Cahiers de l'Atelier Métropoles & Architecture

Cycle "master"

Cahiers de l'Atelier "Métropoles & Architecture"

Cycle "Master"

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg - Dir. Philippe Bach

Coordination éditoriale : Roberta Borghi

Coordination graphique : Roberta Borghi et Francesca Fontana

Directrices Atelier PFE : Cristiana Mazzoni et Anne Jaureguiberry

Critiques invités: Georges Heintz, enseignant ENSAS, et Philippe Guérin, enseignant ENSA Paris Val-de-Seine

Avec les enseignants-chercheurs du Laboratoire AMUP : Roberta Borghi, Luna D'Emilio, Andreea Grigorovschi, Dominique Neidlinger, François Nowakowski, Julie Robin, Volker Ziegler

Domaine AVT - Architecture, Ville, Térritoire

Cahiers de l'Atelier "Métropoles & Architecture" n.01/2012

p 9 **Présentation. Le projet métropolitain entre désir et distance.**
Cristiana Mazzoni, Anne Jaureguiberry

15 **GUANGZHOU**
Capteur d'intermodalités.
Josselin Jung

29 **SHANGHAI**
Tour horizontale
Charles de Finance

39 **ISPAHAN**
Urban parasol
Rose Firouzbakht Lonbani

51 **BERLIN**
Écoparc urbain
Delphine Fietz

65 **DIJON**
Habiter l'infrastructure
Margot Sabatier

77 **ORLEANS**
Construire avec l'eau
Céline Keraudran

85 **MULHOUSE**
Franges urbaines et paysage
Thomas Schaupp

95 **MULHOUSE-bâle**
Dessous de cartes
Aurore Chesseret

105 **STRASBOURG**
107 **Densifier la lisière**
Hélène Antoni

119 **Evidement VS Densification**
Matthieu Buisson

125 **Tresse transfrontalière**
Laifa Mohamed Cherif

133 **Continuum urbain**
Marie-Charlotte Foher

153 **VILLES EN DESHERENCE**
Perspectives sociales et Land Art
Pierre Reb

présentation

Cristiana Mazzoni, Anne Jaureguiberry
Le projet metropolitain entre désir et distance

L'Atelier « Métropoles & Architecture »
Diplôme en Architecture, Ville et Territoire de l'ENSA de Strasbourg

Le diplôme en architecture est une étape fondamentale du cursus d'études d'un architecte et un moment clef de sa vie. C'est à ce moment que l'ensemble des questionnements mûris au cours des études convergent et permettent d'affirmer des choix théoriques et formels personnels. Si à travers le travail de Mémoire c'est la dimension liée à la recherche en architecture qui est mise en avant, avec une prise de distance par rapport à l'objet d'étude, le Projet de fin d'études est le lieu d'expression d'une posture personnelle : une posture architecturale qui soit l'expression à la fois du « désir » subjectif et du positionnement de l'étudiant par rapport aux grands questionnements de la société. L'Atelier « Métropoles & Architecture » s'inscrit dans cette démarche et donne la possibilité, dans le cadre des différents domaines portés par l'ENSAS, d'approfondir les liens multiples et complexes entre l'architecture, la ville et le territoire.

La démarche de projet de l'Atelier vise à questionner la manière dont les jeunes générations s'approprient l'architecture et laisse une large place aux thématiques expérimentales et innovantes. Ces thématiques s'inscrivent forcement, pour nous, dans une échelle qui dépasse celle du simple bâtiment et qui intègre le rapport de celui-ci avec la ville et le territoire dans leur extension. Le projet doit ainsi tenir compte de l'articulation entre les différentes échelles : de l'échelle architecturale aux échelles urbaines et territoriales. Il définit comme essentiels le télescopage, l'emboîtement, l'articulation entre l'objet architectural et l'espace paysager qui l'entoure, du plus circonscrit au plus étendu. La prise en compte d'une vision large, qui dépasse les limites du bâtiment et du quartier, vient de l'évolution même des villes actuelles et de leurs cadres de vie : de plus en plus les territoires de projet sont complexes et difficiles à saisir et requièrent des méthodes de lecture et de retranscription qui font évoluer la notion même de projet architectural. En intégrant l'idée d'incertitude et d'approche inductive, la notion de « projet métropolitain » se situe aussi à l'articulation entre l'architecture et bien d'autres disciplines, parmi lesquelles notamment la géographie, l'histoire, l'anthropologie, la psychosociologie.

L'atelier est conçu comme le maillon conclusif d'un cycle d'études qui a permis l'acquisition de plusieurs formes de savoirs découlant de ces disciplines, toutes nécessaires à la définition d'une approche de projet qui soit en même temps subjective et située en lien avec les problématiques sociétales contemporaines. Il est structuré par des moments forts de débat et de projet qui voient les étudiants à la fois maîtres de leur sujet et acteurs impliqués dans le débat collectif.

La méthode d'enseignement s'appuie sur quatre phases ou temps forts du projet qui s'articulent entre elles :

- Observation. Il s'agit d'observer les éléments forts du territoire de projet à partir de documents écrits (analyses, témoignages, essais, etc.), et de données graphiques ou photographiques (cartes, plans, films, etc.). Cette opération permet de faire émerger les premières thématiques structurantes au niveau du projet.
Le métier d'architecte se pratique aujourd'hui plus que jamais dans une conscience à la fois sociale et environnementale. Que l'on s'atèle à un édifice ou à un quartier, ou même à de la logistique urbaine, la question de l'implantation sur un site est inhérente à l'élaboration du projet. On doit constamment être en relation avec une échelle territoriale et locale ; chaque projet interagit sur un ensemble de données qui appartiennent à des registres dont les échelles et les domaines sont multiples. Répondre uniquement à un programme architectural n'est pas suffisant. Les questions géographiques, paysagères, sociales, économiques sont omniprésentes.

- Dérive paysagère. Il s'agit d'appréhender le territoire de projet suivant une exploration paysagère et poétique par la dérive. La perte de repères préétablis permet aux sens de percevoir, capter, lire des éléments nouveaux du territoire suivant une approche subjective.
L'architecte a toujours observé, saisi et interprété les sites où il installait son projet. C'est grâce à une immersion globale dans le site du projet que celui-ci peut être appréhendé par l'ensemble de nos sens (vue, ouï, perception de froid, de chaleur, de lumière, etc.). Aujourd'hui cette dimension est accentuée par des nouvelles problématiques environnementales et climatiques : la forme urbaine évolue vers des solutions d'optimisation énergétique et de gestion des eaux et la démarche du projet doit prendre en compte

ces dimensions environnementales aussi à travers la relation du corps à l'espace. Emergent alors de nouvelles questions liées à chaque site de projet : les caractères topographiques, les émergences paysagères, les qualités liées à l'accessibilité, les formes de mobilité, les usages et modes de vie, nous permettent d'explorer et comprendre à chaque fois le « génie du lieu ».

- Conceptualisation. Il s'agit de donner un sens à travers des « mots » aux éléments croisés au cours de l'observation et au fil du parcours d'exploration. Ces mots permettent la construction de scénarios de projet où les éléments trouvent une nouvelle cohérence et commencent à s'inscrire à l'intérieur de la mosaïque territoriale.
Intervenir sur la ville, sur le périurbain, sur le rural avec des logiques expérimentales, sur des sujets de renouvellement urbain ou autre, nous oblige à trouver les notions qui accompagnent l'élaboration conceptuelle et formelle. Pas d'utopie vide de sens, ni de romantisme ou de passéisme dans ce regard et ce respect porté aux sites, au contraire une démarche contemporaine et émergente.

- Construction d'un « récit ». Il s'agit de chercher par le projet la synthèse globale de la démarche et d'en révéler la cohérence. Par « récit » nous entendons la mise en discours et en images d'une démarche de projet qui allie la dimension architecturale – de la plus technique à la plus poétique - aux dimensions territoriales et paysagères.

La théorie du projet qui découle de cette méthode s'exprime à travers cinq points :
- l'ARCHITECTURE comme partie d'une multiplicité d'éléments qui sont en relation dialectique entre eux ;
- le LIEU du projet comme expression d'une tension entre l'ARCHITECTURE et cette multiplicité d'éléments
- le PROJET comme expression de DESIR et DISTANCE
- le PROJET comme REPRESENTATION à la fois formelle et intellectuelle
- le PROJET comme RECIT

Les thématiques abordées dans l'atelier PFE :

1° /- Approche sensible, poétique

Ressentir un lieu, avec une vision poétique, rencontrer, raconter et vivre un site en poète, habiter l'espace en poète, travailler sur l'expression et le ressenti de l'espace à grande échelle, promenade urbaine, promenade champêtre, ressentir la dimension cachée et le génie du lieu… travailler sur l'expression graphique, filmique, picturale et photographique.

2° /- Approche paysagère et vernaculaire de l'arpenteur

Concept 1 du projet, celui de l'installation
Regarder et vivre un paysage. Lire un contexte. Lire un territoire aménagé. Reconnaitre les formes paysagères, liées aux espaces naturels, aux espaces colonisés par l'homme, aux espaces agricoles, à la nature en ville. Répertorier et se servir des formes paysagères pour tisser les fondements du projet... Apprendre à reconnaitre dans les occupations vernaculaires, les fondements en relation avec l'environnement. Sur quoi s'appuyer, de quoi se libérer, que peut-on ignorer, que peut-on digérer, que peut-on réinterpréter ? C'est une première démarche environnementale : tenir compte des éléments que donne un site, tenir compte d'une situation, tenir compte d'une évolution.

3° / Travailler sur une idée à démontrer

Concept 2 du projet : les points d'appui
Justification et itération entre concept, projet et programme.
Cela peut être une démarche expérimentale, ou une façon de mettre en place le projet : le processus. Ou bien travailler le développement d'un type de programme innovant, ou bien décaler un programme par rapport à un contexte, ou développer théoriquement un concept sur la base et sur la variation d'un projet …

4° / Mettre en relation le site, la situation, les concepts et l'expérimentation pour mettre en place le récit du projet

Etablir un référentiel
Se documenter et mettre en place les éléments du débat sur le projet, à travers le regard critique issu de l'analyse des documents trouvés.
Elaborer un argumentaire : quels sont les éléments sur lesquels on peut s'appuyer ou ceux qu'on réfute pour démontrer et mettre en place le récit du projet ?

5 ° / Transversalité et emboitement

Le projet se développe sur un certain nombre de point d'appui, en travaillant le projet devient un tout, c'est une notion transversale. Un projet est cohérent quand ces concepts sont transversaux et permettent d'être établis et développés au sein de chaque thématique.
Le projet devient un récit qui va du général au particulier. Il se définit en avançant, il s'installe et trouve son évidence par la démonstration que chaque échelle apporte ses justifications.

6° / Support graphique, filmique, écrit, maquette

Trouver les bons supports graphiques pour exprimer cette démonstration, carte radar, graphie du déplacement, carte mémorisation, calligrammes, maquette concepts, maquette récit, maquette de concept d'installation, maquette thématiques, film, performances artistiques, tout reste à inventer.

7° / Débats

Les enseignants sont là pour répondre aux interrogations et aider à aller plus loin dans les recherches. Dans ces recherches et débats ils feront attention à ne pas séparer l'approche urbaine et paysagère de celle du projet architectural : il s'agit de mettre en place une démarche de projet au service de l'espace, de l'installation des hommes et des territoires. C'est aussi grâce à la manière dont les jeunes générations s'expriment sur l'architecture dans sont rapport à la ville et au territoire que nous pouvons développer à l'école une excellence dont la diversité et la richesse permettront de valoriser le diplôme d'architecte.

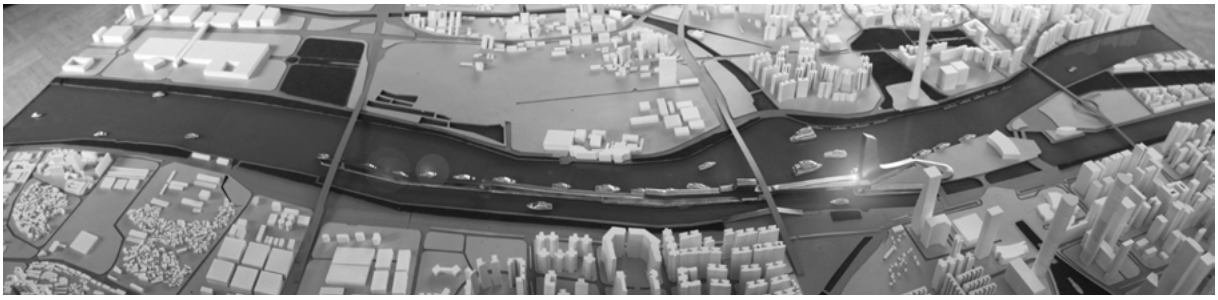
A partir de cette approche globale du projet métropolitain, les travaux des étudiants ont porté sur des thématiques très différentes, chacune ancrée dans une réalité urbaine et territoriale de leur choix. A Guangzhou et Shanghai ont émergé les questions liées aux intersections des flux et des déplacements, avec une réflexion sur l'architecture des nouvelles infrastructures et les figures de l'horizontalité et de la verticalité, associées aux questions de densité urbaine. Le projet pour le centre d'Ispahan a proposé une réflexion sur l'amélioration du climat dans les villes désertiques, avec le thème de la canopée architecturale et paysagère. D'autres approches ont mis en avant des thèmes tout autant expérimentaux dans des villes de l'Europe centrale : un écoparc urbain dans le site de l'ancien aéroport du Tempelhof à Berlin, la connivence entre les infrastructures ferroviaires et l'habitat à Dijon, le rapport à l'eau dans des secteurs inondables de la périphérie sud d'Orléans, le thème de l'entre-deux villes et des franges urbaines entre Mulhouse et Bâle, les thématiques de la densification et des articulations urbaines à Mulhouse et à Strasbourg, et enfin le rapport entre politiques sociales et Land Art dans des villes minières en déshérence comme Behren.

L'ensemble des projets montre le passage d'un urbanisme de géométrie à un urbanisme de la ville sensible, thème qui avait été au cœur du workshop de Shanghai en 2011 - "Sensitive city. Mobility/Intimity" -, première pierre de cet atelier.

guangzhou

Josselin Jung

Capteur d'intermodalités



Guangzhou, un nouvel axe fluvial vu comme une plateforme intermodale s'intégrant aux différents sols de la ville.

01 / INTRODUCTION

Désirs urbains: cette vision de la ville a été également décrite par Rem Koolhass dans "Junkspace", sous l'idée de la "ville générique". L'auteur assimile dans son ouvrage la circulation humaine à un "produit de consommation", et décrit une société qui "supprime la distance géographique".

02 / PERCEPTION TERRITORIALE . Couches de villes reliées par des lieux intermodaux dominants.

Pour vérifier ces théories j'ai choisi de m'intéresser au delta de la rivière de perles, où se situe la ville de Guangzhou, capitale de la province du Guangdong. Un développement conjoint de 3 «sols» de la ville apparaît au niveau territorial : infrastructures autoroutières, lignes ferroviaire, et tissus urbains. Le projet territorial tentera donc d'imposer une nouvelle logique dans ce triangle que forme Hong Kong – Macao – Guangzhou, en utilisant le fleuve de la Rivière de perle (Zujiang), pour développer un nouveau moyen de transport à grande vitesse (speed boat) entre ces trois villes. Un nouveau terminal fluvial viendra s'implanter au cœur du nouveau centre économique de la ville de Guangzhou. Une nouvelle plateforme intermodale permettra de relier Guangzhou à Hong Kong et Macao. Cette plateforme vient capter directement la circulation humaine où elle se trouve, en évitant la surenchère de réseaux et de moyens de transport.

03/ DERIVE URBAINE . Capter la circulation humaine au niveau des dérives urbaines possibles.

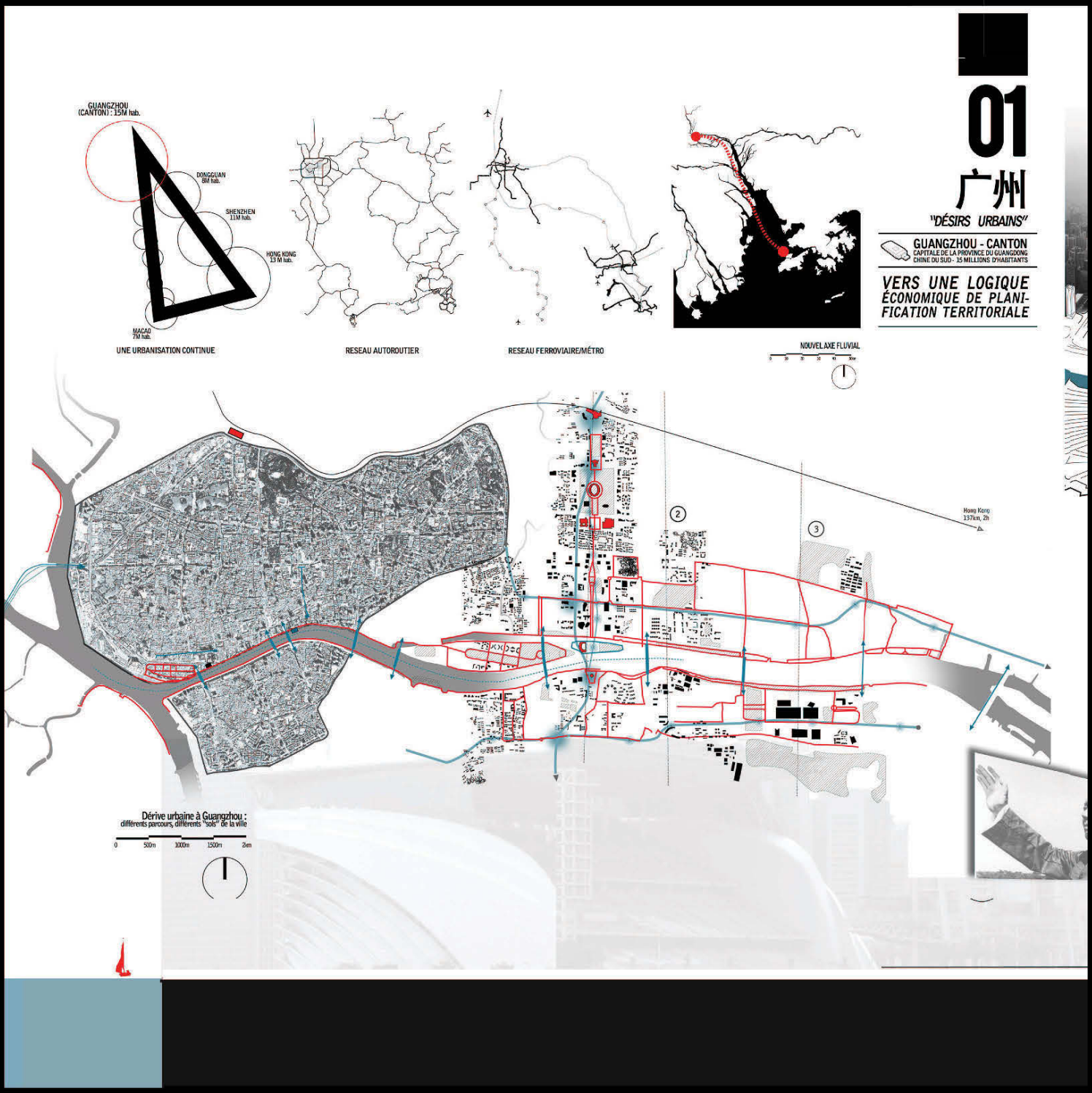
Le principal enjeux du projet est de faire du nouveau réseau fluvial un vecteur de développement de la ville. Il tente d'imposer une nouvelle logique : la ville n'y serait plus condamnée par les réseaux. La logique économique de développement territorial qui est favorisée avec ce projet serait mise au profit d'une nouvelle architecture qui se développerait autour de ce réseau. Afin de rendre le projet viable et efficace, il vient capter le circulation humaine et le mouvement où ils se trouvent : métro, pont, rives, lieux touristiques, et le nouveau réseau fluvial.

04/ CONCEPTS DE PROJET . Dialoguer avec les différents sols de la ville.

L'idée maitresse du projet à l'échelle de la ville est de considérer le retour du transport fluvial comme un nouvel objet qui viendra créer la surprise et l'évènement au sein des différentes grilles qui cadrent la nouvelle ville. Ce nouveau terminal fluvial vient s'intégrer aux différents réseaux qui conditionnent la circulation humaine dans la ville : métro, autoroute, promenade piétonne. Il tente de s'imposer comme un carrefour majeur au sein de la ville, nouveau repère générateur d'espaces publics. Un programme diversifié vient s'adapter en fonction des activités existantes de part et d'autre du fleuve. La thématique du jeu et du virtuel domine cependant, car elle correspond aux gouts et aux attentes de la population chinoise actuelle.

05/ ADAPTATION AU REEL . Fusion du projet avec les flux et le mouvement.

Le projet architectural se concrétise en une plateforme longiligne qui vient s'accrocher à la plateforme crée en 2010 pour l'ouverture des jeux: le terminal fluvial qui vient s'intégrer dans les différents sols de la ville. L'architecture existante est conditionnée par les réseaux et la grille. Le projet et la nouvelle architecture créée viennent inverser cette tendance. Ils essayent de faire de cette logique économique de développement de territoire, où la notion de distance géographique est erronée, un point de départ pour les développement urbain de la ville. En s'intégrant au cœur du nouveau centre économique de la ville, quartier des symboles et de l'image, ce projet tente d'articuler différentes problématiques correspondant à différentes échelles. Il s'intègre dans une pensée de développement de territoire dominée par l'enjeu économique tentant cependant de s'adapter à différentes problématiques existantes, de l'échelle du quartier à celle du territoire.



⑦ ARRIVÉE SUR LA PLATEFORME DEPUIS LE SPEEDBOAT

⑥ VUE SUR LE FLEUVE DEPUIS L

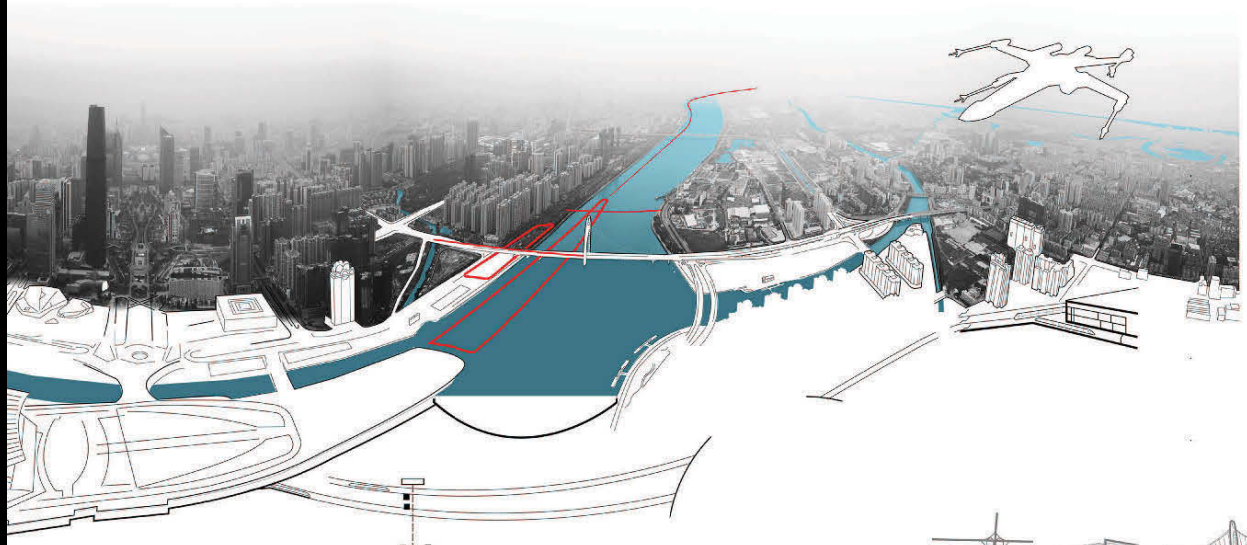
02

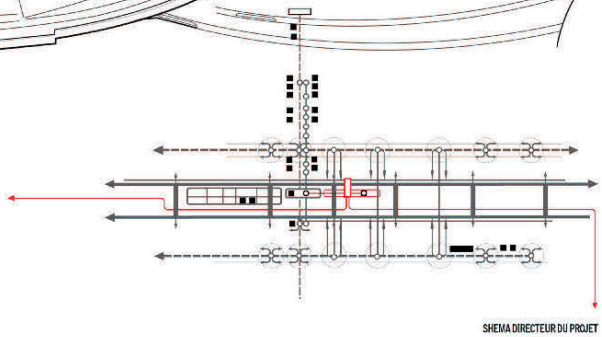
广州

CONCEPT N°1

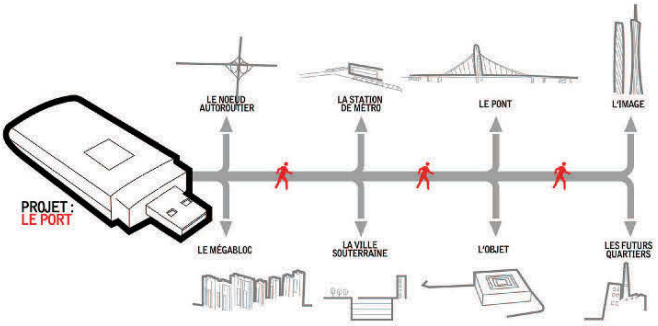
GUANGZHOU - CANTON
CAPITALE DE LA PROVINCE DU GUANGDONG
CHINE DU SUD - 15 MILLIONS D'HABITANTS

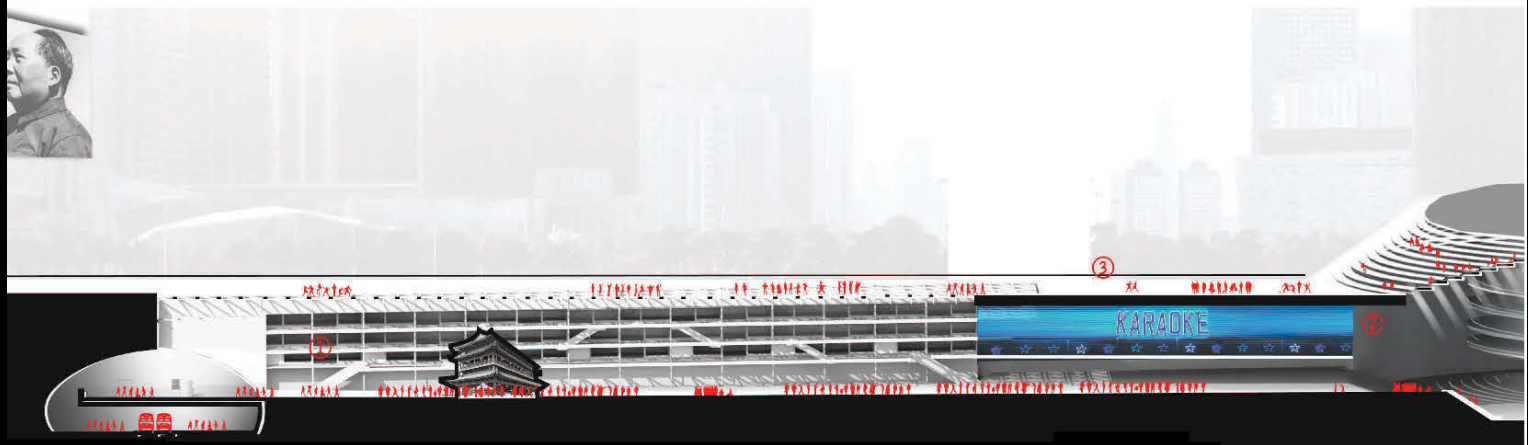
S'ACCORDER AVEC LES DIFFÉRENTS ÉLÉMENTS DE LA VILLE.

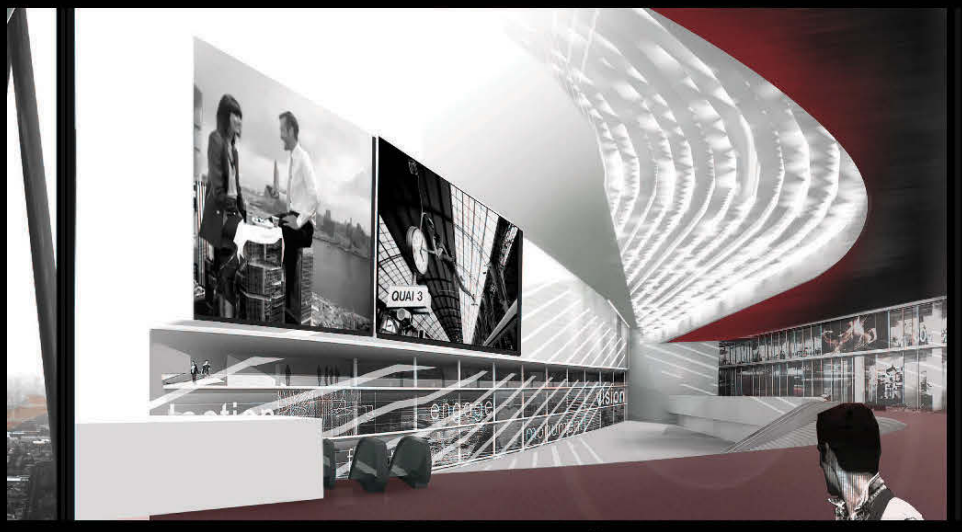




SHEMA DIRECTEUR DU PROJET



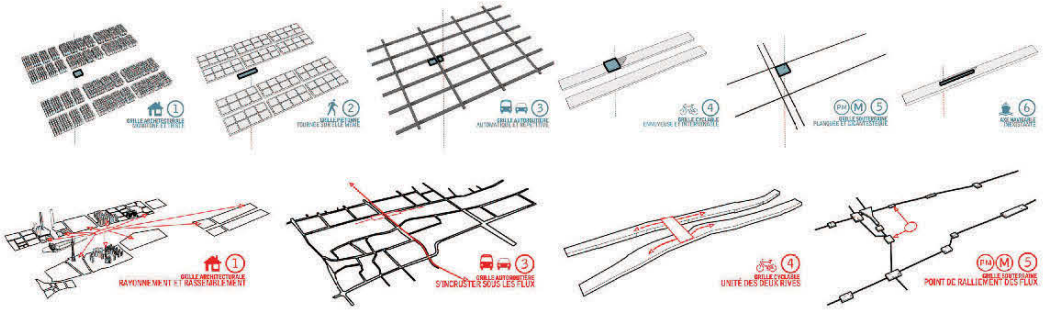




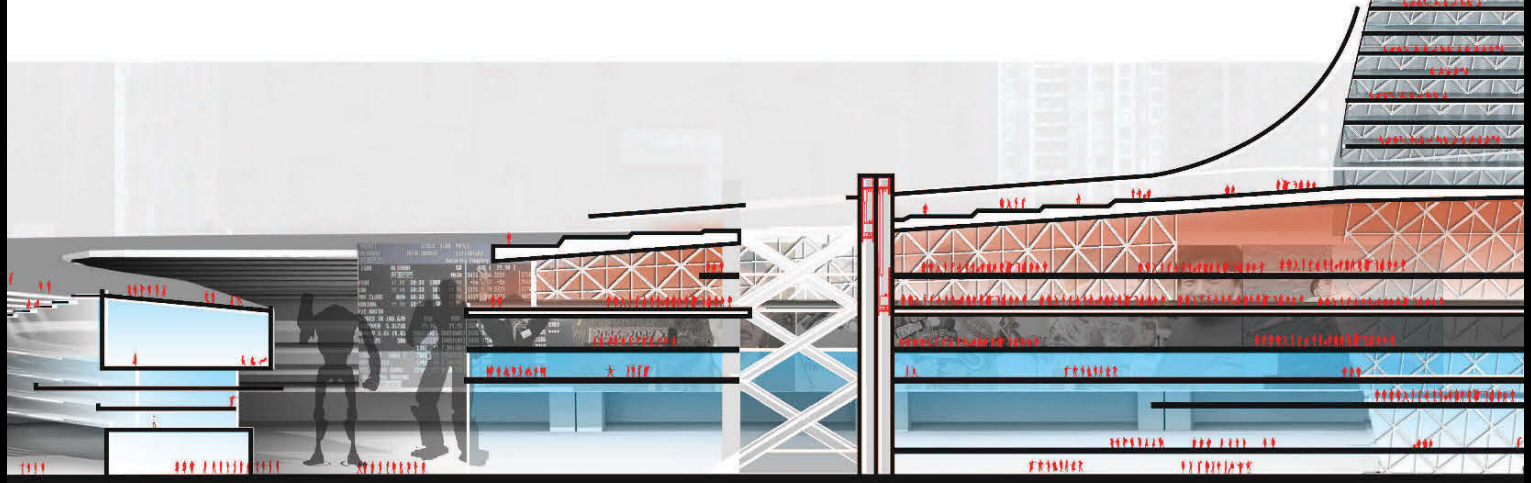
A TOUR

② ESPACE PYRANÉSIEN , ACCÈS VERS LA PLACE HYPOGÉE

UN PORT VU CO
MASTER ARCHITECTU



INTÉGRATION DU PROJET DANS LA GRILLE.



03

广州

CONCEPT N°2

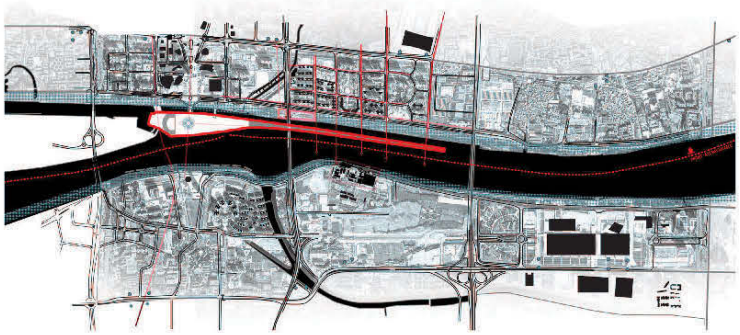
GUANGZHOU - CANTON
CAPITALE DE LA PROVINCE DU GUANGDONG
CHINE DU SUD - 15 MILLIONS D'HABITANTS

L'ÉVÈNEMENT DANS LA GRILLE / FAIRE DU NOUVEAU TRANSPORT FLUVIAL UN ÉVÈNEMENT DANS LA VILLE, S'ADAPTANT À SES DIFFÉRENTS SOLS

GUANGZHOU, CAPITALE DU G

OMME UNE PLATEFORME INTERMODALE, S'I

RE VILLE & TERRITOIRE // ETUDIANT : JOSSELIN JUNG // PROFESSEU



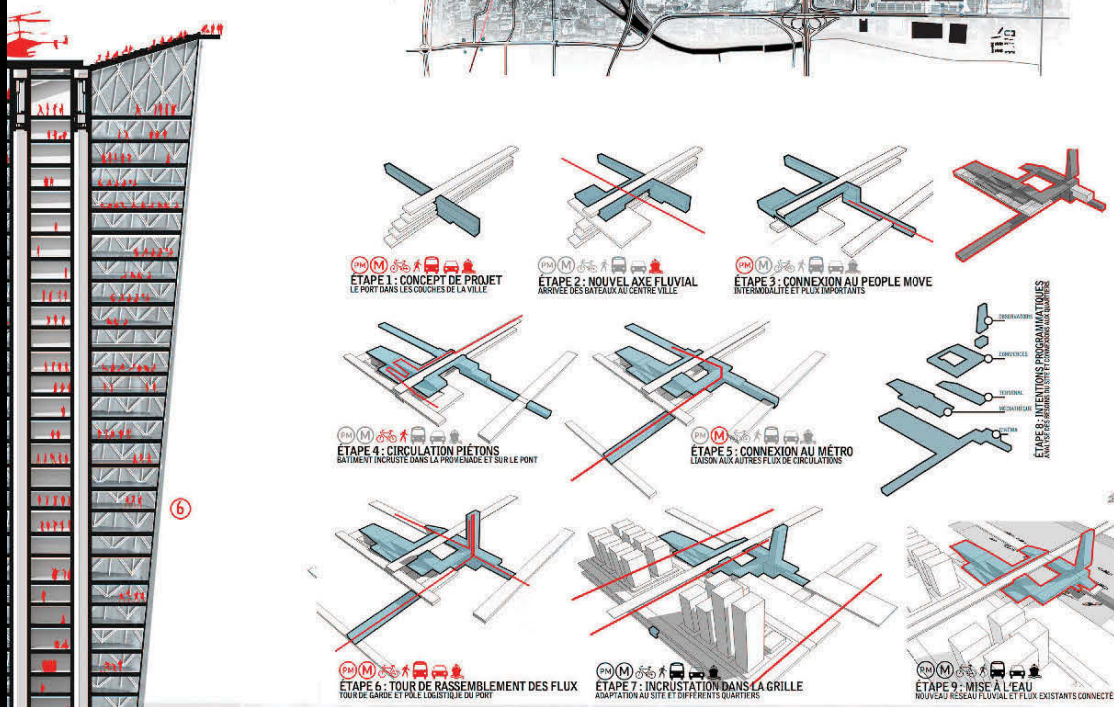
04

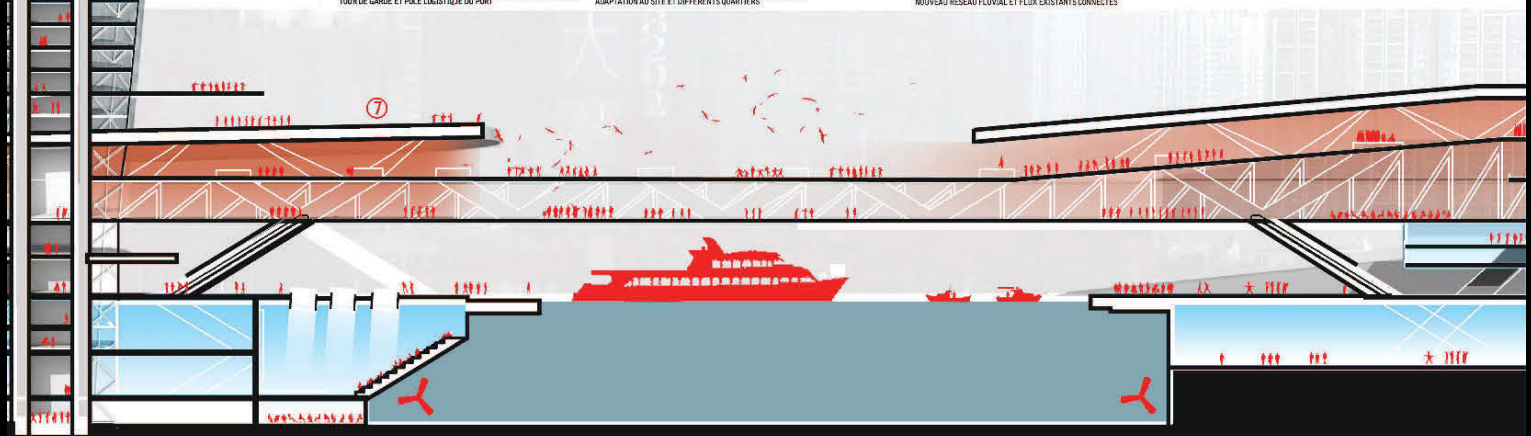
广州

DU CONCEPT AU PROJET

GUANGZHOU - CANTON
CAPITALE DE LA PROVINCE DU GUANGDONG
CHINE DU SUD - 15 MILLIONS D'HABITANTS

DÉPLIER LE PROJET EN FONCTION DES DIFFÉRENTS SOLS DE LA VILLE.

