sur la rue qui permet d'identifier plus facilement des îlots de logements, lesquels sont intégrés au sein de bâtiments de plusieurs étages.

Une fois les bâtiments devenus mitoyens, les cœurs d'îlots peuvent accueillir des espaces communs plus au calmes, potentiellement végétalisés.

Les références proposées mettent en avant la densification de dents creuses urbaines que l'on vient construire. Un bâtiment en limite de la rue permet d'avoir une continuité du tissu urbain et des espaces privés en cœur d'îlot.



Fig 23. H Architectes- Casa 1006



Fig 24. Florall Studio - La maison dédoublée



Fig 25. Florall Studio - La maison dédoublée

Transformation  
d'une grande maison  
en petite entreprise

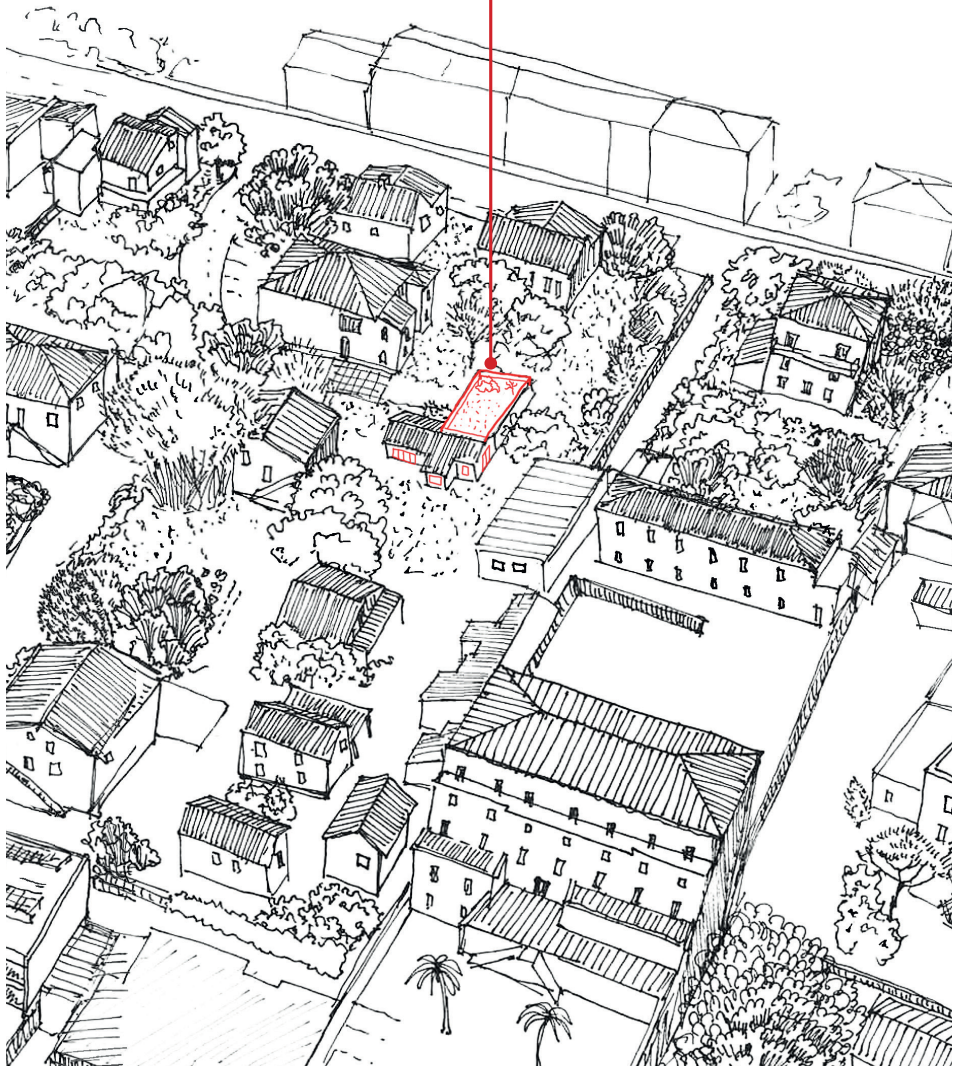


Fig 26. Faire projet dans le quartier

# Changement d'usage

## charte architecturale

Un élément essentiel pour la densification des quartiers résidentiels peu peuplés est le **changement des usages des bâtiments**. Cela contribue à ce que le quartier présente une grande diversité d'utilisation et permet ainsi de le densifier. En effet, pour densifier durablement, il faut **une offre diversifiée** qui permet aux riverains de trouver les équipements de première nécessité à proximité immédiate.

À l'est de la place Paoli, se trouvent de nombreuses grandes maisons individuelles avec des jardins qui servaient autrefois à l'autosuffisance alimentaire. En conséquence, des grandes granges et des petits bâtiments



Fig 28. H Architectes - Casa 1308



Fig 27. H Architectes - Casa 1308

qui avaient autrefois une fonction agricole ne sont plus utilisés. Ces bâtiments en particulier ont le potentiel de pouvoir être réutilisés.

La référence montre un ancien bâtiment de grange en Espagne, qui sert aujourd'hui de colocation pour personnes âgées. **Malgré la conversion, le caractère de l'ancien bâtiment est conservé.** Ce serait également un modèle envisageable pour l'Isula, d'autres bâtiments pourraient devenir des lieux de coworking, des ateliers, etc.



Fig 29. Intervention légère dans le quartier





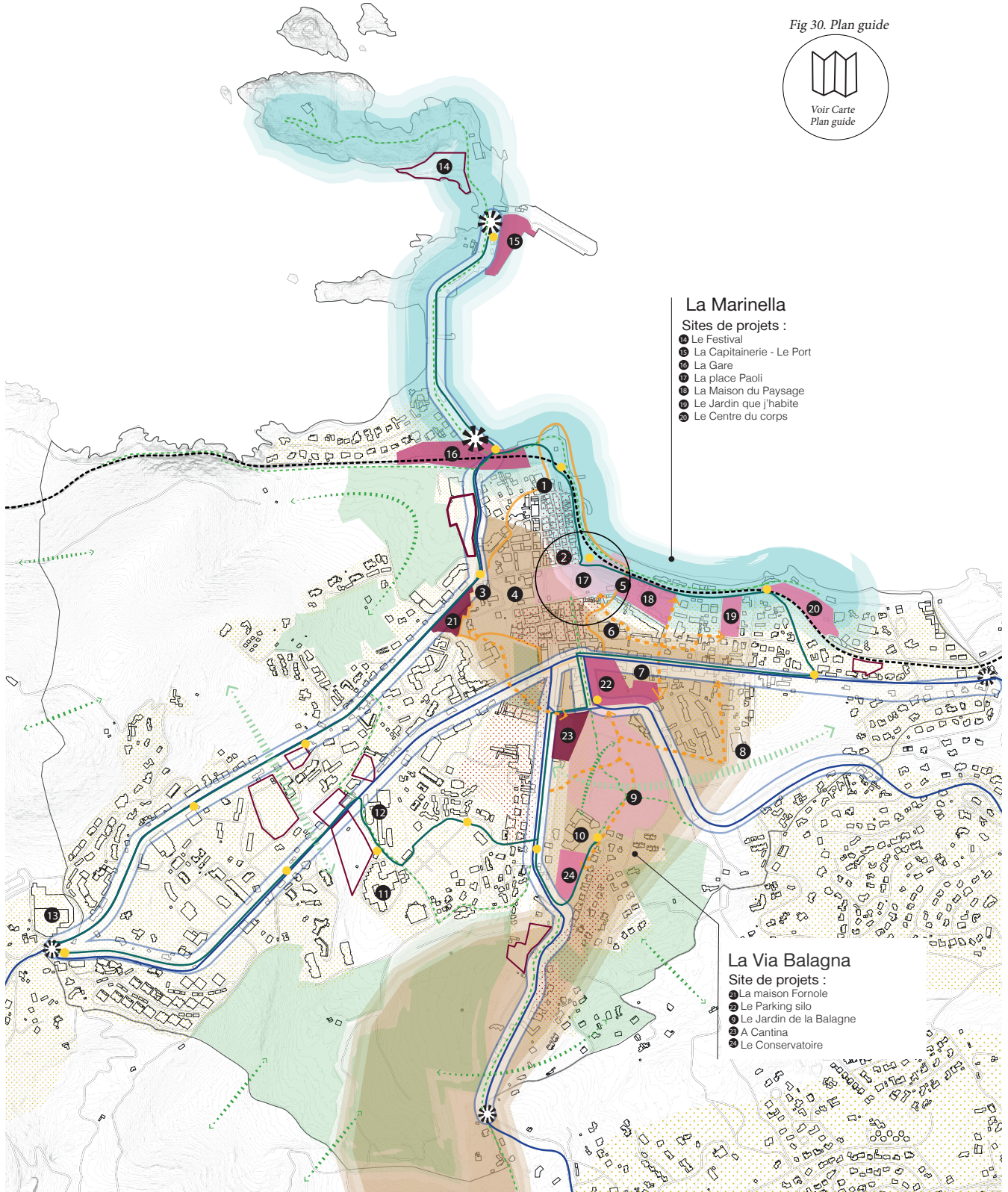


# Entre Marinella et Via Balagna

*Sites de projets et  
catégories d'actions*

*LES PROJETS s'inscrivent le long de ces deux transects du plan guide pour activer ces dynamiques. Ces projets sont liés au nouveau réseau de mobilité et activent un maillage de continuités piétonnes. Ils font exemple sur la commune en matière de dynamique territoriale et de construction contemporaine. Par ailleurs, ils représentent plusieurs catégories d'action pour que la commune puisse s'y repérer : l'aménagement urbain, l'espace commun au sein du quartier, les nœuds modaux, les réhabilitations et extensions de l'existant.*

Fig 30. Plan guide



## PLAN GUIDE

Île Rousse, territoire exemple



# Faire de l'Isula un territoire exemple

*Un plan guide pour orienter la commune*

Depuis quelques temps, on sent émerger au sein de la production des villes une volonté de **mettre en œuvre une ville durable**. Mais ces ambitions ne se traduisent pas encore par un réel changement de paradigme. Quelques outils sont apportés pour « verdir » les usages mais les émissions de carbone ne sont pas réduites et n'atteignent pas les objectifs énoncés. L'étalement urbain et la pollution restent actifs dans la construction des villes.

Il devient essentiel de se **replacer à une échelle plus humaine**, qui prend plaisir à parcourir sa ville tout en valorisant une **économie de moyens en cohérence avec le territoire**. Par ce travail et cette tentative de plan guide, nous souhaitons mettre en garde ces territoires singuliers contre le greenwashing qui guette petit à petit l'ensemble des secteurs à enjeux. Il ne s'agit de mettre en place une piste cyclable par-ci, ni un panneau solaire par-là pour résoudre l'ensemble des enjeux mais bien d'**envisager une planification globale** car tous les secteurs sont liés entre eux et ne peuvent se mettre en marche que si l'ensemble des rouages est actionné. **Il faut faire le choix de vivre mieux en consommant moins de ressources**. Il s'agit d'associer les acteurs

« Art de concilier la satisfaction des plaisirs naturels et nécessaire avec une relative économie de moyen. »

*Jean Haëntjens,  
La ville Frugale*

privés et publics pour questionner toutes les problématiques : habitats, services et mobilités.

**Les espaces sont négociés et se dessinent dans les interstices et aux croisements des différentes zones programmatiques.** L'idée est de définir des intentions urbaines sur des terrains privés en raison du faible foncier communal actuel. En s'appuyant sur des sols déjà aménagés pour **limiter l'imperméabilisation supplémentaire des sols, il s'agit d'explorer les zones urbanisées et d'y saisir des leviers d'action.**

L'innovation urbaine semble se jouer précisément dans les villes moyennes :

ces communes rurales avec un modèle valorisé aujourd'hui. On le voit par la mise en action de leviers comme Petites Villes de Demain. **Les décideurs publics et privés doivent collaborer pour une juste gestion du territoire et être vecteur d'une innovation pour et par les habitants.**

Les questions de végétalisation semblent par ailleurs essentielles. On a pu le voir ces derniers jours face aux épisodes de forte chaleur, expressions de plus en plus fréquentes d'un réchauffement climatique en marche. **Nous devons retrouver une ville fertile pour permettre d'avoir des îlots de fraîcheur.**

**Le guide suivant pourra permettre aux locaux de questionner leur parcelle et peut-être d'initier des projets sur leur domaine.** Face au développement de l'île par le biais du tourisme, des préoccupations naissent de l'occupation actuelle de l'espace et notamment sur le grignotage des terres naturelles et agricoles.

Le plan guide s'organise donc selon les **trois axes de travail** que nous avons défini précédemment et permettent ainsi de mettre en valeur les différents quartiers et leur connexion dans le nouveau réseau de mobilités.

L'étalement urbain a développé la ville

vers les villages et le bassin versant. Le plan guide est l'occasion de caractériser ces quartiers et donner la possibilité à ses habitants de faire quartier en proposant divers espaces communs. **Il s'agit non pas d'aménager la ville sur ses extrémités mais bien de ménager ses quartiers en valorisant la densification urbaine en centre-ville.**

On retrouve également dans ce plan guide les **deux transects dans lesquels s'inscrivent les différents projets**. Au-delà de leur position stratégique, on peut également les catégoriser selon **plusieurs fiches actions** : les aménagements publics, les espaces communs au cœur des quartiers, les nœuds modaux et les projets exemplaires en termes de réhabilitation.

Ces projets sont également en lien direct avec les différents lieux d'intensité que nous avons recensés dans la ville (port, gare, place Paoli, le marché, les écoles, ...).