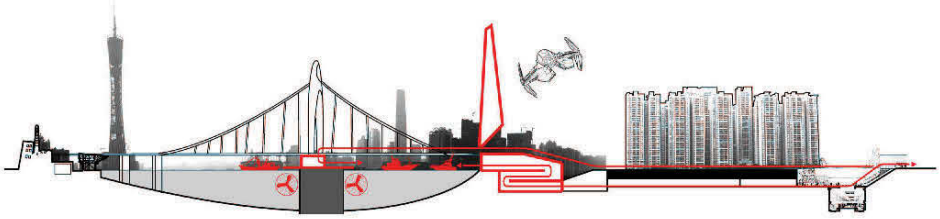




UANGDONG, CHINE DU SUD 中国南方的广东省

NTÉGRANT AUX DIFFÉRENTS SOLS DE LA VIL

RS : CRISTIANA MAZZONI / ANNE JAUREGUIBERRY / GEORGES HEIN



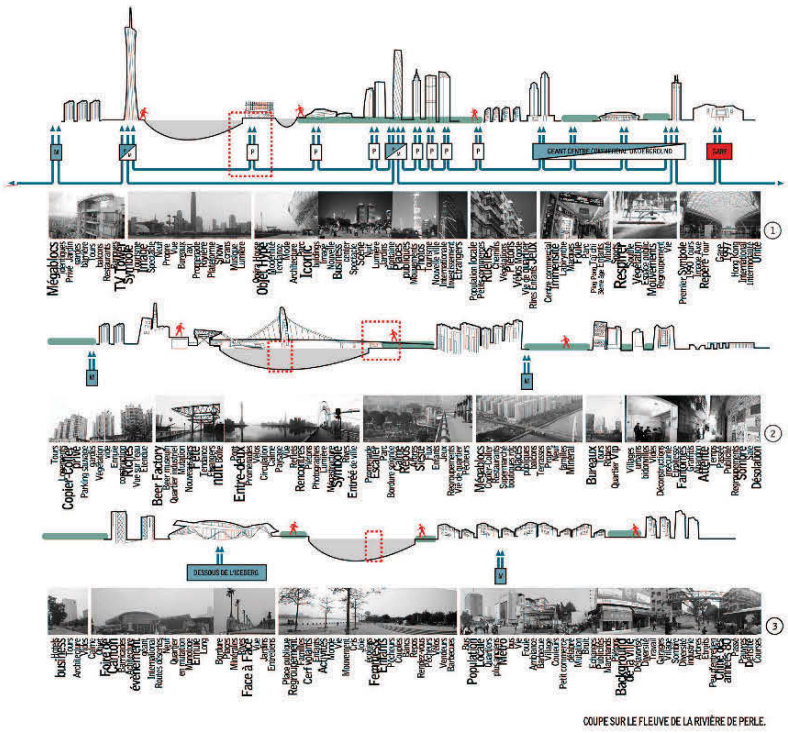
05

广州

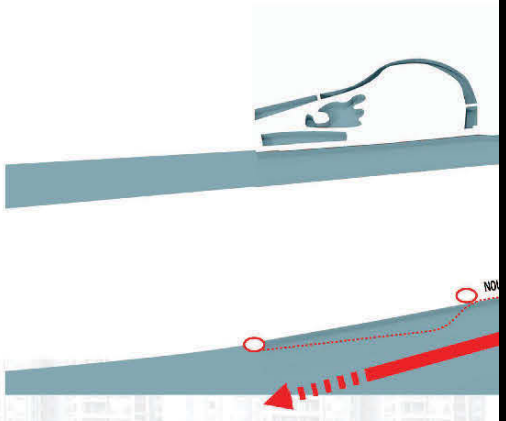
CONNECTION AU RÉEL.

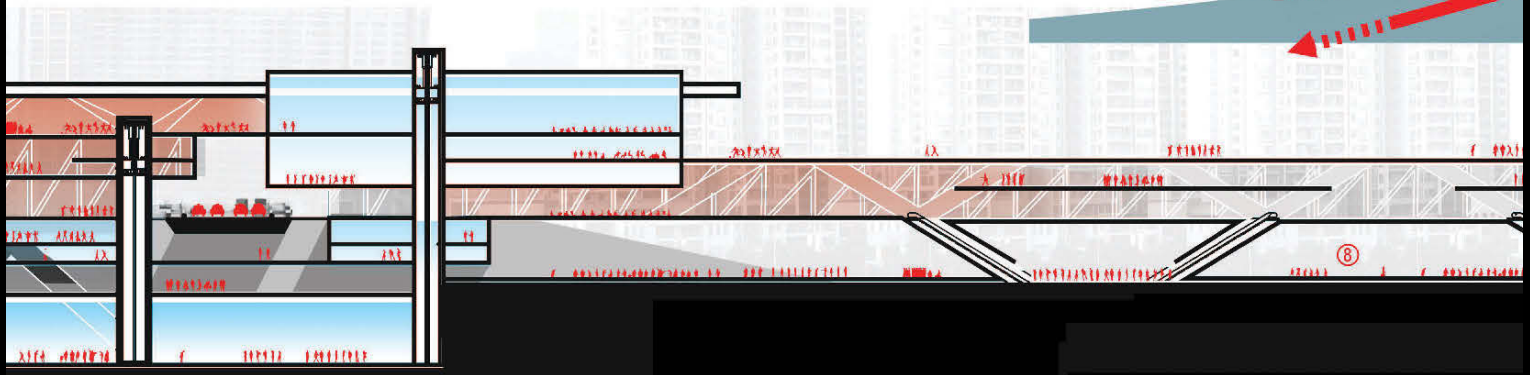
GUANGZHOU - CANTON
CAPITALE DE LA PROVINCE DU GUANGDONG
CHINE DU SUD - 15 MILLIONS D'HABITANTS

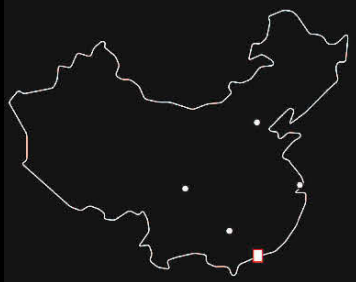
BRANCHEMENT SUR LES PRINCIPAUX AXES DE LA VILLE.



COUPE SUR LE FLEUVE DE LA RIVIÈRE DE PERLE.





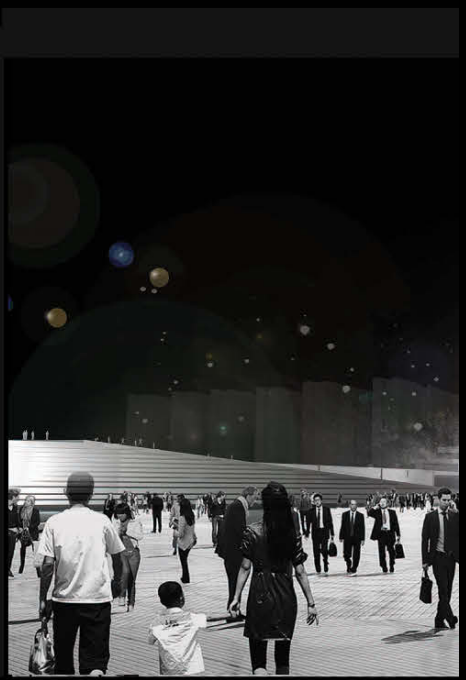


广州市资本

.LE.
ITZ

En randomisant la circulation, en court-circuitant la distance, en artificialisant les intérieurs, en réduisant la masse, en étirant les dimensions, et en accélérant la construction, l'ascenseur, l'électricité, la climatisation, l'acier et, enfin les nouvelles infrastructures constituèrent un ensemble de mutations qui ont fait naitre un autre genre d'architecture »

Rem Koolhaas, « Junkspace »



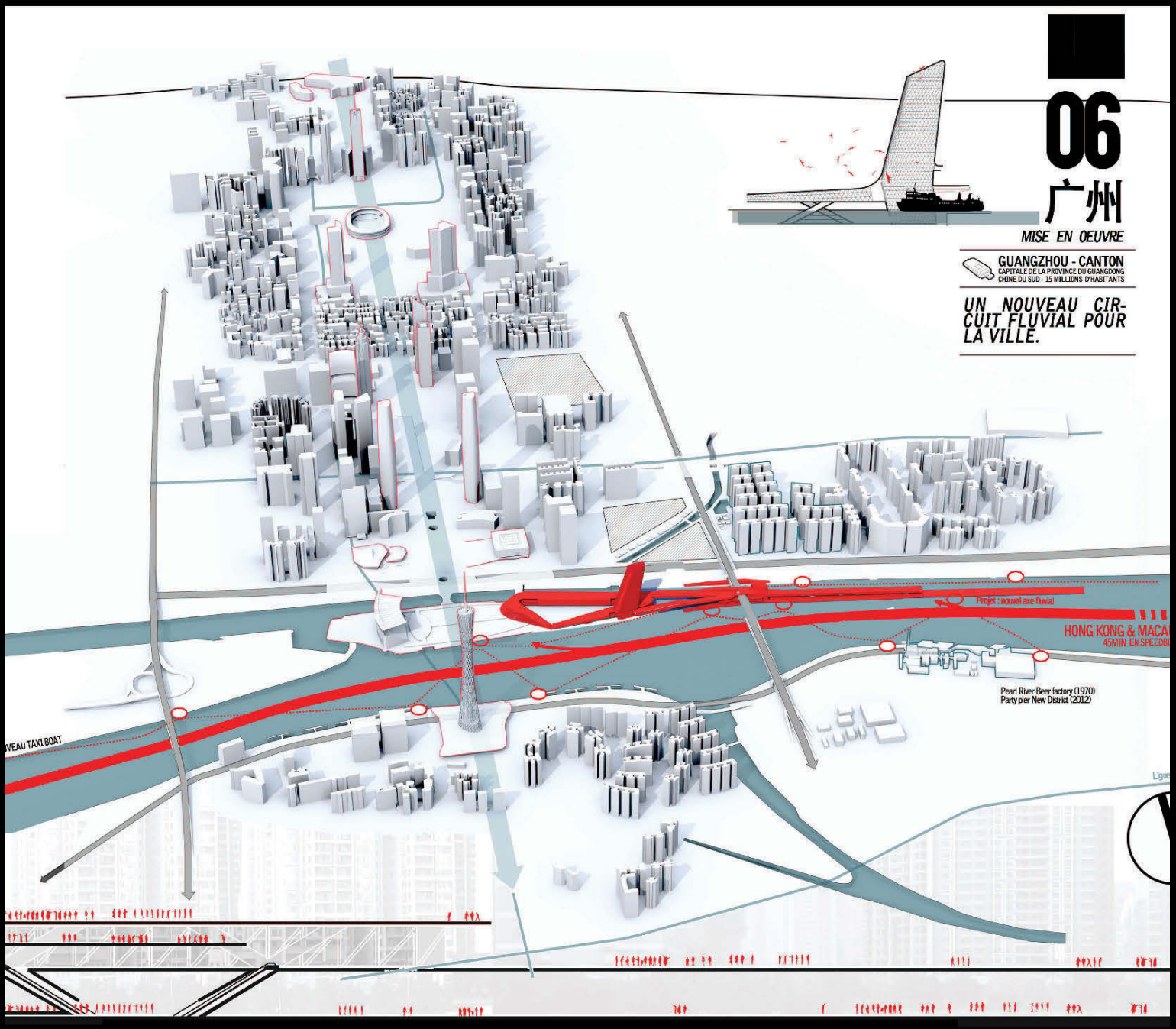
③ PLACE AU DESSUS

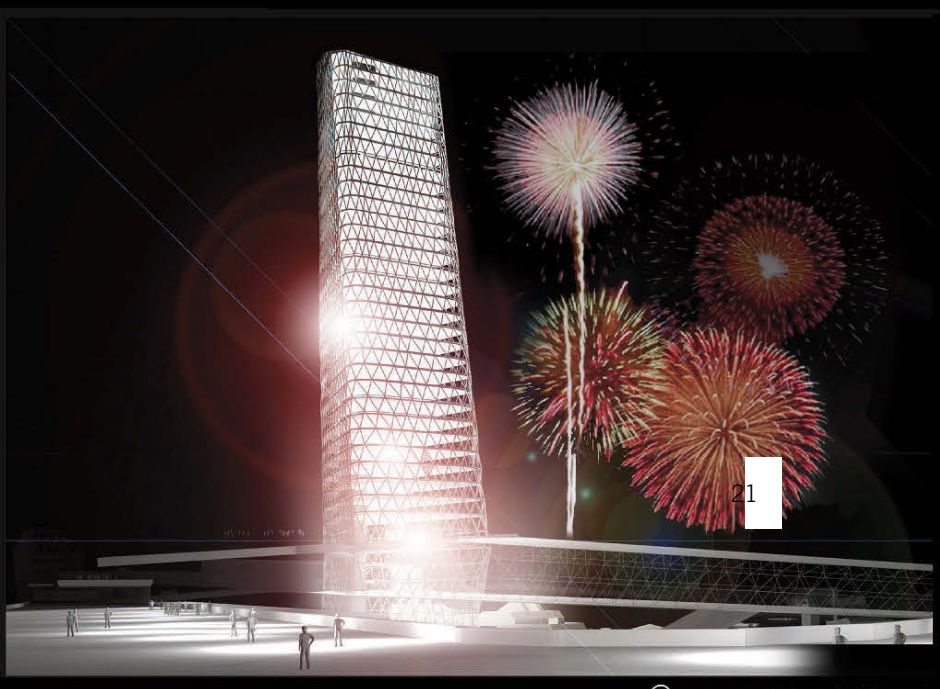
06
广州

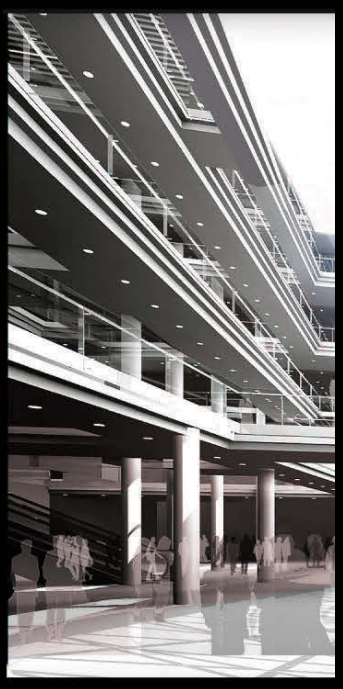
MISE EN OEUVRE

GUANGZHOU - CANTON
CAPITALE DE LA PROVINCE DU GUANGDONG
CHINE DU SUD - 15 MILLIONS D'HABITANTS

UN NOUVEAU CIRCUIT FLUVIAL POUR LA VILLE.







S DU MÉTRO, ARRIVÉE DES TAXI-BOAT

⑤ VUE DEPUIS LES TOITURES PASSERELLES.

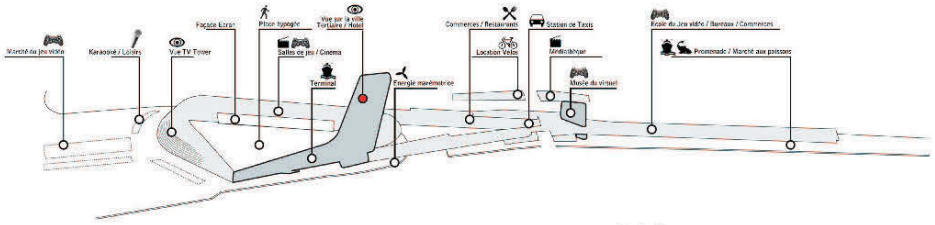
07

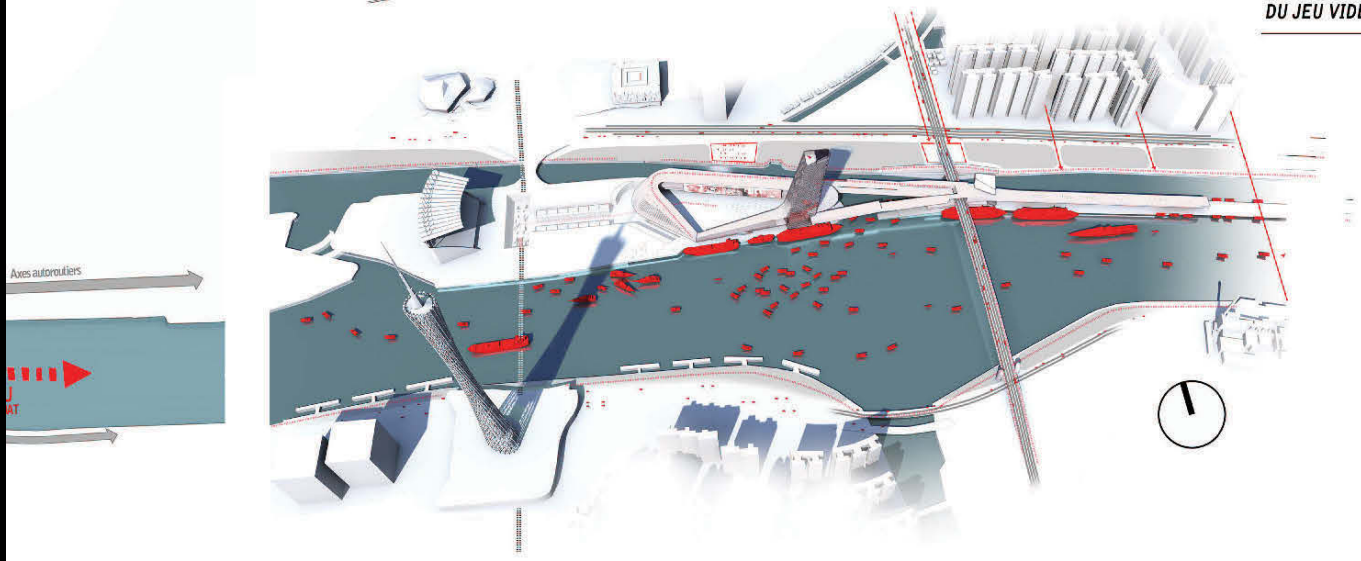
广州

PROGRAMME

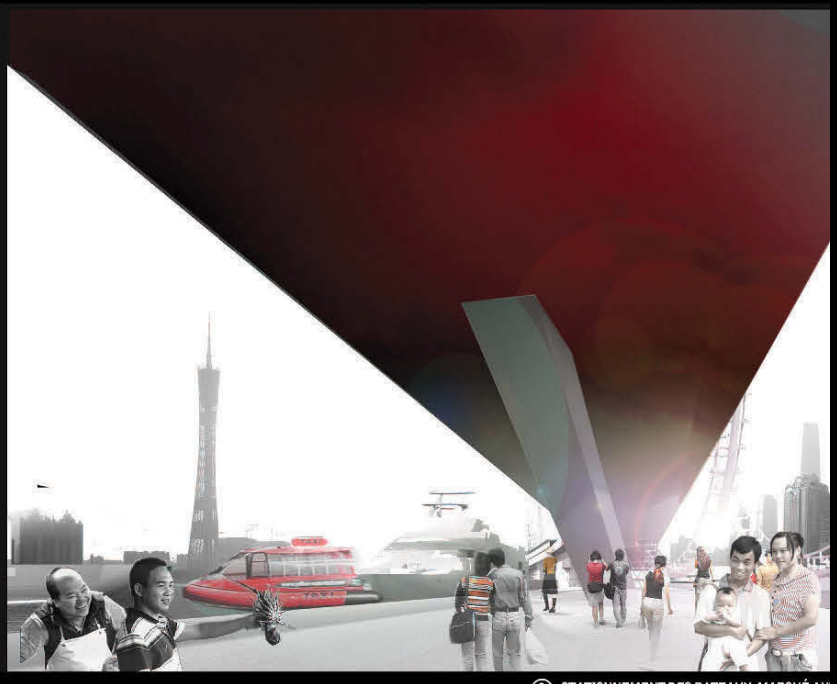
GUANGZHOU - CANTON
CAPITALE DE LA PROVINCE DU GUANGDONG
CHINE DU SUD - 15 MILLIONS D'HABITANTS

INTENTIONS PROGRAMMATIQUES / CITÉ DU VIRTUEL / VILLE DU JEU VIDÉO

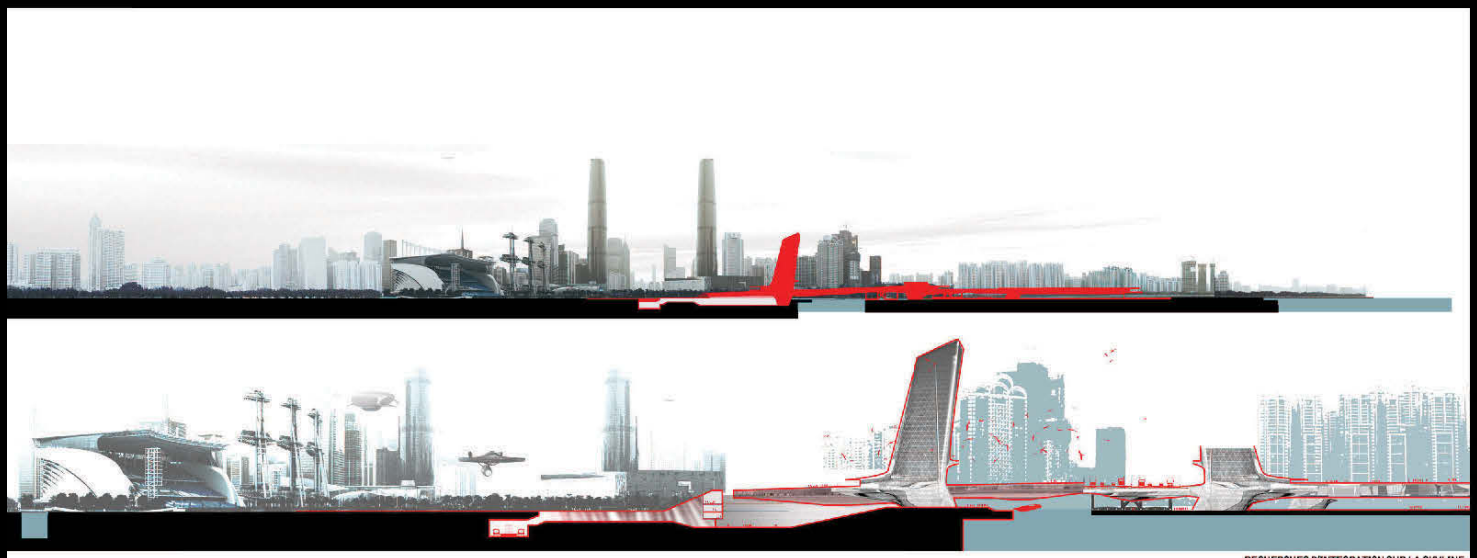




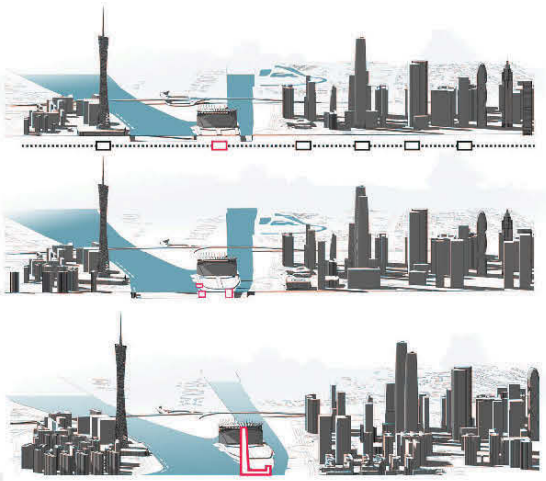
① ESPACE PIRANÉSIEN À LA SORTIE DU MÉTRO SHOPPING MALL ET MARCHÉ DU JEU VIDÉO



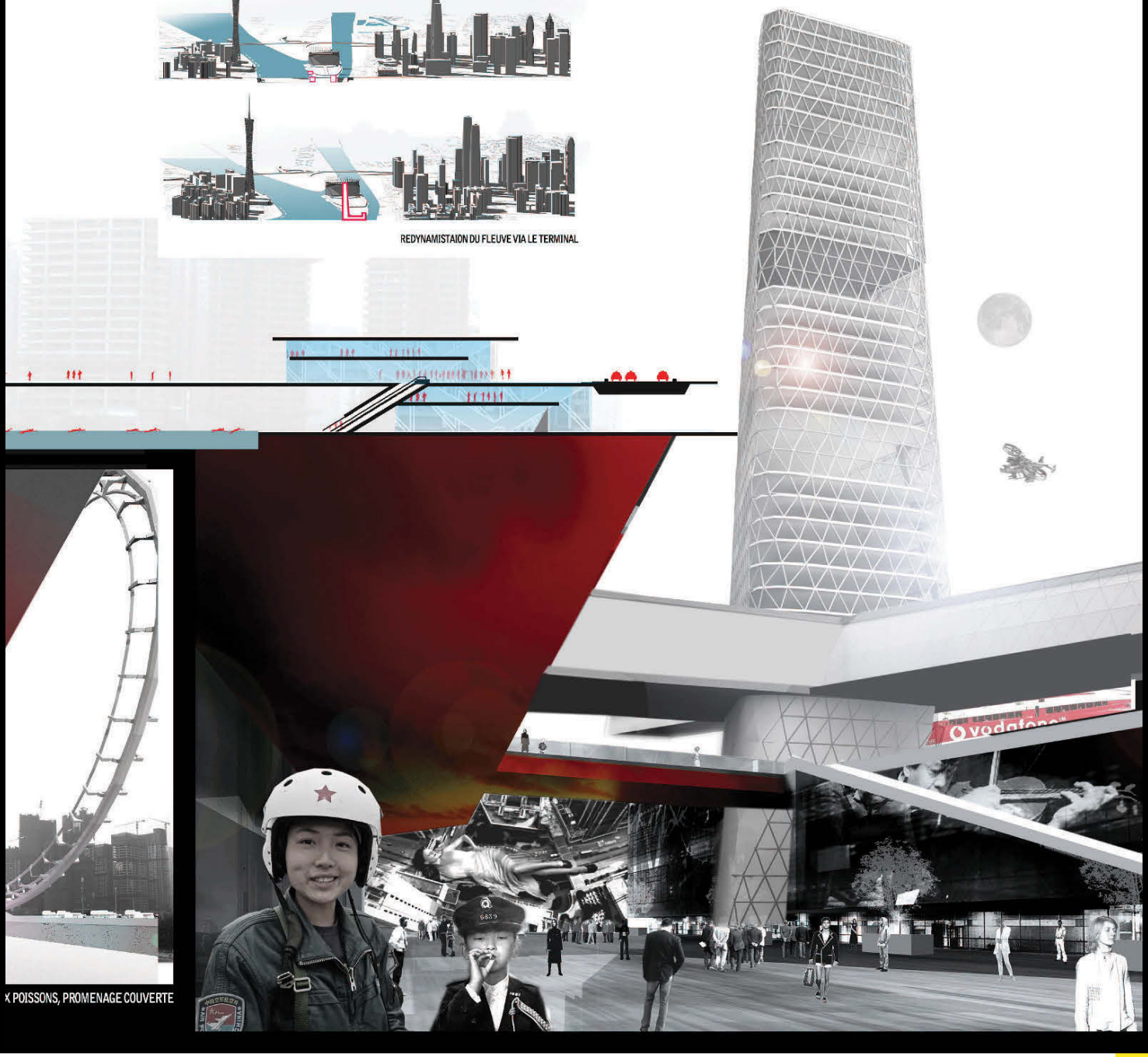
⑧ STATIONNEMENT DES BATEAUX, MARCHÉ AU



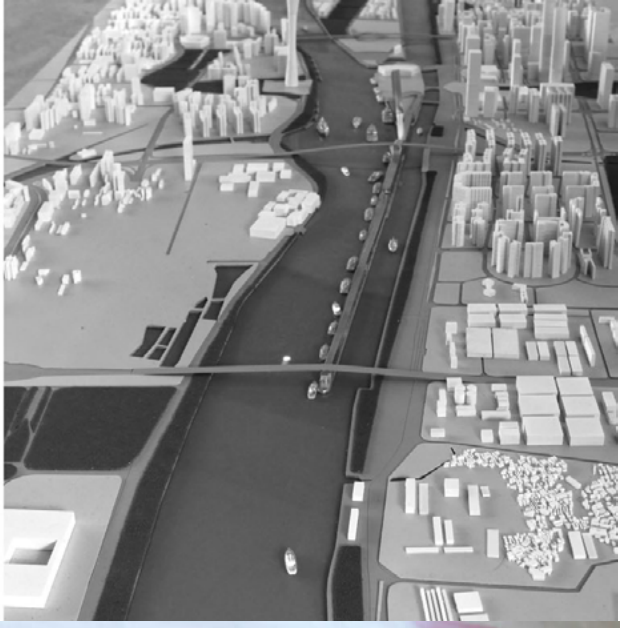
RECHERCHES D'INTEGRATION SUR LA SKYLINE

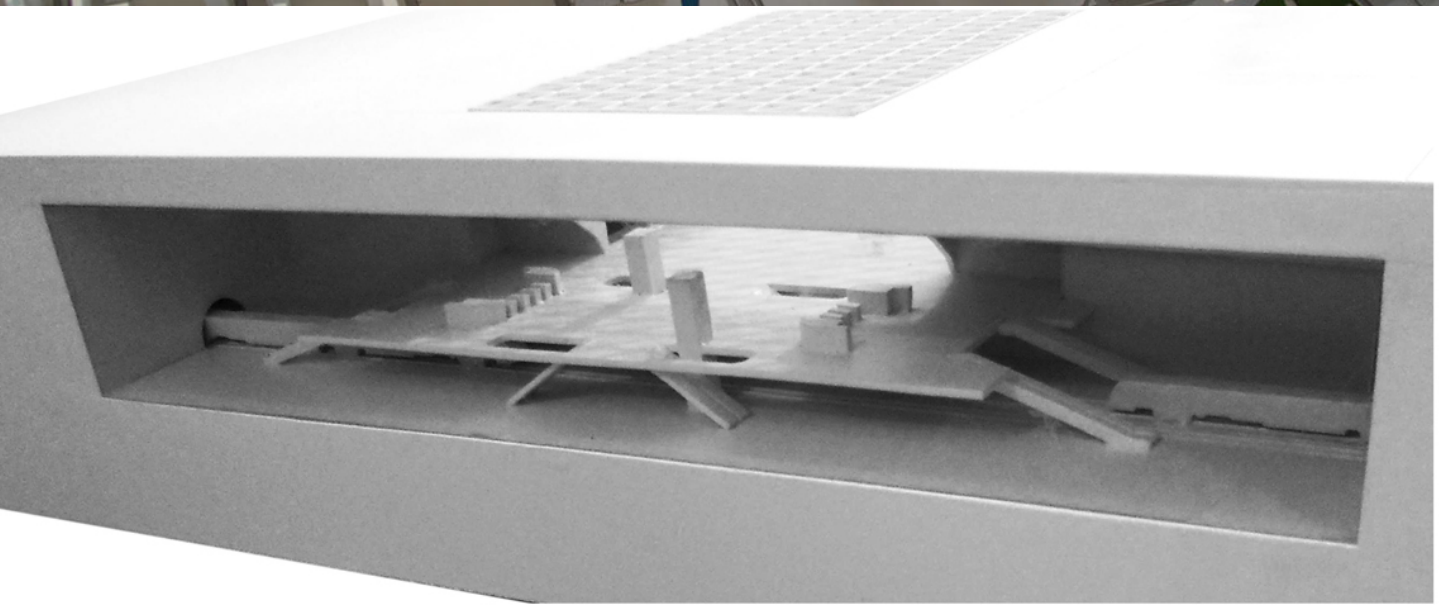


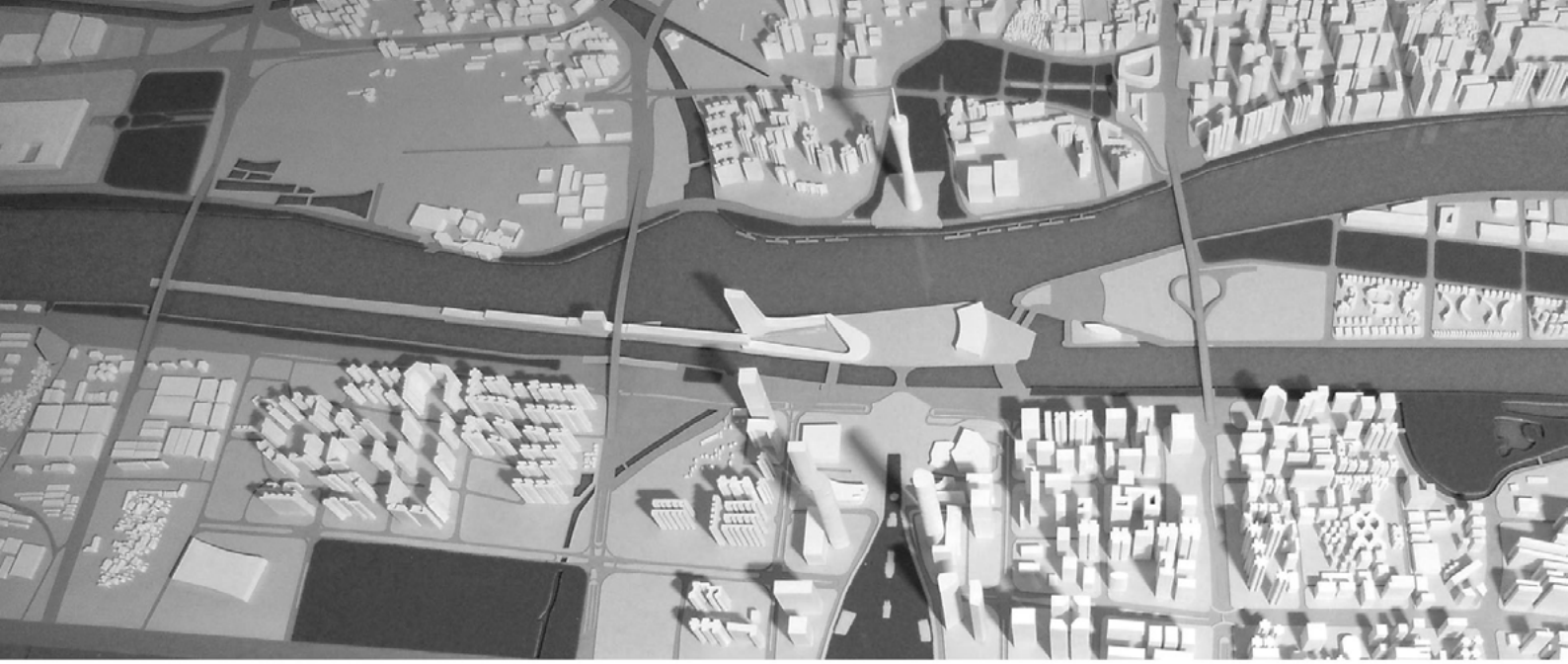
REDYNAMISTAION DU FLEUVE VIA LE TERMINAL

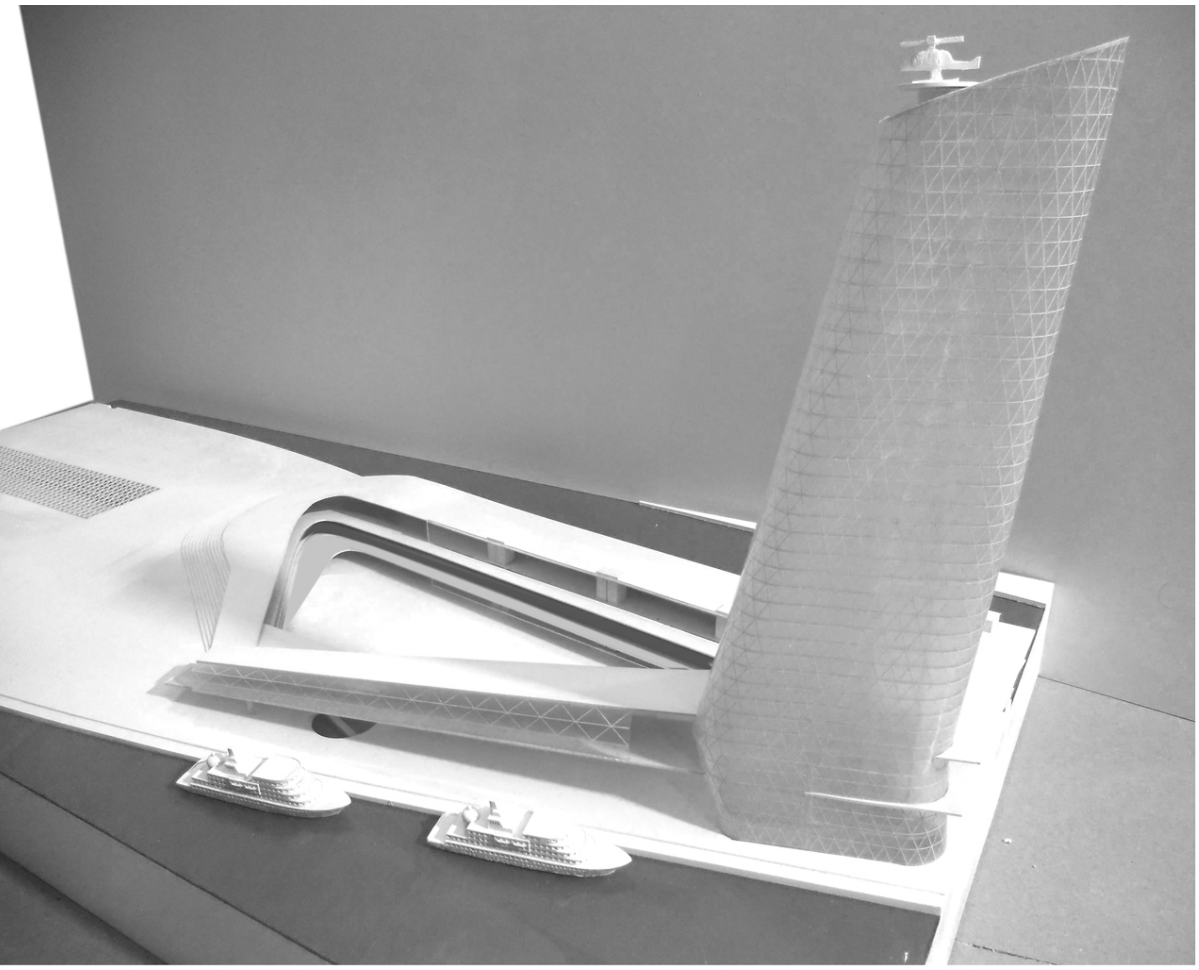


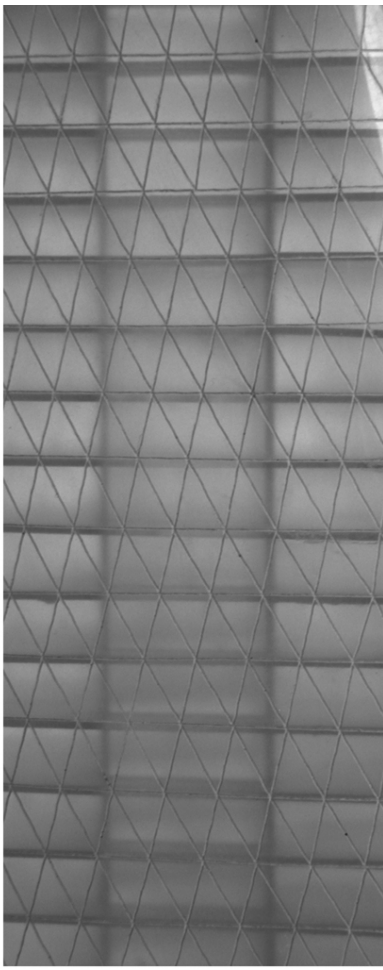
K POISSONS, PROMENAGE COUVERTE





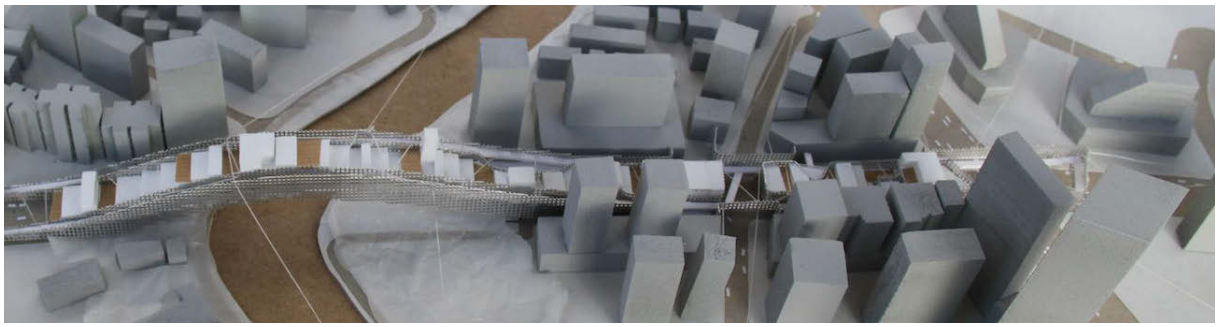






shanghai

Charles de Finance
Tour horizontale



Shanghai Tower bridge, habiter l'infrastructure horizontale.

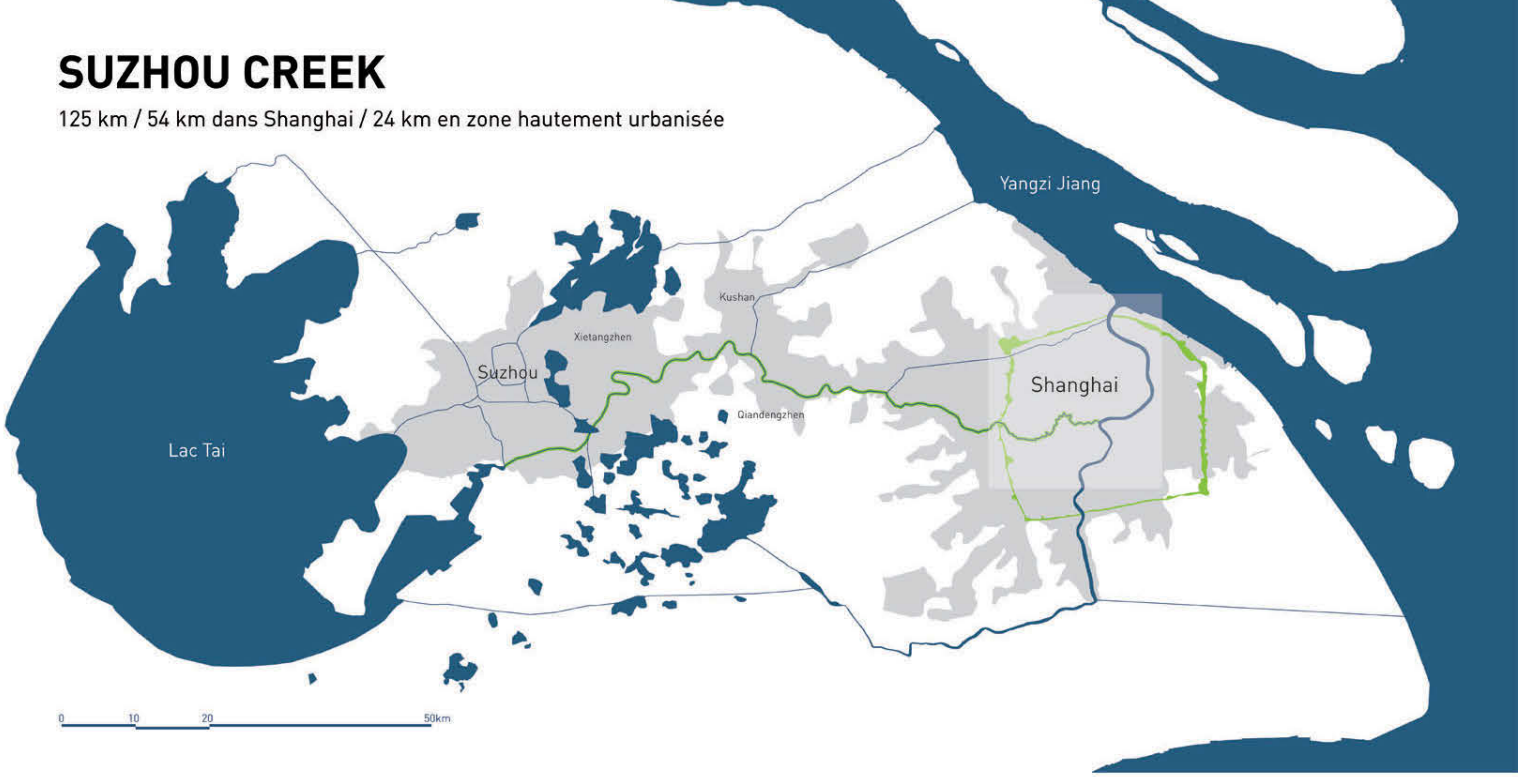
Shanghai, lieu d'expérimentation architecturale assumée. Ville de plus de 20 millions d'habitants qui se reconstruit sur elle même, assainit ses quartiers d'habitation en les rasant, et prône des objets architecturaux, fierté médiatisée de la République populaire. Le «développement» chinois pose des questions concernant le futur de la métropole asiatique. Le site du projet se situe en milieu hyper-urbain, sur un territoire entre la rivière Suzhou et les quartiers qui la bordent. Pendant la période de production industrielle massive, les cours d'eau de Shanghai étaient couplés avec les fonctions industrielles. A cause du manque de norme sur la pollution, la qualité de l'eau était très mauvaise. Depuis 20 ans, des mesures changent la nature des berges de Shanghai. Les plus importantes étant la relocalisation des fonctions majeures du port du Huangpu au Changjiang, donnant l'opportunité de développer les rives du Huangpu. Un aspect crucial des efforts de Shanghai pour se repositionner est la régénération urbaine et environnementale.

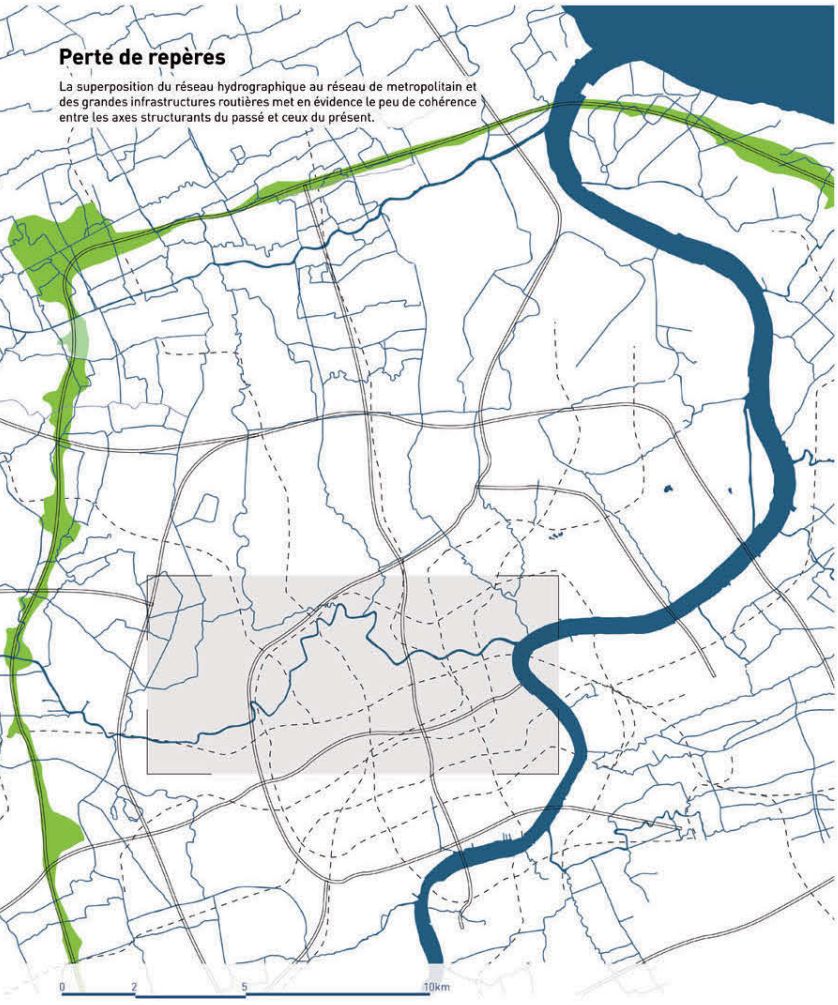
Le cours d'eau appelé par les étrangers « Suzhou creek » se jette dans la rivière Huangpu et prend sa source dans le lac Tai, troisième plus grand lac de Chine. Il parcourt le centre dense de Shanghai et sert de canal de navigation, canal de rétention d'eau évitant les inondations et assurant l'irrigation de l'arrière pays. La rivière Suzhou divise Puxi (centre de Shanghai) en deux. Le nord était de juridiction chinoise et le sud, des colonies étrangères. Il était le point de contact entre ces deux entités ce qui a engendré des difficultés de mobilité entre le nord et le sud. La rivière était en fait l'arrière des deux quartiers ce qui explique l'organisation aléatoire des rues et des espaces verts, et son caractère désorganisé. Hier, « Suzhou Creek » était synonyme de pollution, bruit et crime. Depuis 1997 la vision que la ville a sur la rivière a changé. Les nouvelles visions environnementales ont projeté la rivière Suzhou au centre des attentions. En rapport avec l'énorme chantier de ceinture verte de 2km de large, elle pouvait être une entrée verte au coeur même de la ville. Le SUPAB (Shanghai Planning Administrative Bureau) et le bureau anglais d'urbanisme EDAW ont planifié une action prévoyant la réorganisation du système routier, la création de parcs, la reconstruction des quais et des berges, et la préservation des bâtiments historiques. L'étude d'EDAW qui s'étend sur les derniers 13,2km du cours d'eau met en avant une grande variété des usages : industries, quartiers résidentiels type lilong, bâtiment commerciaux et résidentiels complexes et de grande échelle, des espaces vides et un héritage architectural riche qui reflète le passé colonial de Shanghai. Ces espaces sont souvent sous-développés par rapport à d'autres zones de la ville à cause de leur médiocre qualité environnementale et leur manque d'accessibilité. L'enjeux du projet est de faire prendre conscience aux quartiers de part et d'autre des qualités réelles de la rivière afin qu'elle devienne le centre des activités et non plus l'arrière de ville. « Shanghai tower bridge » est avant tout un projet expérimental qui semble osciller entre réalité et utopie.

La rivière Souzhou est le début de ma réflexion. Elle est à la fois source de nature comme d'urbanités. Elle divise la ville en deux comme elle rassemble à l'aide du pont. Mais cette symbolique est affaiblie par les infrastructures géantes qui enjambent la ville. Leur manque d'intégration masque ses qualités. Les autoroutes urbaines sont des limites et engloutissent beaucoup d'espace en restant monofonctionnelles. Elles sont cependant indispensables dans une métropole de la taille de Shanghai. Le projet consiste en une tour horizontale composée d'un sur-sol, espace public qui permet une nouvelle respiration en ville et un nouveau regard sur celle-ci, de différentes strates entre le sol et ce sur-sol abritant différentes formes de mobilité et de programmes qui rythment le parcours dans la « tour ». Le sol est libéré sur la moitié de l'emprise du projet : près de 500 mètres qui permettent aux espaces verts de se poursuivre et de s'infiltrer plus facilement dans les quartiers.

SUZHOU CREEK

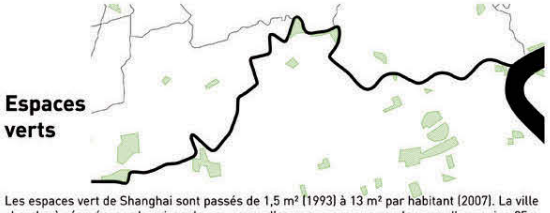
125 km / 54 km dans Shanghai / 24 km en zone hautement urbanisée



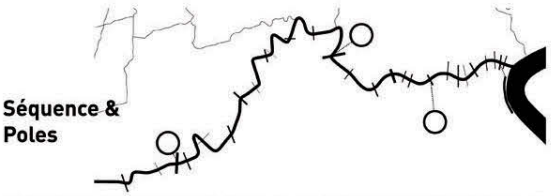


Les tours d'habitation et administratives qui ont remplacé les zones industrielles créent un **rempart** visuel et physique à la rivière. Le regard se perd dans la verticalité omniprésente.

Beaucoup d'espaces sont en **reconversion**; usines, terrains vagues, lilongs. Ils contrastent avec les projets de grande échelle récents.

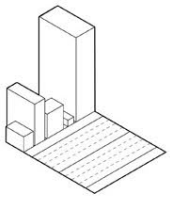


Les espaces vert de Shanghai sont passés de 1,5 m² (1993) à 13 m² par habitant (2007). La ville cherche à réaménager les rives de ses cours d'eaux en parc sur une largeur d'au moins 25m pour la rivière Suzhou.

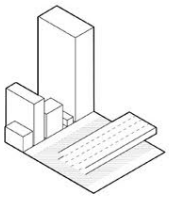


La rivière Shuzou est **enjambée** par de plus en plus d'infrastructures qui étouffent sa continuité urbaine. Par ailleurs, la proximité de poles de la ville génère un **traffic important**.

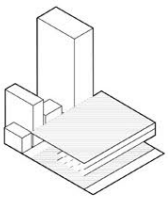
CONCEPT, une tour générique, infrastructure vécue à l'horizontale



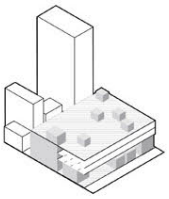
1/
Situation actuelle :
Les autoroutes, sont des **espaces mono-fonctionnels** :
Gaspillage d'espace.



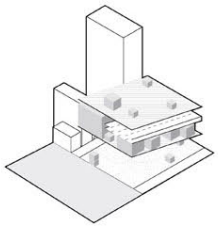
2/
Intégration de l'auto-route dans une nouvelle structure.



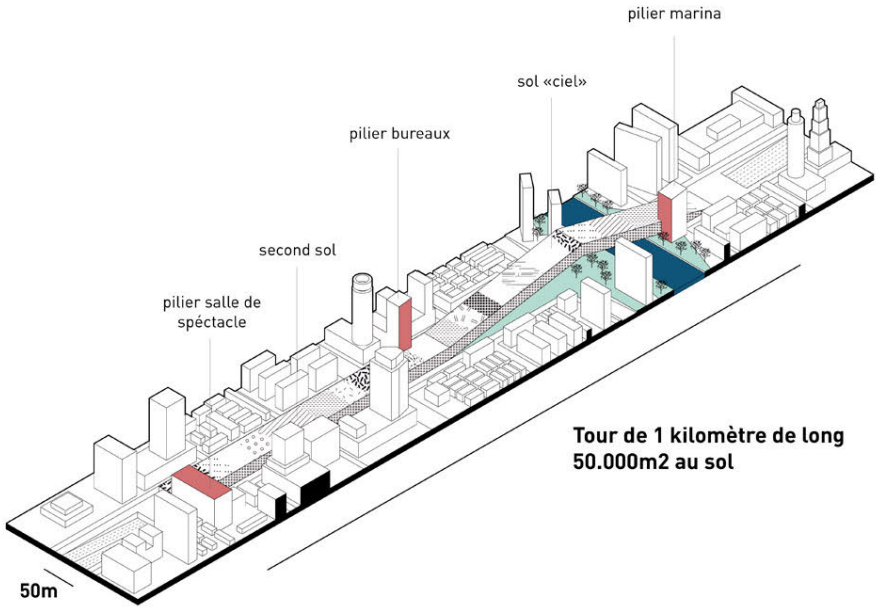
3/
Création d'un sur-sol au dessus de l'auto-route pouvant recevoir de nouvelles activités



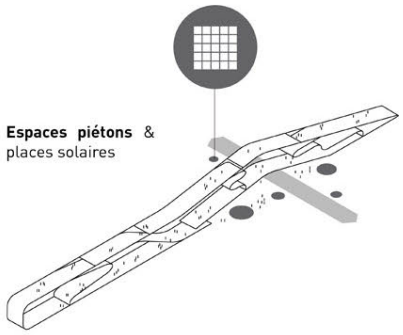
4/
Insertion de pro-grammes entre le sol et le sur-sol.



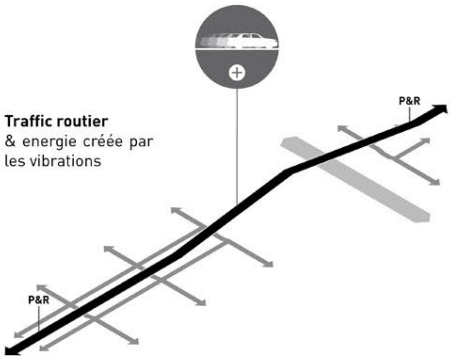
5/
Le pont **libère de l'espace** au bord de la rivière.



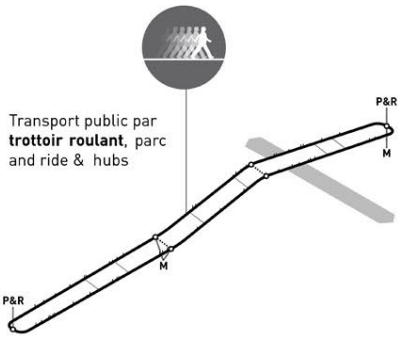
Tour de 1 kilomètre de long
50.000m2 au sol



Espaces piétons & places solaires

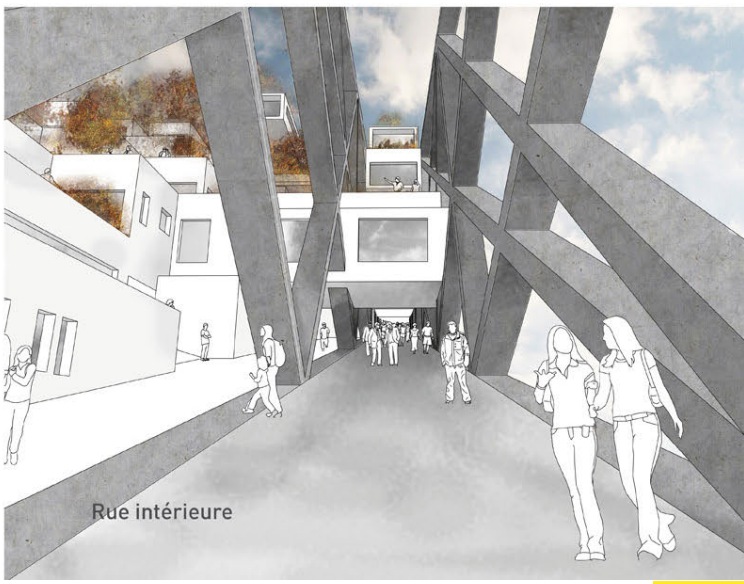


Traffic routier & energie créée par les vibrations



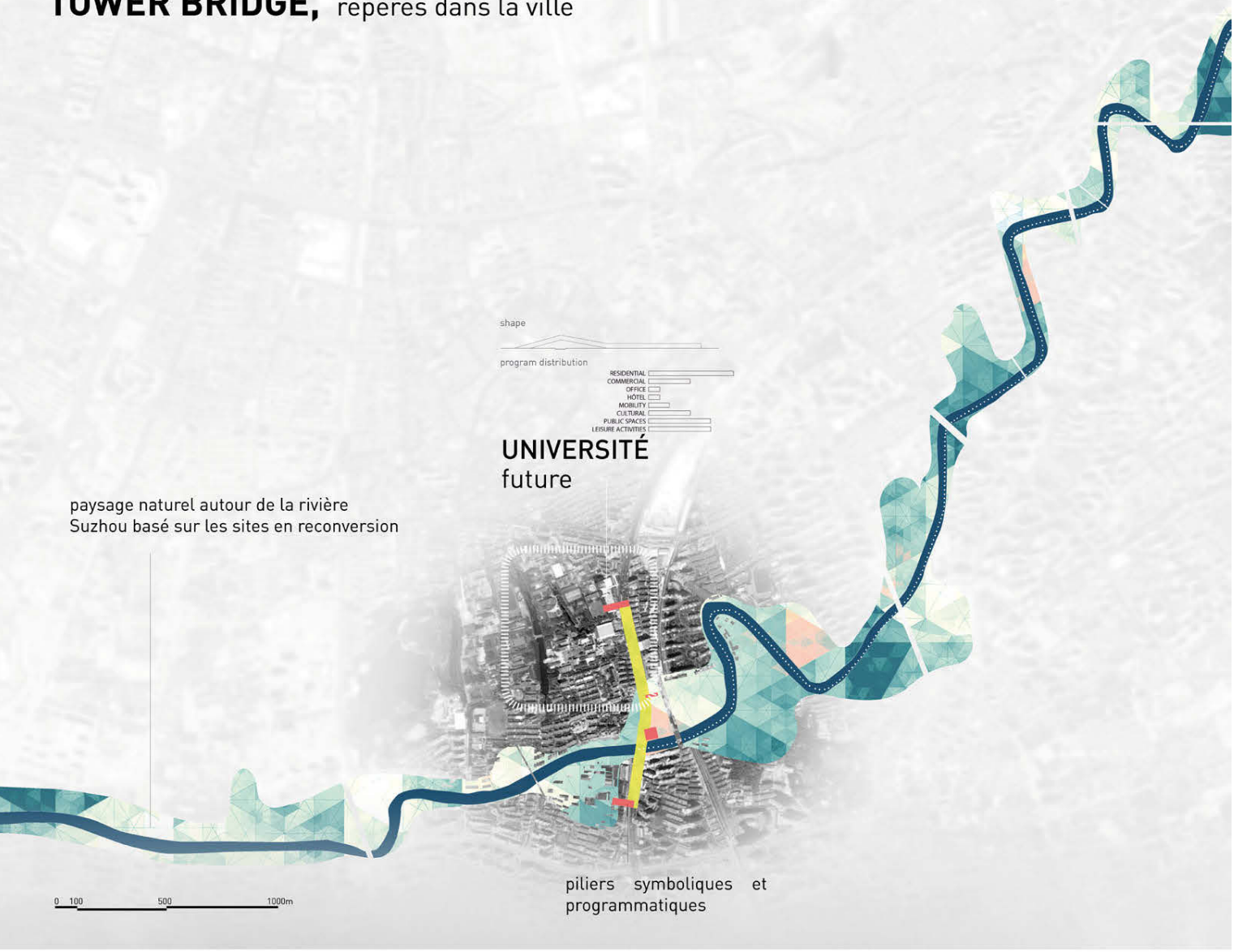
Transport public par **trottoir roulant**, parc and ride & hubs

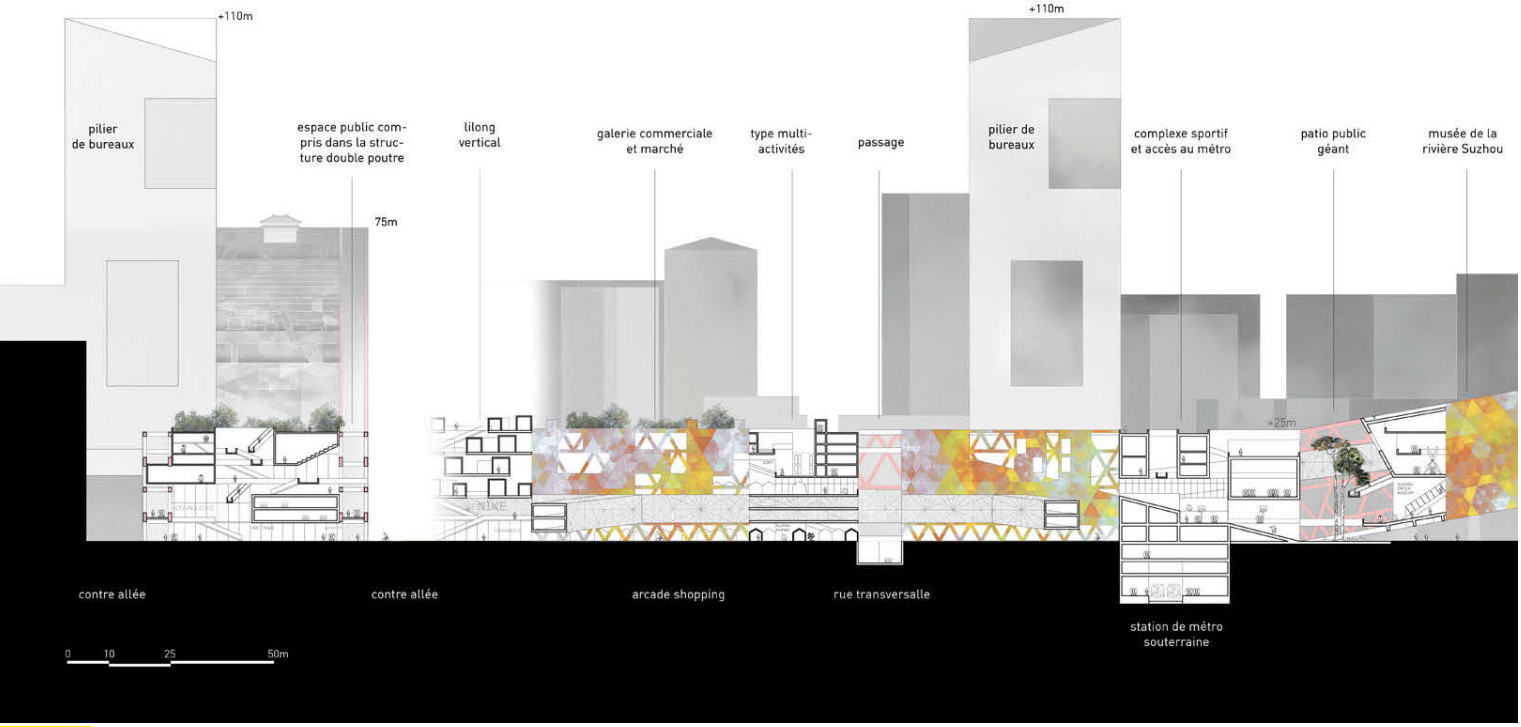
«giant patio»

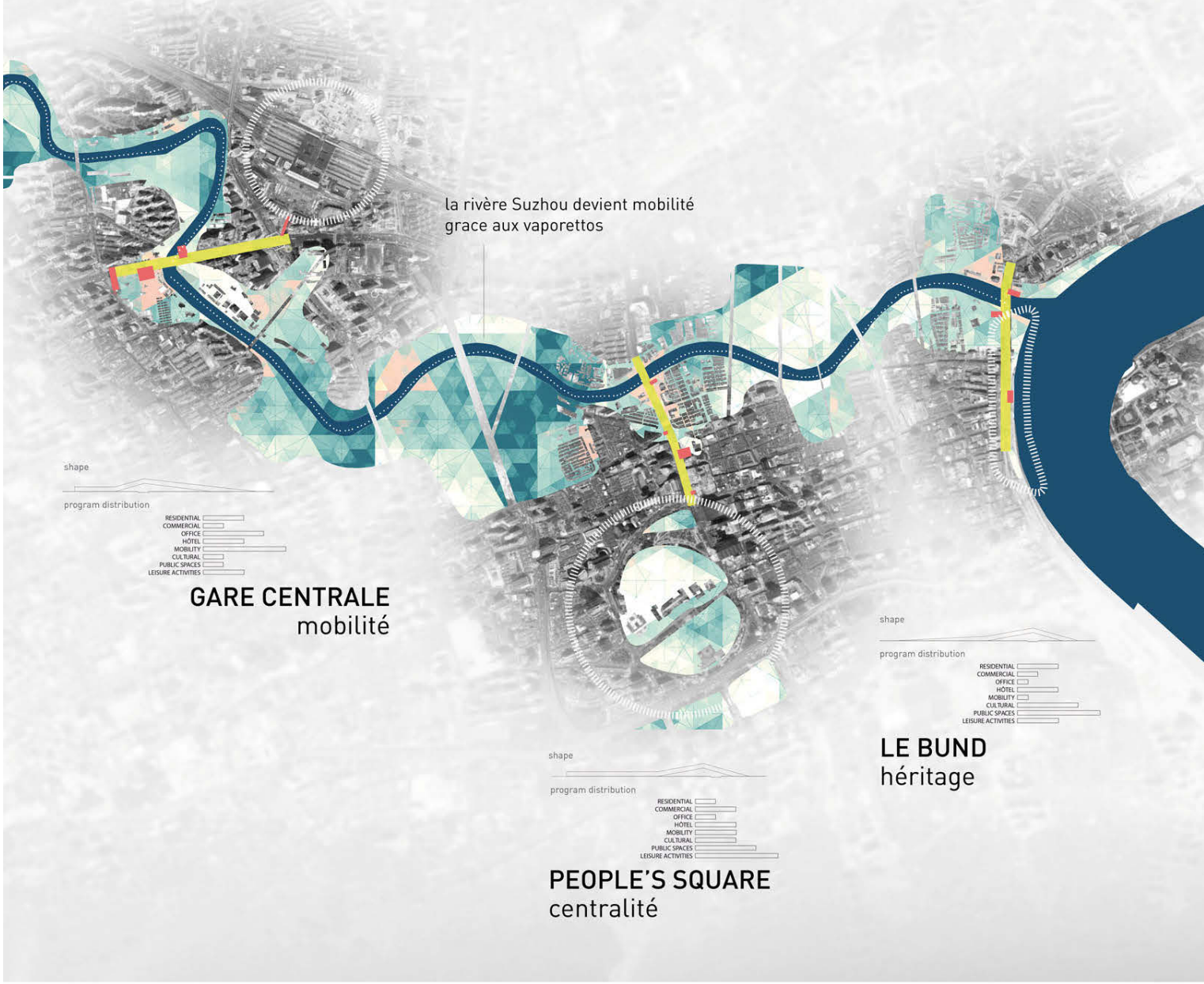


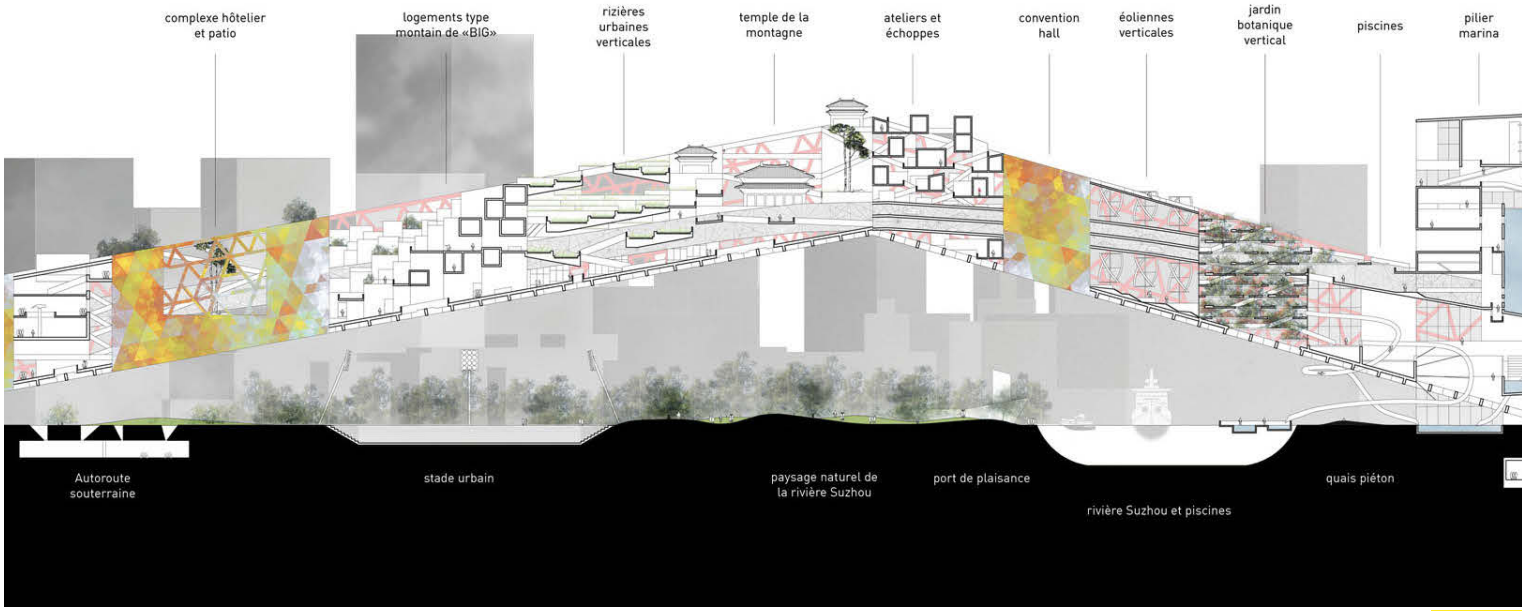
Rue intérieure

TOWER BRIDGE, repères dans la ville

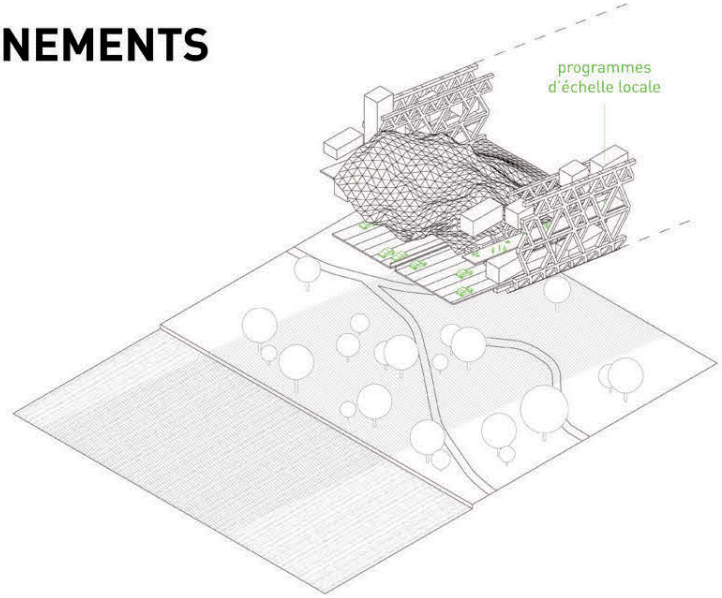





la rivère Suzhou devient mobilité
grace aux vaporettos
shape
program distribution
RESIDENTIAL
COMMERCIAL
OFFICE
HÔTEL
MOBILITY
CULTURAL
PUBLIC SPACES
LEISURE ACTIVITIES
GARE CENTRALE
mobilité
shape
program distribution
RESIDENTIAL
COMMERCIAL
OFFICE
HÔTEL
MOBILITY
CULTURAL
PUBLIC SPACES
LEISURE ACTIVITIES
LE BUND
héritage
shape
program distribution
RESIDENTIAL
COMMERCIAL
OFFICE
HÔTEL
MOBILITY
CULTURAL
PUBLIC SPACES
LEISURE ACTIVITIES
PEOPLE'S SQUARE
centralité

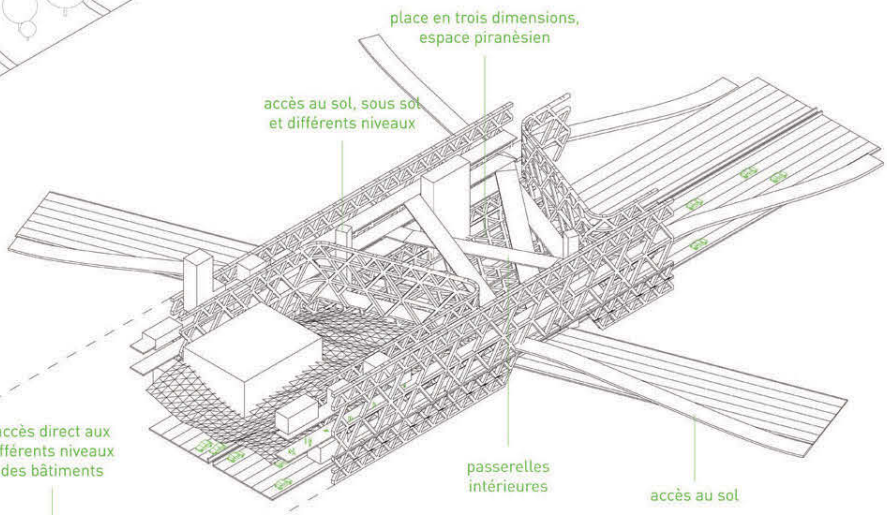

complexe hôtelier et patio
logements type montain de «BIG»
rizières urbaines verticales
temple de la montagne
ateliers et échoppes
convention hall
éoliennes verticales
jardin botanique vertical
piscines
pilier marina
Autoroute souterraine
stade urbain
paysage naturel de la rivière Suzhou
port de plaisance
quais piéton
rivière Suzhou et piscines

ÉVÉNEMENTS



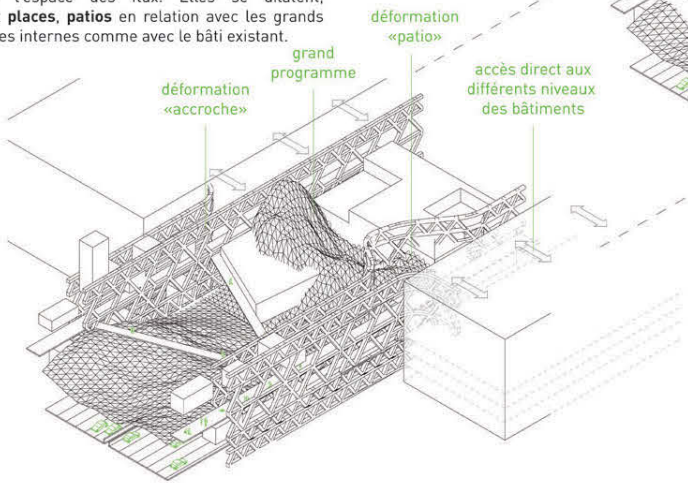
E1 / Le pont

Dialogue muet, distant, laissant place à un **large parc au sol**.