Les projets ne doivent plus s'activer seulement par le geste architectural, comme un ovni déconnecté de son territoire. L'architecture fait partie prenante des politiques publiques, elle doit donc être un levier pour faire évoluer les choses et notamment pour développer un nouveau programme économique.

**Le choix des sites de projets s'est fait dans le sens du plan guide, en mobilisant la vacance, ménageant les quartiers, en s'inscrivant aux interstices des deux transects du territoire, la Marinella et la Via Balagna.** Ils montrent ainsi les urgences sur lesquelles agir et en quoi elles appartiennent à une transformation de la structure urbaine. **Il s'agit de s'inspirer de l'imaginaire du patrimoine bâti pour faire référence dans la construction contemporaine et l'aménagement du territoire.**

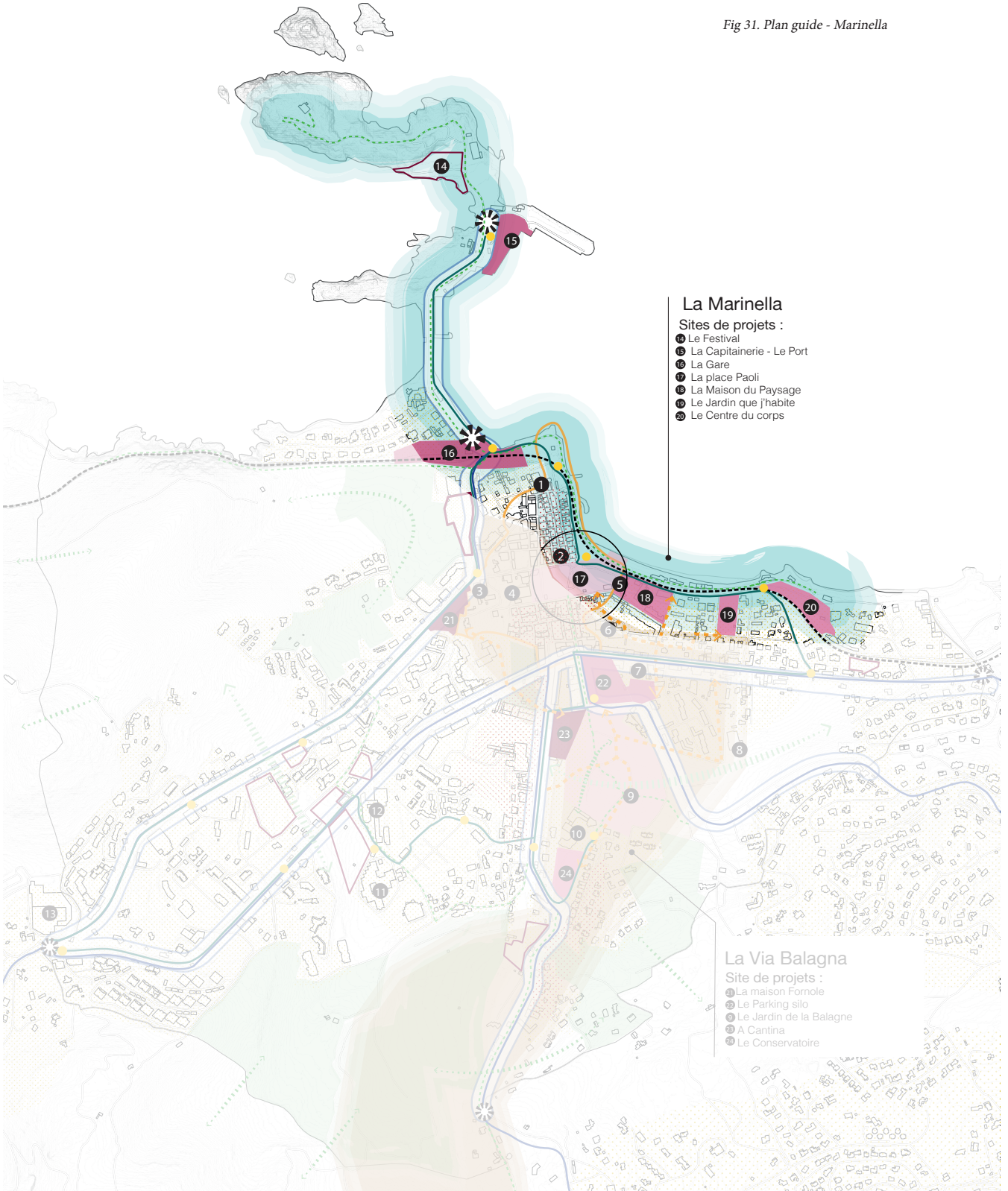
L'idée par cette carte est de faire prendre conscience à la mairie des potentiels et des liens à activer. Les projets que nous initions sur le territoire vont permettre de mettre à l'épreuve les prescriptions et orientations de ces notices. Ces projets vont générer un nouveau parcours dans la ville et y introduire une certaine reconnexion en valorisant un réseau de mobilités douces. Ils vont activer les différentes polarités existantes faisant paysage. **Ainsi, ils interrogeront la manière dont l'identité de la Balagne peut être bâtie dans la ville.** Ces projets s'inscrivent dans la couronne intérieure d'où les habitants pourront se rencontrer.

À l'origine de notre réflexion, nous avons la volonté de réduire la place qu'occupe la voiture dans l'espace urbain pour la donner aux habitants. Nous souhaitons également faire évoluer les modalités de transports des habitants de L'Isula et promouvoir l'usage des mobilités douces et des transports en communs.

Notre projet urbain se formalise ainsi par la mise en place de deux transects de mobilités piétonnes qui traversent l'ensemble de la commune de L'Isula et qui polarisent son territoire.

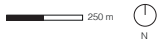
**La polarité littorale de la Marinella, front de mer repensé de L'Isula, reconstitue une continuité piétonne littorale par la mise en place d'une promenade allant de l'est de la commune jusqu'aux îles de la Pietra à l'ouest. Elle est ponctuée de places urbaines et d'équipements publics. La polarité intérieure de la Via Balagna connecte L'Isula aux villages des hauteurs (Pigna, Monticello, Corbara) par la création d'axes piétons reliant le centre-ville à un nouveau parc communal au sud de la ville, lui-même relié aux sentiers de randonnée allant vers la montagne.** Ces deux transects sont vus comme des dynamiques territoriales dans lesquelles nos projets individuels s'inscrivent.

Fig 31. Plan guide - Marinella



## PLAN GUIDE

Île Rousse, territoire exemple



# La Marinella

## Aménager la promenade littorale

3 principes guident le dessin de la Marinella.

D'abord, la volonté de **mettre en valeur la promenade piétonne existante** allant de l'est de la commune jusqu'aux îles de la Pietra et de créer des axes de mobilités douces (vélo, bus) le long de la voie ferrée. Nous avons donc, du front bâti à la plage, une juxtaposition de voies dans la largeur chacune dédiée à un mode de transport : chaussée automobile, voie ferrée, piste cyclable et promenade piétonne.

L'affirmation d'un cheminement piéton ininterrompu s'inscrit dans **une volonté des acteurs régionaux de reconstituer le sentier des douaniers**, dont le tracé a été perdu au fil du temps. La piste cyclable se prolonge à l'est et à l'ouest le long de la voie ferrée et permet de relier les autres villes littorales importantes de Balagne comme Calvi et Saint-Florent.

Le deuxième principe est de **constituer une unité paysagère littorale** en plantant l'ensemble du front de mer d'arbres et en désimperméabilisant le sol le long de la promenade et sur la voie ferrée.

Les espaces ainsi engazonnés et plantés constituent des îlots de fraîcheur à proximité directe de la plage.



■ Continuités végétales

Fig 32. Schéma d'intention - Marinella



— Voie piétonne      - - - Voie ferrée  
— Piste cyclable      — Chaussée

Fig 33. Schéma d'intention - Marinella

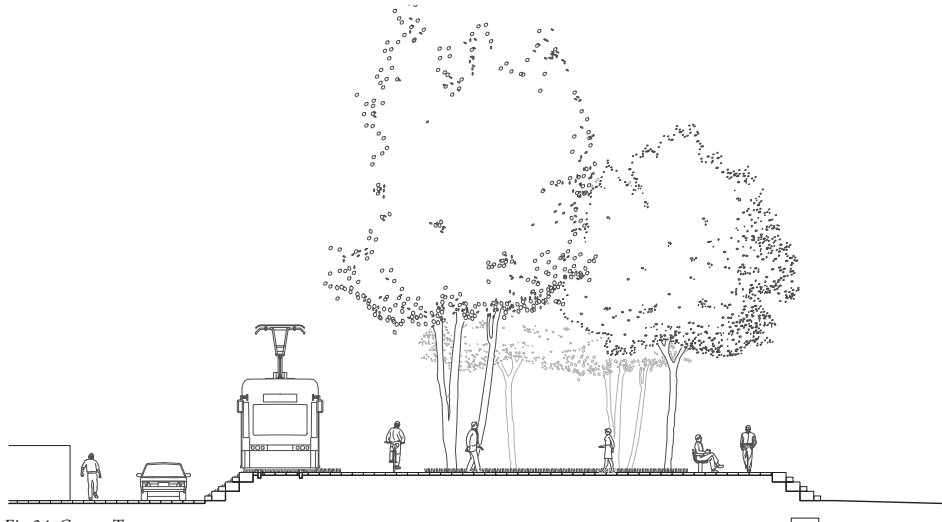


Fig 34. Coupe Type

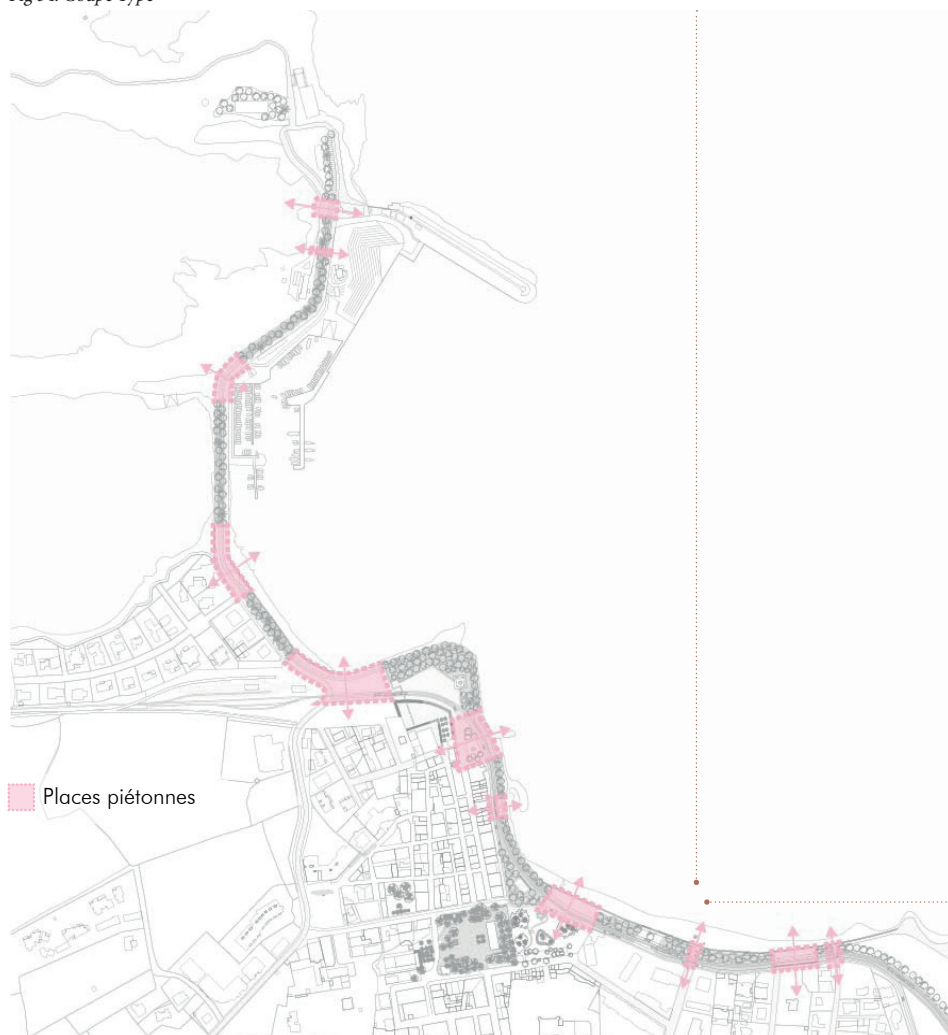


Fig 35. Plan des places piétonnes



Le dernier principe est de reconnecter le centre-ville et les quartiers littoraux à la mer et aux différentes plages de la commune.

Ainsi, la promenade de la Marinella est ponctuée de places piétonnes qui croisent le tracé de l'axe et permettent le passage du front bâti à la plage par une série de marches pouvant servir d'assises.

Ces places piétonnes sont situées à l'intersection de la Marinella avec une rue perpendiculaire, ou bien en face d'un équipement public, auquel cas la place joue également le rôle de parvis.

« Ça serait bien de réaménager la promenade jusqu'à l'île, car la première fois, on ne sait pas trop par où passer pour monter au phare. »

*Monsieur T.*

*Serveur d'un café de la place Paoli et habitant de L'Île-Rousse*

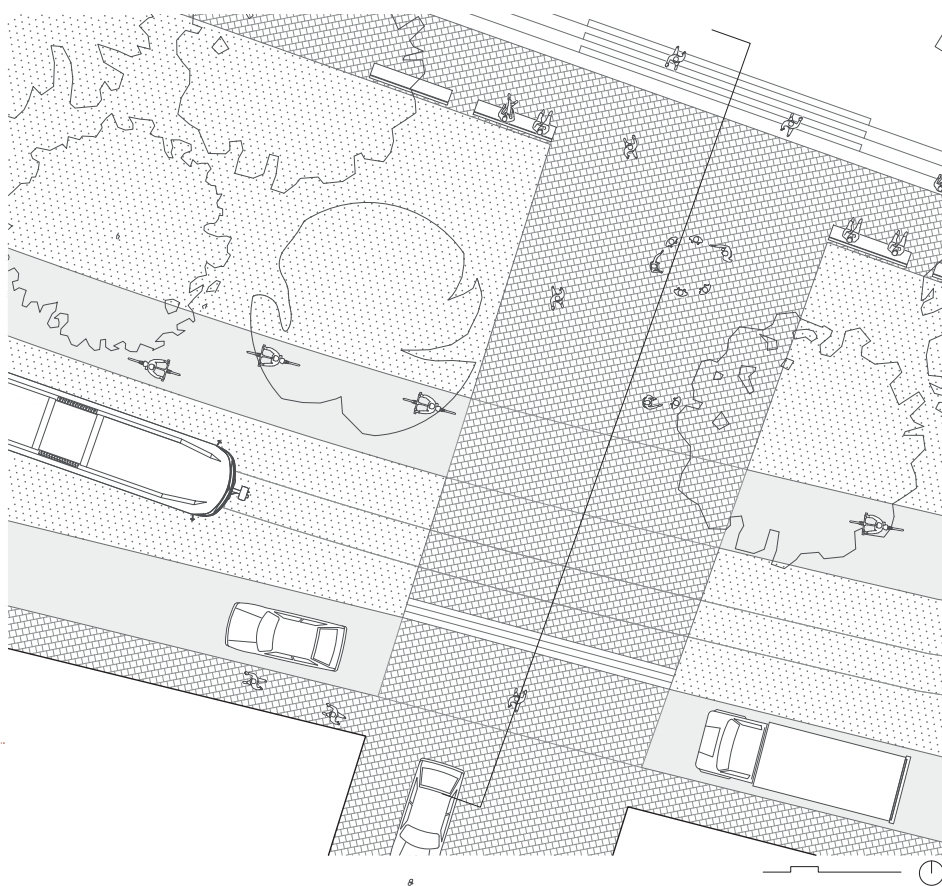
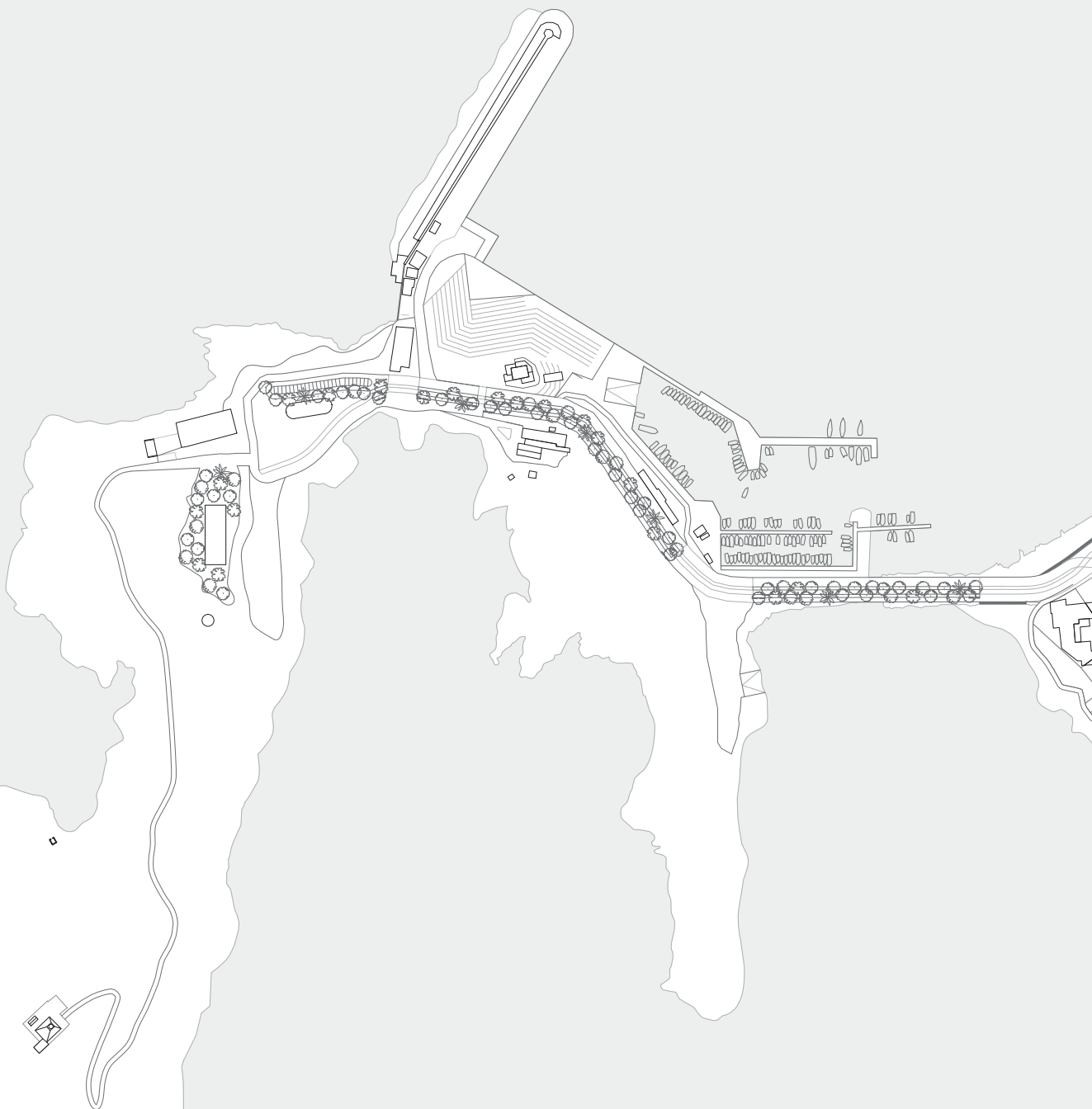


Fig 36. Plan type d'une place publique à une intersection de voies de circulation

Fig 37. Plan d'aménagement urbain de la Marinella





# Le Festival

*Activer les îles*



Fig 38. Situation - les îles



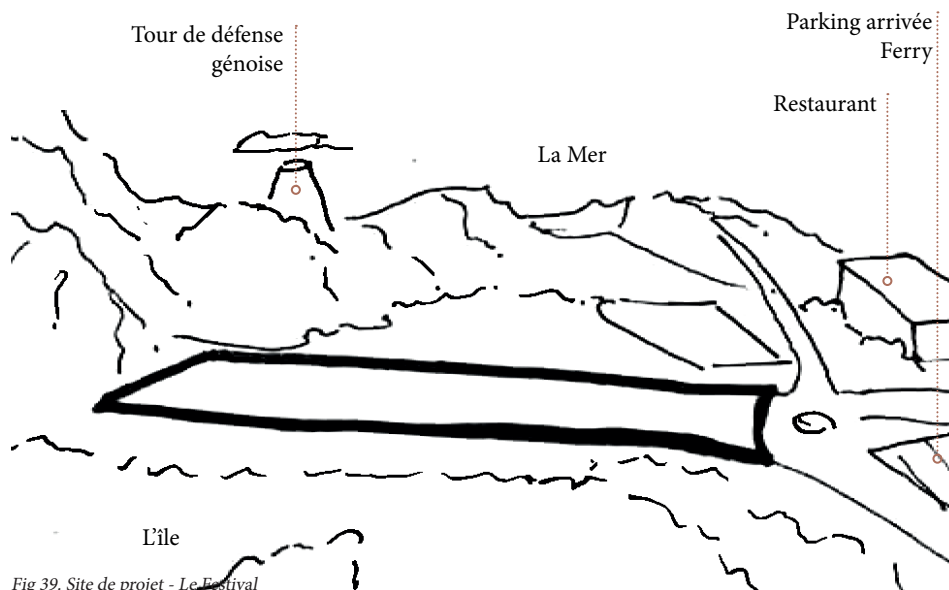


Fig 39. Site de projet - Le Festival

L'été, L'Île-Rousse accueille régulièrement des festivals, on connaît par exemple l'importance du **festival CINEMUSICA**. Ces événements font venir les touristes mais sont aussi chers aux îles-roussiens.

C'est l'occasion de mettre à l'épreuve un site par un **programme éphémère** pour plus tard, peut être y envisager **une installation pérenne**. Il s'agit aussi de rassembler touristes et locaux. Le festival tient aussi son importance dans la mise en scène. Les îles de la commune en arrière plan nous semblent être le fond de scène le plus propice à ce type d'événement.

Situé sur l'île de la Pietra, ce site reflète l'identité de la ville. Implanté sur la Marinella, il peut accueillir un nouveau lieu de festivals, un accès à la mer, une guinguette, des programmes installés à l'année. Comme un **écrin dans la ville** ce site offre une vue sur l'ensemble de la commune, et fait donc partie d'un **site important à préserver**.

La **roche rousse**, caractère de la commune et les plans de présentation des risques par sa proximité avec la mer imposent à ce projet une **installation minimale** et sans doute potentiellement démontable.

Inscrit le long de la Marinella, ce projet suit le **sentier partant du phare** dans lequel sera inscrit un projet culturel autour de la préservation de la biodiversité marine. Une ancienne tour génoise appelée la tour de l'Isula Grande surplombe le site.



Fig 40. Organigramme - Le Festival

# Le Capitainerie

*Proposer une alternative au transport maritime*

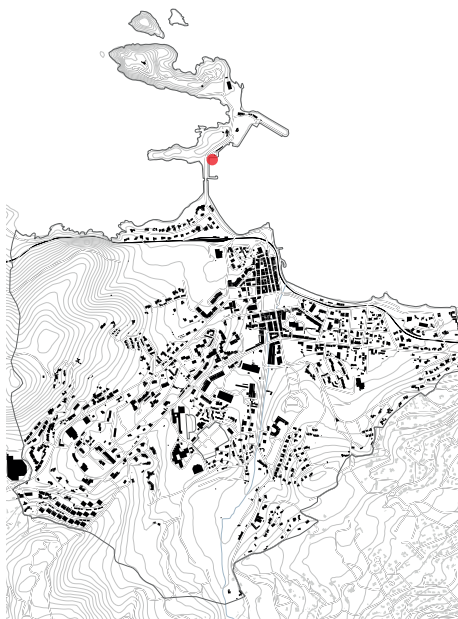
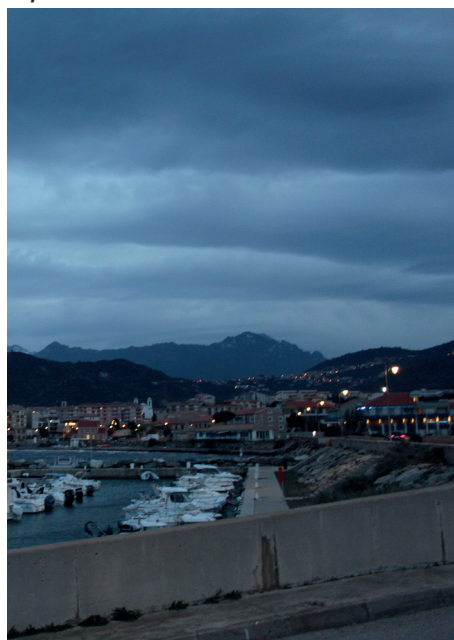


Fig 41. Situation - les iles



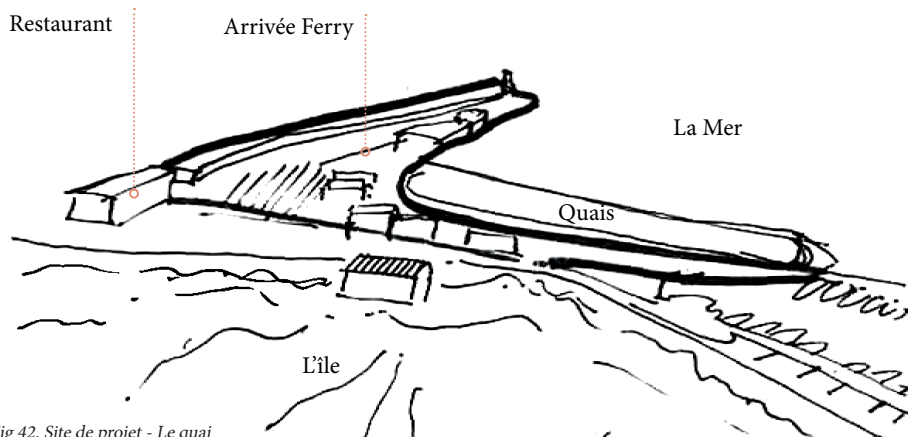


Fig 42. Site de projet - Le quai

Le port de L'Île-Rousse a une importance capitale dans son rapport à la **liaison au continent**. Par le passé, ce port était animé par les activités de pêche qui ont aujourd'hui bien diminué.

**Retrouver une activité de pêche et de port de plaisance** est une volonté dans de nombreuses communes de Corse. Le projet s'inscrit donc dans cette dynamique. Aujourd'hui l'arrivée à L'Île-Rousse par le ferry se fait depuis les îles ce qui permet d'offrir aux passagers un grand panorama sur l'ensemble de la commune. Sa position est donc assez exceptionnelle. Néanmoins, peu de services sont à disposition de cette mobilité entrante alors qu'il s'agit bien là d'une **entrée de ville**. Le programme consiste donc à **qualifier et d'activer ce nœud modal** en offrant un service de bagagerie et de gare maritime pour l'arrivée des passagers. L'ensemble du projets est inscrit dans le nouveau système de mobilité et le site devrait donc inclure l'arrivée potentielle de navette et proposer

une **connexion simple aux nouvelles mobilités**.