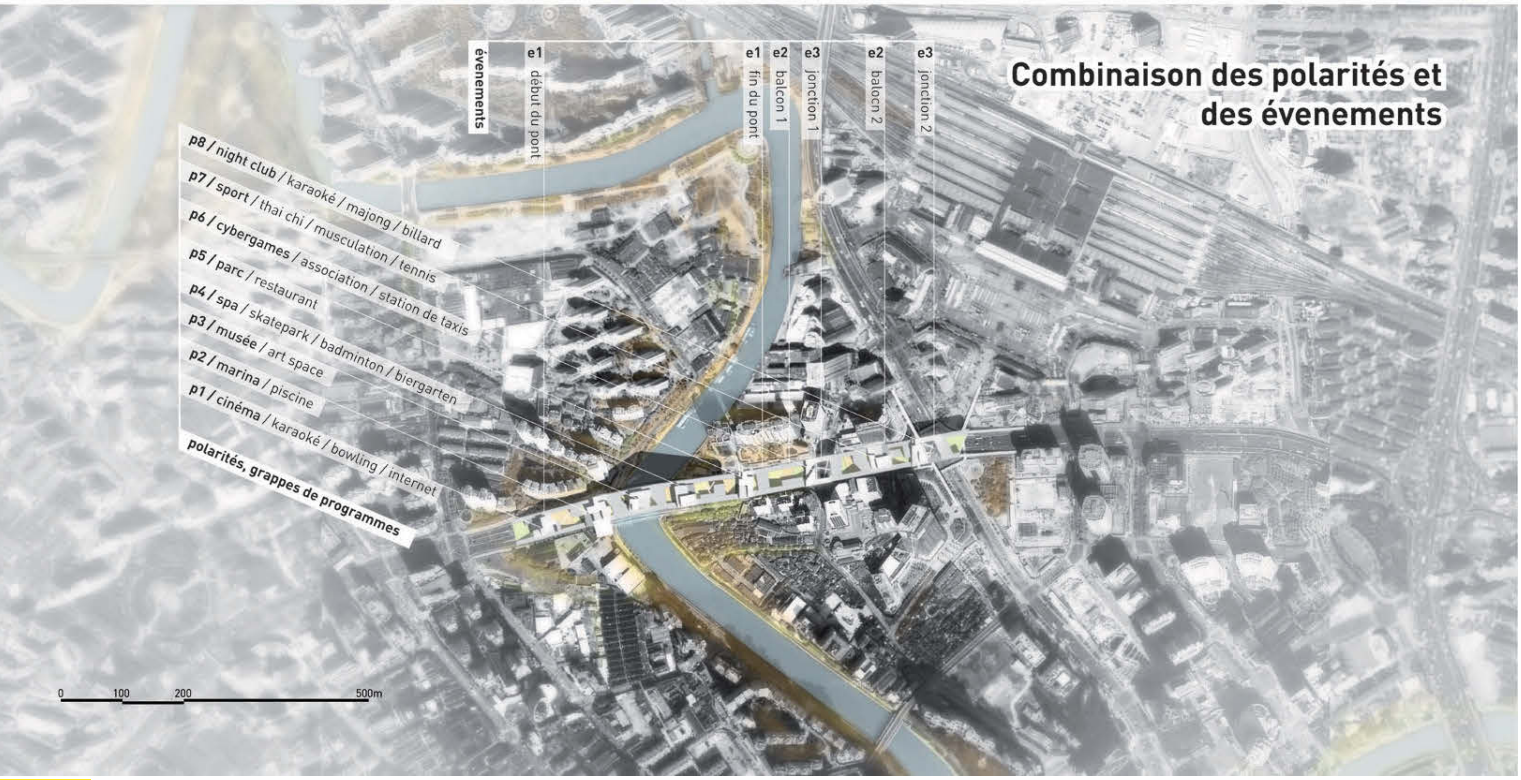
E2 / Le balcon

Dans la ville dense, les travées collatérales ne sont plus seulement l'espace des flux. Elles se dilatent, deviennent **places**, **patios** en relation avec les grands programmes internes comme avec le bâti existant.



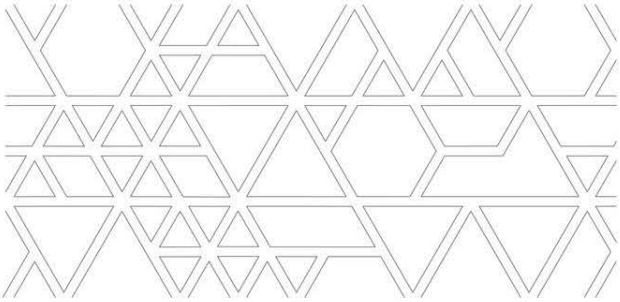
E3 / La jonction

L'infrastructure confronte les échelles, les strates et les lieux de la ville. Le croisement avec une autre route est un **espace de rassemblement** et une interface de redistribution.



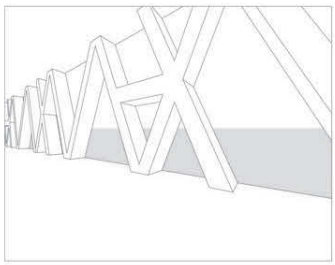
Trame flexible

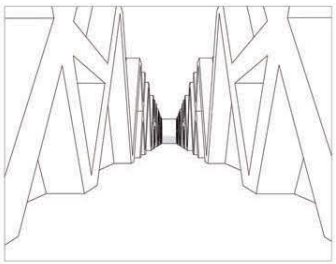
La trame structurelle se **densifie** ou se **raréfie** suivant les besoins. L'intelligibilité et la continuité rigoureuse de celle-ci permettent une grande flexibilité de percements.



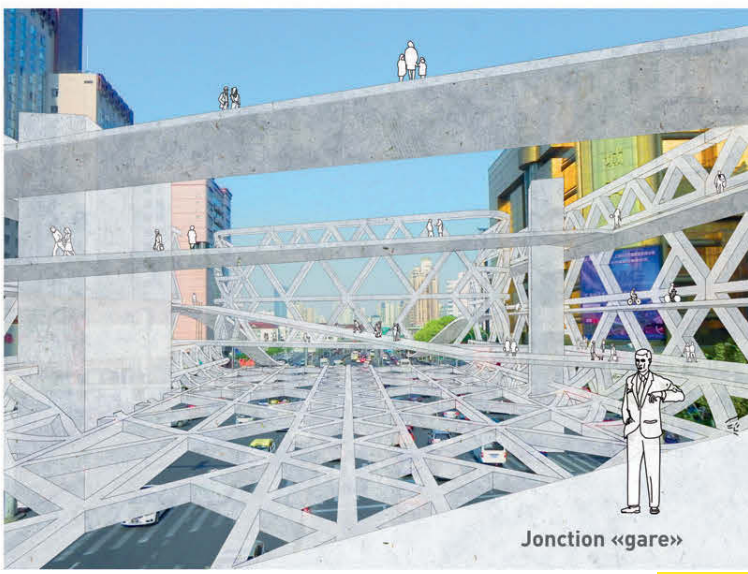
Perception

La structure forme un jeu de **plein et de vides** qui peut etre perçu de plusieurs manières. De face, elle laisse la **vue sur la ville** proche ou lointaine. De profil les murs deviennent opaques et indiquent la direction.





Patio créé par la déformation de la structure



Jonction «gare»

ispahan

Rose Firouzbakht Lonbani

Urban parasol

Amélioration du climat urbain dans la région aride d'Ispahan.

Ce projet consiste en un travail de recherche et de conception de moyens territoriaux, urbains et architecturaux pour aider à créer un climat et une ambiance plus agréable dans les villes désertiques, plus spécifiquement la ville d'Ispahan, une ville située au centre d'Iran. Mon attention a porté sur l'avenue principale de cette ville nommée Chaharbagh, ponctuée de places aux enjeux très importants.

Le travail du Mémoire a consisté à retracer l'histoire de cette avenue depuis sa formation. L'analyse géographique et territoriale a permis de constater que cette ville et son avenue, espaces autrefois très ouverts et agréables, sont depuis un siècle en dégradation, ce qui entraîne des conséquences environnementales et sociales.

Dès le début du projet, un télescopage entre les différentes échelles citées a été nécessaire pour bien cibler les problèmes et besoins de la ville et permettre de trouver les solutions les plus pertinentes. L'analyse territoriale et géographique d'Ispahan a permis de voir que cette ville s'est développée autour du fleuve Zayandeh Roud mais qu'elle est aussi à proximité de plusieurs reliefs, surtout les chaines de montagnes Zagros sur toute la façade Ouest du pays, qui bloquent les vents dominants frais. Les vents venant du nord sont chauds et chargés en poussière. Il faut donc créer des filtres végétaux et architecturaux dans la partie nord d'Ispahan, qui permettront d'atténuer ces vents et poussière venant du nord.

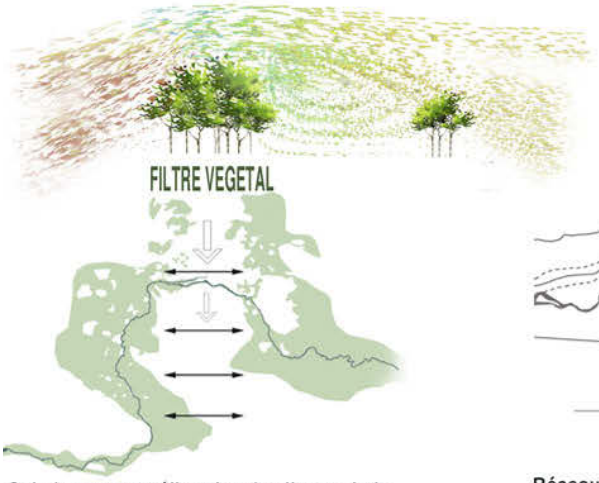
Anciennement, un réseau de canaux d'irrigation d'eau avait été mis en place pour arroser la végétation dense des jardins royaux construits autour de Chaharbagh, et ainsi de rafraîchir l'air sec et chaud de cette ville. Une architecture spécifique permettait aussi la ventilation naturelle à l'aide de tours à vents et de qanat. Ces savoir-faire vernaculaires peuvent aujourd'hui être utilisés pour amplifier la circulation d'air et le rafraîchissement du climat. Je propose alors de développer le système d'irrigation d'eau, surtout dans la partie sud de la ville qui est la plus récente. Le projet consiste également à créer une canopée permettant la création d'ombre, mais aussi le rassemblement et l'attraction sociale.

Des séquences autour des bâtiments et monuments spécifiques et significatifs de Chaharbagh sont choisies pour accueillir les canopées, assimilées chacune à un programme spécifique, comme une station de métro, des cafés, un pavillon d'information ou d'exposition, etc.

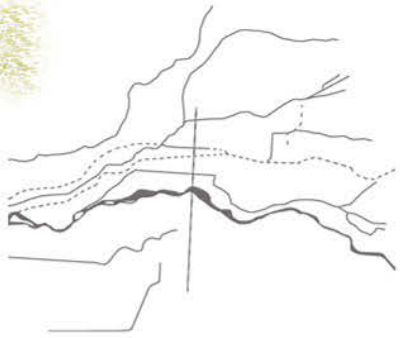
La conception formelle de cette canopée, végétale et artificielle, est un travail expérimental autour des motifs, des structures et des matériaux locaux.

AMELIORATION DU CLIMAT URBAIN DANS LA REGION A

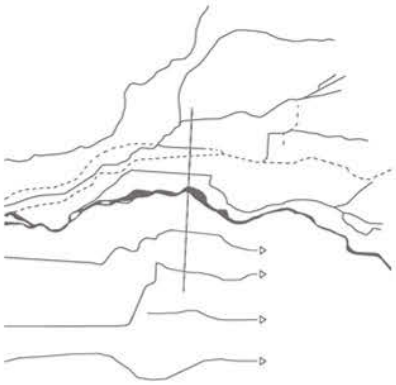
ARCHITECTURE VERNACULAIRE DE L'IRAN



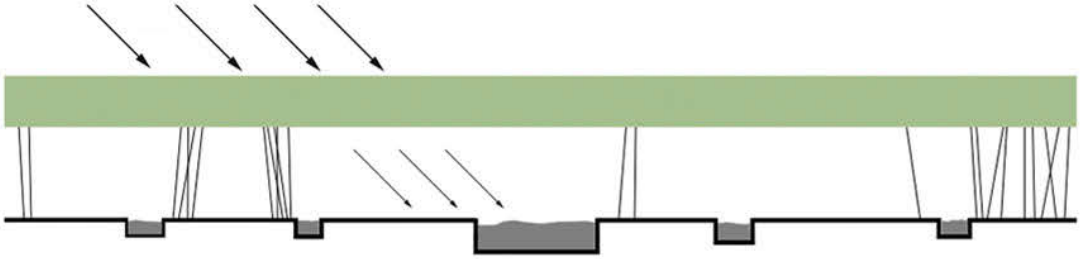
Solution pour amélioration du climat urbain



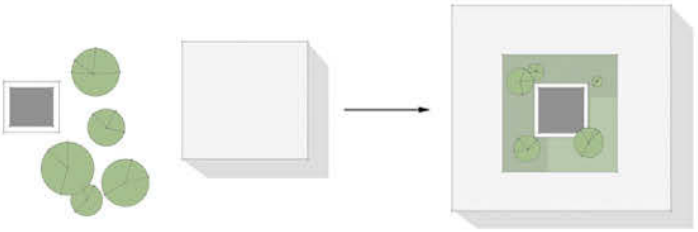
Réseau d'irrigation existant



Développement du réseau d'irrigation

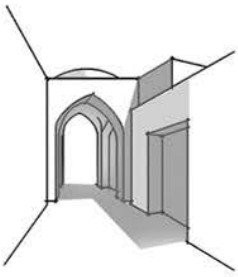


Création d'une canopée (couverture) pour proteger la ville de la chaleur du soleil

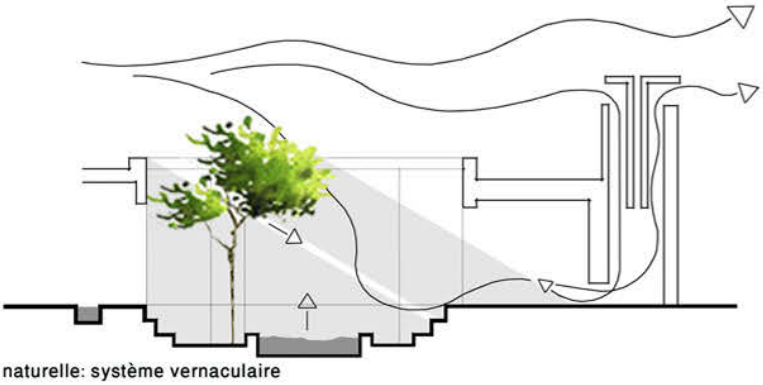


Maison à patio traditionelle

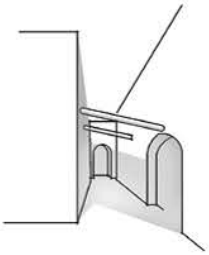
Eléments influant sur le climat:
- Eau
- Vent
- Végétation
- Matériaux
- Proportions



Rue couverte à Ispahan



Ventilation naturelle: système vernaculaire

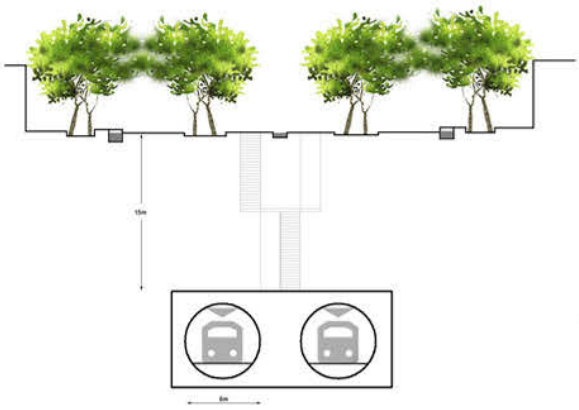


Ruelle ombragée

RIDE D'ISPAHAN - TISSER LA TRADITION ET LA MODERNITE AUTOUR DE L'AVENUE CHAHARBAGH

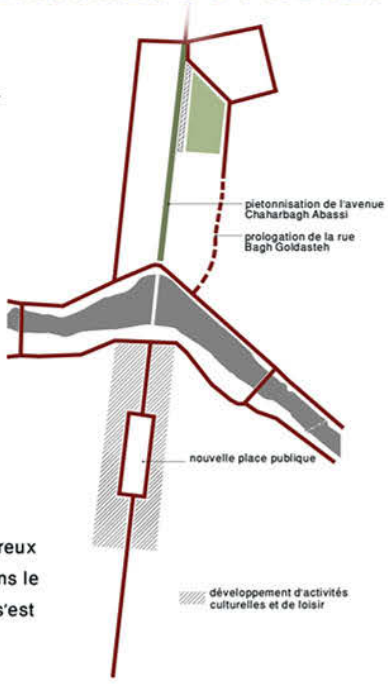
ENJEUX ET EBAUCHES DU PROJET

Attraction touristiques d'Ispahan



Construction d'un métro sous Chaharbagh

La municipalité d'Ispahan entretient depuis quelques années de nombreux projets dans le quartier historique de la ville autour de Chaharbagh dans le but relancer l'économie de cette ville grace à l'activité touristique qui s'est quelque peu décliner dernièrement.

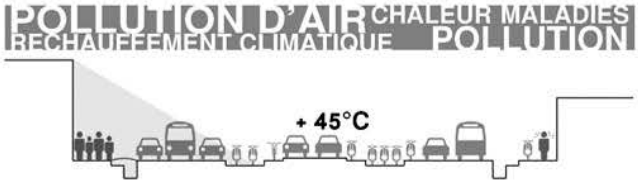


Schémà de développement pour Chaharbagh

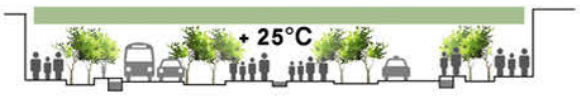
Projets de la municipalité pour Ispahan

Chaharbagh en 2010

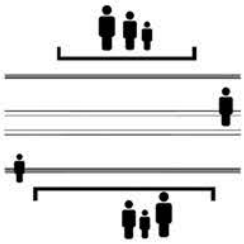
Chaharbagh en 2014



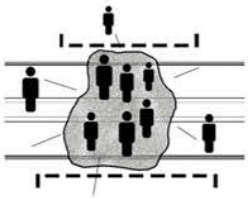
Scénario catastrophe



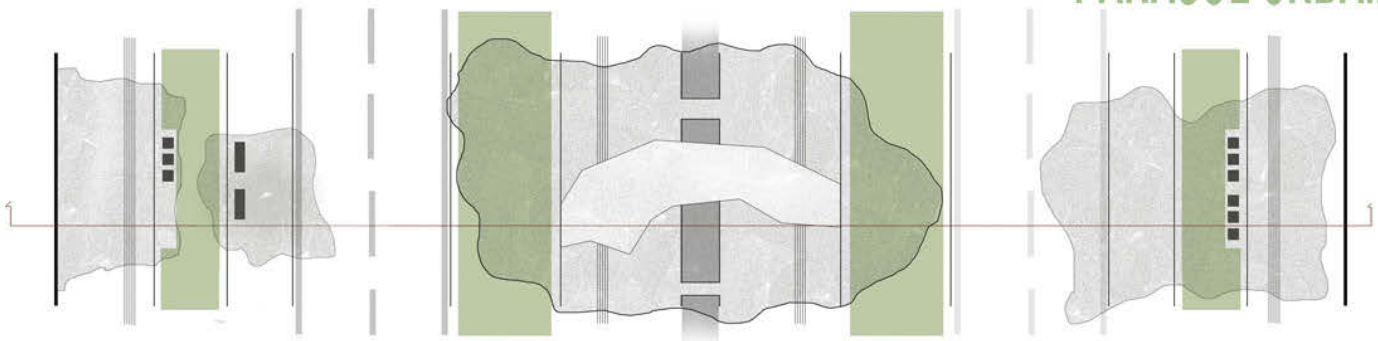
Chaharbagh en 2014: proposition de projet



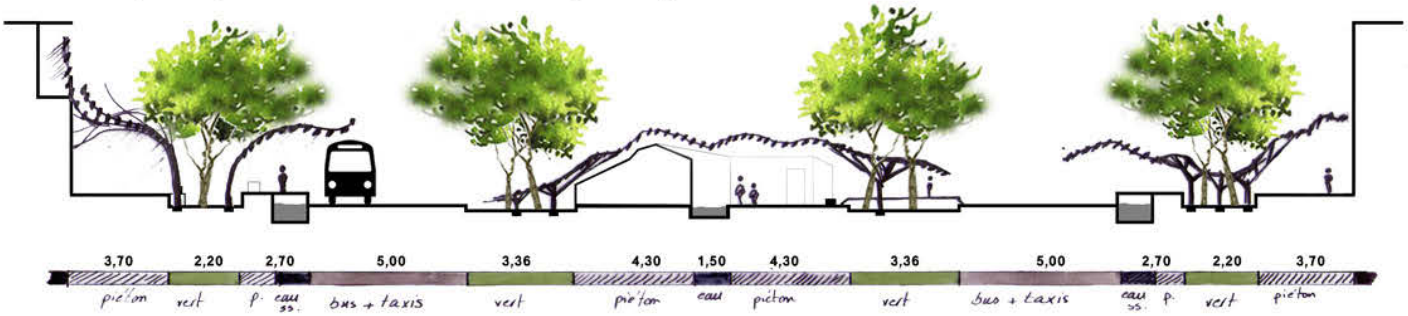
Enjeux sociaux



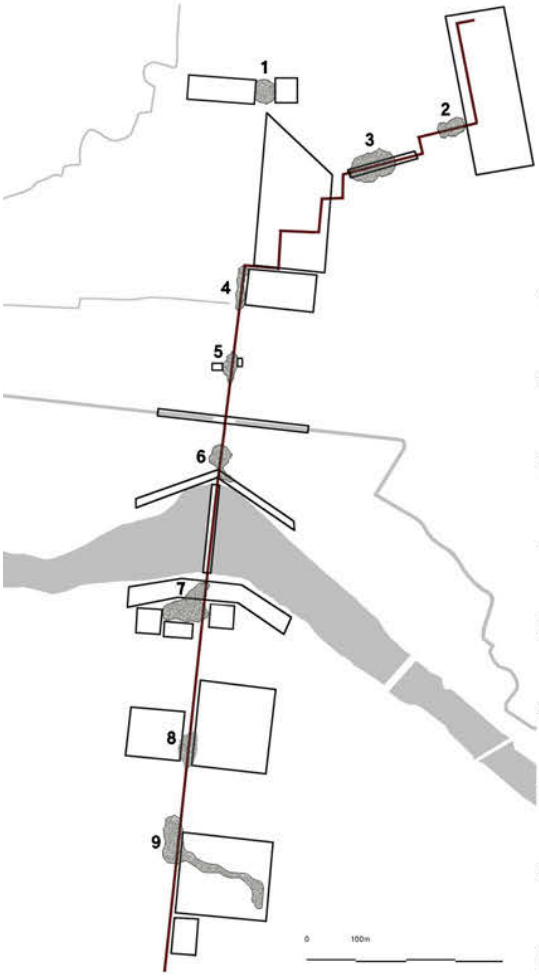
AMELIORATION DU CLIMAT URBAIN DANS LA REGION A
PARASOL URBAIN



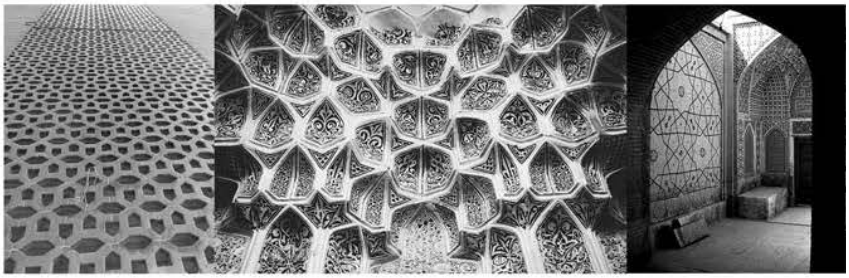
Plan Chaharbagh Abbasi, futur transformation de l'avenue et intégration du parasol urbain



Coupe transversale sur l'avenue Chaharbagh Abbasi, intégration du parasol urbain



Sites et programmes associés aux "Parasols Urbains"



1/ Centre culturel et commercial Jahan Nama (Ouest) et la Mairie d'Ispahan (Est)

2/ Entrée de la place Naghshe Jahan et le Grand Bazar d'Ispahan

3/ Bibliothèque Centrale d'Ispahan, Collège, Lycées, CHU

4/ Monuments historiques de l'époque Abbaside (XVIIème siècle)

5/ Lieu d'échange et de ravitaillement entre deux cinémas

6/ Changement de fonction de la place Enghelad: piétonnisation de la place

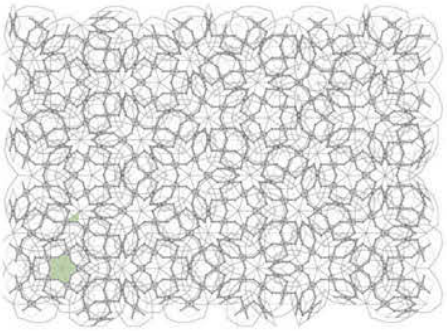
7/ Entrée de la partie historique de Chaharbagh

8/ Futur programme culturel et de loisir dans les friches industrielles

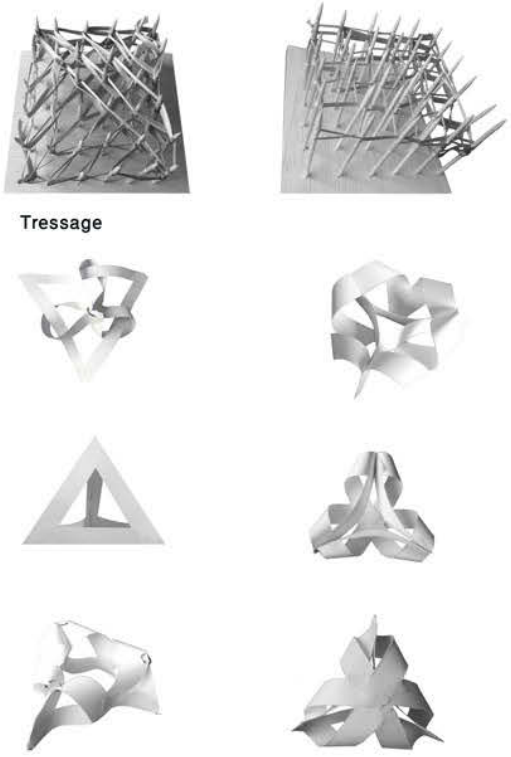
9/ Programme mixte sur le site d'une ancienne usine de fabrication textile

RIDE D'ISPAHAN - LE PARASOL URBAIN : ELEMENT RAFRAICHISSANT LA TEMPERATURE RESSENTIE

CHOIX DU MOTIF

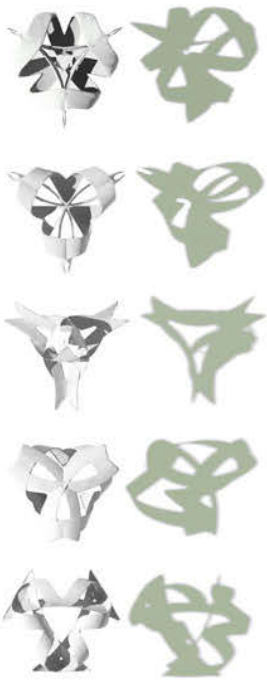


Motifs ornementaux et géométriques d'Ispahan

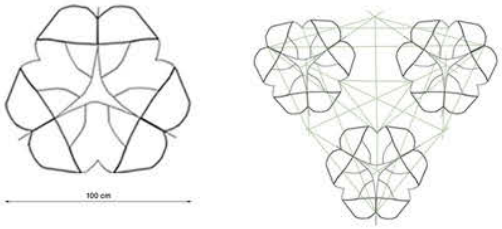


Tressage

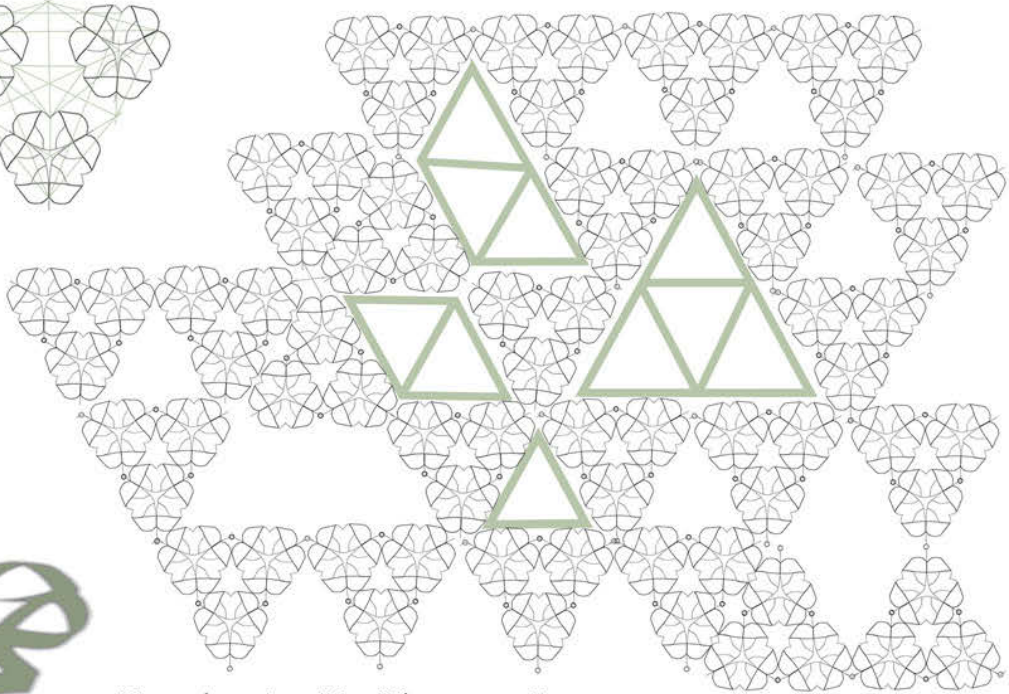
Maquettes d'étude: pliage à partir de triangles équilatérales



Simulation du modèle paramétrique



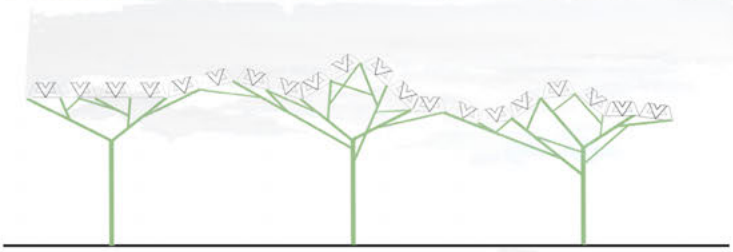
Motif choisi



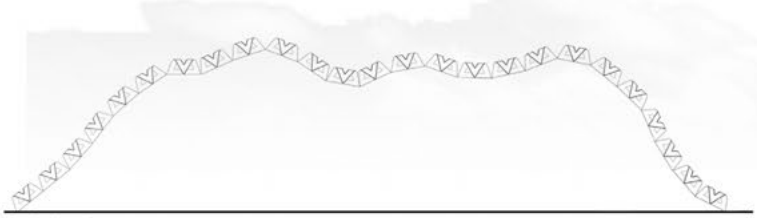
Mise en réseau du motif, les différentes assemblages

AMELIORATION DU CLIMAT URBAIN DANS LA REGION A

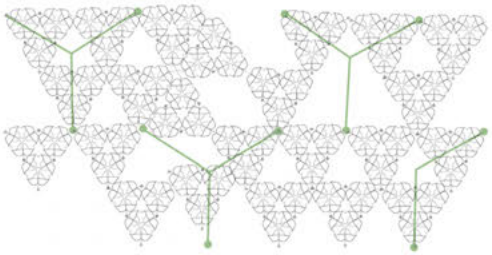
Structure et matériaux

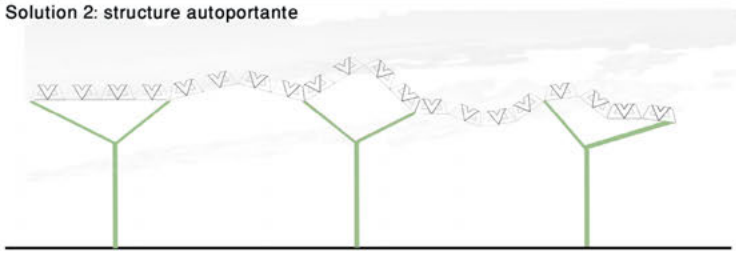


Solution 1: structure externe



Solution 2: structure autoportante

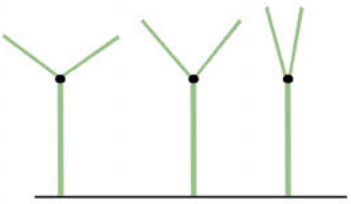




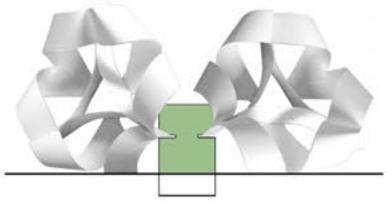
Solution 3: structure autoportante + supports ponctuels

-Dans le cas de la solution 1, la structure en forme de tronc d'arbre peut être construit en béton haute performance (Ductal).

-Les éléments peuvent aussi se reposer sur les véritables troncs des arbres de l'avenue.



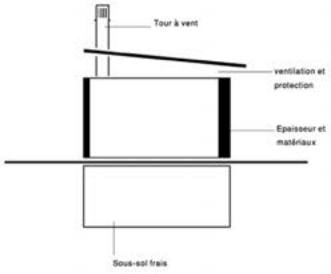
Le cas de la solution 3: des bras pivotés autour d'un axe central, permetant de varier les hauteurs du parasol.



Liaison entre "fleur" et encastrement dans le sol

Solution 4: structure autoportante

- L'élément floral peut être construit avec le bois des arbres de Chaharbagh qui seront remplacés.
- Du béton.
- De la terre.
- Les matériaux synthétique.
- Des grilles métaliques support de végétation grimpante
-Des fibres

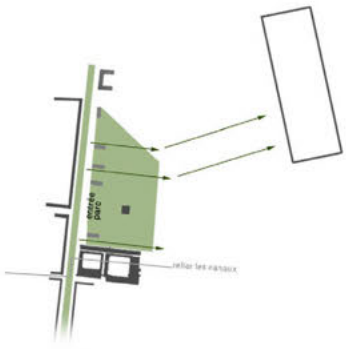


Réinterprétation moderne de l'architecture vérnaculaire : .

Utilisation de la brique de terre crue: les briques des usines en friches pouront être utilisées pour la construction de nouveaux bâtiments.

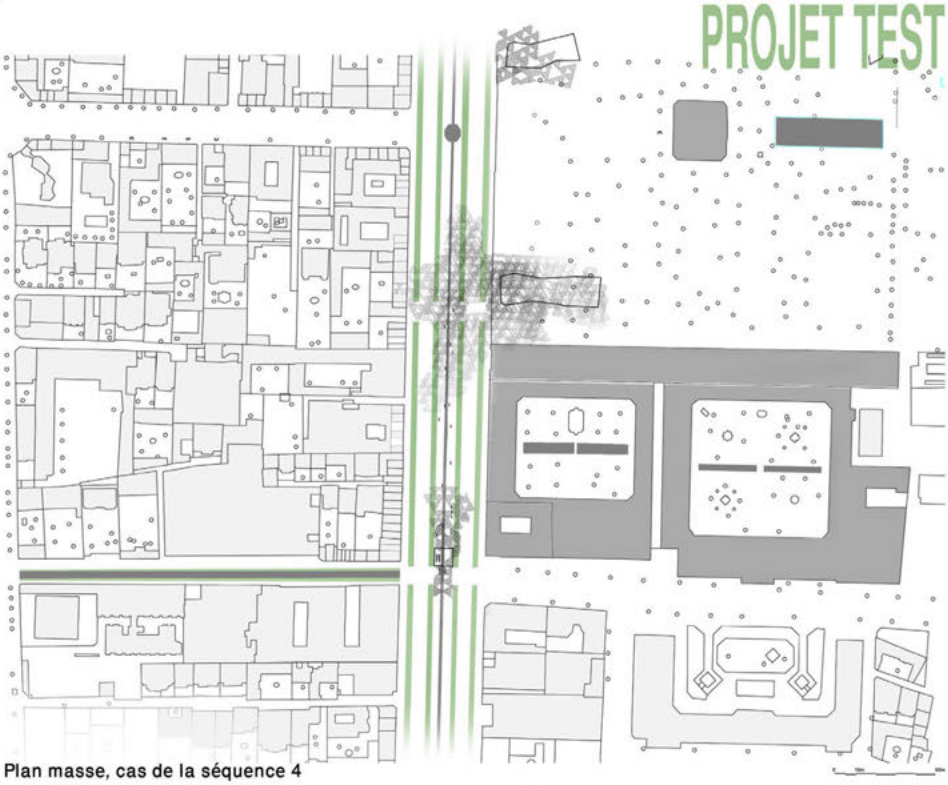
ARIDE D'ISPAHAN - LE PARASOL URBAIN : ELEMENT RAFRAICHISSANT LA TEMPERATURE RESSENTIE

PROJET TEST



Enjeux pour Hasht Behesht

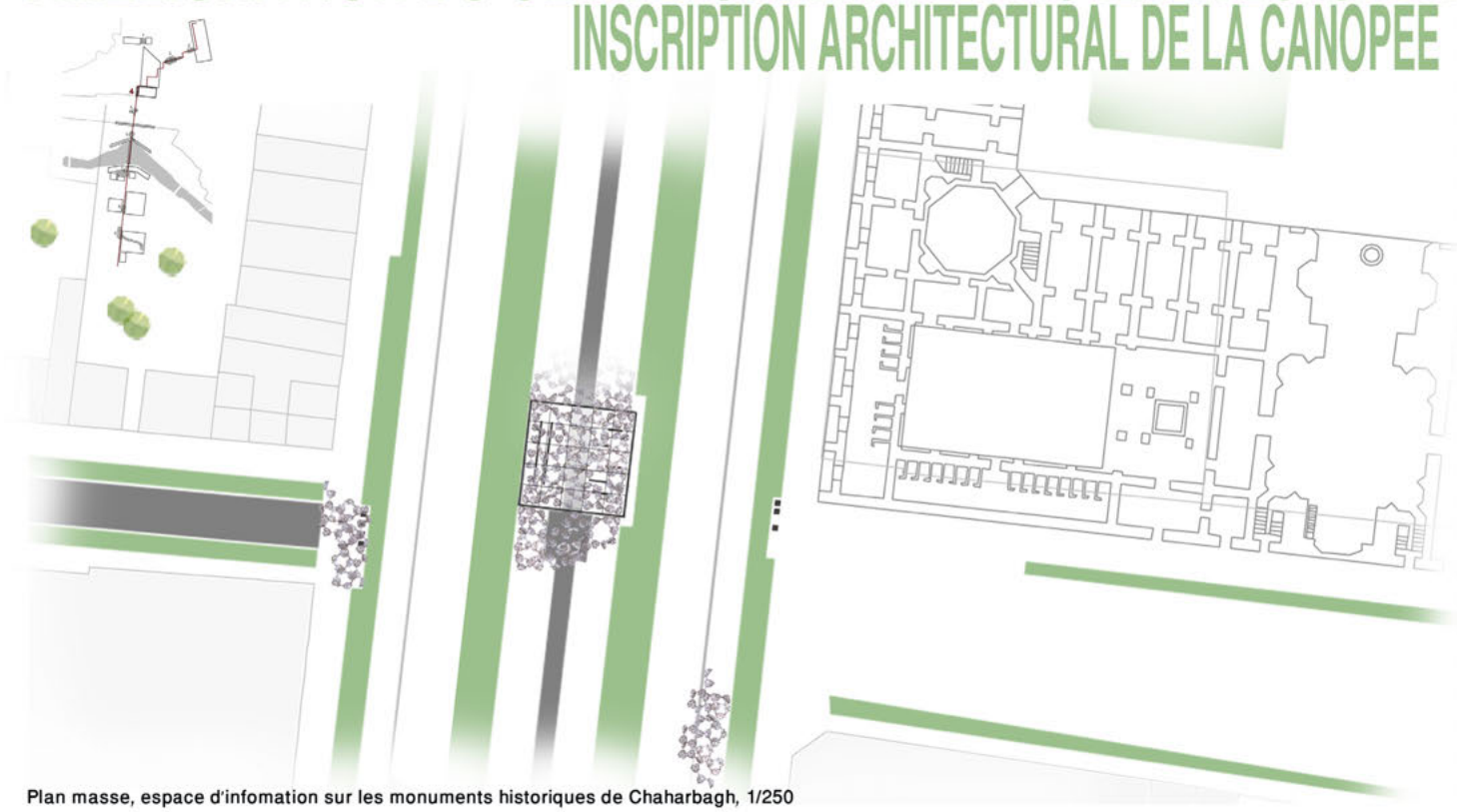
Seconde façade pour les magasins



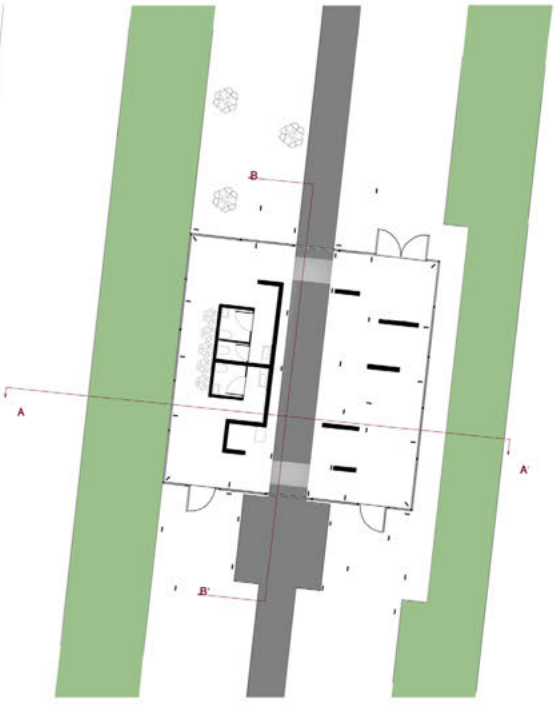
Plan masse, cas de la séquence 4

Perspective d'ambiance

AMELIORATION DU CLIMAT URBAIN DANS LA REGION A
INSCRIPTION ARCHITECTURAL DE LA CANOPEE



Plan masse, espace d'infomation sur les monuments historiques de Chaharbagh, 1/250



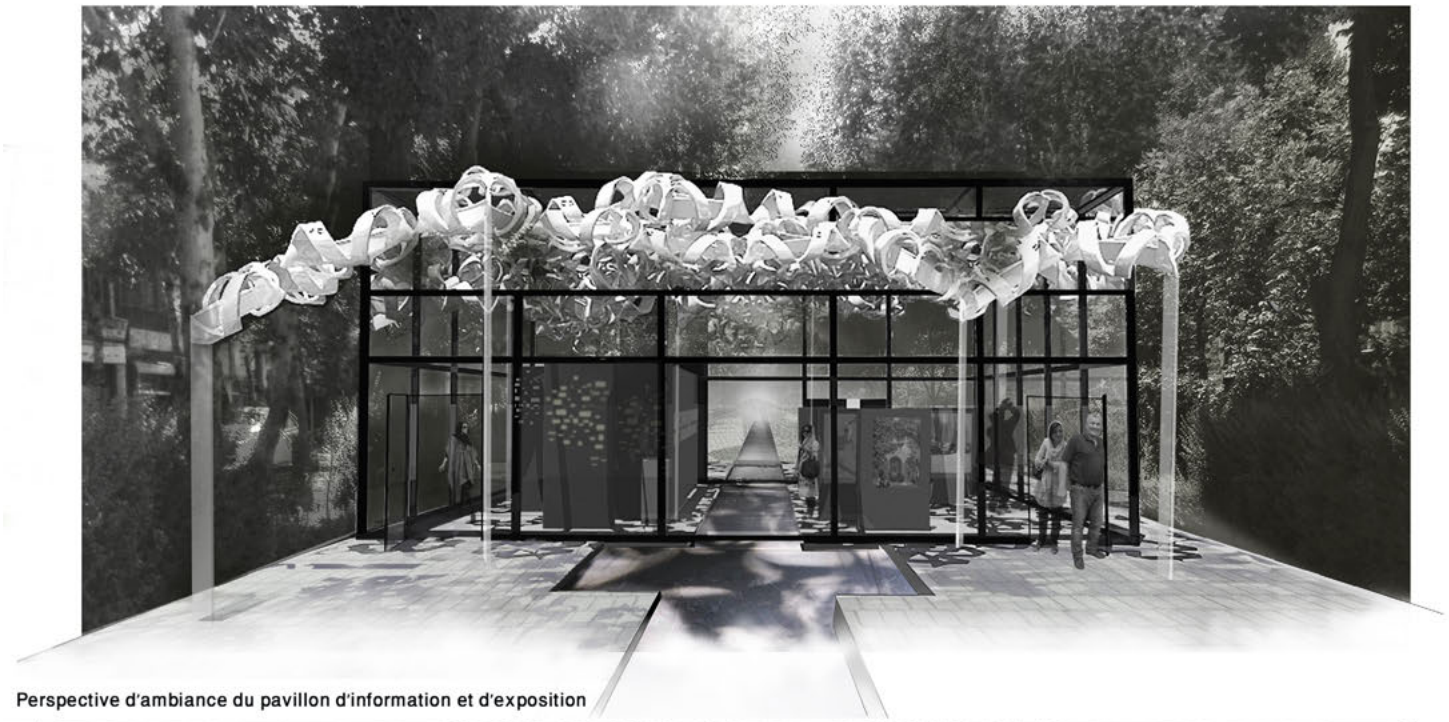
Plan, 1/100

Coupe AA', 1/100

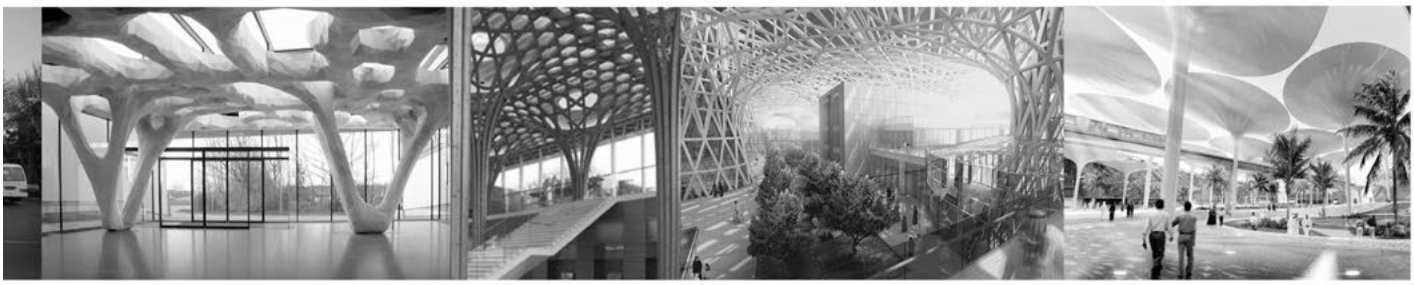
Coupe BB', 1/100

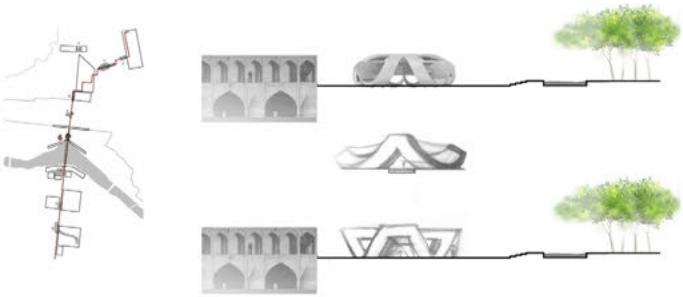
RIDE D'ISPAHAN - LE PARASOL URBAIN : ELEMENT RAFRAICHISSANT LA TEMPERATURE RESSENTIE

PERSPECTIVES D'AMBIANCE

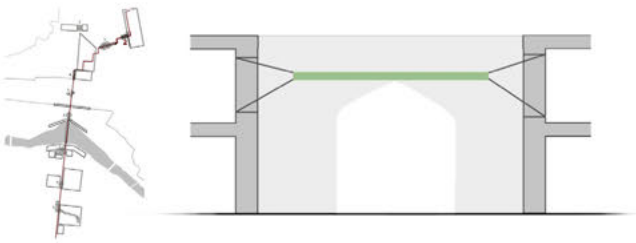


Perspective d'ambiance du pavillon d'information et d'exposition





Sequence 6: piétonnisation de la place Enghelab



Entrée de la place Naghshe Jahan et du Grand Bazar

Mise en réseau du motif, les différentes assemblages

Canopée: structure tendue pour marquer l'entrée du Bazar

berlin

Delphine Fietz

Écoparc urbain

Tempel(h)of Freiheit. Création d'un parc ethno-agricole au centre ville de Berlin

J'ai développé mon projet sur le site désaffecté de « Tempelhof Freiheit », au coeur de Berlin. Depuis 2010, l'enceinte de l'aéroport du pont aérien à été ouverte au public sous forme d'un immense parc. Pour le moment, aucune des propositions de concours n'a convaincu les Berlinois, qui y sont très attachés et attentifs. Ce site soulève différentes problématiques dont la protection du patrimoine industriel du 20ème siècle, l'articulation des échelles et des mobilités ainsi que la création d'une nouvelle centralité. J'ai réalisé que la situation berlinoise imposait une attitude de projet en marge.

Berlin est une ville en décroissance qui doit faire face à l'arrêt des subventions fédérales. Puisque les théories urbanistiques sont basées sur la croissance, il a fallu ici trouver d'autres systèmes pour résoudre l'intégration de ce site à la ville.

Les principales contraintes dont l'absence d'investisseurs pour un projet de grande ampleur et le contexte de 'shrinking city' m'ont amenée à planifier un scénario de développement urbain pour le grand Berlin. Ce scénario est basé sur l'accentuation des spécificités de cette ville archipel et sur les dynamiques instillées par une population engagée.

A l'échelle de la ville, mon projet consiste à affirmer son caractère polycentrique et hétérogène, d'une part, en valorisant des centralités vertes et leur mise en réseau et d'autre part, en intensifiant les centralités urbaines au profit de la compacité de la ville. A l'échelle des quartiers, le projet tisse ainsi une toile entre les 'vagues', les 'vides' et les 'verts'. Il fait émerger des liaisons entre ces espaces pour rendre une cohérence au territoire et donner à lire une ville inintelligible au premier abord.

A l'encontre des projets de concours qui proposent la création de nouveaux quartiers ou de parcs paysagers, je conserve le grand vide central comme espace de mémoire et comme un jardin en mouvement. Il s'agit de fixer ce vide, qualifier ses limites selon l'influence de chacun des quartiers en contact, établir des seuils entre ce vide et la ville.

Le Tempelhof devient le point de départ d'une diffusion verte, son rayonnement est lisible dans la ville par la mise en place de périmètres d'influence et de séquences d'approche. Le projet opère un retournement des quartiers environnants sur le Tempelhof qui devient une centralité intégrée.

« Tempelhof Freiheit » propose centre d'agriculture urbaine, un lieu d'échange où l'on produit pour nourrir la ville et disséminer végétaux et connaissances. Il abrite un service municipal d'agriculture urbaine pour promouvoir les nombreuses initiatives de la population berlinoise et permettre une alternative à la gentrification en enracinant les populations existantes.

Le site se développe en trois phases : préparation des sols, mise en place des cultures et d'une trame végétale, construction des éléments de programme substantiel.

Le projet télescope la macro et la micro échelle. Il part de la forme du Tempelhof pour instiguer un changement radical dans la logistique urbaine nourricière de la ville. Ici, la crise devient une opportunité de créer ensemble de nouveaux modes de vie et de développer une ville résiliente.

Tempelhof Freiheit, parc Ethno-Agricol

Ecole Nationale Supérieur d' Architecture de Strasbourg // Domaine d'étude "Architecture, Ville et Territoire" // Projet de Fin d'Étude sous la direction de Cristiana Mazzoni // Septembre 2012 Delphine Fietz

«Einigkeit und Recht und Freiheit»

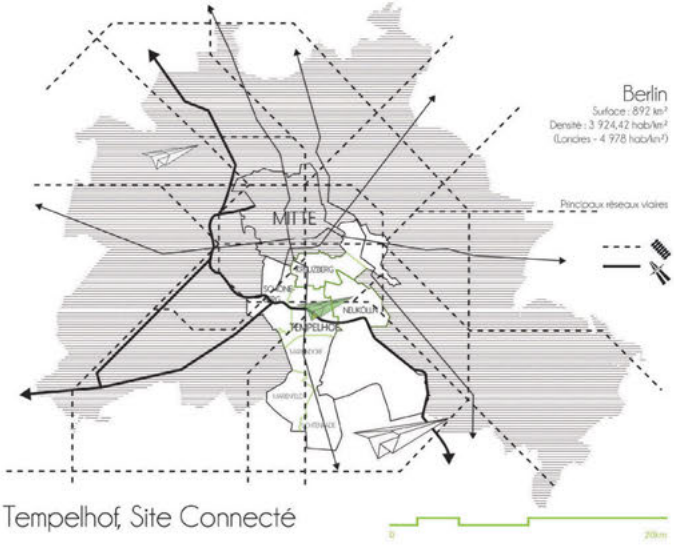
Unité (n.f) : ensemble, réunion de composants de cet ensemble permettant de le définir.

Capitale Européenne, Fédérale

Brandebourg

30% du territoire classé réserve naturelle
30 000 km² - 11 000 km² de forêt
300 000 km de cours d'eau, 3000 lacs

Région Métropolitaine, Centralité



Berlin

Surface : 892 km²
Densité : 3 924,42 hab/km²
(Londres - 4 978 hab/km²)

Principaux réseaux viaires

Tempelhof, Site Connecté

La manne des subventions commence à se tarir ainsi que les transferts financiers dont la ville bénéficiait.

Berlin se voit aujourd'hui reprocher sa **mentalité de métropole assistée.**

Les grands chantiers sont terminés // à Berlin **11% des bureaux** (2 millions de m²) **sont vides**

Depuis la chute du mur, la population berlinoise décroit. Berlin est une Shrinking cities

Ambitions et Crise

The Berg, projet provocateur.

Ministery of food

1er prix du concours

Mais.. sans investisseurs

Situation : Analyse et Enjeux

Le concept de la Ville Archipel renforce le caractère polycentrique de Berlin, et promeut son hétérogénéité physionomique.

La « reconstruction critique » de l'IBA, dont les programmes prirent fin en 1987, s'est orientée vers une prescription plus architecturale qu'urbaine pour mieux correspondre aux attentes des investisseurs immobiliers.

Dynamiques de développement

Ville archipelle

Internationale Garten Austellung
Internationale Bau Austellung

Sans investisseur immobilier, il s'agit aujourd'hui de trouver d'autres réponses pour le développement urbain de Berlin. le processus de démocratie participative est pleinement en action dans le développement du projet Tempelhof Freiheit.

Le Vide : Espace Mnémotechnique

RosinenBoeiben

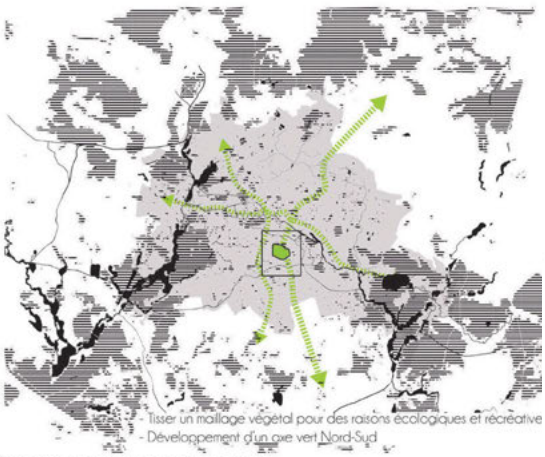
Projet participatif & Engagement des Berlinois

Manifestations

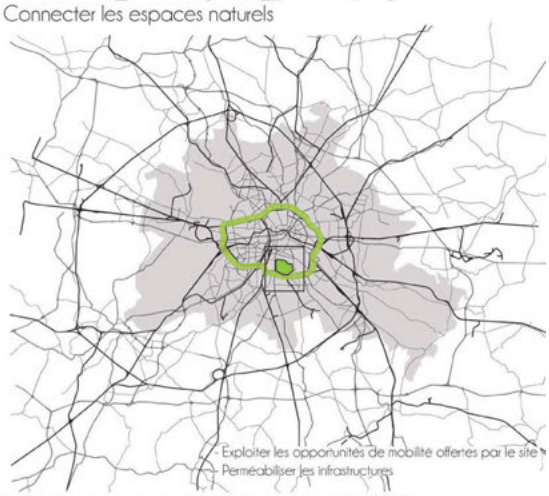
Actions citoyenne

Scénario de développement Urbain pour Berlin

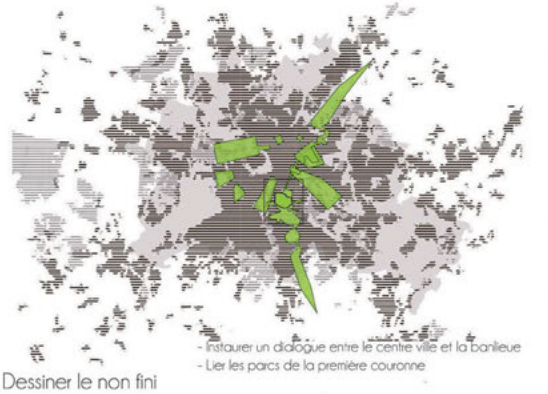
Croiser et Concilier les différentes logiques urba



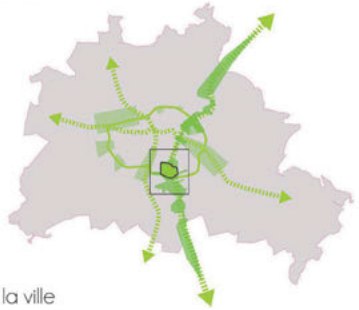
Connecter les espaces naturels



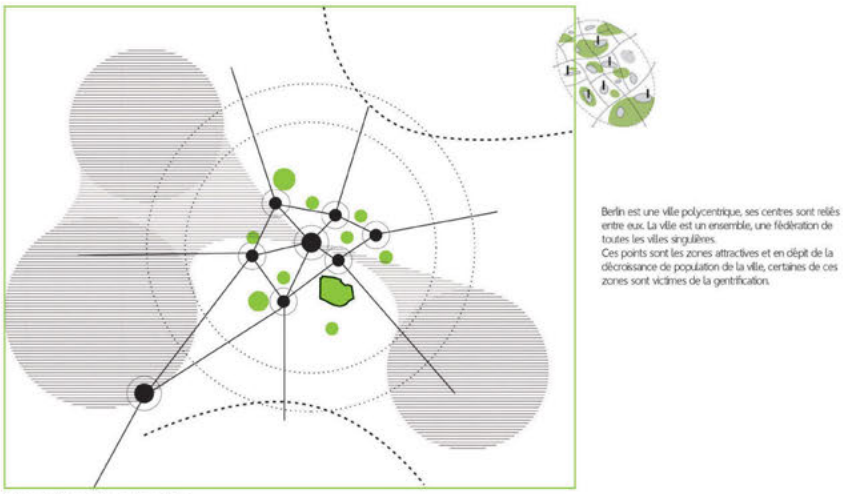
Intégrer un nouveau parc à la ceinture du 19ème



Dessiner le non fini

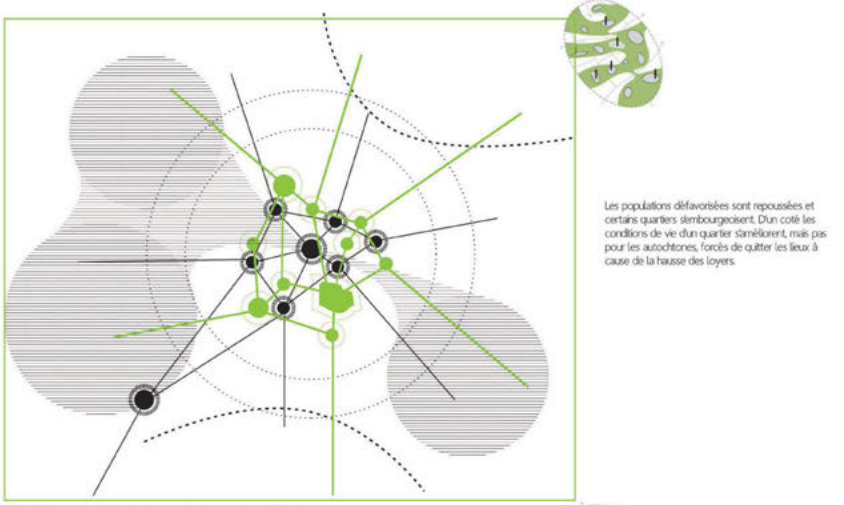


Donner à lire la ville



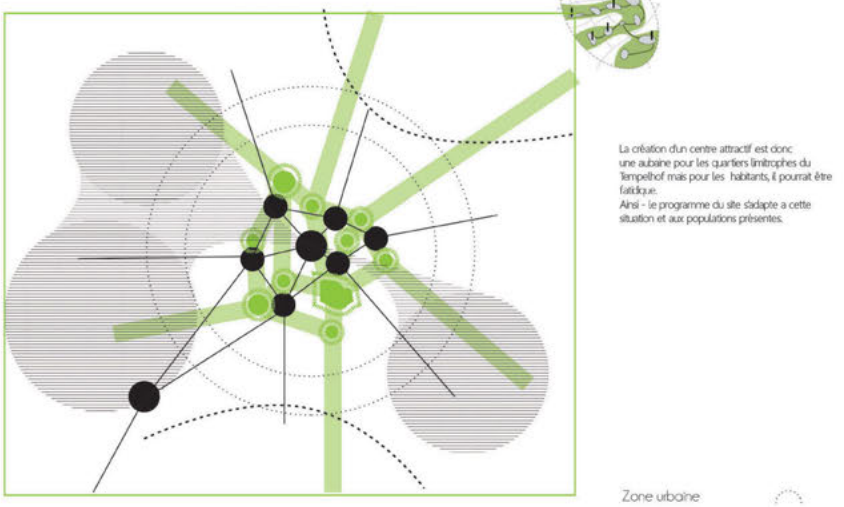
Des villes dans la ville

Berlin est une ville polycentrique, ses centres sont reliés entre eux. La ville est un ensemble, une fédération de toutes les villes singulières.
Ces points sont les zones attractives et en dépit de la décroissance de population de la ville, certaines de ces zones sont victimes de la gentrification.



Amplifier et Renforcer les centralités

Les populations défavorisées sont repoussées et certains quartiers s'embourgeoisent. D'un coté les conditions de vie d'un quartier s'améliorent, mais pas pour les autochtones, forcés de quitter les lieux à cause de la hausse des loyers.

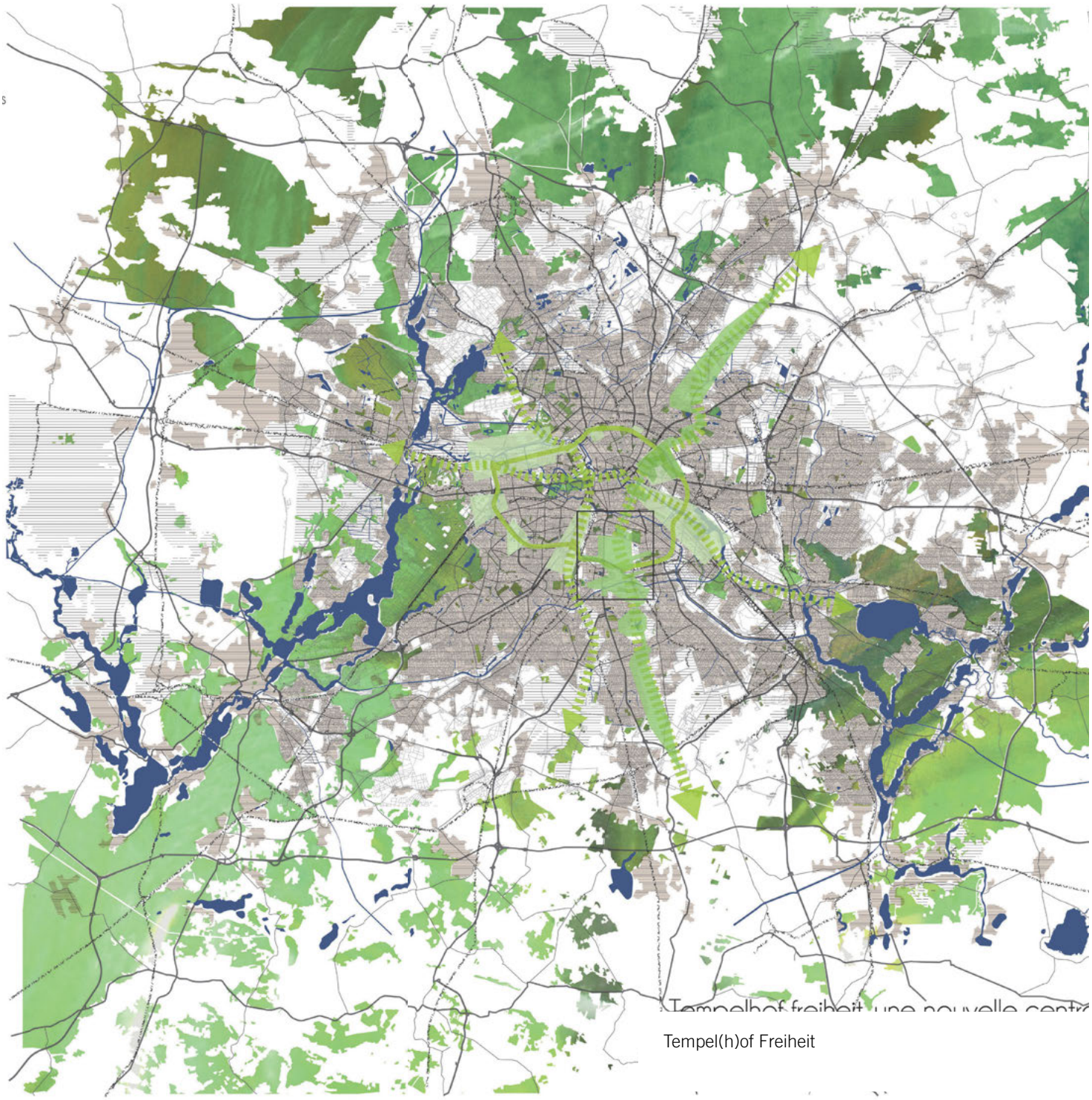


Connecter // densifier

La création d'un centre attractif est donc une aubaine pour les quartiers limitrophes du Tempelhof mais pour les habitants, il pourrait être fatidique.
Ainsi - le programme du site s'adapte a cette situation et aux populations présentes.

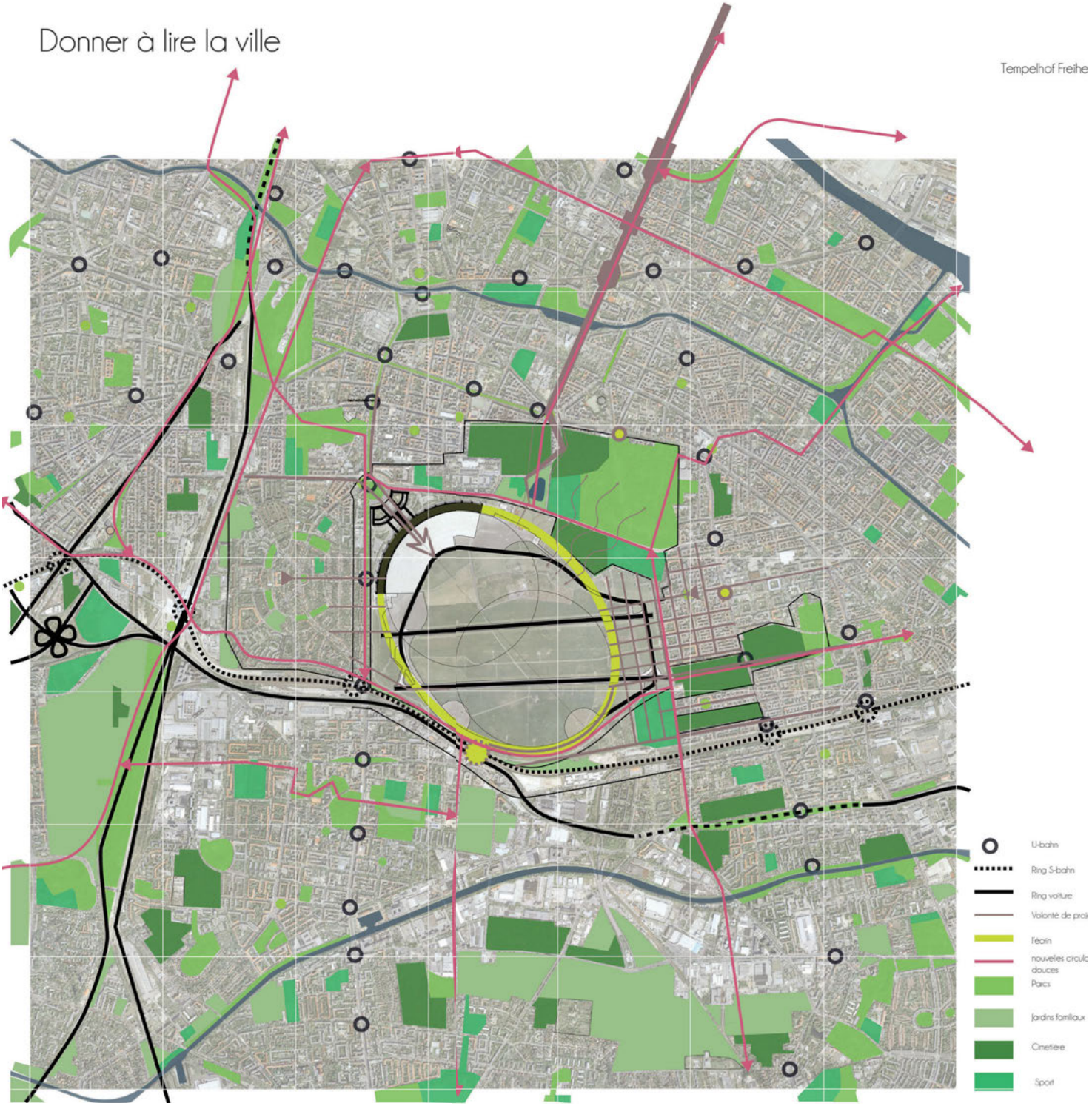
Zone urbaine
Plateaux
Fôrets
Centralité urbaine, extenssion densification
Centralité verte, extenssion densification
Connection urbaine
Connection verte
Nature augmentée

Berlin : Ensemble d'Archipels -

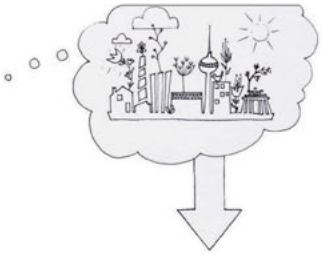


Tempel(h)of Freiheit

Donner à lire la ville



Berlin // Delphine Fietz, Ecoparc urbain



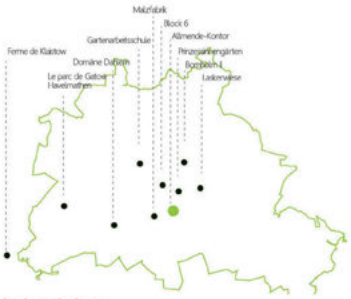
Tempelhof freiheit, Qualifier les

Le vide est ordinairement définie comme l'absence

Fixer le vide

Nourrir la ville

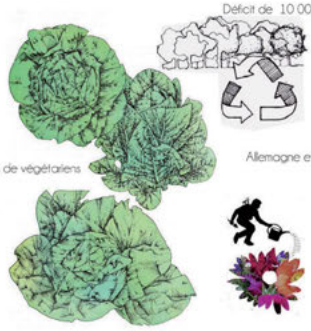
Caractère de Berlin et des Berlinois



Les fermes berlinoise

Promouvoir les Initiatives Individuelles

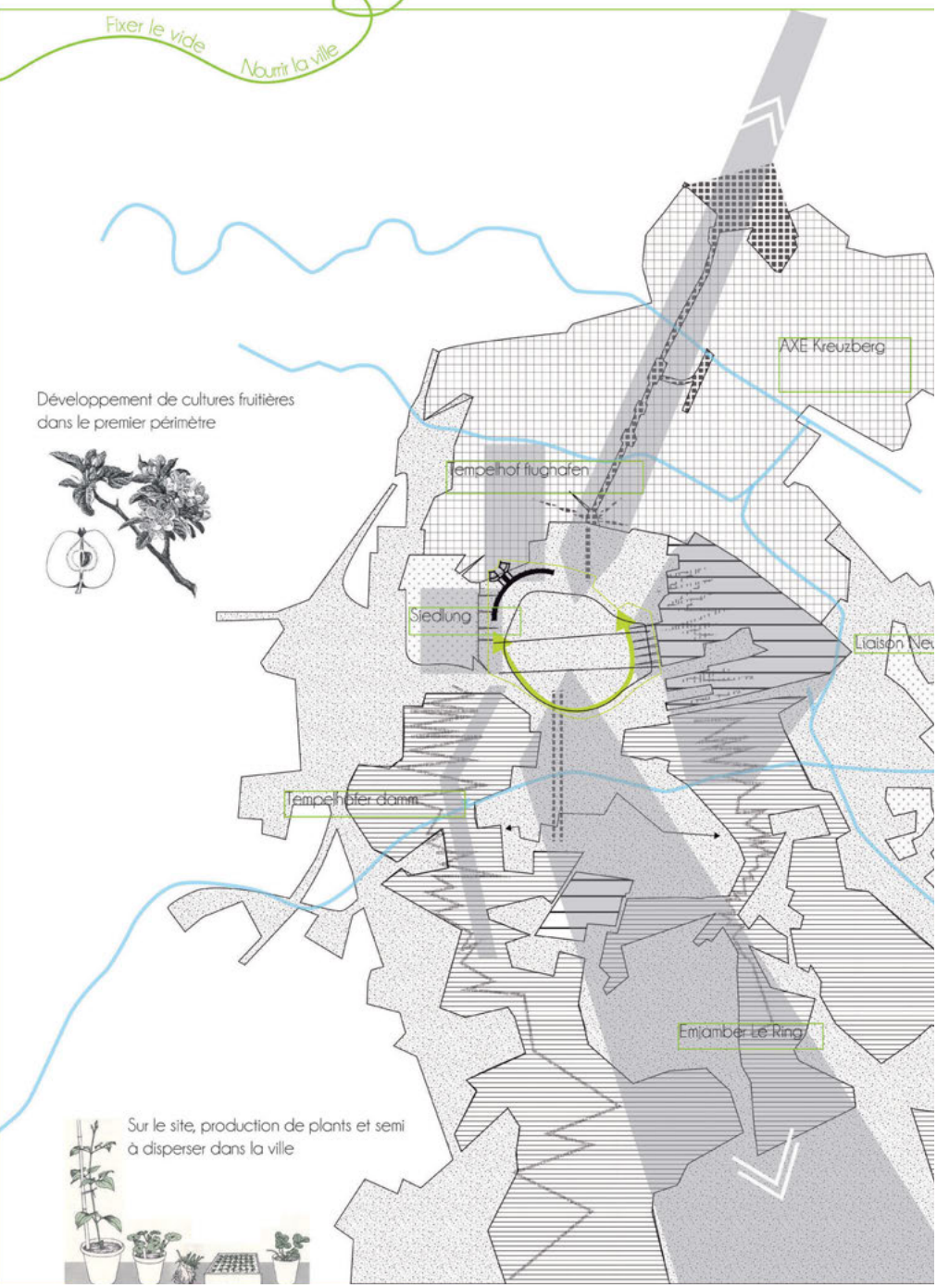
Squat vert



Ville Productive

Un programme pour aller vers l'autonomie et l'indépendance.
Gérer les espaces libres, Faire fructifier l'existant, le Tiers paysage.