Nous proposons également dans ce projet d'encourager des mobilités alternatives et dans cette volonté de faire de L'Île-Rousse un territoire exemple d'un mode de vie plus sobre et résilient. Ce projet peut être l'occasion de mettre en place une alternative au transport maritime. Aujourd'hui de nombreuses entreprises tentent de développer un transport en **bateau décarboné** à plus grande échelle. Ainsi on peut imaginer l'implantation d'un ferry décarboné vers le continent fonctionnant aux énergies renouvelables ici le vent pour faire la traversée.

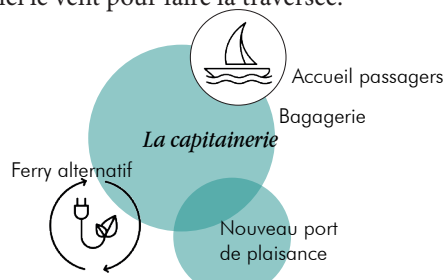


Fig 43. Organigramme - Le Port

# La Gare

*Habiter la voie ferrée et la plage*

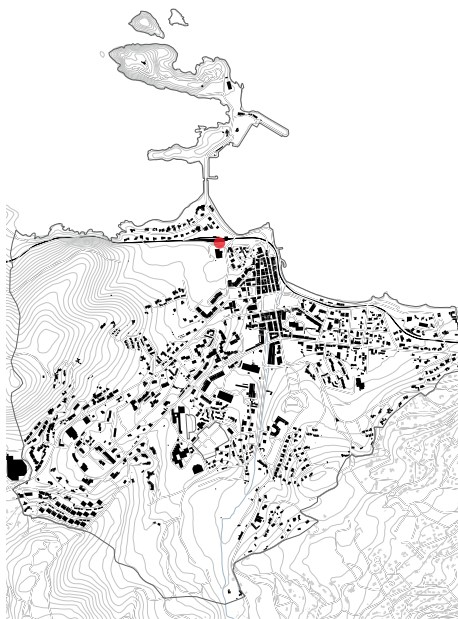


Fig 44. Situation - Sur le chemin des douaniers





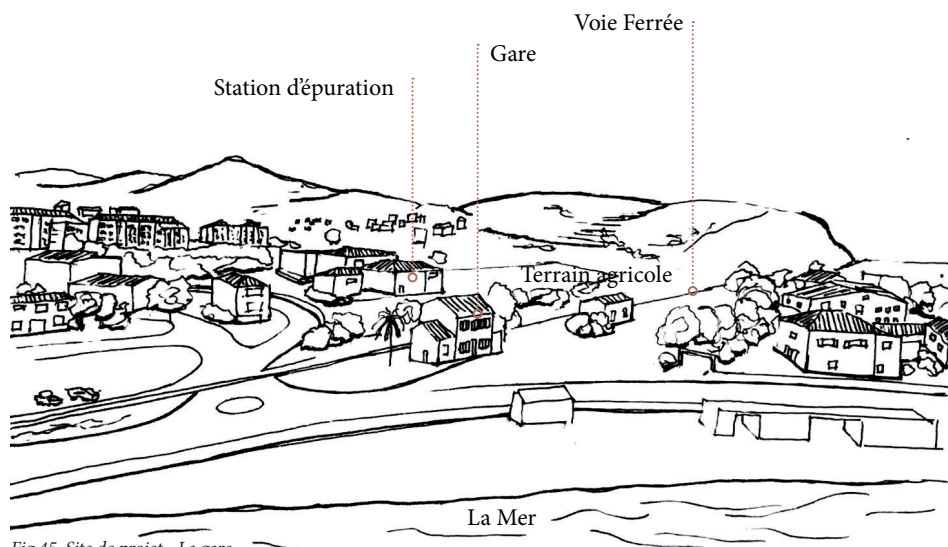


Fig 45. Site de projet - La gare

La gare de l'Île-Rousse se trouve à la périphérie ouest de la ville, **nichée dans le maquis et le littoral typique de la Balagne**. Elle constitue la porte d'entrée **du port, de la campagne et de la ville**. D'une part, elle se trouve sur le boulevard Jean Laçon, qui mène au port et à la périphérie sud de la ville, et d'autre part, sur **la voie ferrée qui longe le littoral** de L'Isula.

Le projet ne porte pas uniquement sur le site direct de la gare, mais également sur le parking situé en face. Celui-ci se trouve également sur le littoral et relie la mairie, la vieille ville, le littoral et la gare. Avec la création de la nouvelle Voie verte le long du littoral en direction de Calvi et le prolongement de la Marinella, la zone gagne encore en importance. Ainsi, les deux terrains constituent un lieu approprié pour un nouveau Atelier nautique. **Un nouveau pôle de mobilité** verra le jour et offrira l'infrastructure adéquate pour permettre des excursions à vélo sur la Voie verte. Le Club nautique existant sera

agrandi afin d'offrir aux élèves la possibilité de suivre des cours toute l'année. En outre, un atelier de quartier offre un espace pour réparer des bateaux, des vélos et des objets de la vie quotidienne des habitants.

Cette forme hybride de programme est complétée par du logement pour les travailleurs saisonniers mais aussi pour les familles.

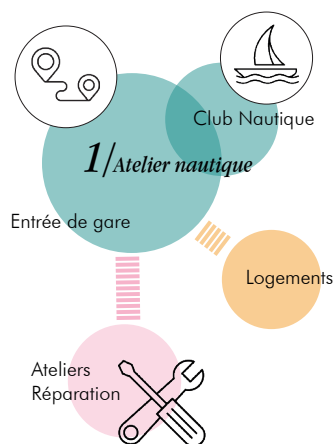


Fig 46. Organigramme - La Gare

# La place Paoli

*Du sable à la terre battue*



Fig 47. Situation - Place Paoli



Fig 48 . La place Paoli lors d'un tournoi

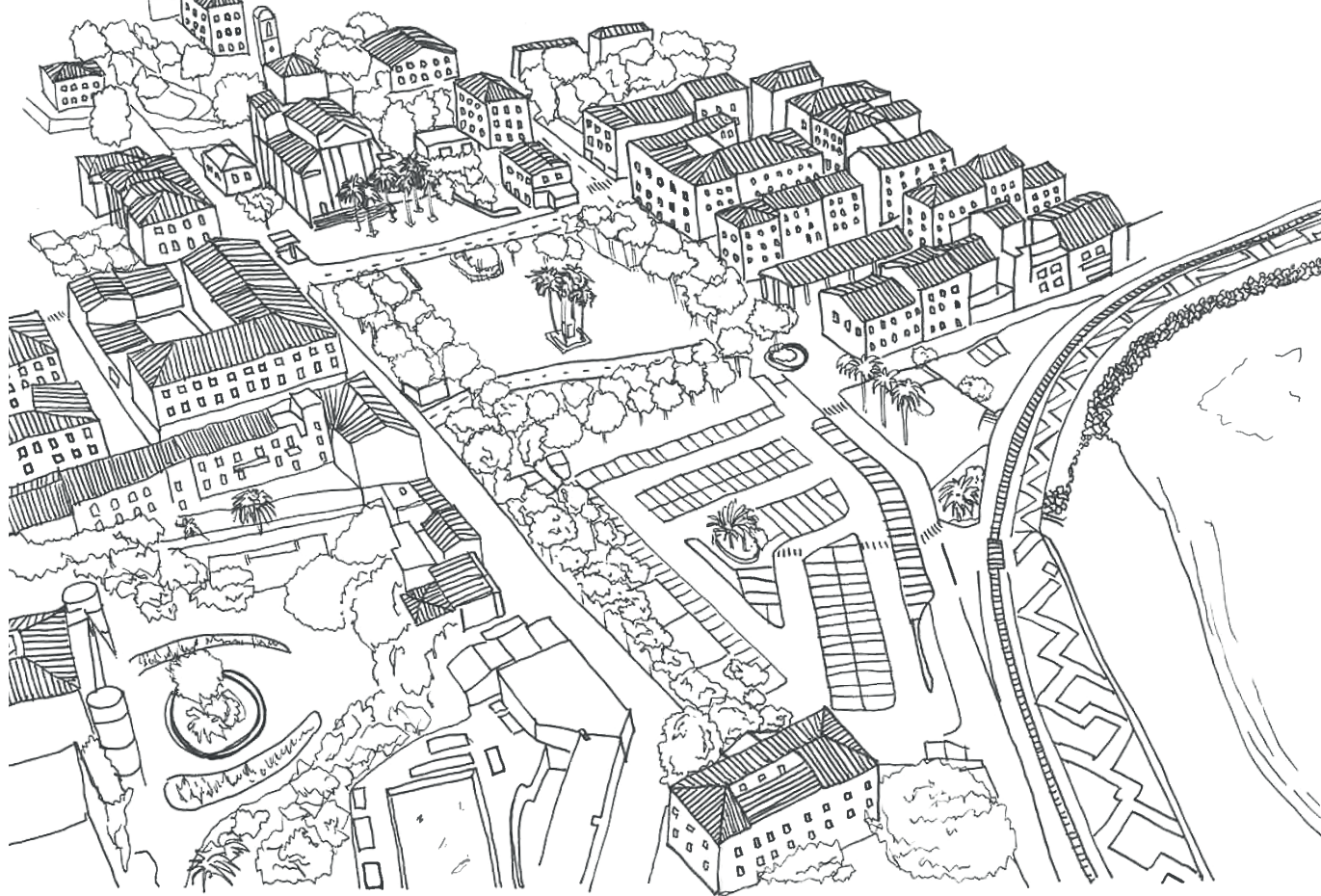


Fig 49. Site de projet - Centre-Ville

La Place Paoli s'étale-t-elle sur la mer ou la mer rentre-t-elle dans le centre-ville ?

Une nouvelle découverte du cœur de ville est possible,  **pieds nus, du sable à la terre battue**. En effet, par de nouveaux revêtements de sols continus et de nouvelles perspectives visuelles, la plage s'étire doucement dans le centre et la mer se transforme en ruisseau remis à découvert traversant la place. Le baigneur peut alors y rincer ces pieds avant de remettre ses chaussures et rejoindre le centre-ville.

Le parking de Paoli laisse place à une **esplanade arborée**, adaptée et disponibles aux enfants et leurs parents, entourée de terrasses et cafés environnants.

Le quadrillage du plan de la ville est aussi retravaillé, élargissant la terre battue de manière à **rendre centrale** la statue de P. Paoli et faire profiter de plus d'espaces les **joueurs de pétanque**.

Enfin, **un espace couvert** est disponible aux joueurs ou aux marchands et une estrade est installée depuis l'angle de la place rattrapant la pente et faisant profiter de ce **nouveau cœur de ville**.

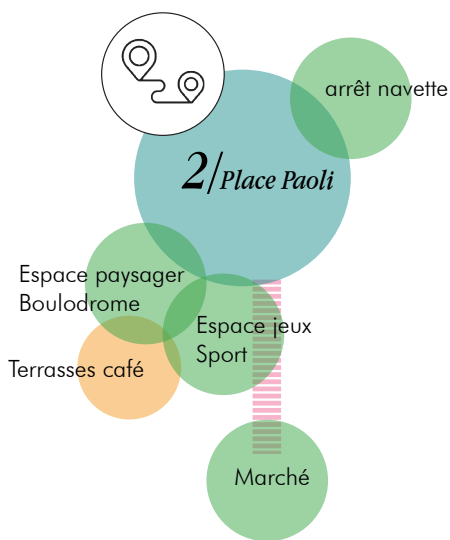


Fig 50. Organigramme - Place



1. Estrade
2. Boulodrome couvert/extension couverte du marché
3. Aire de jeux
4. Remise à vue du cours d'eau
5. Terrain de sport



Fig 51: Axonomie aménagement urbain

## Références Aménagements urbains



Fig 52. Atelier Julien Boidot Architecte, La Place de la plage, Merville-Franceville

Fig 55. Atelier Julien Boidot Architecte, La Place de la plage, Merville-Franceville



Fig 56. Atelier Villes et Paysages, Gondrecourt-Le-Château

Fig 53. CGZ Architectes, Strada Vecchia



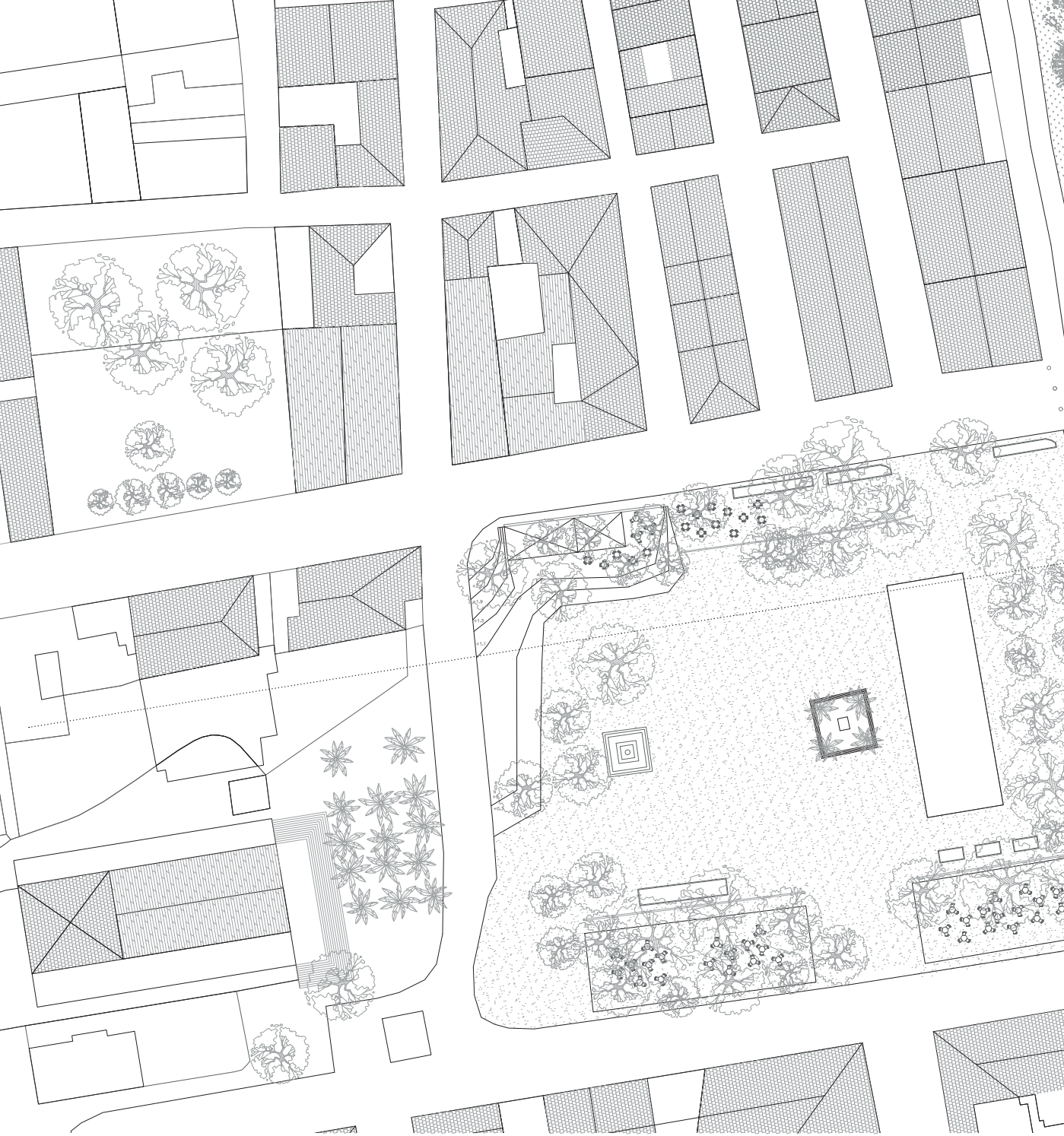
Fig 54. Jeux d'enfant



Fig 57. Atelier d'Une Ville à l'Autre, Place de la République







20 m



10 m





Fig 58. Plan de la Place Paoli

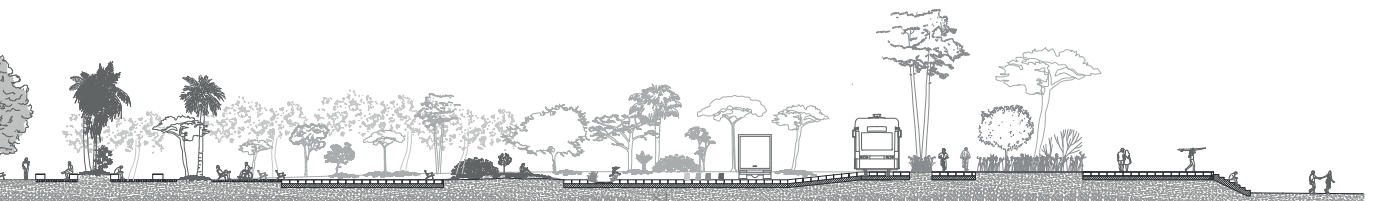


Fig 59. Coupe associée ouest/est

# La maison du paysage

*Valoriser les mobilités douces et le paysage*



Fig 60. Situation - Le long de la Marinella



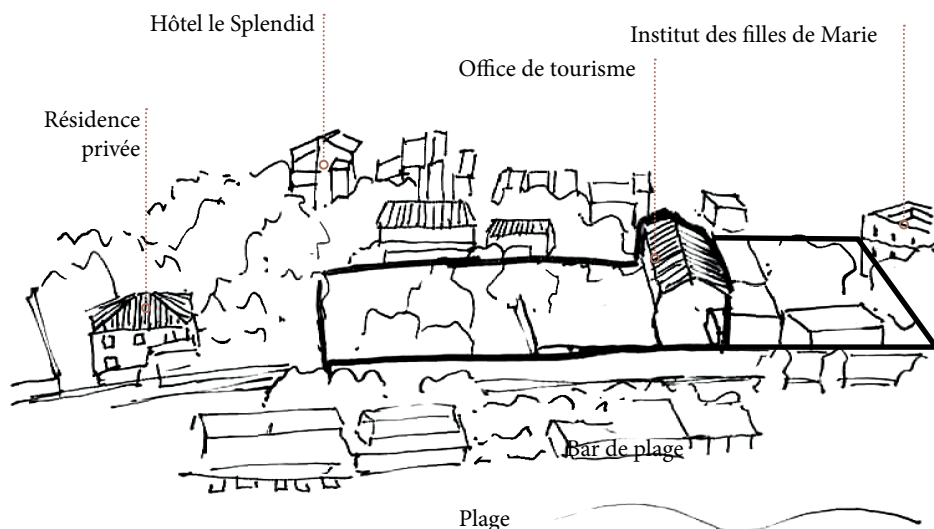


Fig 61. Site de projet - La Marinella

Étape dans la Marinella, la Maison du Paysage s'invite dans le **prolongement de la place Paoli, face à la mer, sur l'arrière de l'Institut des Filles de Marie**, bâtiment en rénovation qui accueillera dès 2023 l'Office de Tourisme et un Centre d'Interprétation ayant pour objectif la sensibilisation, l'information et la formation de tous à l'architecture de la ville et du territoire. Cet ensemble de parcelles aujourd'hui peu dense est à aménager pour permettre la **continuité du tissu urbain** depuis le centre-ville et le quartier résidentiel à l'est et au sud.

Le projet invite plusieurs usages mêlant les **problématiques urbaines de nouvelles mobilités, de nouveaux modes d'habiter et du lien avec le paysage de l'arrière-pays**.

L'analyse urbaine commune a permis d'y identifier un emplacement stratégique pour un arrêt de la navette de la ville, lequel desservira la place Paoli. L'antenne du Parc

naturel régional de Corse est couplée à des gîtes-étape pour les randonneurs. Le site accueillera également des logements mixtes et intergénérationnels pour répondre aux enjeux de densification du centre-ville. L'implantation choisie **conserve la halle centrale, réhabilitée, et intègre la continuité des flux piétons entre la place Paoli et le quartier résidentiel**.



Fig 62. Organigramme - Maison du Paysage

# Le jardin habité

*Faire quartier*

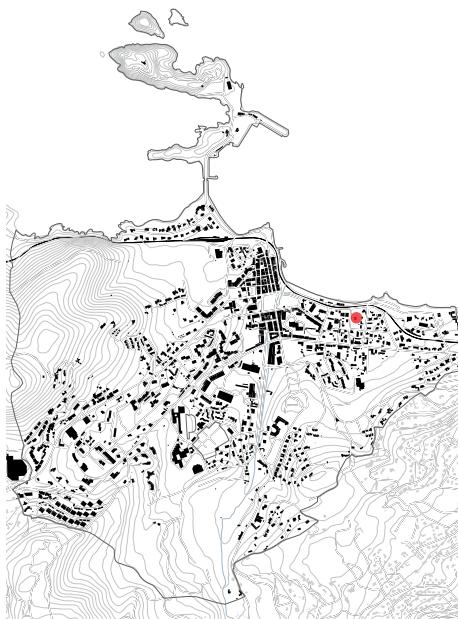


Fig 63. Situation - Quartier résidentiel



Fig 64. Vue depuis la rue

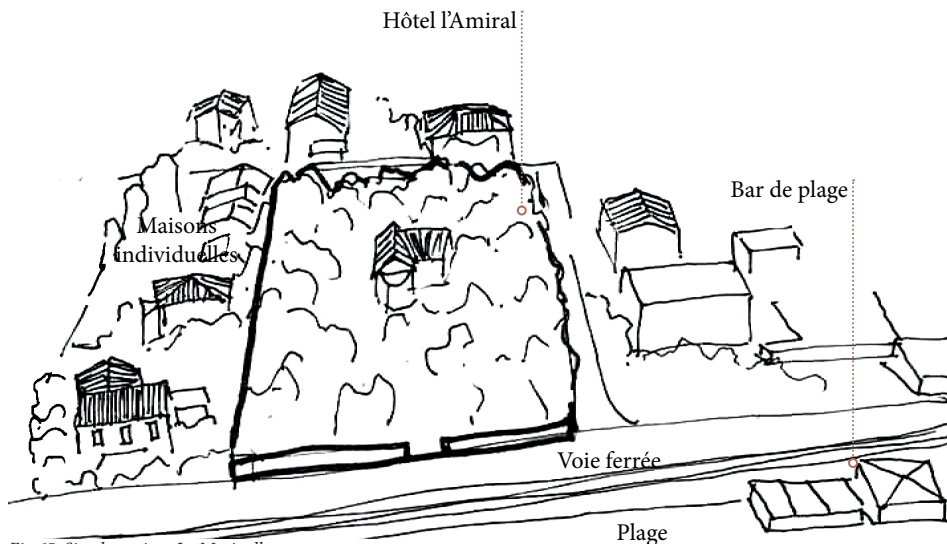


Fig 65. Site de projet - La Marinella

Le jardin que j'habite, est situé **sur la promenade Marinella**, face à la mer, entourée du quartier résidentiel de L'Île-Rousse et de deux grands hôtels.

une série de terrasses, afin de promouvoir la relation et l'activité entre les citoyens et les touristes.

Il s'agit d'un grand terrain **plein de végétation sauvage**, ce qui en fait un important **point de fraîcheur** pour la ville, l'une de ses principales attractions, en plus de son excellent emplacement.

Au centre de celui-ci, nous trouvons **la grande maison**. Le projet s'articule autour de la nécessité d'**activer le quartier**, pour lequel un programme à usage mixte sera développé, dans le but de le faire vivre et d'en faire un point central du quartier.

À partir de ce jardin, qui accueillera les nouvelles activités sur la parcelle, la maison existante sera maintenue et plusieurs autres seront ajoutées pour **densifier le quartier**.

Dans le même temps, **des espaces communs seront créés**, le jardin partagé et



Fig 66. Organigramme - La grande maison

# Le centre du corps

*Desservir la Marinella et faire quartier*



Fig 67. Situation - Au bout de la Marinella



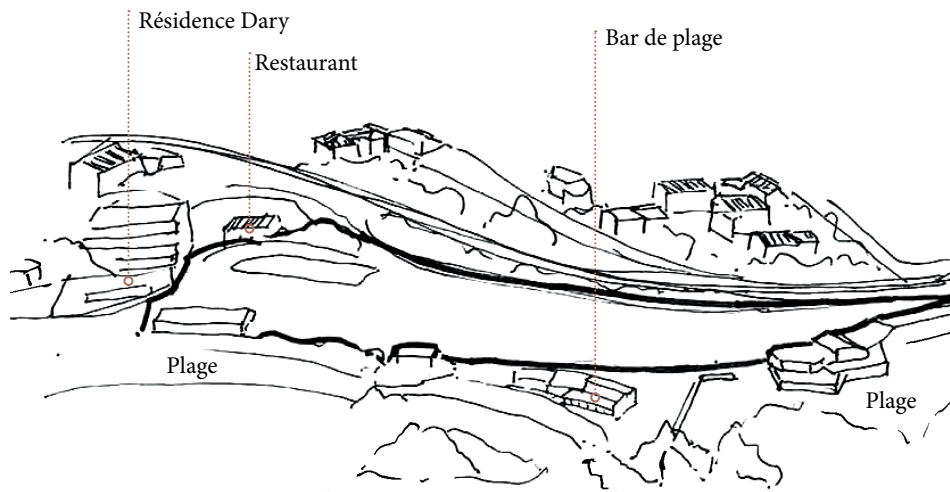


Fig 68. Site de projet - La Marinella

Situé à la pointe Est de la Marinella, ce site est **pincé entre la mer et la voie de chemin de fer**. Dans une position tout à fait exceptionnelle, il se développe le long de la mer et permet de **connecter les deux grandes plages** de L'Île-Rousse. Sur cette vaste étendue de terre battue rien ne se passe pendant une bonne moitié de l'année, avec l'arrivée des touristes en été cet espace plat fait office de **parking sauvage**.