Développement de cultures fruitières dans le premier périmètre



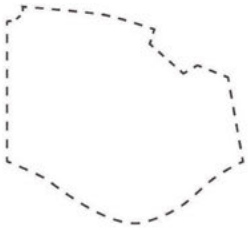
Sur le site, production de plants et semi à disperser dans la ville

s limites du vide

de matière dans une zone spatiale.

Compostion du vide - Existant

éléments de départs



Limite de l'aéroport

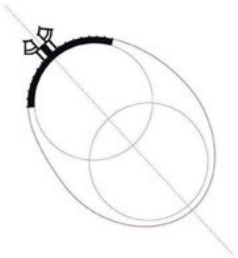
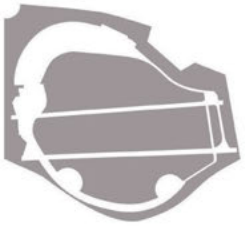


Figure émergeante historique

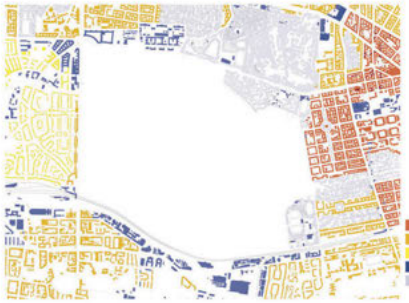
Amplification et mise en valeur
des axes existants

Surfaces dures existantes

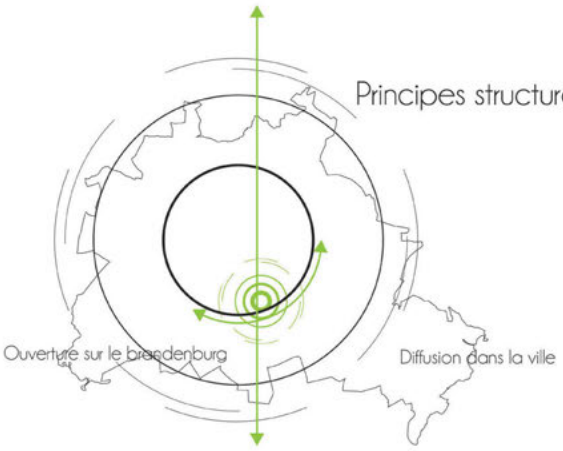


Surfaces vertes existantes

Densité

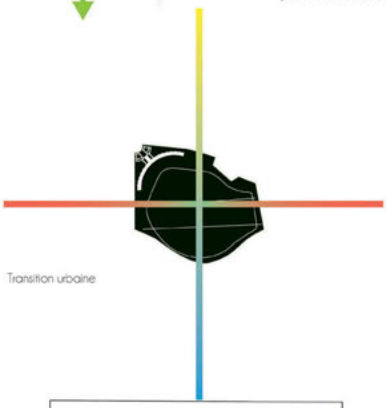


Principes structurants



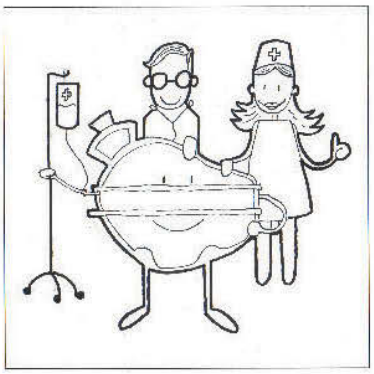
Rayonnement dans les quartiers environnants

Un point de départ
pour une diffusion Verte

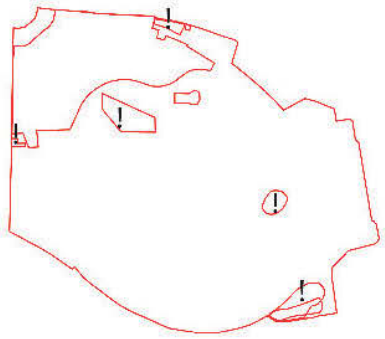


Echange sociaux

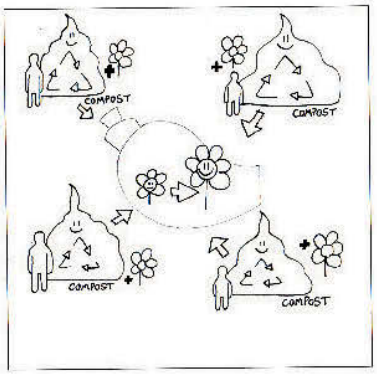
Phase 1
Le tempelhof en transition

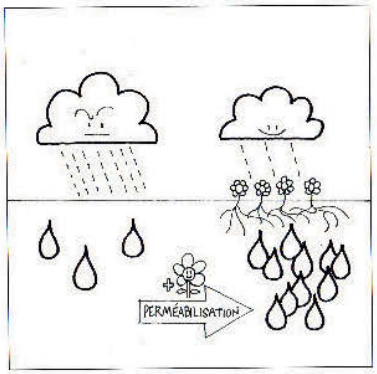


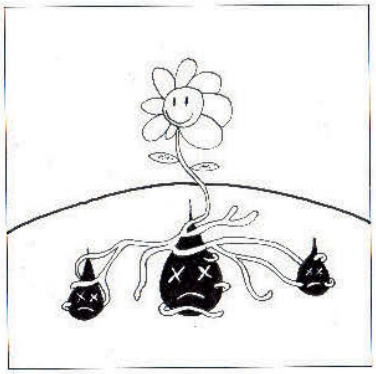
Lancement de la Renaissance verte
les potagers poussent sur les ruines de
la société industrielle



Zones polluées et leurs traitement







Phase 2 // 2015-2030
Mise en place des cultu

Vergers

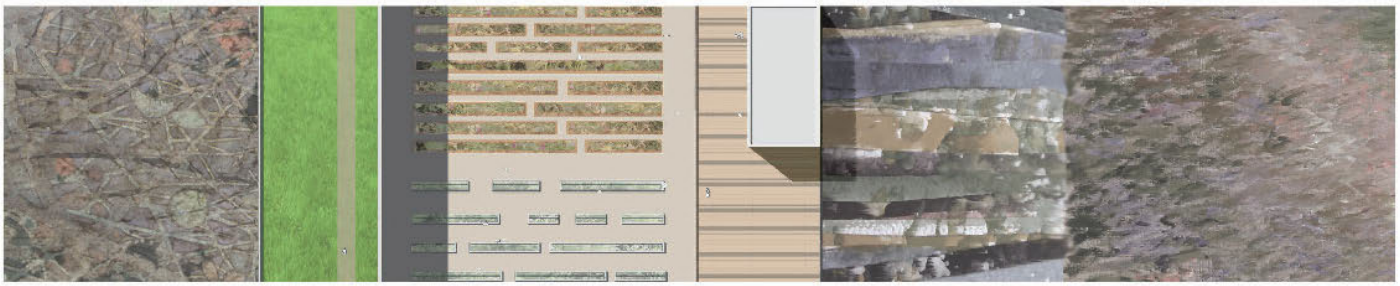
ıres et logiques d'implantation de la trame

Matérialité

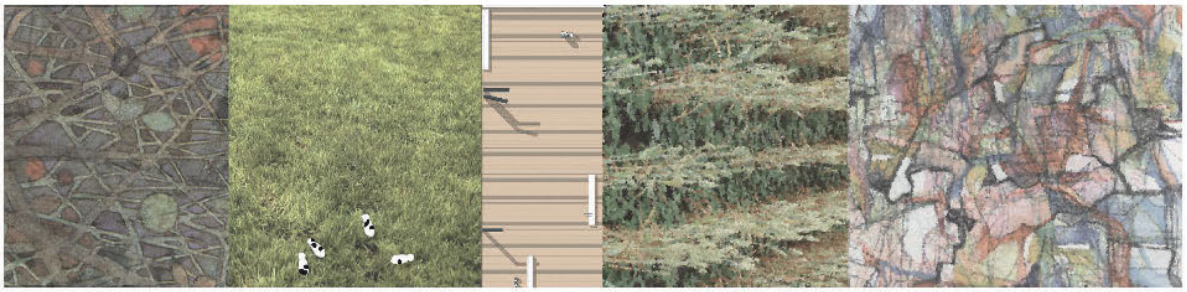
Dégradation des pistes secondaires

jardin en mouvements

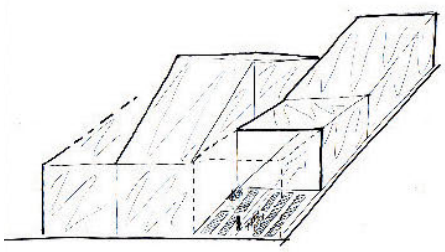
Types de Cultures



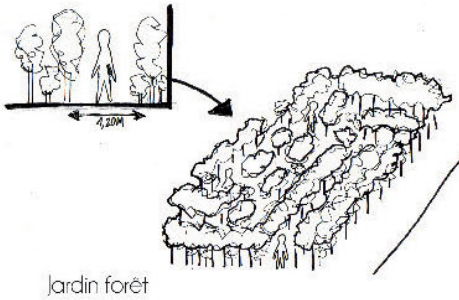
vergers bâtit culture rationalisé promenade production tempelhof jardin en mouvements



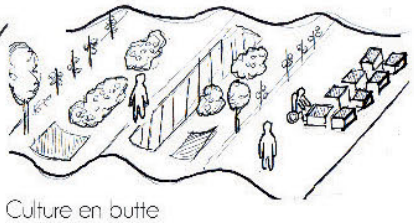
vergers pâturage promenade production Tempelhof jardin en mouvements



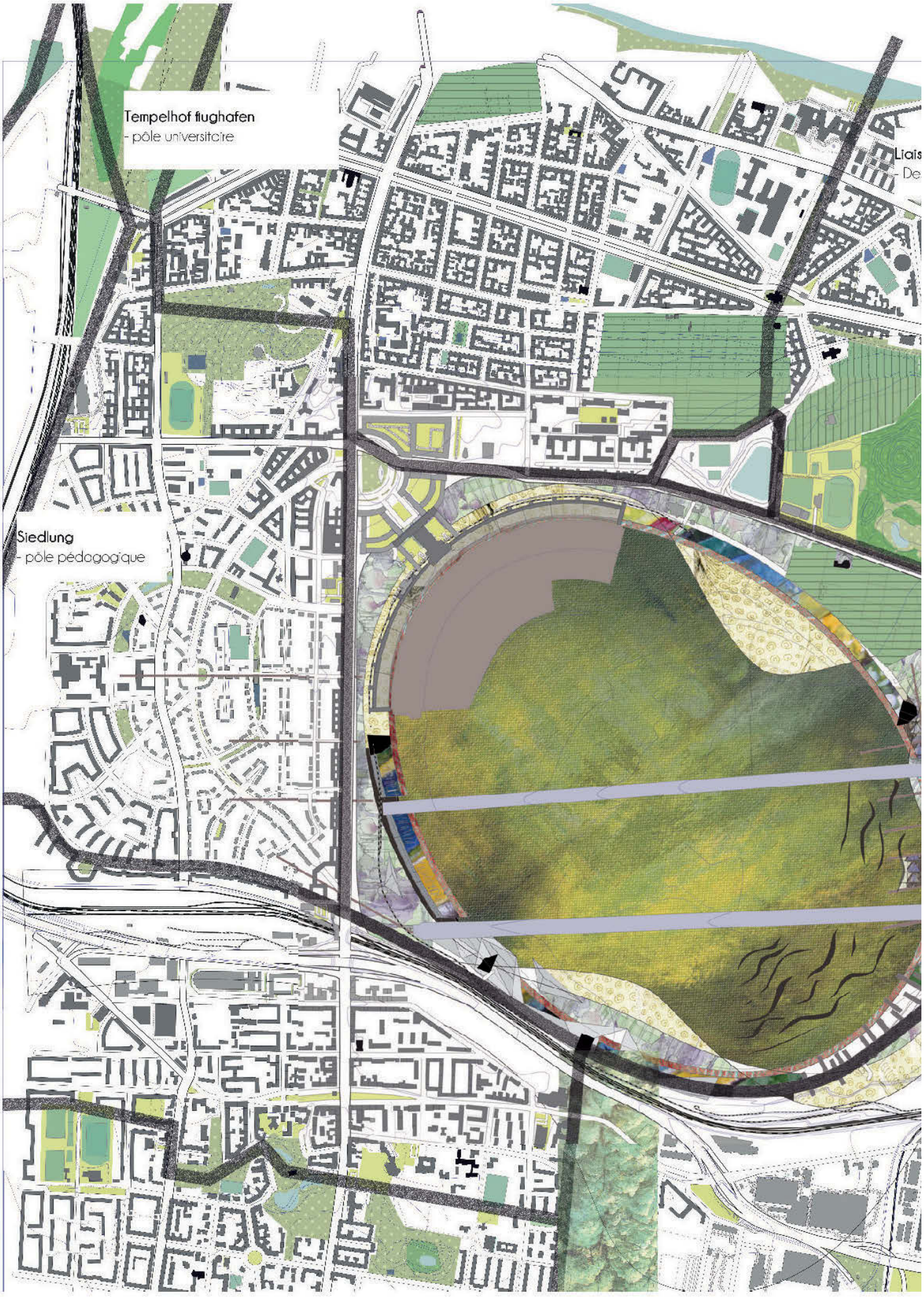
Serres



Jardin forêt

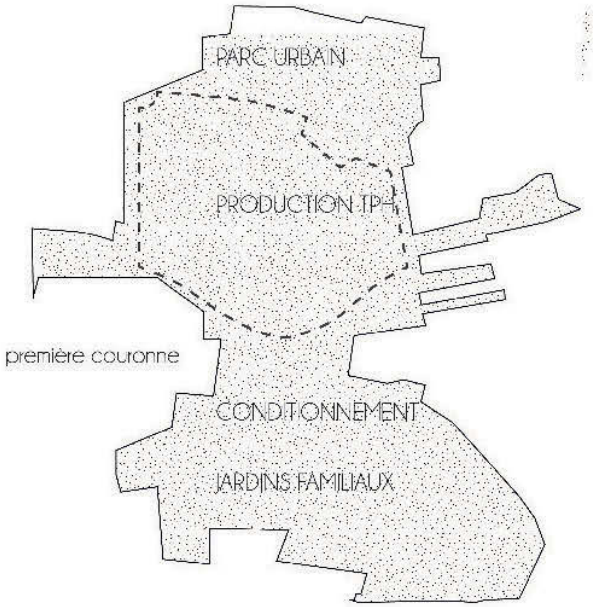


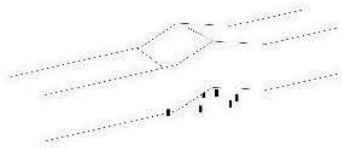
Culture en butte

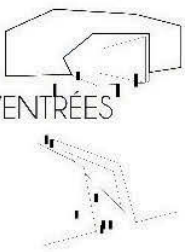

Tempelhof flughafen
- pôle universitaire
Siedlung
- pôle pédagogique

Un Écrin aux multiples facettes

1/5000







TYPES D'ENTRÉES

Pôle universitaire
Institut de biologie
Institut de botanique
laboratoires
Bibliothèque
Exposition temporaire et permanente
collection vivante

Module d'entrée
parking vélo et voiture
halle de marché
Magasin outils semence plantes librairie
fleuriste resto
point info
expositon temporaire
coopérative

Pôle agricole
Entrepôts et espaces techniques (semence, plants, récoltes, outils)
Culture pédagogique / Associative / communautaire
types de cultures mis en oeuvres
Champignonnière - serres
Maraichage, potager, vergers, buttes, forêt jardin, pépinière
Ateliers, ferme pédagogique (étables, ruches)

dijon

Margot Sabatier

Habiter l'infrastructure

Le site retenu: tension et ambivalence des lieux

Situé à l'arrière de la gare actuelle de Dijon, le site retenu présente plusieurs particularités. La voie ferrée se développe sur une alternance de talus et d'anciens remparts de la ville à une hauteur de 6 mètres, et devient viaduc dans sa partie Sud. Les lieux présentent un fort caractère paysagé dû au canal de Bourgogne et son port, et à la coulée verte de l'Ouche provenant des coteaux dijonnais à l'Ouest de Dijon. C'est le seul endroit dans la ville où se développe la nature. Le relief de Talent place le site dans une sorte de cuvette, renforcé par la rupture de la voie ferrée aérienne. Les typologies architecturales sont très variées et génèrent une réelle ambivalence des lieux. La présence du tramway sur le site est également importante car ce dernier peut devenir le support d'une nouvelle urbanité des lieux. Quatre lieux dans le site sont retenus, quatre séquences. Chacune s'appuie sur les particularités locales: les vues offertes, les équipements avoisinants, les stations de tram-train créées, le tramway aux abords.

SEQUENCE 1: Ouvrir l'infrastructure pour requalifier des entrées

Rapport à la voie ferrée: dessous / dessus

Cette séquence se développe entre la gare et le Jardin des Sciences; l'unique lien entre les deux étant un passage piéton sous la gare. Il s'agit aussi d'une porte d'entrée importante dans la ville pour les riverains de l'Ouest. Le projet vise à reconquérir les abords de cette entrée de ville grâce à l'architecture. La hauteur des bâtiments et la passerelle sur la gare permettent de mettre en lien visuel les éléments qui constituent le site. Les remparts de la voie ferrée ne sont plus un mur, mais des bâtiments destinés aux services, bureaux. Un nouveau lien s'établit donc entre la gare et le parc grâce à la perforation des remparts et à la réappropriation du fort dénivelé par des escaliers.

SEQUENCE 2: Se mettre à distance et se greffer pour aménager de nouveaux espaces

Rapport à la voie ferrée: devant / derrière

Le projet est mis à distance de la voie ferrée mais vient s'y greffer par endroit pour garder son lien avec elle, et ne pas rester dans un rapport parallèle. L'entre-deux, entre la voie ferrée et le bâti offre un cadre paysagé, propice à une déambulation lente. Les éléments architecturaux se développent en hauteur pour chercher les vues vers le paysage.

SEQUENCE 3: Réinventer l'espace public autour de l'intermodalité

Rapport à la voie ferrée: en bas / en haut

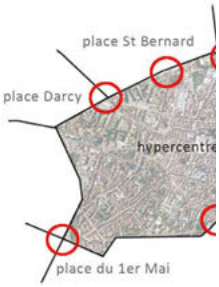
Sur ce lieu est établit une station tram-train, la deuxième avec la séquence 1. Le projet a deux orientations. D'une part il s'agit d'exploiter la place libérée comme une nouvelle place urbaine, entre minéralité et prolongement de la coulée verte de l'Ouche qui y débouche. D'autre part, il s'agit de connecter un arrêt du tramway au sol avec la station tram-train sur les remparts. Pour cela, une tour signal et un escalier permettent de donner une nouvelle image au lieu. L'aménagement d'une partie de la voie ferrée en terrasse permet une vue en surplomb sur l'ensemble du quartier.

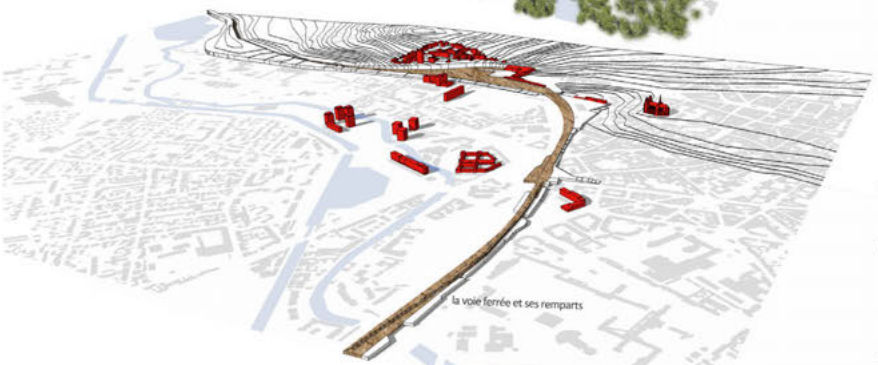
SEQUENCE 4: Épouser l'infrastructure pour valoriser l'ouvrage d'art

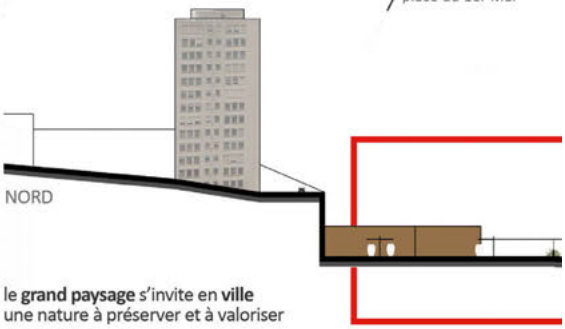
Rapport à la voie ferrée: entre / à partir de

La voie ferrée se soulève sur de larges piliers jusqu'à 12m du sol. Celle-ci devient un véritable ouvrage d'art. La suppression des talus non entretenus entre chaque pilier, permet à l'architecture de venir épouser le viaduc en se glissant dessous. Les bâtiments sont essentiellement destinés à une activité locale en relation avec les logements et le lycée technique du Castel. Une nouvelle station tram-train permet de redonner vie à ce lieu. Les activités telles que des bars, des salles de sport et des commerces redonnent une échelle du quotidien au pied de la voie ferrée.

les **repères visuels** comme guides à travers le parcours de l'espace

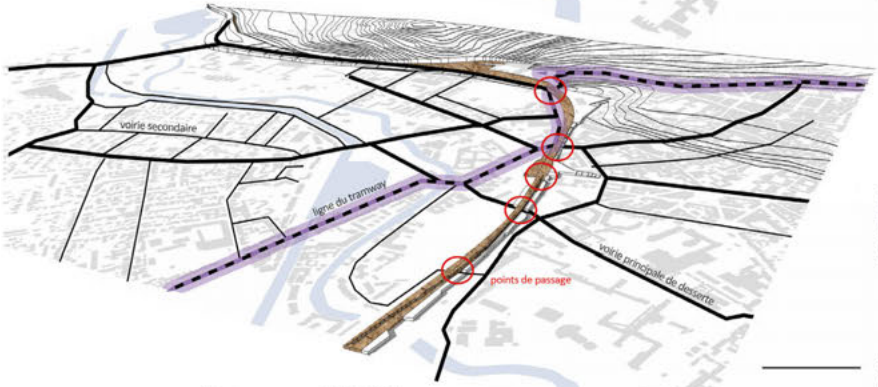


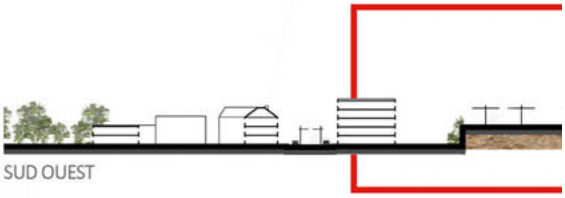




le **grand paysage** s'invite en **ville** une nature à préserver et à valoriser

rupture due aux remparts



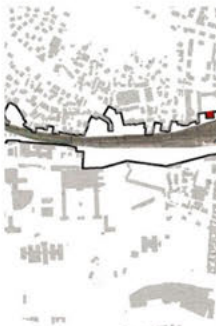


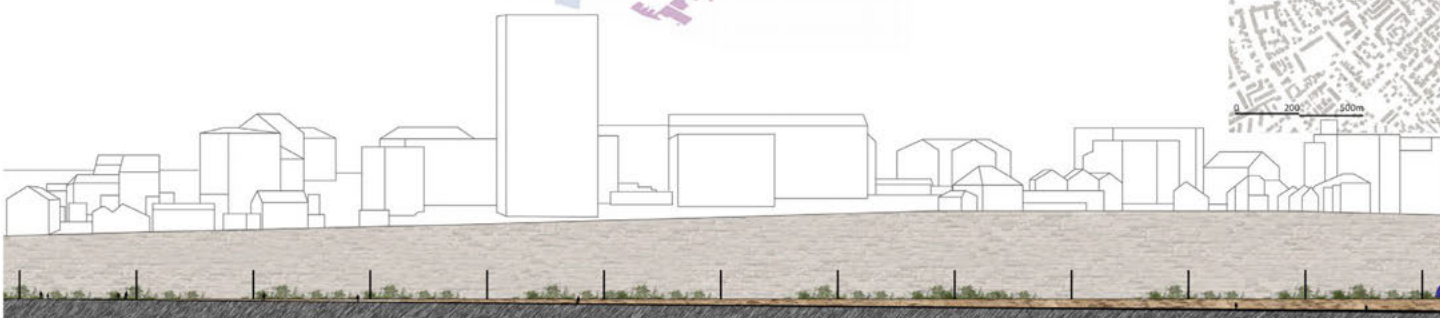
accessibilité et **ruptures**, des espaces enclavés mais une proximité évidente du centre-ville

TENSION

habitat et secteurs d'activité

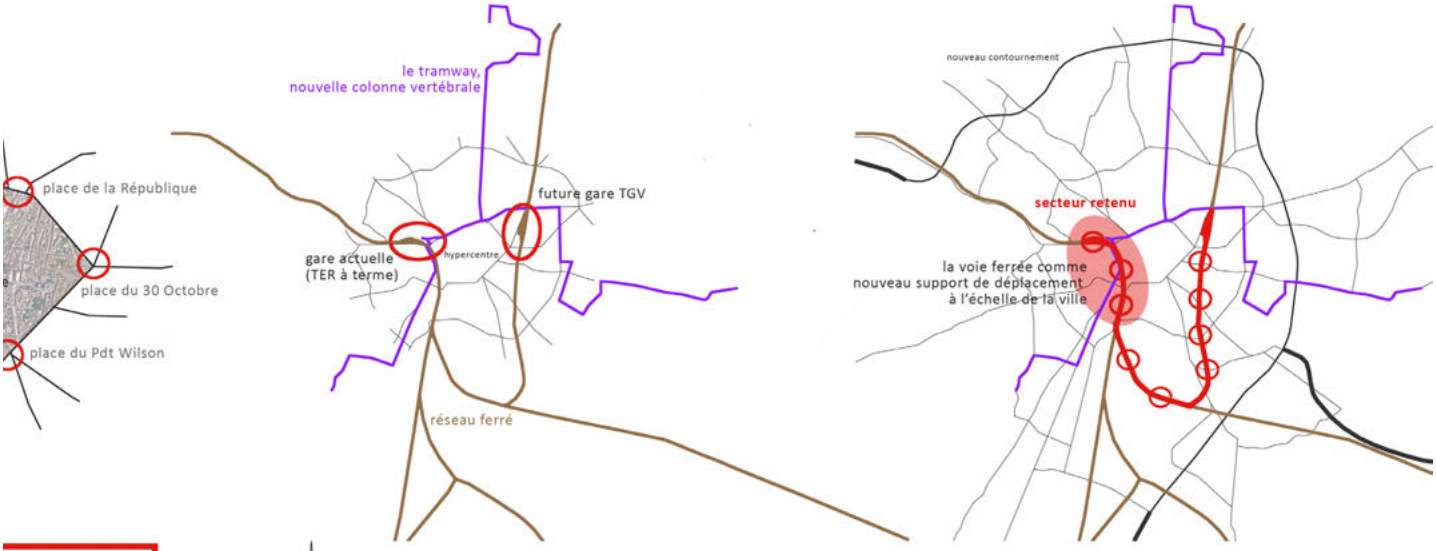
AMBIVALENCE

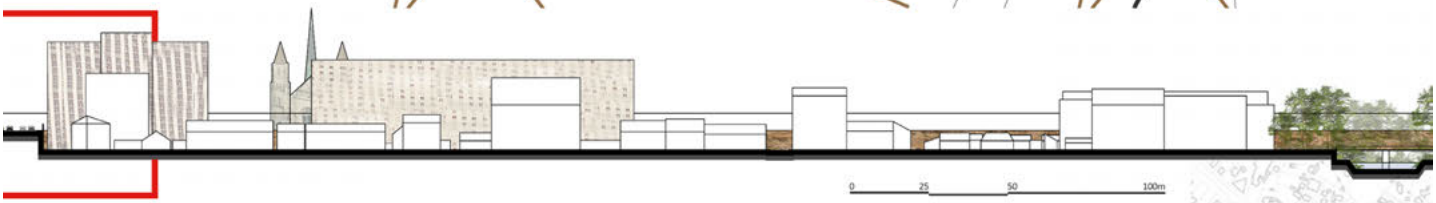




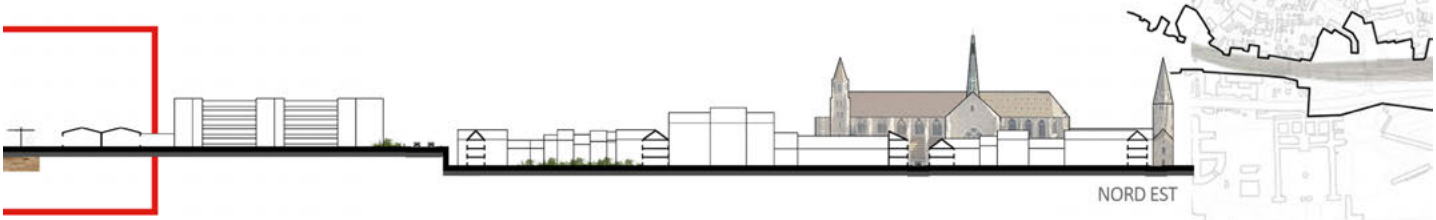
DIJON ARRIERE-GARE, L'INFRAST

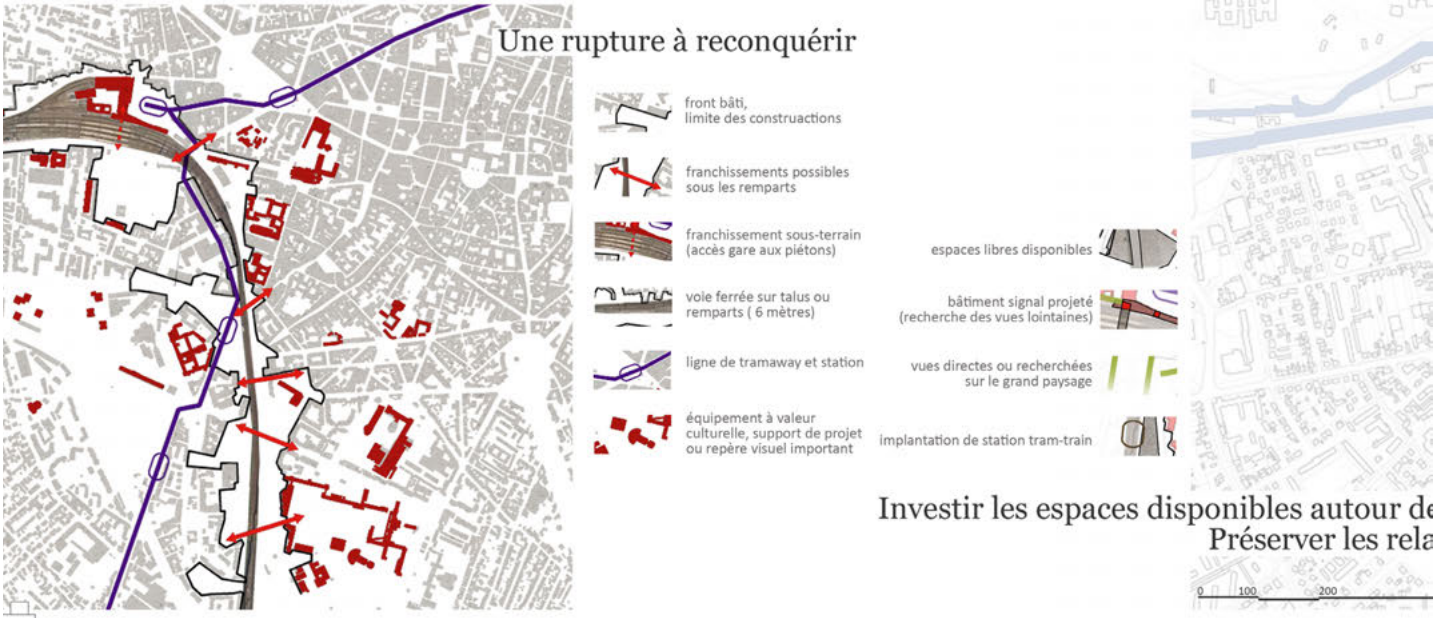
une complémentarité des modes de déplacements: arrivée du tramway dans la ville / construction d'une nouve