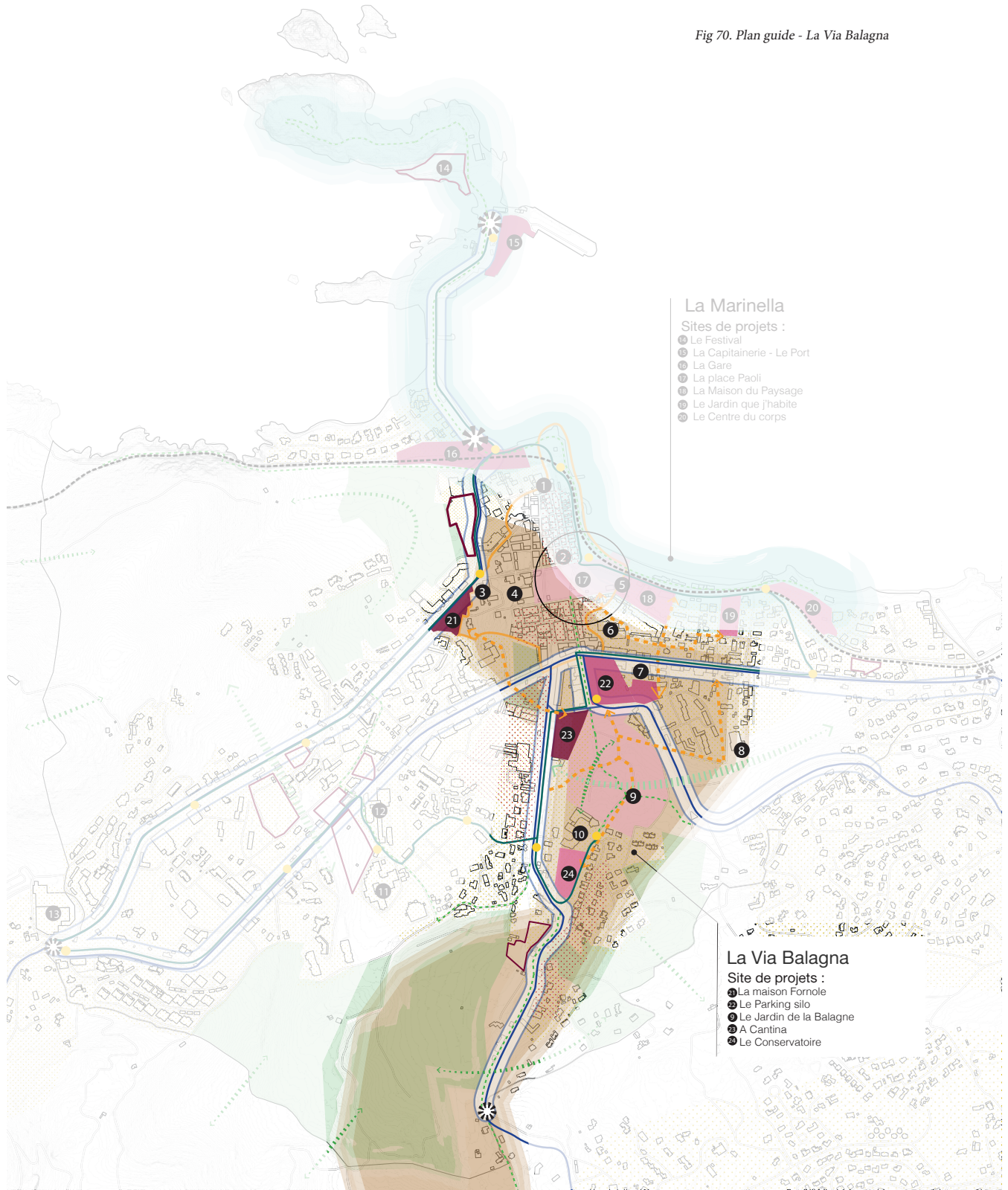
Quelques constructions sont érigées à ses abords notamment des bars de plage et le poste de secours de la commune, dans un paysage proche des vue sont données sur deux grands hôtels qui profitent du site dégagé. L'usage qu'il était fait de ce site présentait la normalisation du parking avec la mise en place d'une importante perméabilisation du sol. L'idée ici serait de voir ce plateau comme une **extension de la plage** à offrir aux habitants de la ville, et y proposer une ponctuation de la Marinella avec un espace public et un lieu d'attraction. Il faut garder à l'esprit une vision globale

de ce site dans la commune pour pouvoir le mettre en relation avec l'autre extrémité de la Marinella, le phare de la Pietra. L'idée ici est d'en faire de même avec ce plateau en y apportant un programme sur les arts vivants et notamment la danse, créer un pendant, un deuxième phare. Dans l'idée de faire vivre ce lieu toute l'année, nous trouvons aussi cohérent de venir y placer du logement pour personnes âgées, pour travailler de concert avec les danseurs sur leur mobilité, leur rapport à l'espace et peut être utiliser **la danse pour réparer les vivants**.



Fig 69. Organigramme - Le centre du corps

Fig 70. Plan guide - La Via Balagna



**PLAN GUIDE**

Île Rousse, territoire exemple





# La Via Balagna

*Se tourner vers le terroir balanin*

La Via Balagna souhaite recoudre les liaisons entre L'Île-Rousse et les villages de Balagne par la création de cheminements piétons mais également par une **résonance identitaire, culturelle et sociale**.

Ces chemins vont activer les différentes polarités existantes faisant paysage. **Ainsi, ils interrogeront la manière dont l'identité de la Balagne peut être bâtie dans la ville.** Ils s'inscrivent dans la couronne intérieure d'où les habitants pourront se rencontrer.

La Corse est caractérisée par sa position singulière entre mer et montagne. L'Isula n'échappe pas à cette particularité. La Via Balagna joue donc ce rôle de transition de paysage. L'enjeu principal de ce transect est par ailleurs d'installer un parc urbain au cœur du centre-ville pour permettre la valorisation de la charte paysagère.

La Via Balagna a également pour vocation de valoriser les savoir-faire balanins. Il s'agit de renforcer le lien entre le port et les villages, caractéristique du passé de L'Île-Rousse. Cela se joue également par la place du Padule, seule source d'eau de la ville. On le retrouve partiellement en plein cœur de cette Via Balagna. Il est un levier important dans la conception de ce plan guide.

« Le problème aussi c'est les écoles maternelles et primaires, avant elles étaient plus dans le centre, maintenant elles sont trop loin. Ça pose problème car quand les enfants vont à l'école avec leurs parents ils partent du centre à pied, ça fait beaucoup de chemin et c'est pas forcément sécurisé. Mais c'est les enfants qui font vivre un village, c'est pas les vieux hein. »

*Monsieur R*  
*Agent de police municipale*

# Le Fornole

*Développer les activités culturelles en réhabilitant*



Fig 71. Situation - Mitoyen à la Chiesa a i Monaci



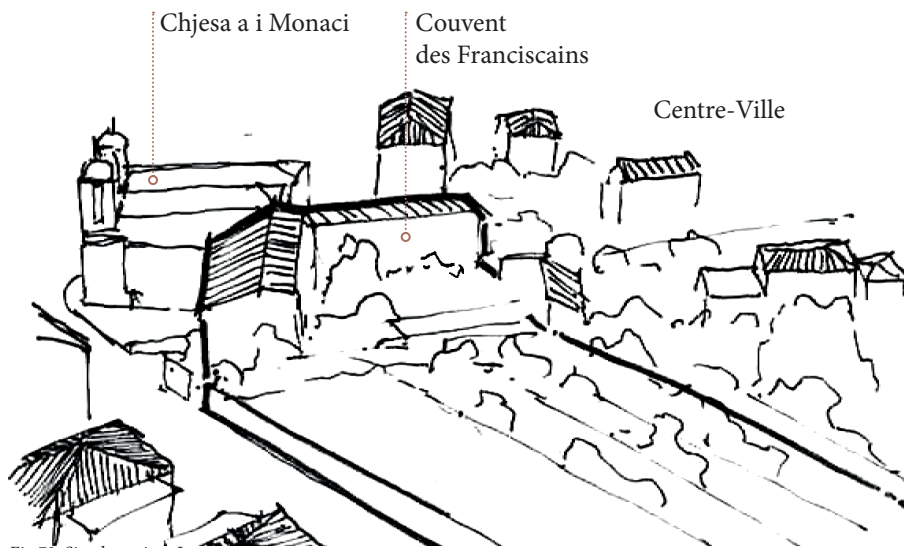


Fig 72. Site de projet - Le couvent

A quelques mètres plus en hauteur et reculé de l'agitation de la place Paoli, **le lieu-dit Fornole est remarquable par la présence de l'Église blanchâtre de la Miséricorde**, de son couvent et d'anciennes terrasses viticoles. Ses éléments remarquables sont également lieux de connexion de grands axes majeurs de la commune reliant les périphéries au centre-ville et au port. Là, une petite école privée habite cette bâtisse religieuse de 1823 et proche d'elle, s'étend une parcelle ceinturée de murs de pierres sèches qui abrite une végétation exceptionnelle.

Le projet s'inscrit dans le projet urbain de la Via Balagna. Ainsi, le couvent des Franciscains devient **un pôle culturel et d'accueil** majeur dans la vie de ces quartiers. Ce dernier profite de l'enveloppe existante du bâtiment pour s'y insérer et propose une **médiathèque couplée à une résidence d'artistes**. En effet, des locaux et ateliers sont proposés aux diverses associations souhaitant développer

leur expérience et leur visibilité. Dans la continuité du projet de densification du cœur de bourg, des logements intergénérationnels sont proposés, pensés avec le paysage, suivant la topographie et jouant avec les murs enceinte. Des jardins partagés, une buvette ou encore un espace d'exposition se tiennent. C'est ainsi qu'une vie de quartier peut s'initier à l'année à la Maison Fornole renforçant les liens et l'identité des habitants de L'Île-Rousse et d'ailleurs.

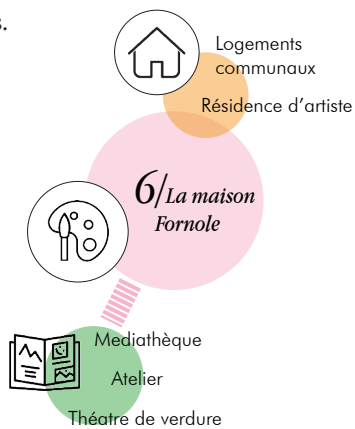


Fig 73. Organigramme - Le centre du corps

# Le Parking silo

*Assurer la modalité du centre-ville*

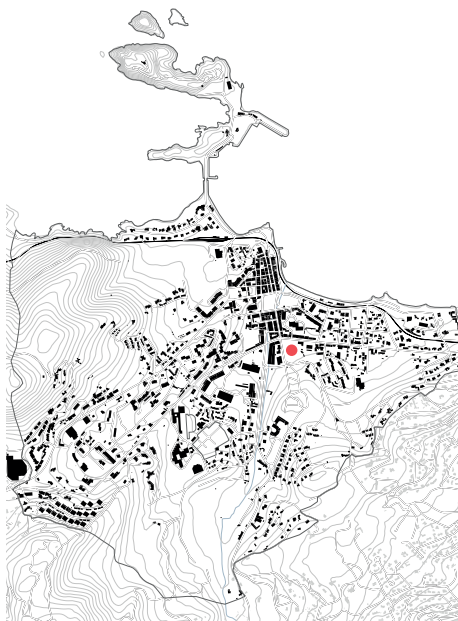


Fig 74. Situation - Parking de la Poste



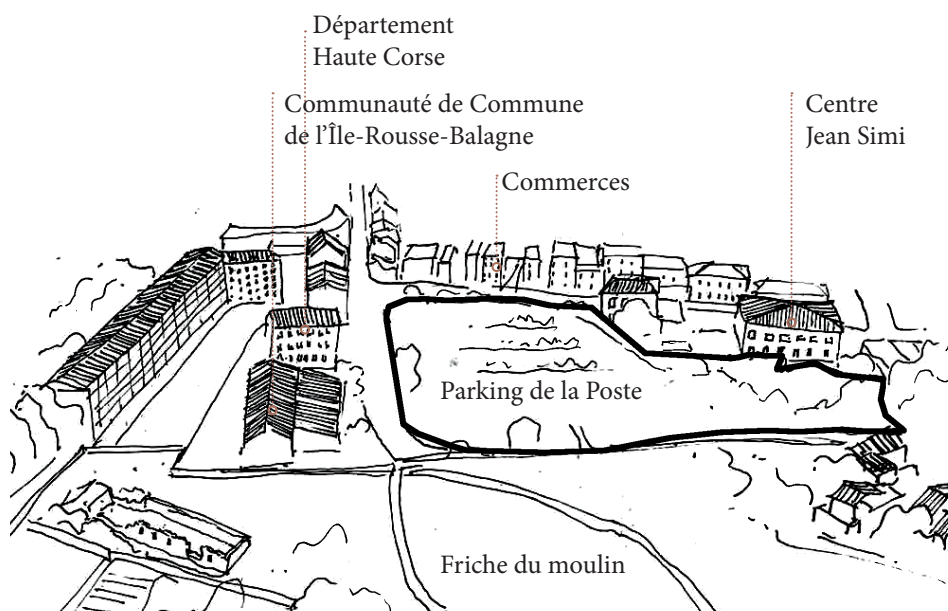


Fig 75. Site de projet - Le parking de la Poste

Le Parking Silo se situe à la périphérie sud du centre-ville à la **croisée de l'axe régional reliant Calvi à Bastia et de l'axe piéton de la Via Balagna**. Le site est actuellement découpé dans la longueur en trois parcelles ayant chacune un usage propre, à savoir un parking, une bâtisse particulière et le centre Jean Simi.

Dans un premier temps, le projet répond à l'enjeu de **développer des mobilités alternatives à la voiture**. L'ensemble des places supprimées de l'espace urbain par la piétonnisation du centre-ville de L'Isula est recréé dans un parking construit à l'emplacement de l'actuel parking de la poste. Elles sont progressivement converties pour accueillir les prochains programmes. La mise en place de ligne de bus communale et régionale nécessite l'implantation d'une gare routière le long de l'avenue Paul Doumer. Le centre des services de paysagisme s'implante dans le rez-de-chaussée du parking, à proximité directe du Jardin de la Balagne situé au sud

du projet, et dont il devra assurer l'entretien. Une salle polyvalente capable d'accueillir différents événements municipaux s'insèrent dans les étages intermédiaires du parking. Enfin, dans un dernier temps, le projet cherche à intensifier les échanges et favoriser le lien social en son sein. Pour ce faire, une série de logements collectifs s'insèrent dans les derniers étages du parking. Ce sont des logements modulables, capables de suivre le parcours familial des habitants. Ce sont également des logements intergénérationnels, favorisant les échanges entre les populations de différents âges.

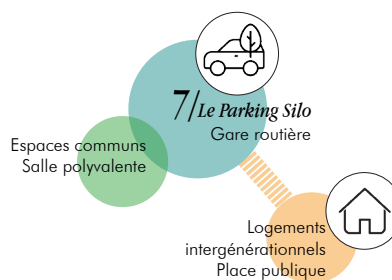


Fig 76. Organigramme - Le centre du corps

# Jardin de la Balagne

## Aménager un parc urbain

Comme pendant au nouveau parc derrière l'Institut des Filles de Marie, **un jardin botanique avec un parcours pédagogique** est installé sur la friche du moulin. Le parc propose un chemin piéton permettant de relier les projets de restauration collective et de parking silo et ce, jusqu'à l'école et le projet d'accueil périscolaire et de conservatoire.

En son centre, autour de l'ancien moulin qui sera restauré, **un espace de pause sera offert aux quartiers**, les lycéens et collégiens pourront par exemple s'y retrouver. Cette hauteur permettra d'accueillir un belvédère offrant une vue sur l'ensemble de la commune, vers la mer et les montagnes. Autour, des cheminements piétons en partie existants permettront d'ouvrir vers différents parcours : **un parcours pédagogique présentant les essences de la Balagne mettra en valeur les capacités de production de la micro-région.**

Au nord de la parcelle, un jardin botanique inspiré des cultures en terrasses suivra la topographie de la colline. A l'est, la friche sera ménagée et pour laisser libre cours au tiers-paysage de s'installer dans la perspective des terres agricoles.

« Faire entrer la Balagne au label Paysage culturel de l'Unesco. »

*Pierre Poli, Président du Pays de Balagne*



Fig 77. Organigramme - Le jardin

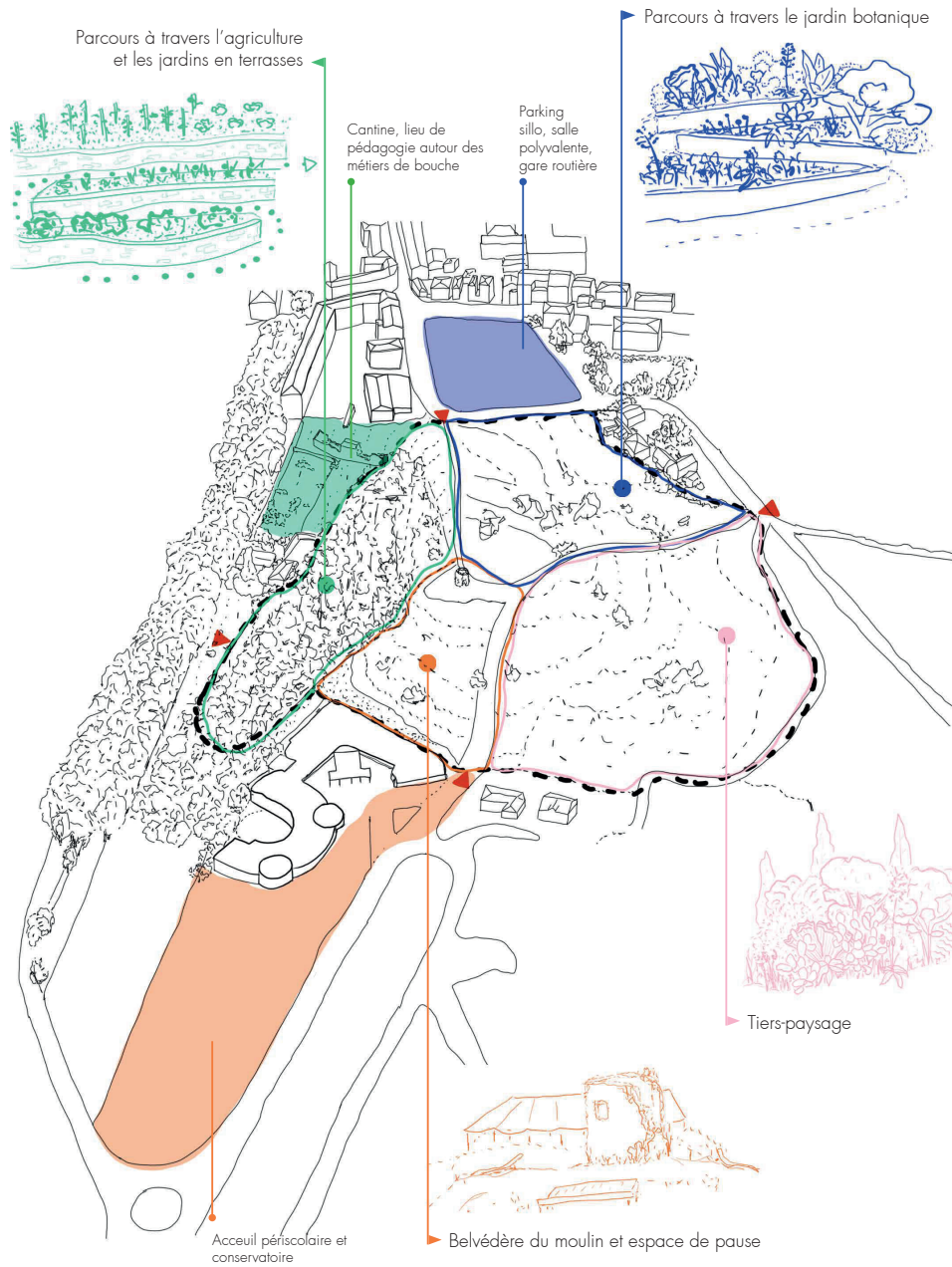


Fig 78. Site de projet - Un parc urbain

# A Cantina

*Valoriser les ressources de la Balagne*

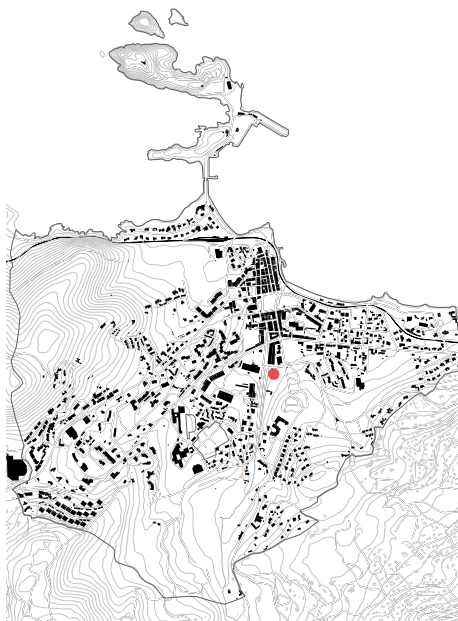


Fig 79. Au pied de la friche du Moulin





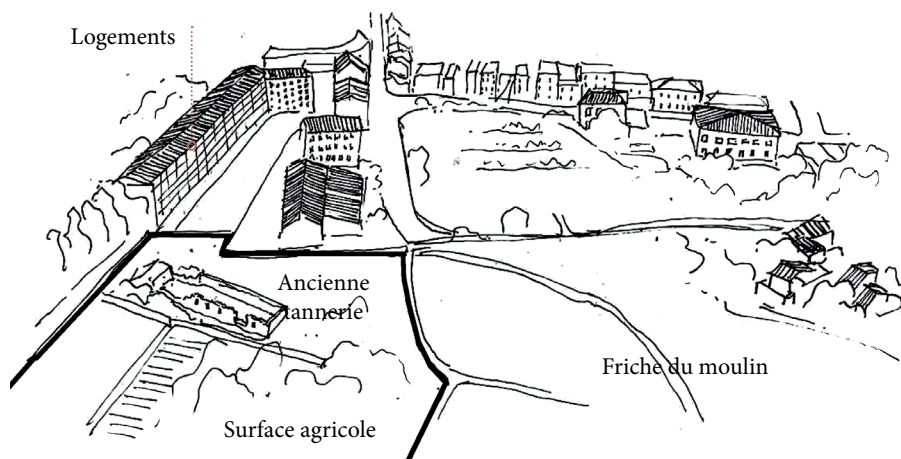


Fig 80. Site de projet - Au pied du Padule

A l'entrée de la Via Balagna, le site du projet A CANTINA, est placé au pied du parc et des villages. Il est donc la porte vers le jardin de la Balagne vu précédemment. Une **position singulière dans sa situation entre terres et rivages.**

On y retrouve une perspective vers la place Paoli et donc depuis le centre-ville historique, on a cette ouverture vers le bassin versant Le projet s'inscrit dans un réseau de continuité piétonne dans le plan guide, des venelles vers le couvent des franciscains, les différents parcours du parc et les venelles vers la Marinella. Il est également au **cœur d'une zone d'activité** et au carrefour d'un des axes structurants du réseau de la commune et de l'allée Charles de Gaulle, une rue de platanes entre lesquels des parkings sont insérés comme un mail planté le long duquel coule le ruisseau *Padule*, seul endroit de la commune où il est découvert. Il marque aussi le lien avec les lieux de production qu'on retrouve en Balagne et témoigne de l'importance du

pastoralisme dans l'île. Par sa position stratégique ce site est **l'occasion des répondre aux enjeux corses, notamment ceux de la relance de production agricole mais aussi de l'alimentation.**

Au delà des ambitions de production et d'écologie il faut aussi penser pédagogie. Il s'agira donc de mettre en place un **programme pédagogique autour du patrimoine agricole et gourmand puisqu'il devient aujourd'hui nécessaire de transformer nos habitudes alimentaires.**

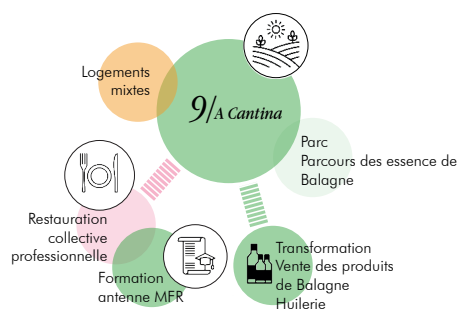


Fig 81. Organigramme - A Cantina

# Le Conservatoire

*Imaginer le bien commun*



Fig 82. Situation - proche de l'école



Fig 83. Au pied du rond-point

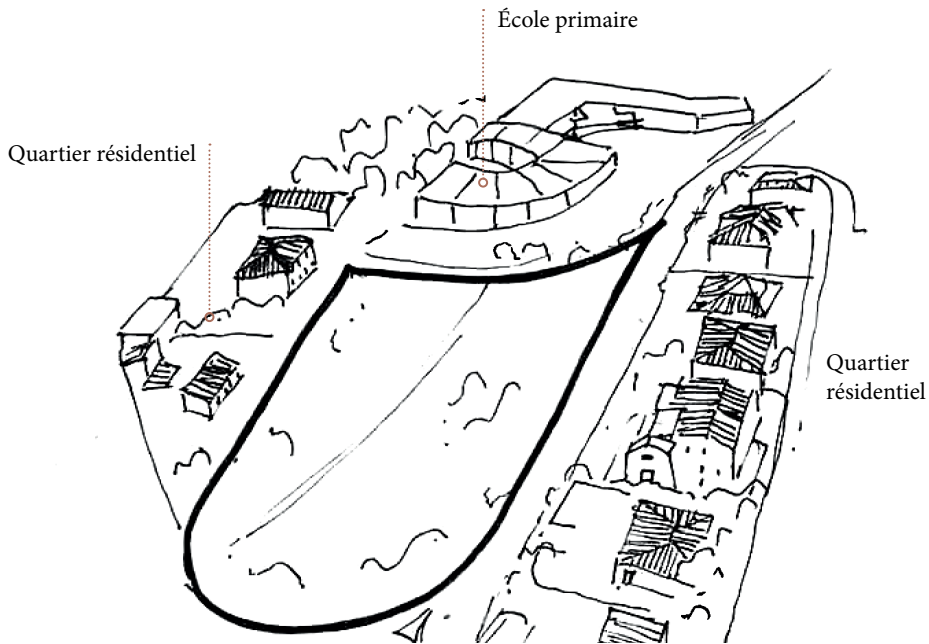


Fig 84. Site de projet - au cœur du quartier

Terrain en friche mitoyen de l'école élémentaire de L'Île-Rousse, le site accueillant un espace périscolaire et un conservatoire, fait face à l'entrée sud de la ville.

Situé le long de l'un des principaux axes urbains liant le centre-ville et l'arrière pays de la Balagne, le projet s'inscrit dans une action de renforcement des liens sociaux et de révélation du bien commun de la commune et plus largement du territoire.

En lien direct avec l'école et le futur jardin de la Balagne, le bâtiment proposera un nouveau lieu de rencontre, de sociabilité et de pédagogie pour les plus jeunes, axé sur la culture. L'accueil périscolaire pourra accueillir environ 70 enfants et sera en lien avec le conservatoire proposant pour sa part des salles de musiques, des ateliers de peinture et des salles de chant.

Le jardin de la Balagne se prolongera jusqu'au nouveau parvis de l'école,

permettant de redonner une place aux piétons, aux vélos et aux déambulations des enfants. Le projet inclura également un auditorium pouvant s'ouvrir sur l'espace public et permettant ainsi un spectacle ouvert à tous.