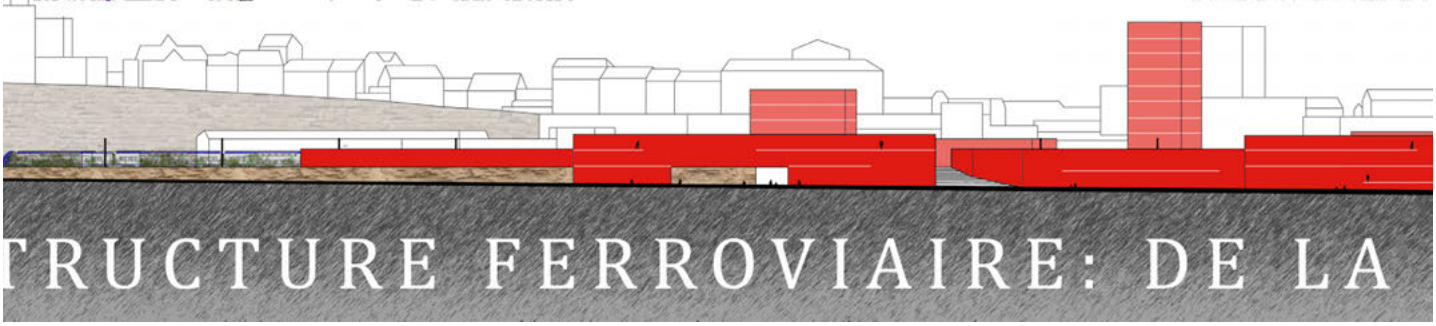




et à la voie ferrée

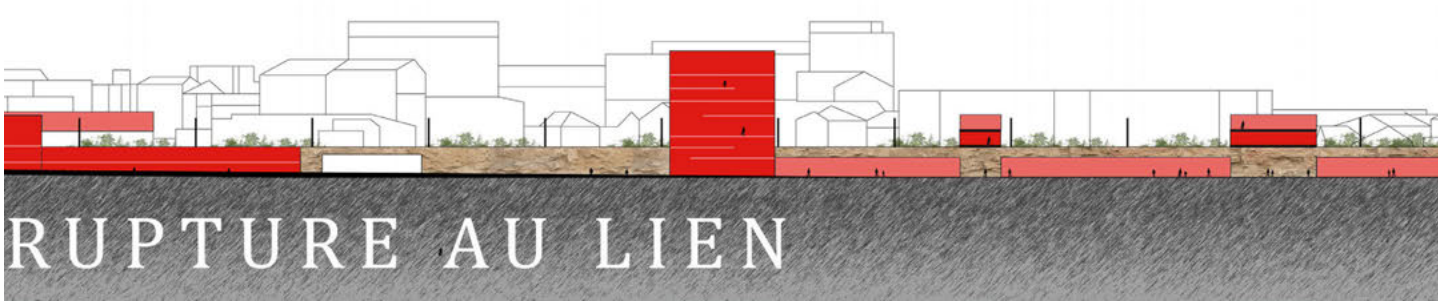


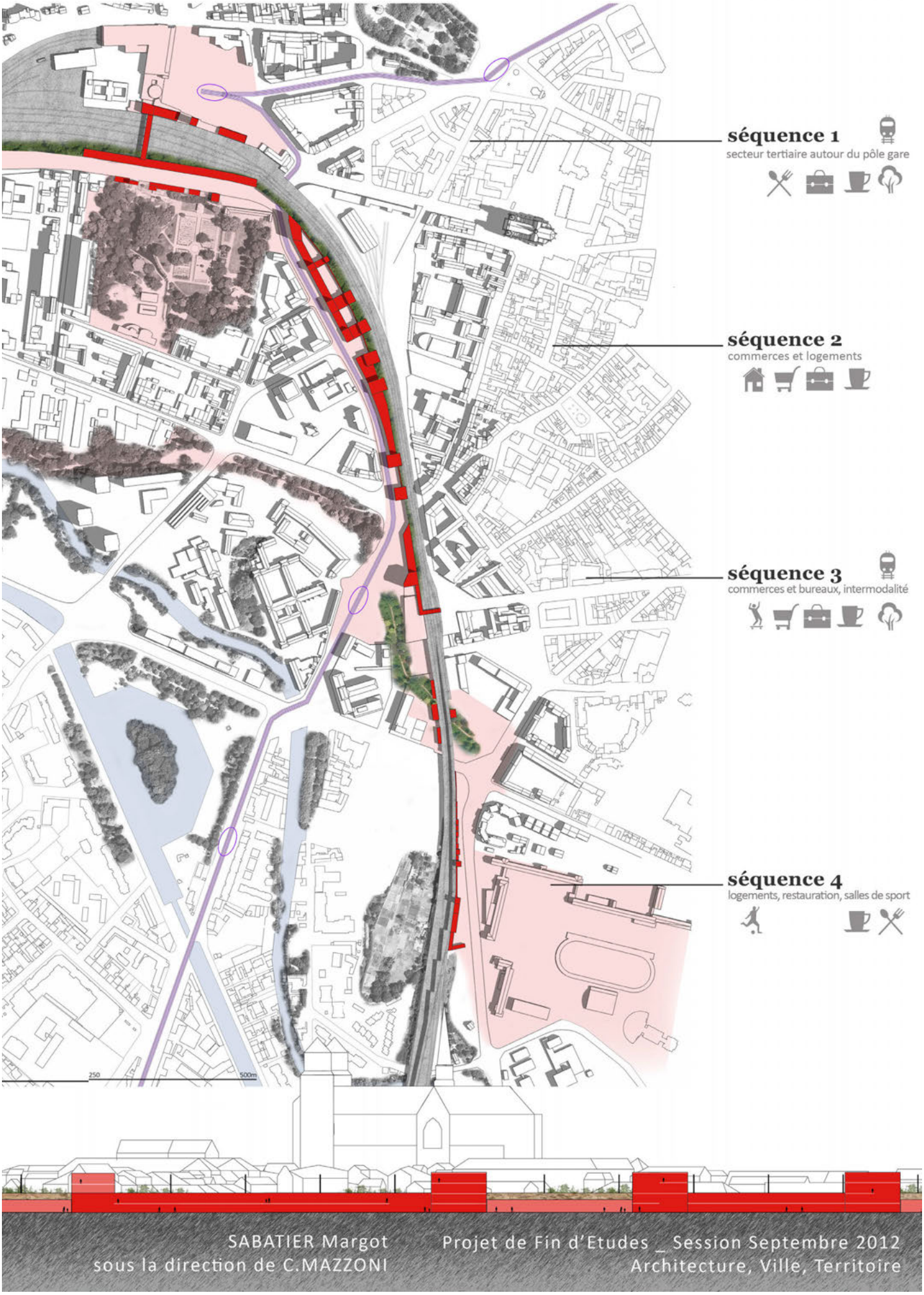


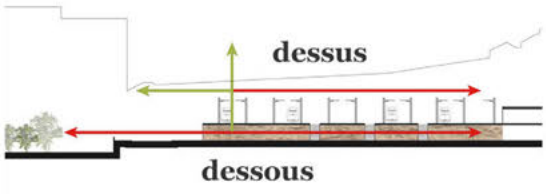


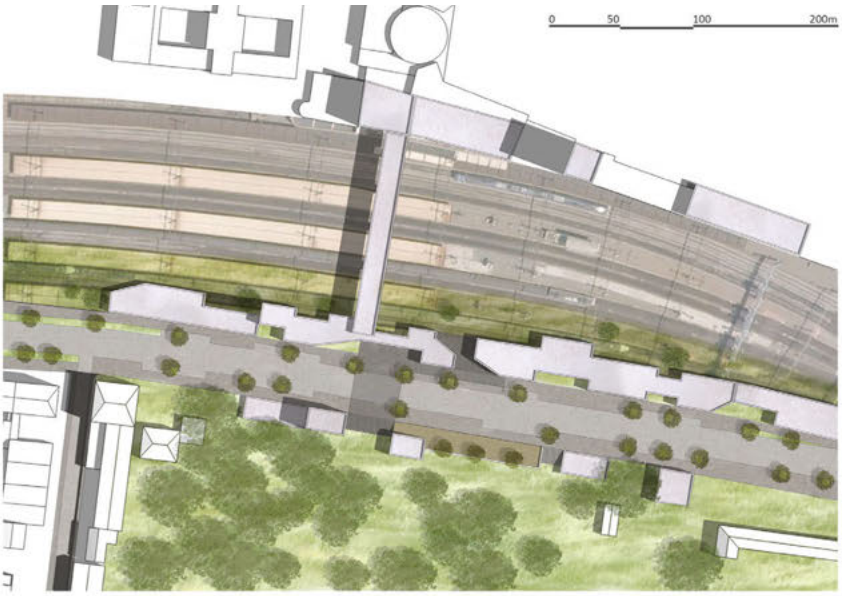
TRUCTURE FERROVIAIRE: DE LA

lle gare TGV / la voie ferrée peut avoir une nouvelle fonction
OPA Grand Nord
A38
Dijon, Pouilly-en-Auxois
OPA Ouche
OPA
Centre ville
OPA Grand Sud
OPA Grand Est
A 39
Dôle, Bourg-en-Bresse
E21
Lyon, Beaune, Nancy, Luxembourg
SUD
Gare
groupes scolaires
cité universitaire CROUS
église Ste Bénigne
collège M.Pardé
planétarium
maison de retraite
musée de la vie Bourguignonne
crèche
groupe scolaire
groupe scolaire
ancien hôpital général
gendarmerie
lycée St Joseph
collège Ste Ursule
lycée technique du Castel
e la voie ferrée
tions visuelles
500m
0
100

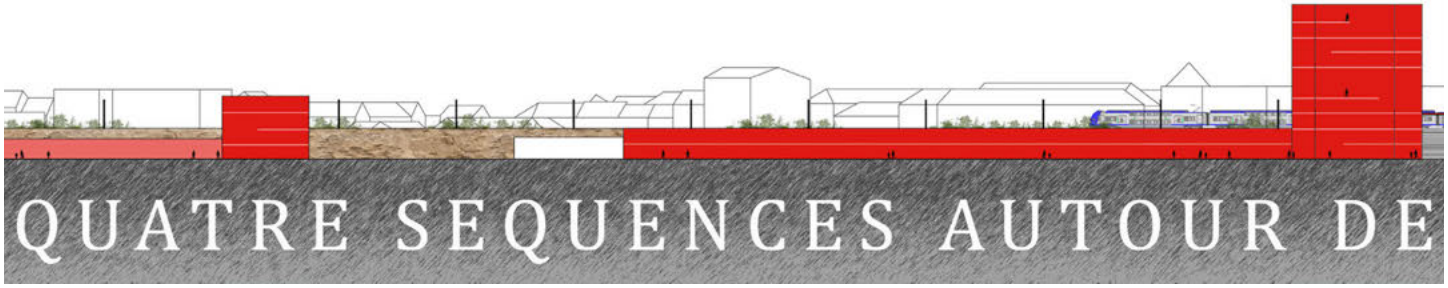

RUPTURE AU LIEN


séquence 1
secteur tertiaire autour du pôle gare
séquence 2
commerces et logements
séquence 3
commerces et bureaux, intermodalité
séquence 4
logements, restauration, salles de sport
250
500m
SABATIER Margot
sous la direction de C.MAZZONI
Projet de Fin d'Etudes _ Session Septembre 2012
Architecture, Ville, Territoire

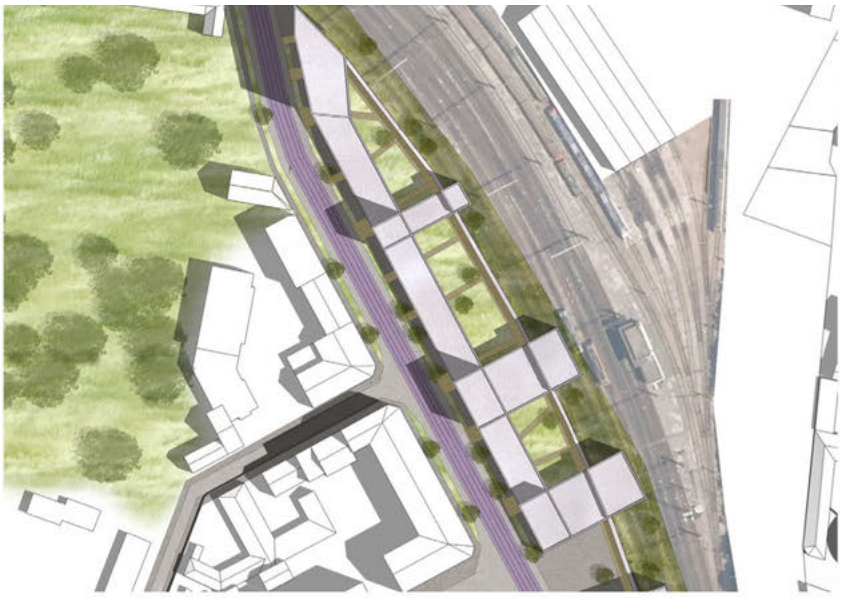




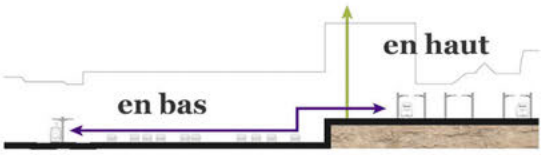
Séquence 1: **Ouvrir** l'infrastructure pour requalifier des **entrées**



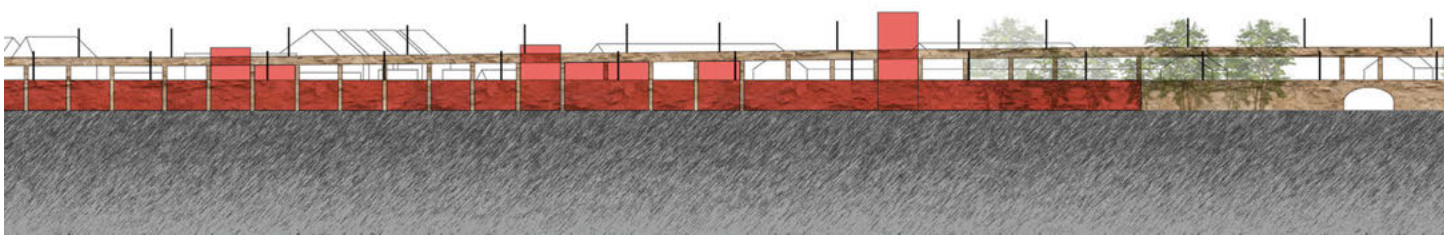
QUATRE SEQUENCES AUTOUR DE

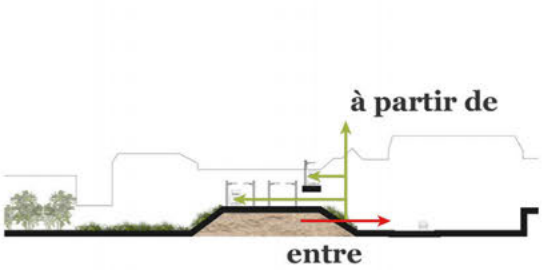


Séquence 2: Se mettre **à distance** et **se greffer** pour aménager de nouveaux espaces



Séquence 3: Réinventer l'espace public autour de l'**intermodalité**



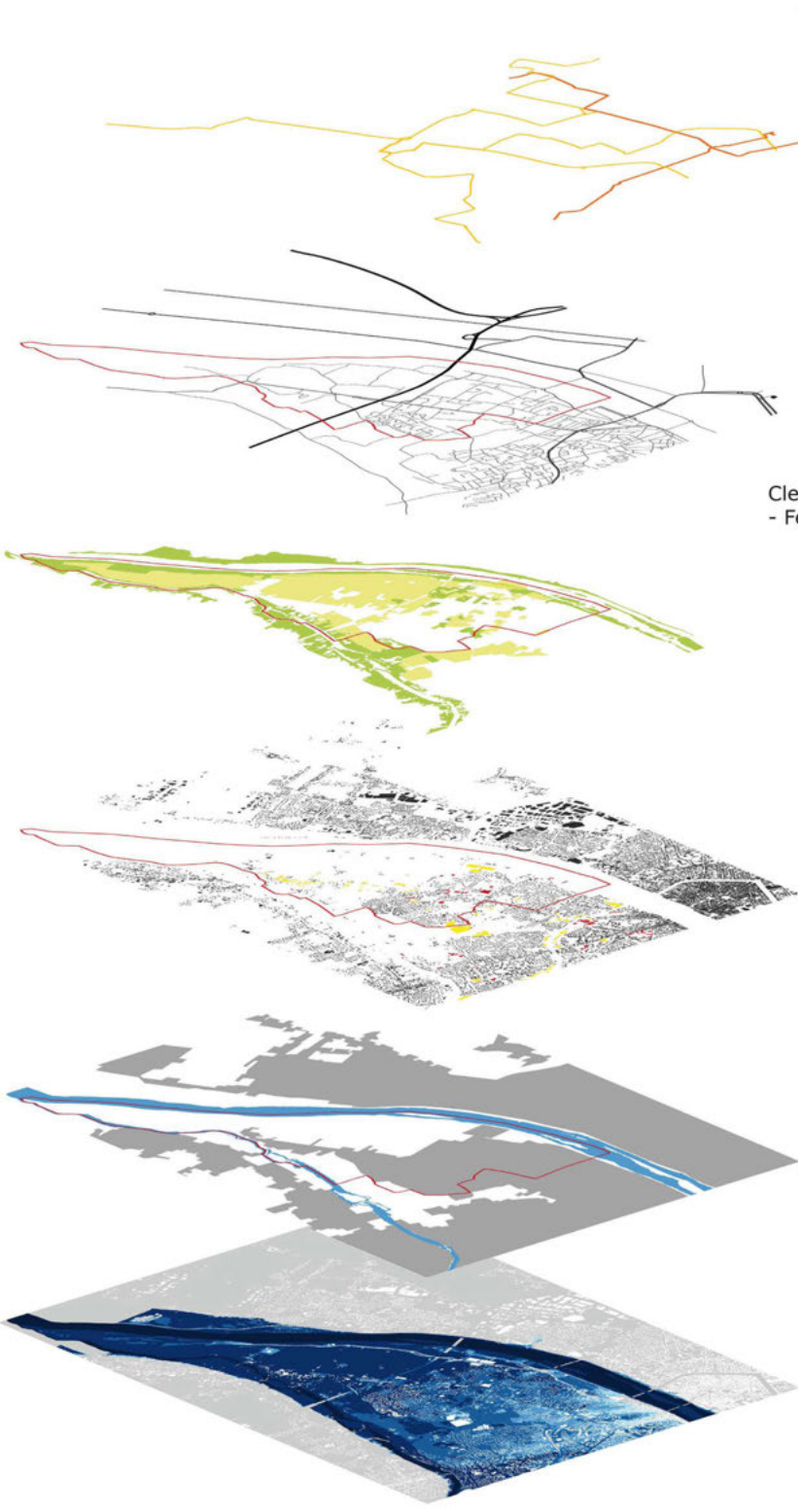


Séquence 4: **Epouser** l'infrastructure pour valoriser l'**ouvrage d'art**

orléans

Céline Keraudran

Construire avec l'eau



(péri)urbanité controversée… exacerbée !

Le site du projet est une commune du val de Loire, Saint Pryvé Saint Mesmin, située au Sud-Ouest d'Orléans, entre la Loire et son affluent, le Loiret.
L'objectif du projet est la densification de ce territoire en zone inondable. Par ailleurs, le projet intègre la problématique sous-jacente de l'évolution d'un village-rue.

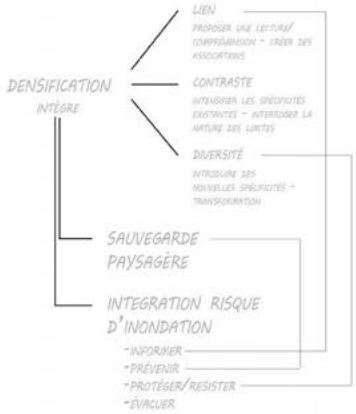
La commune de saint Pryvé appartient à la première couronne périphérique d'Orléans et s'inscrit dans une position stratégique avantageuse entre ville et campagne.
Elle bénéficie simultanément de la proximité du centre-ville d'Orléans, avec ses services, ses équipements, ses infrastructures et ses réseaux et des attraits d'un territoire agricole, bordé par l'eau.
Toutefois, dans son état actuel la commune ne tire que peu d'avantages de sa position, n'ayant pour sa part aucune qualité urbaine.
Polarisée par la route départementale 951 qui la traverse, elle poursuit l'altération de son patrimoine paysager par extensions pavillonnaires successives.
Face au risque imminent d'inondation, les autorités se limitent à des mesures de prévention insuffisantes et la commune subit la décroissance démographique.

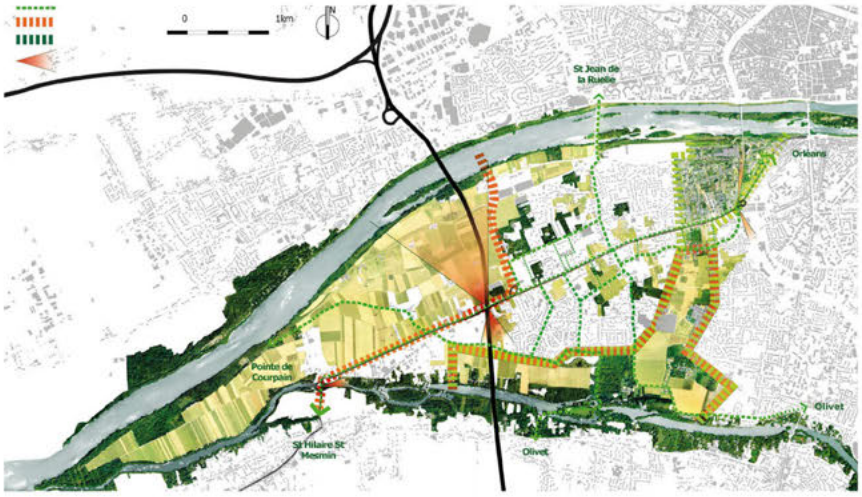
Par une approche à différentes échelles, le projet propose une double stratégie de sauvegarde paysagère et de densification urbaine. La préservation et la création de réserves paysagères autour et au cœur de l'espace urbain répondent aux problématiques de la perméabilité des sols et de la gestion des eaux de pluie en prévention des inondations.
La densité urbaine est l'outil de la mixité programmatique et le support de développement des activités économiques et culturelles.
Dans le projet, elle est envisagée à travers des typologies urbaines de résilience qui intègrent différents seuils de gravité en cas d'inondation et la question de l'évacuation des populations.

Logique actuelle: cellules paysagères individuelles aposées

Logique de projet: mise en cohérence par un système de réseau paysager, intégrant la gestion des eaux pluviales

LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN, VALORISER LE PATRIMOINE PAYSAGER





LA D951, EPINE (DORSALE) DE ST PRYVÉ

Une lecture à deux vitesses:
autisme de la logique de flux // mitage du front bâti

Support historique du développement de Saint Pryvé, devenu axe de division

Les séquelles d'une sortie d'autoroute avortée

Récent aménagement aux abords de l'Eglise

Au rythme des panneaux publicitaires

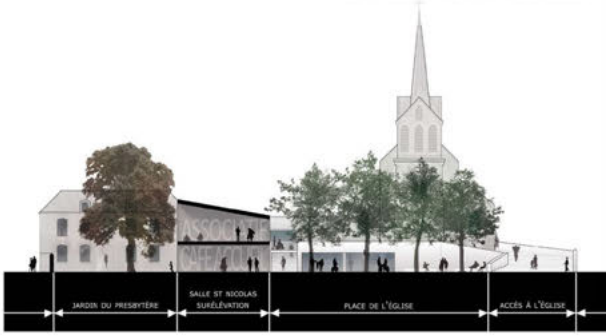
Portion ancienne, front bâti continu

Opération 2010, étirement horizontal et petits collectifs

Revaloriser les friches instituées "terrain à bâtir"

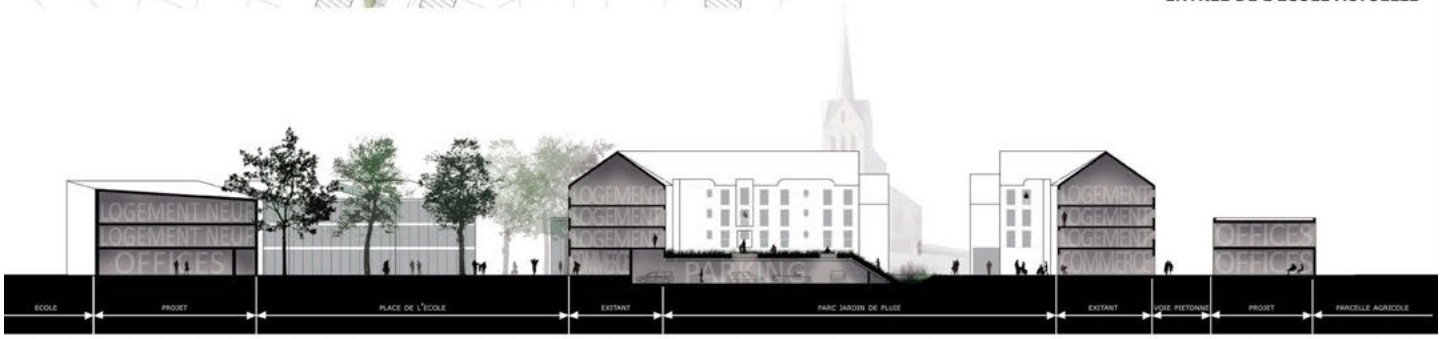
Projet: Une lecture par séquences
Mise en relation par la D951 des polarités existantes

II EGLISE - CLOVIS
PLACES ET JARDINS



ENTREE DE L'ECOLE PROJET

ENTREE DE L'ECOLE ACTUELLE



LES SOLS

Trottoirs
pavés perméables
joints enherbés

Voies
pavés perméables

Voie piétonne parc
Béton ciré

Térrasse bois

Talus
Prairie

Réservoirs et noues
Vivaces et graminés

Talus à l'ombre
Lichen-mousse

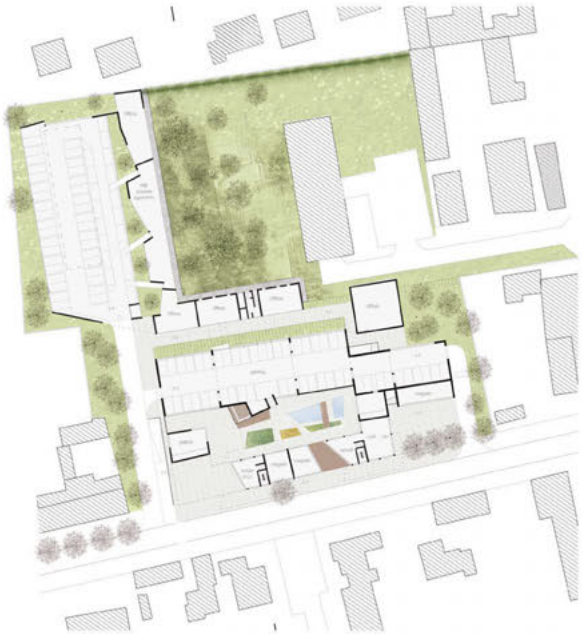
PLACE CLOVIS ACTUELLE

Investir un parking, densifier et diversifier les activités
Penser l'évacuation face au risque de crue

Plan masse existant 1/1000 ▲

Coupe au 1/200 ◀ séquences transversales depuis D951

Plan Rdc et de masses 1/500 ▶



mulhouse

Thomas Schaupp

Franges urbaines et paysage

Mulhouse - Quartier de la Mer Rouge. Préserver / Relier / Densifier / Enlacer - Frange urbaine et paysage

Les éléments du projet:

1 . BATIMENT, PONT, ARRET, STATION DE TRAM

La première étape consiste à créer autour de certains points de rencontre de la trame structurante des lieux de polarité permettant de mieux mixer les usages en mettant en valeur les qualités paysagères du site.

C'est ainsi que le premier temps utilisera les différents espaces vacants autour de l'arrêt de Tram-Train afin d'amorcer la rénovation du quartier. Le temps 1 servira aussi à réserver les premières parties du foncier privé.

Ce premier point permettra de relier deux parties de la ville qui jusqu'à aujourd'hui étaient séparées. La rénovation de l'arrêt de tram couplé à la mise en place de bureaux, d'un parking relais et d'un équipement public permettra de mettre en place une présence continue et diversifiée. La création des places et des bâtiments fonctionnera comme une entrée de ville.

2 . MORCEAU DE QUARTIER EN COURS DE MUTATION

Les deux axes longitudinaux du quartier de la Mer Rouge ont été renforcés et dialoguent maintenant avec les éléments paysagés. Le tissage de la trame étant effectué sur les axes longitudinaux, il s'effectue maintenant sur les axes transversaux afin de donner de l'épaisseur au tissu urbain.

La structuration de l'espace public servira à donner forme à une trame urbaine où les coeurs d'ilots serviront à accueillir des espaces communs ayant chacun leur identité propre au sein de l'espace urbain. Les zones situées entre les lieux déclencheurs commenceront leur mutation.

3 . STRUCTURATION DES AXES PRINCIPAUX

La Mer Rouge est un quartier mixte offrant des espaces publics qui tirent parti du paysage. Ponctuellement des nouveaux bâtiments font leur apparition et contribuent à densifier le quartier. Les différents axes restructurés offrent une base à l'expansion de la mutation et au tissage avec les quartiers avoisinants.

TERRITOIRE

– Enlacement paysagé, urbain et rural

– Schémas des acteurs géographiques

Les différents acteurs géographiques comme la naissance des vosges et du massif jurassien du territoire dialoguent et créent des séquences paysagères.

Les différents acteurs géographiques comme la naissance des vosges et du massif jurassien du territoire dialoguent et créent des séquences paysagères.

Terres agricoles avec dialogue sur le paysage

Bâtiment tertiaire à faible densité

Bâtiment lié au passé industriel de Mulhouse

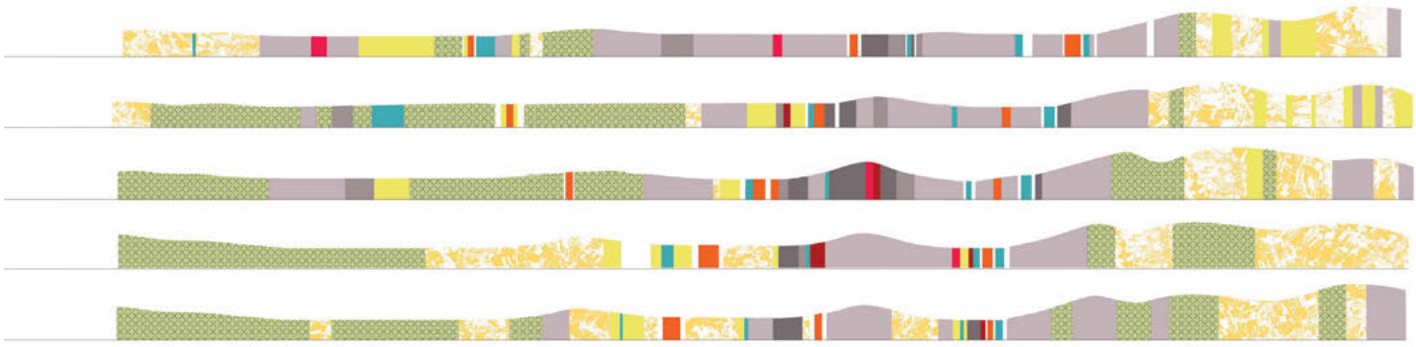
Bâtiment industriel désaffecté à réactiver

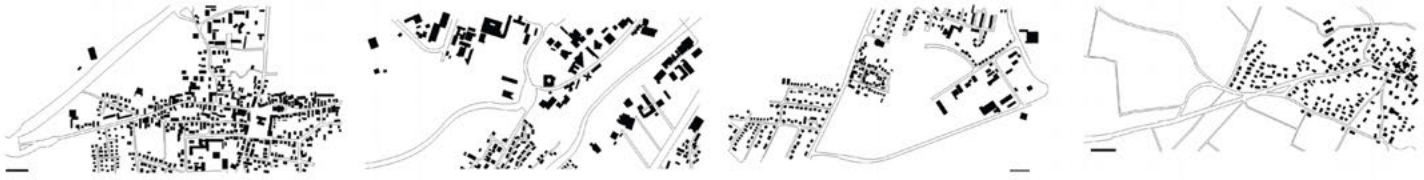
Le paysage traverse le site mais reste délaissé

Habitations anciennes clairsemées à l'intérieur du site

– Coupes paysagères

COURS D'EAU
VÉGÉTATION EN FRICHE
MASSIF FORESTIER
BÂTI DENSE
CENTRE SPORTIF
BÂTI PEU DENSE
BÂTIMENT PUBLIC
TERRE AGRICOLE
INFRASTRUCTURE

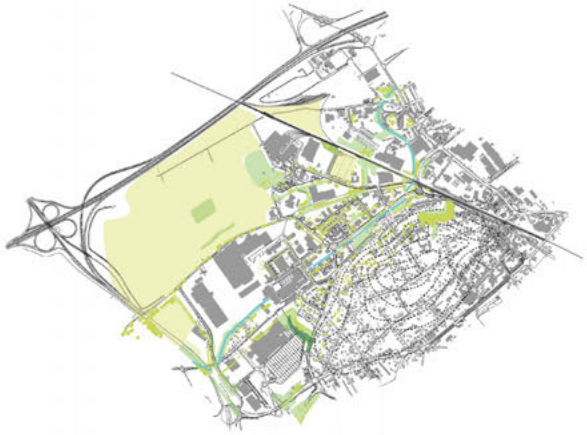




1 WITTELSHEIM
2 WITTELSHEIM
3 MORSCHWILLER
4 BRUNSTATT

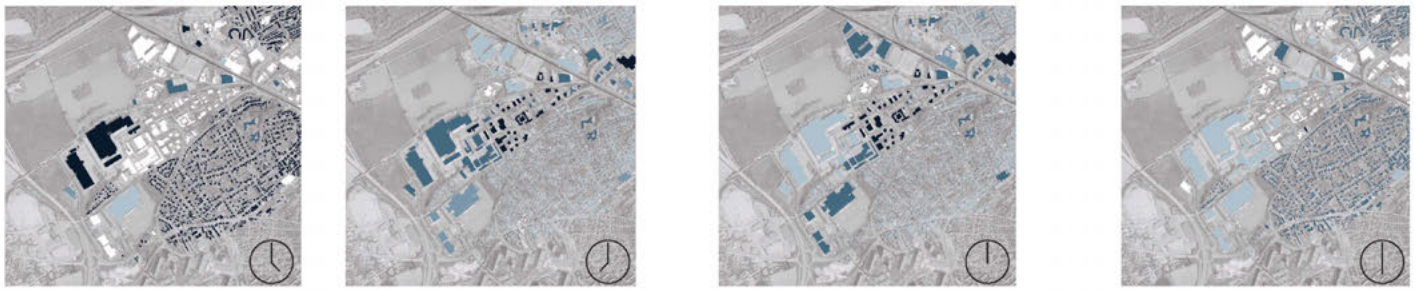
LE SITE

– Le paysage dans le quartier



. Culture .....
. Concession .....
. Tertiaire .....
. Logistique .....
. Habitat .....
. Commerce .....

CYCLE DE FRÉQUENTATIONS HORAIRES



LE PROJET

– Axes structurants

– Masterplan

5 BÂTIMENT PONT ARRÊT STATION DE TRAM

La première étape consiste à créer autour de certains points de rencontre de la trame structurante des lieux de polarité permettant de mieux mixer les usages en mettant en valeur les qualités paysagères du site.
C'est ainsi que le premier temps utilisera les différents espaces vacants autour de l'arrêt de Tram-Train afin d'amorcer la rénovation du quartier. Le temps 1 servira aussi à réserver les premières parties du foncier privé.
Ce premier point permettra de relier deux parties de la ville qui jusqu'à aujourd'hui étaient séparées. La rénovation de l'arrêt de tram couplé à la mise en place de bureaux, d'un parking relais et d'un équipement public permettra de mettre en place une présence continue et diversifiée. La création des places et des bâtiments fonctionnera comme une entrée de ville.

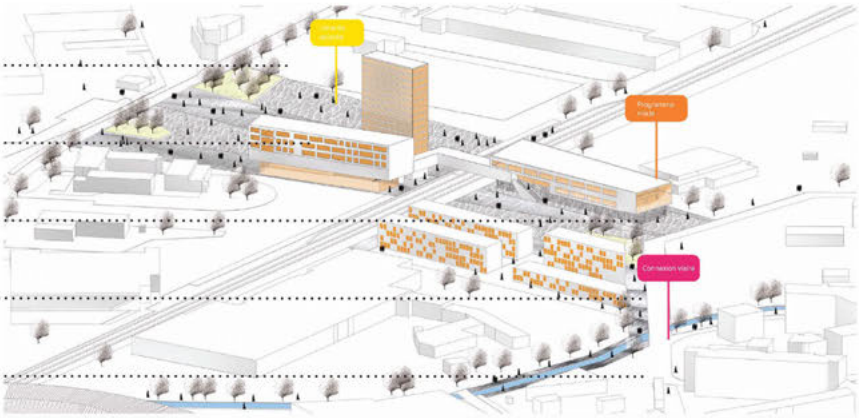
. Création de places publiques

. Bâtiment tertiaire

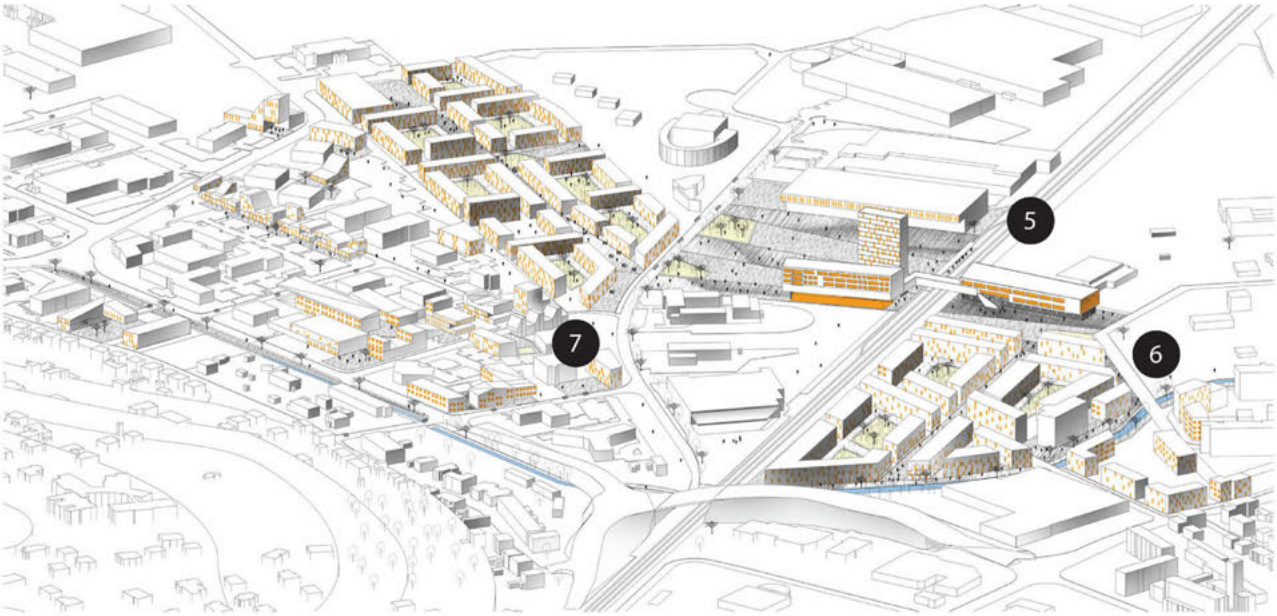
. Parking relais

. Aménagement de promenade

. Connexion viaire



– Intégration du projet dans le site



6 MORCEAU DE QUARTIER EN COURS DE MUTATION

Les deux axes longitudinaux ont été renforcés et dialoguent maintenant avec les éléments paysagés. Le tissage de la trame étant effectué sur les axes longitudinaux, il s'effectue maintenant sur les axes transversaux afin de donner de l'épaisseur au tissu urbain.
La structuration de l'espace public servira à structurer une trame urbaine ou les cœurs d'îlots serviront à accueillir des espaces communs ayant chacun leur identité propre au sein de l'espace urbain.
Les zones situées entre les lieux déclencheurs commenceront leur mutation.