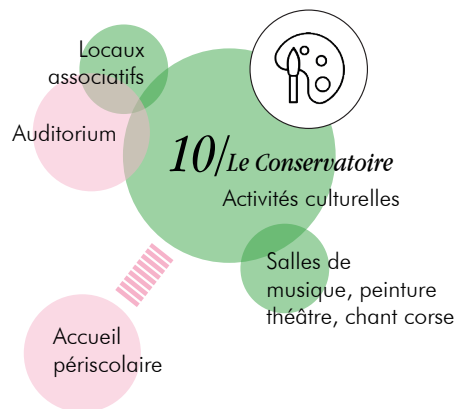
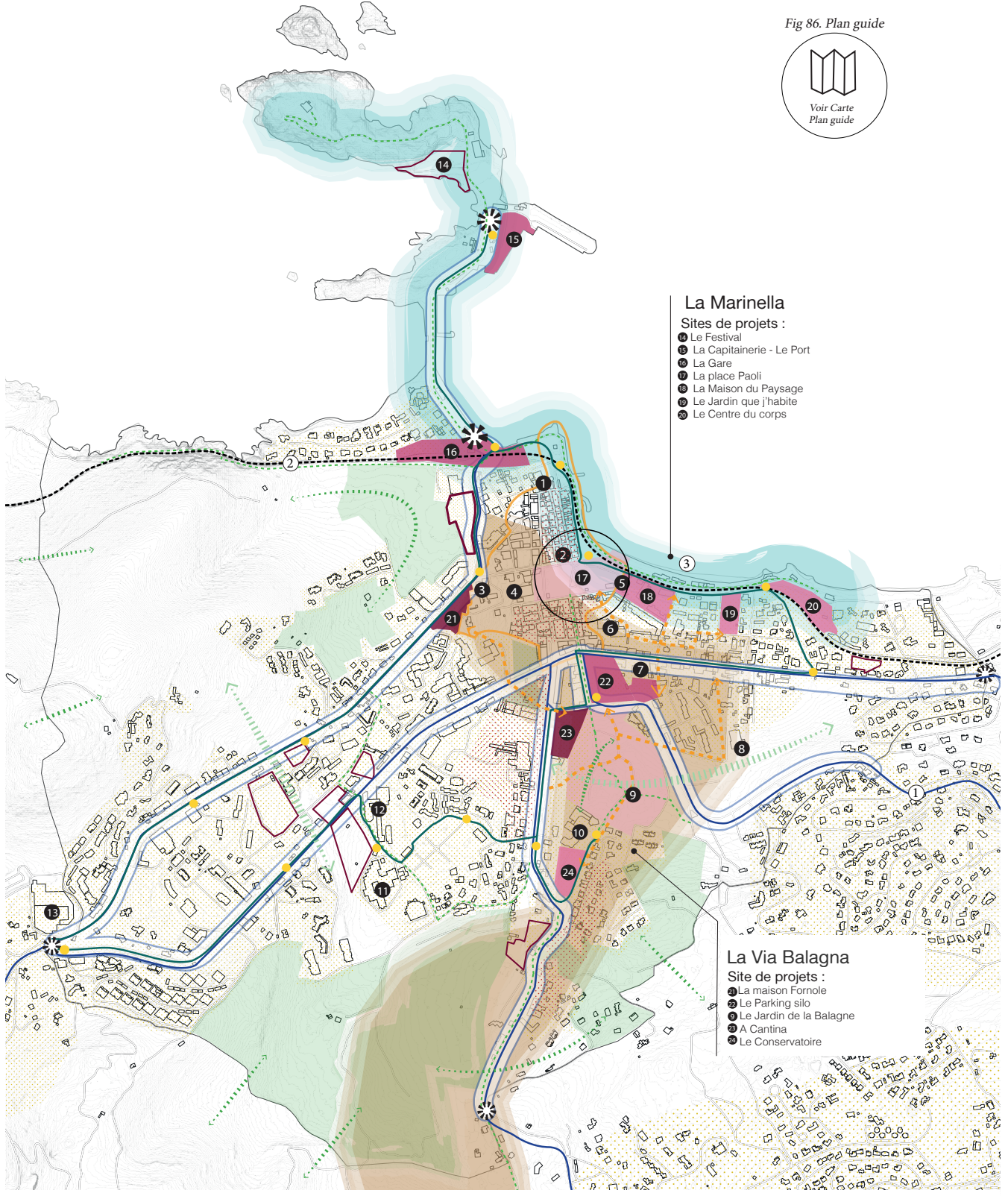


Fig 85. Organigramme - Le conservatoire

Fig 86. Plan guide



### La Marinella

#### Sites de projets :

- 1 Le Festival
- 2 La Capitainerie - Le Port
- 3 La Gare
- 4 La place Paoli
- 5 La Maison du Paysage
- 6 Le Jardin que j'habite
- 7 Le Centre du corps

### La Via Balagna

#### Site de projets :

- 1 La maison Fornole
- 2 Le Parking silo
- 3 Le Jardin de la Balagne
- 4 A Cantina
- 5 Le Conservatoire

## PLAN GUIDE

Île Rousse, territoire exemple

250 m



# Faire de l'Isula un territoire exemple

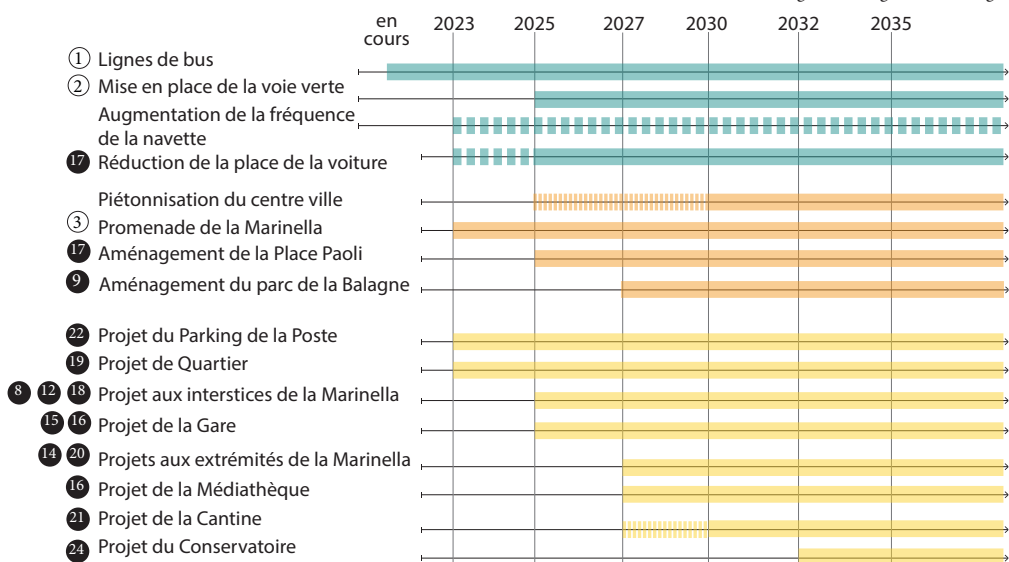
## Un plan guide phasé

Le fonctionnement du projet urbain se joue par son phasage. Lors de notre rencontre avec les habitants, nous avons compris que **la réduction du modèle de la voiture n'est possible que si des alternatives sont mises en place et accessibles pour tous**. En effet, dans un premier temps, un système de navettes communales et intercommunales sont mises en place, démarche initiée par la commune de L'Île-Rousse.

Cette première étape du projet permettra de réduire la place de la voiture et favorisera la place du piéton dans le centre-ville notamment sur la place Paoli. **En parallèle, la réalisation du parking silo-gare routière** permettra de reporter les parkings les plus imposants du centre. Ensuite, la mise en place des projets urbains de la Marinella et de la Via Balagna permettra d'implanter des équipements publics et des logements.

### PHASAGE DU PROJET

Fig 87. Phasage et chronologie



# Médiagraphie

Alain Bornarel, Pierre-Yves Brunaud, Philippe Madec, *L'écologie, Manifeste pour une architecture frugale*, Plaisan, Museo Editions, Maisons d'architectes, 2019.

Jean-André Cancellieri, Marie-Antoinette Maupertuis, et Vannina Marchi Van Cauwelaert, « Le Jardin de la Corse » : La Balagne entre villes et campagnes (XI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle), Paris, CNRS, 2019, disponible sur <http://books.openedition.org/editions-cnrs/28158> [consulté le 11.06.2022].

Laetizia Castellani, « L'impact de la création de L'Île-Rousse sur les terroirs et les productions locales ou la ville et son arrière-pays », in « Le Jardin de la Corse » : La Balagne entre villes et campagnes (XI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle), édité par Jean-André Cancellieri, Marie-Antoinette Maupertuis, et Vannina Marchi Van Cauwelaert, 89-96, Paris, CNRS, 2019, disponible sur <http://books.openedition.org/editions-cnrs/28245> [consulté le 11.06.2022].

Sylvette Deneffe, *Identités et économies régionales*, Paris, L'Harmattan., 1992.

Camilla Di Maulo et Loriane Lucas, « Moltifao, cas d'étude dans le cadre de l'Atlas des villages de Corse », s. d.

Thomas Fourtané, *ABCDEMAIN*, Portovecchio, La Corse et le monde, s. d.

Jean Haëntjens, *La ville frugale, un modèle pour préparer l'après pétrole*, Paris, Rue de l'Échiquier, 2011.

The Shift Project, *Climat et crise : Le Plan de transformation de l'économie française*, Paris, Odile Jacob, 2022.

Stéphane Pergola, *L'Isula*, Ajaccio, Albiana, 2018.

Henri Lefebvre, « Région et identité - La Recherche urbaine », *espaces et sociétés*, n°42, 1983.

Contrat de Relance et de Transition Écologique du Pays de Balagne 2021-2026, 2022.

Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse, 2015, Collectivité de Corse.

Plan d'Aménagement et de Développement Durable de L'Île-Rousse, 2021.

Plaidoyer Habitats Villes Territoires, l'architecture comme solution, Conseil National de l'Ordre des Architectes.

Projet de territoire du Pays de Balagne, 2018.

Schéma d'Orientation pour le Développement Touristique, 2015, Collectivité de Corse.

U Core Di Isula Angèle Bastiani, Liste d'union des île-roussiens [en ligne], U Core Di Isula, s. d., <https://ucoredilisula.com/> [consulté le 04.06.22].

# Liste des figures

Tous les documents non spécifiés sont issus de productions personnelles.

p. 24 - Fig 4. Carte des temps de déplacement depuis la place Paoli - production personnelle à partir de Geoportail

p. 35 - Fig 7. Illustration de clôtures © Manifeste d'Urbanisme mission de la ville de Saint-Médard-en-Jalles - carnet #3

p. 35 - Fig 8. Quartier Vauban - Fribourg © Bertrand Rieger

p. 39 - Fig 10. Atelier du Rouget- Charliers © Atelier du Rouget

p. 39 - Fig 11. Atelier du Rouget - Charliers © Atelier du Rouget

p. 43 - Fig 13. Grammes Architectes- Conan lodge © Grammes

p. 43 - Fig14. Grammes Architectes - Window lodge © Alan Craigie

p. 45 - Fig 16. Architectura G - Casa luz © José Hevia

p. 45 - Fig 17. Amelia Tavella - Couvent en Corse © Thibaut Dini

p. 45 - Fig 18. Carles Santa-Eulalia - Réhabilitation © Adrià Goula

p. 47 - Fig 20. Agnès & Agnès Architecture - Maison à Sèvres © Agnès & Agnès Architecture

p. 47 - Fig 21. Cassion Castle Architecture - Oak lane house © Cassion Castle Architecture

p. 49 - Fig 23. H Arrchitectes- Casa 1006 © Adria Goula

p. 49 - Fig 24. Florall Studio - La maison dédoublée © Florall Studio

p. 49 - Fig 25. Florall Studio - La maison dédoublée © Florall Studio

p. 51 - Fig 27. H Architectes - Casa 1308 © Marc Diaz Gallego

p. 51 - Fig 28. H Architectes - Casa 1308 © Marc Diaz Gallego

p. 72 - Fig 48. La place Paoli lors d'un tournoi © Affiche international de Pétanque - Le Paoli

p. 76 - Fig 52. Atelier Julien Boidot Architecte, La Place de la plage, Merville-Franceville © Clément Guillaume

p. 76 - Fig 53. CGZ Architectes, Strada Vecchia © inui

p. 76 - Fig 54. Jeux d'enfant © Play rope

p. 76 - Fig 55. Atelier Julien Boidot Architecte, La Place de la plage, Merville-Franceville © Grégoire Bassinet

p. 76 - Fig 56. Atelier Villes et Paysages, Gondrecourt-Le-Château © Atelier Villes et Paysages

p. 76 - Fig 57. Atelier d'Une Ville à l'Autre, Place de la République © idea vrd

p. 82 - Fig 64. Vue depuis la rue © Google Maps

p. 96 - Fig 83. Au pied du rond-point © Google Maps







→ nantes  
**ensa**  
→ architecture  
Nantes  
Université

SUR LA BASE DU DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE, dont les comptes rendus ont été exposés dans le livret précédent, nous abordons à présent les grands enjeux de renouvellement urbain que nous avons identifiés sur la commune de L'Isula. Le plan guide va s'organiser selon les trois axes de travail qui permettent de mettre en valeur les différents quartiers et leur connexion dans le nouveau réseau de mobilité.

Il s'agit non pas d'aménager la ville sur ses extrémités mais bien de ménager ses quartiers en valorisant la densification urbaine en centre-ville.

Au-delà de leur position stratégique, les projets seront catégorisés selon plusieurs fiches actions : les aménagements publics, les espaces communs au cœur des quartiers, les sites nœuds modaux et les projets exemples en termes de réhabilitation.



X