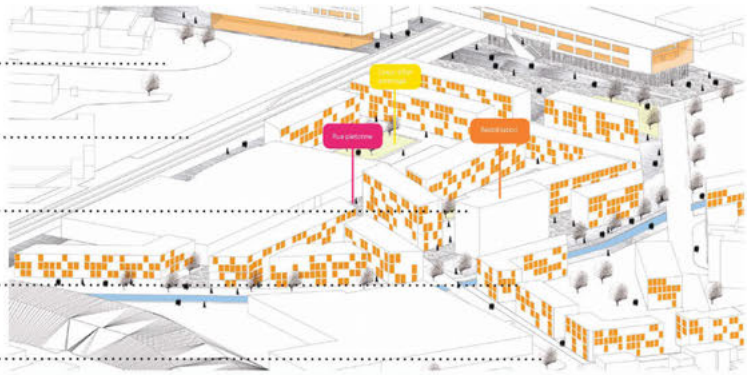
. Espaces commun en coeur d'îlots

. Nouvelles et anciennes activités

. Réabilitation bâtiment en lieu culturel

. Prolongation de la promennade

. Connexion viaire



temps 1 | temps 2 | temps 3 | temps 4 | temps 5

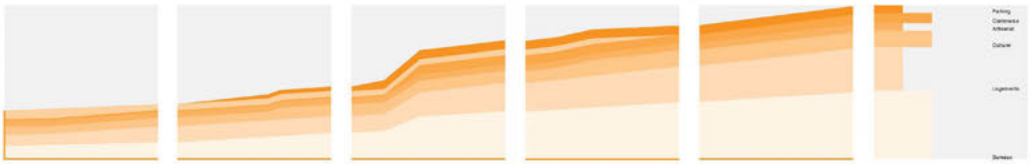
Premières opérations,
. Mettre en place la structure sur l'axe longitudinale
. Récupération des premières parcelles

. Utilisation des parcelles libérées
. Pérénisation des éléments paysagés

. Renforcement des axes transversaux
. Structurer les espaces publics

. Relier les différentes opération entres elles
. Densifier par des opérations ponctuelles

. Etendre les connexions aux quartiers voisins



7 STRUCTURATION DES AXES PRINCIPAUX

La Mer Rouge est un quartier mixte offrant des espaces publics qui tire parti du paysage. Ponctuellement des nouveaux bâtiments font leur apparition et contribuent à densifier le quartier. Les différents axes restructurés offrent une base à l'expansion de la mutation et au tissage avec les quartiers avoisinants.

. Parking communs

. Réabilitation voie férrée

. Petites opérations ponctuelles

. Aménagements îlots mutés

. Aménagement des quais

COUPE ENTRE VOIE FÉRRÉE ET AMÉNAGEMENT URBAIN

– Tissu urbain caractéristique de Mulhouse

TISSU PAVILLONNAIRE se retrouvant la plupart du temps aux limites de la ville. Ce tissu corespond aux dernière extention de la ville récente.

– QUARTIER PAVILLONNAIRE – 2254 M² / HA
– 10 LOGEMENTS / HA – COS : 0.2

TISSU HISTORIQUE du centre ville s'étant dévellopé à l'intérieur des remparts

– TISSU CENTRE VILLE – 14858M² / HA
– 138 LOGEMENTS – COS : 2.1

TISSU DE ZONE D'ACTIVITÉS caractérisé par sa faible densité et sa mono-fonctionalité. Ces zones sont le plus souvent construit aux abords des infrastructures.

– TISSU ZONE D'ACTIVITÉS – 2981M² / HA
– ÉQUIVALENT À 38 LOGEMENTS – COS : 0.3

TISSU DE LOGEMENTS PATRONAUX construits lors de l'essor industrel de Mulhouse. Aujourd'hui le quartier à muté. à l'origine le quartier était essentiellement fait de petit logement, aujourd'hui les maisons ont grandi et integre parfois des services ou des petits commerces.

– TISSU CITÉ LOGEMENTS PATRONALE – 6996M² / HA
– 44 LOGEMENTS / HA – COS : 0.7

mulhouse-bâle

Aurore Chesseret

Dessous de cartes

Séquence Mulhouse Bâle I Vers une densification pensée

Le site de projet se situe entre l'agglomération de Mulhouse et l'agglomération de Bâle. La problématique posée concernant ce territoire est liée à la question de l'étalement périurbain.

Ce territoire, situé sur l'espace français mais bordant les frontières suisse et allemande, possède une ampleur tri nationale. Mulhouse et Bâle représentent les deux pôles urbains qui fixent les limites du territoire, respectivement au nord et au sud. Le Rhin constitue la limite ouest et l'amorce du relief des Vosges constitue une limite à l'est.

Le territoire constitue donc un entre deux à dominante rurale, entre deux agglomérations d'envergure. L'étalement périurbain qui a lieu actuellement constitue l'un des enjeux majeurs quant à l'avenir de ce secteur. Comment contenir l'étalement périurbain tout en permettant à des populations nouvelles de venir vivre sur ce territoire ? Et cet enjeu là demande de réinterroger l'organisation globale de ce territoire et d'aborder des questions telles que la mobilité, la relation au paysage et la gouvernance. Réfléchir à grande échelle nécessite de se pencher sur le caractère de ce territoire. La topographie, les infrastructures, les entités urbaines, fabriquent des rythmes. L'ensemble de cet espace est structuré par des séquences. L'ensemble des villages positionnés dans les vallons semblent composer une constellation, où chacun est relié à un autre par une route relié aux grandes infrastructures. La périurbanisation grignote rapidement les espaces agricoles et paysagers. Imaginer un scénario « du pire », où le phénomène de mitage prend de telles proportions que l'on se retrouve face à un territoire différent.

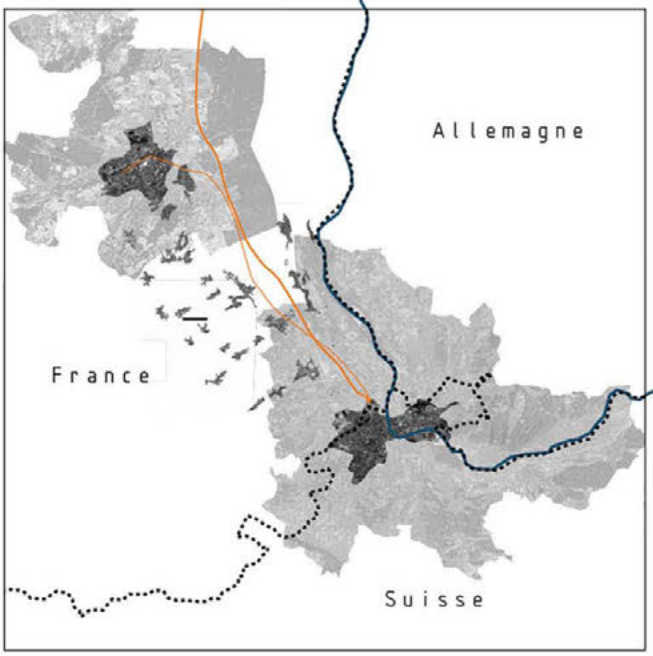
Comment préserver ce territoire de l'étalement périurbain tout en permettant à une population nouvelle de venir vivre sur ce territoire?

Il me paraît primordial et indispensable de penser à une stratégie globale pour ce territoire, fixant des enjeux à grande échelle pour ensuite se concentrer sur une échelle plus réduite. L'organisation actuelle de cet espace ne permet pas d'envisager cette nouvelle stratégie, en terme de composition et de division territoriale. Actuellement ce territoire est divisé en trois communautés de communes. Je propose que cette gouvernance soit remise en question, pour aller vers un territoire pensé, en concordance avec sa structure, ce qui fait qu'il s'agit de ce territoire et non pas d'un autre. Cette réorganisation s'appuie notamment sur la structure des réseaux déjà présente et sur un potentiel paysager, actuellement peu mis en avant, qu'il s'agit de renforcer, à diverses échelles. L'idée est de raccrocher cette séquence qui « flotte » au reste du grand territoire par des interfaces, des portes d'entrée, situées sur les deux grandes infrastructures Nord/Sud qui relient Mulhouse à Bâle (la voie ferrée et l'autoroute). Ce travail d'accroche s'effectue grâce au développement des arrêts de train actuels en véritables interfaces multi modales (gare, parkings, gare routière, services).

Le reste du projet se déploie d'Est en Ouest, à partir des ces interfaces, le long des routes traversant les villages. L'objectif est de créer des outils pour penser une densification future. Le projet propose des modes d'intervention différents : le long des lisières, à l'entrée et à la sortie des villages, et à l'intérieur de ces derniers, de manière à contenir l'étalement urbain, et autour des villages par la création de parcs agricoles. Ceci tout en proposant le développement de l'habitat et d'activités nouvelles. Chaque filament qui relie et regroupe plusieurs villages forme une poche et constitue alors une nouvelle division territoriale, avec un fonctionnement qui lui est propre mais qui reste connecté au grand territoire. La gouvernance qui se met alors en place ne répond plus aux limites administratives actuelles. Une nouvelle logique de composition territoriale et d'actions peut être pensée et un cadre de vie nouveau peut être imaginé.

SÉQUENCE MULHOUSE BÂLE

VERS UNE DENSIFICATION PENSÉE D'ICI 2050



De 2012 à 2050

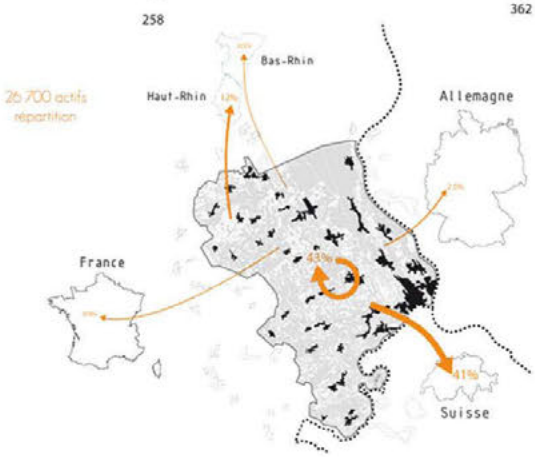
Surface bâtie

de 30 à 42 km²

Densité de population

de 258 à 362 hab./km²

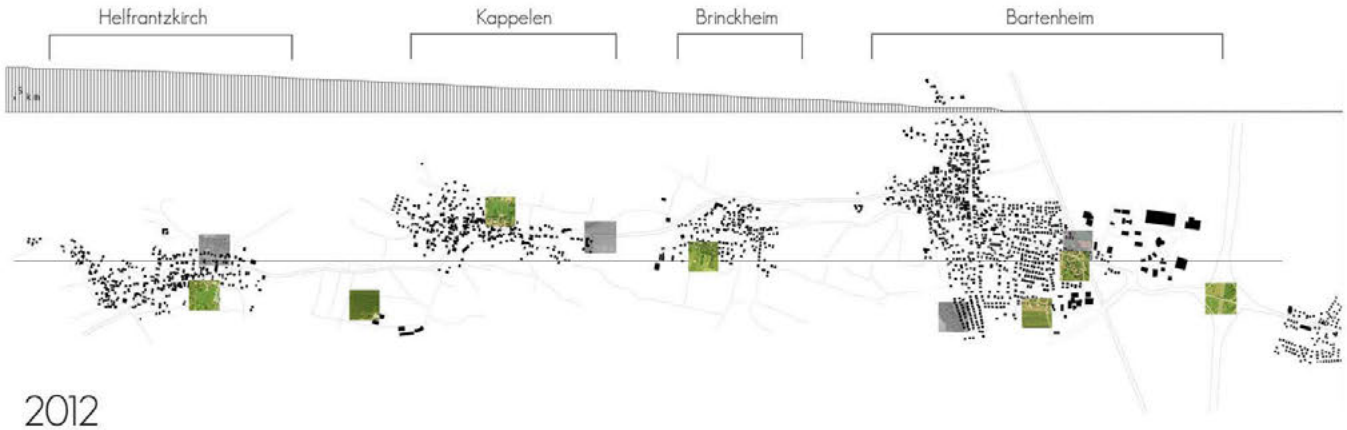
Mouvements pendulaires



Le territoire qui sépare Mulhouse de Bâle est un espace d'entre-deux: un entre-deux qui possède une structure spatiale et un caractère particuliers, méritant d'être reconsidérés. Il apparaît comme une porte d'entrée et de sortie de l'espace trinational, et cette position doit être révélée, en portant sur ce territoire une réflexion appropriée, notamment sur son devenir.
L'étalement péri-urbain qui s'opère actuellement, dû à la proximité avec les deux pôles Mulhouse et Bâle, constitue un enjeu de taille pour l'avenir de cet espace: cet enjeu permet de réinterroger l'organisation globale de ce territoire et d'aborder des questions telles que la mobilité et la relation au paysage. Réorganiser les échelles de gouvernance territoriale, allant de l'échelle trinationale à l'échelle communale, apparaît nécessaire pour aller vers une densification pensée. Cette réorganisation s'appuie notamment sur une structure de réseaux déjà présente et sur un potentiel paysager, actuellement peu mis en avant, qu'il s'agit de renforcer, et ce à diverses échelles.
C'est à partir de cette réorganisation qu'il est possible de réfléchir à une densification pensée, qui s'appuie sur une structure territoriale établie, puis se développe à l'échelle de la commune et du citoyen: revisitant les règles foncières du parcellaire et de la limite communale, et amenant à des propositions d'habitat et d'activités en relation avec le paysage, en relation avec tout un territoire, désormais révélé et perçu autrement.

Aurore Chesseret
PFE I 4 juillet 2012
domaine Architecture Ville et Territoire I enseignants : Anne Jauréguiberry I Cristiana Mazzoni I Dominik Neidlinger

N↑



2012

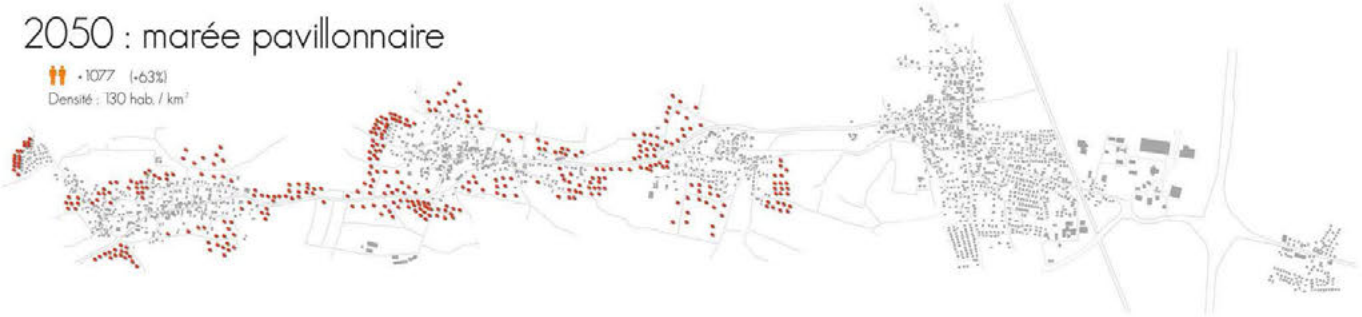
1700

Densité : 114.9 hab. / km²

2050 : marée pavillonnaire

+1077 (+63%)

Densité : 130 hab. / km²



Carte de déplacement

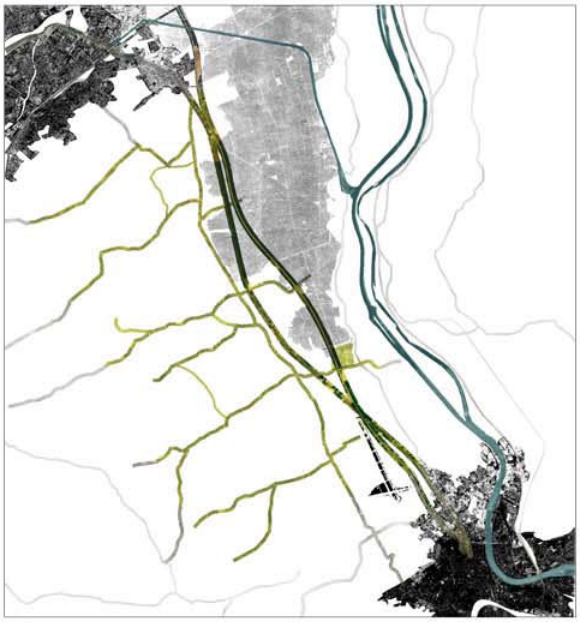
Trame paysagère

2050 : une densification pensée

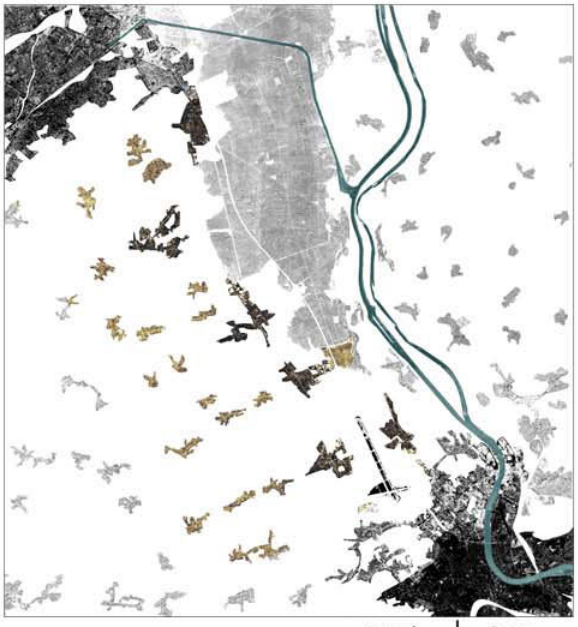
+1815 (+106%)

Densité : 230 hab. / km²

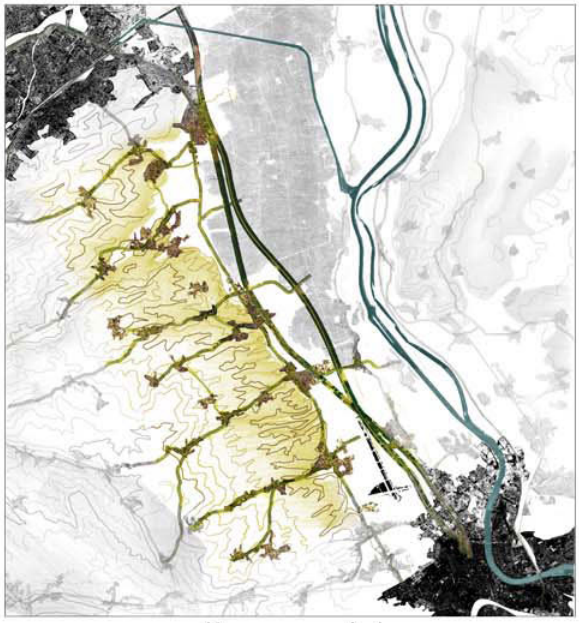
Aurore Chesseret
PFE | 4 juillet 2012
domaine Architecture Ville et Territoire | enseignants : Anne Jauréguiberry | Cristiana Mazzoni | Dominik Neidlinger



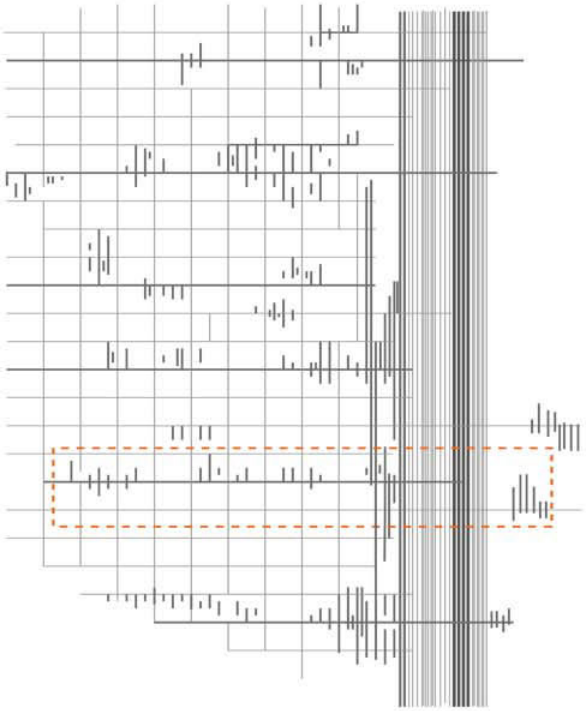
réseaux
filaments



entités bâties
constellation

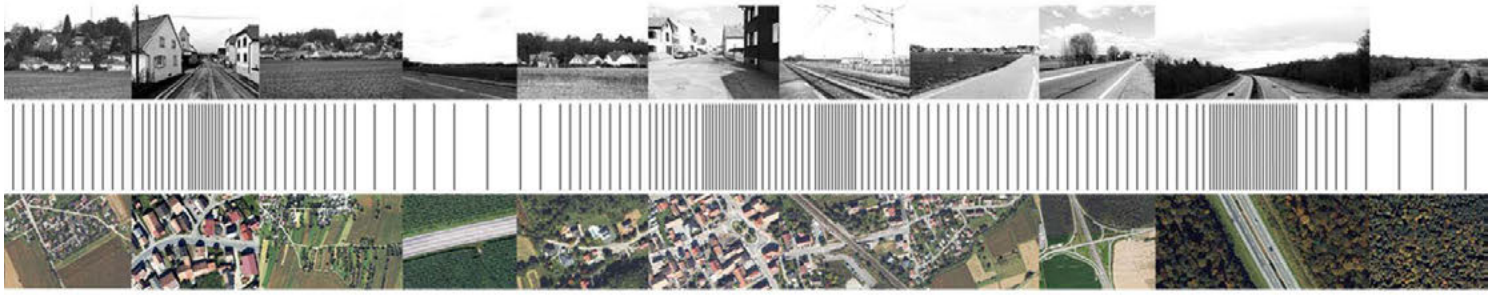


structure d'ensemble



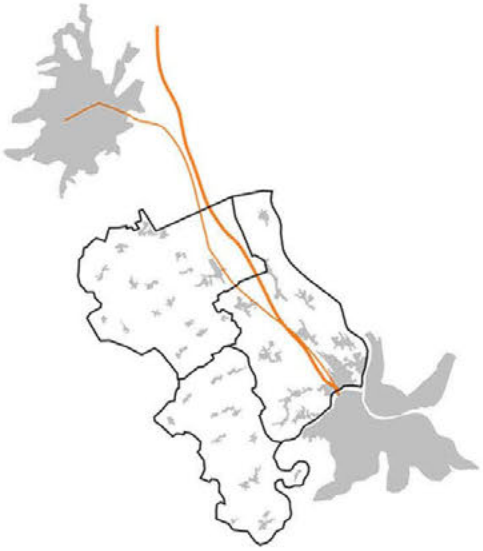
rythmes

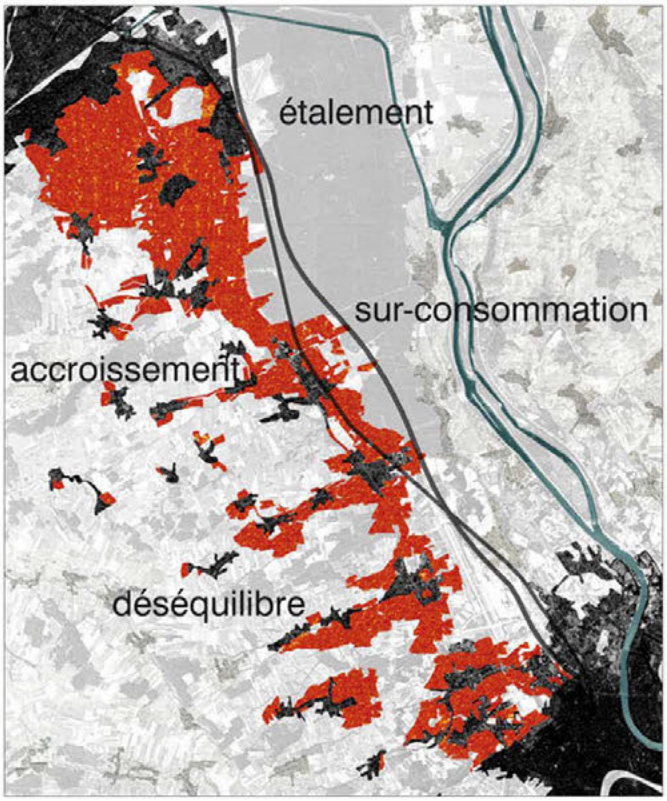
Aurore Chesseret
PFE I 4 juillet 2012
domaine Architecture Ville et Territoire I enseignants : Anne Jauréguiberry I Cristiana Mazzoni I Dominik Neidlinger



Scénario

50 ans plus tard...

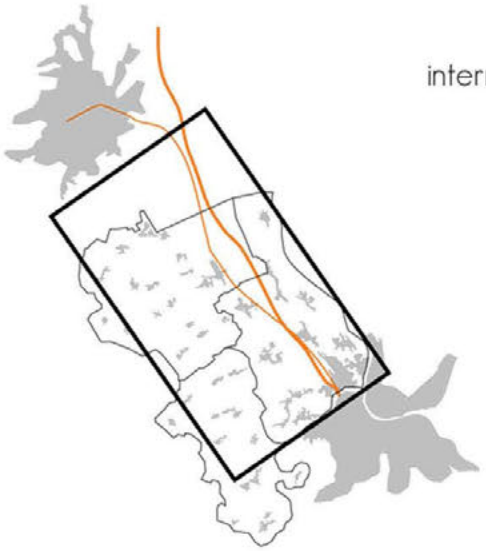




Quelle gouvernance ?

Vers un territoire pensé

5 échelles



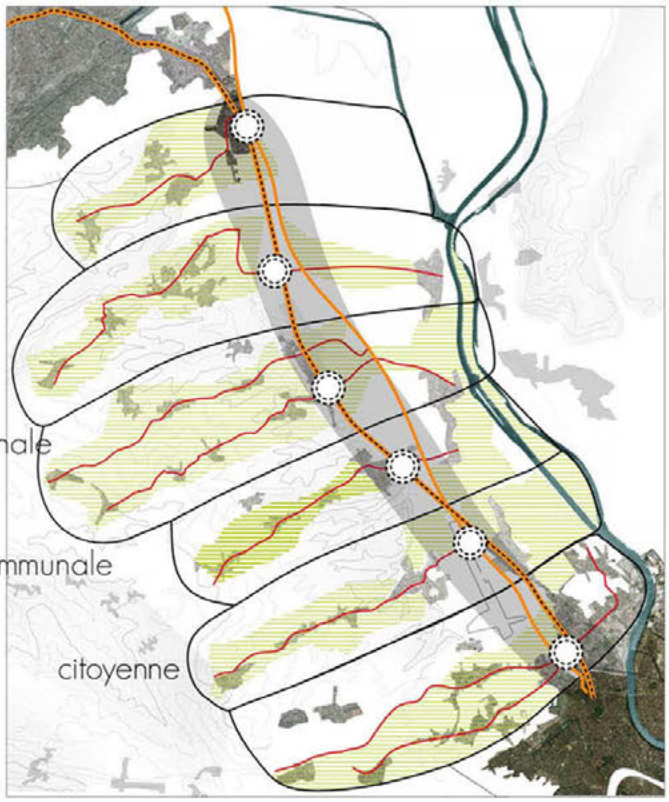
internationale

régionale

intercommunale

communale

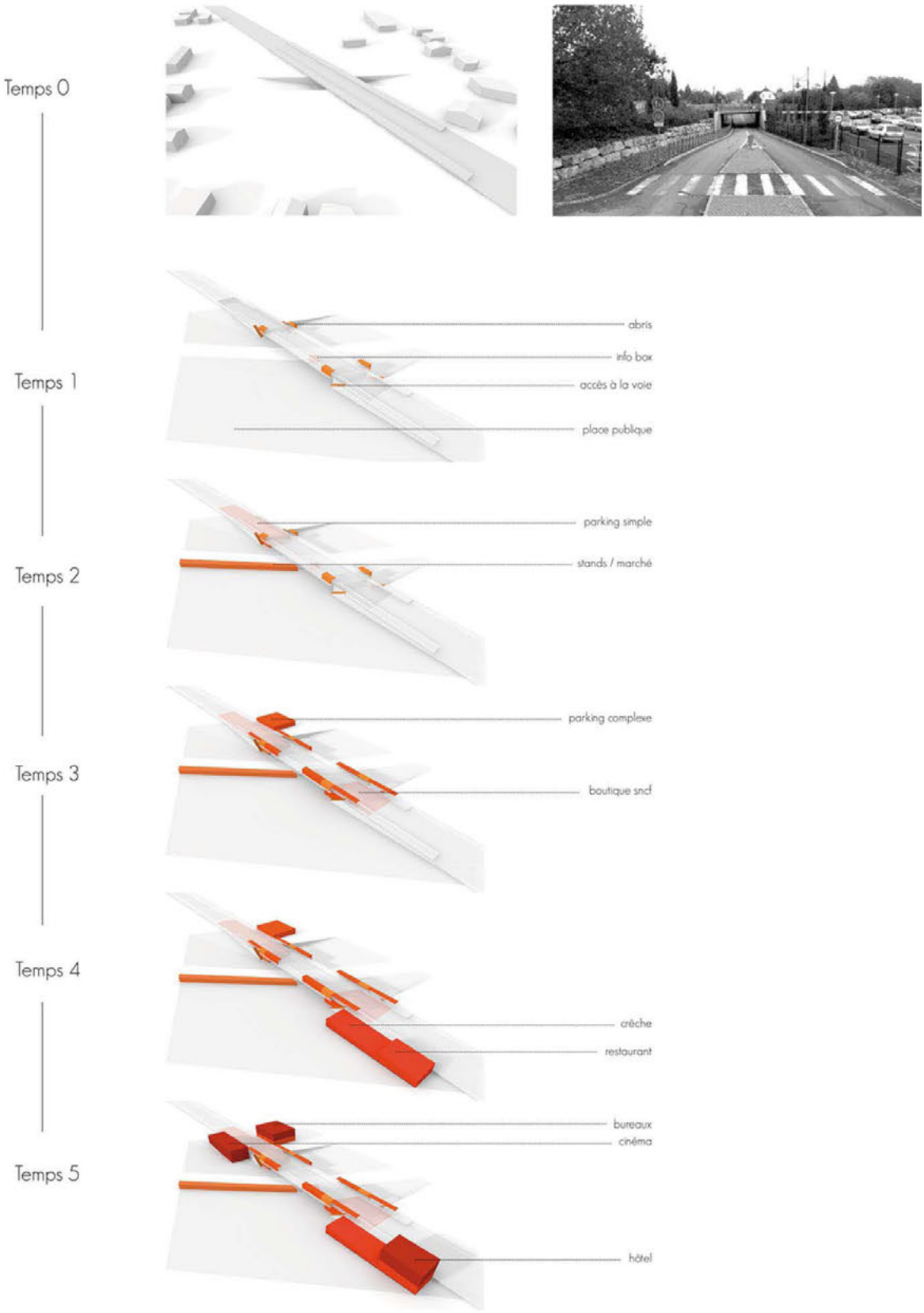
citoyenne



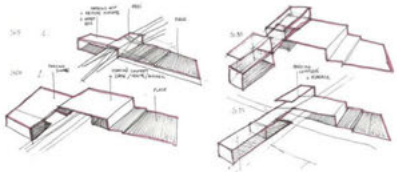
Aurore Chesseret
PFE I 4 juillet 2012
domaine Architecture Ville et Territoire I enseignants : Anne Jauréguiberry I Cristiana Mazzoni I Dominik Neidlinger

N↑

De l'arrêt à la gare urbaine

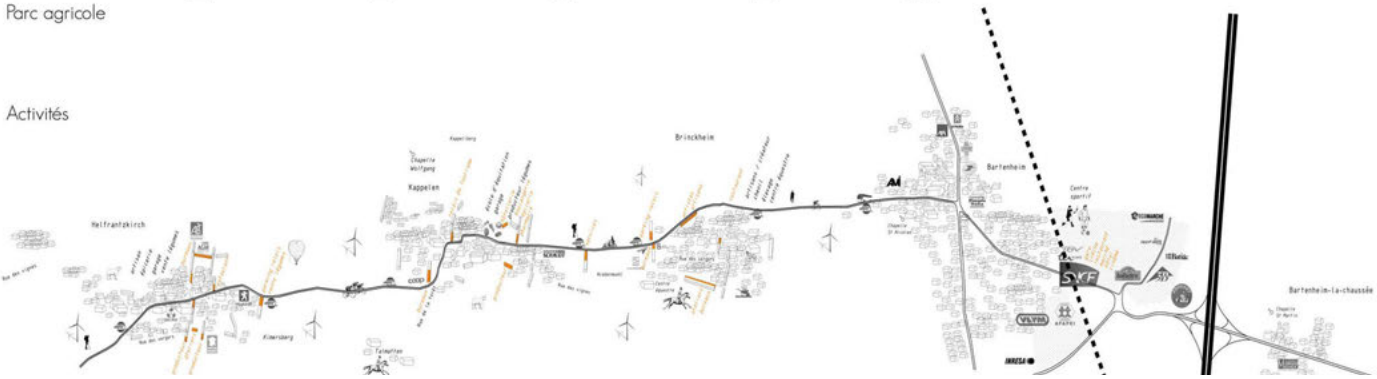


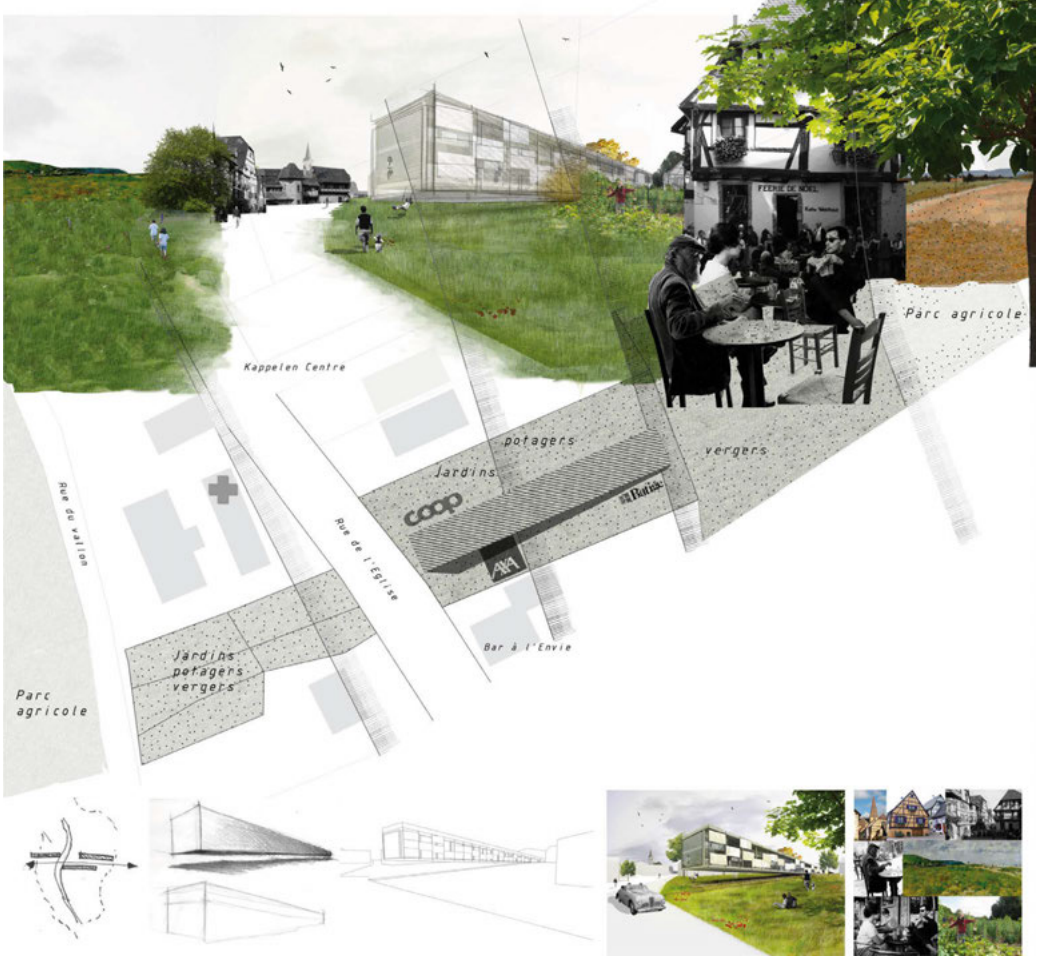
Aurore Chesseret
PFE | 4 juillet 2012
domaine Architecture Ville et Territoire | enseignants : Anne Jauréguiberry | Cristiana Mazzoni | Dominik Neidlinger

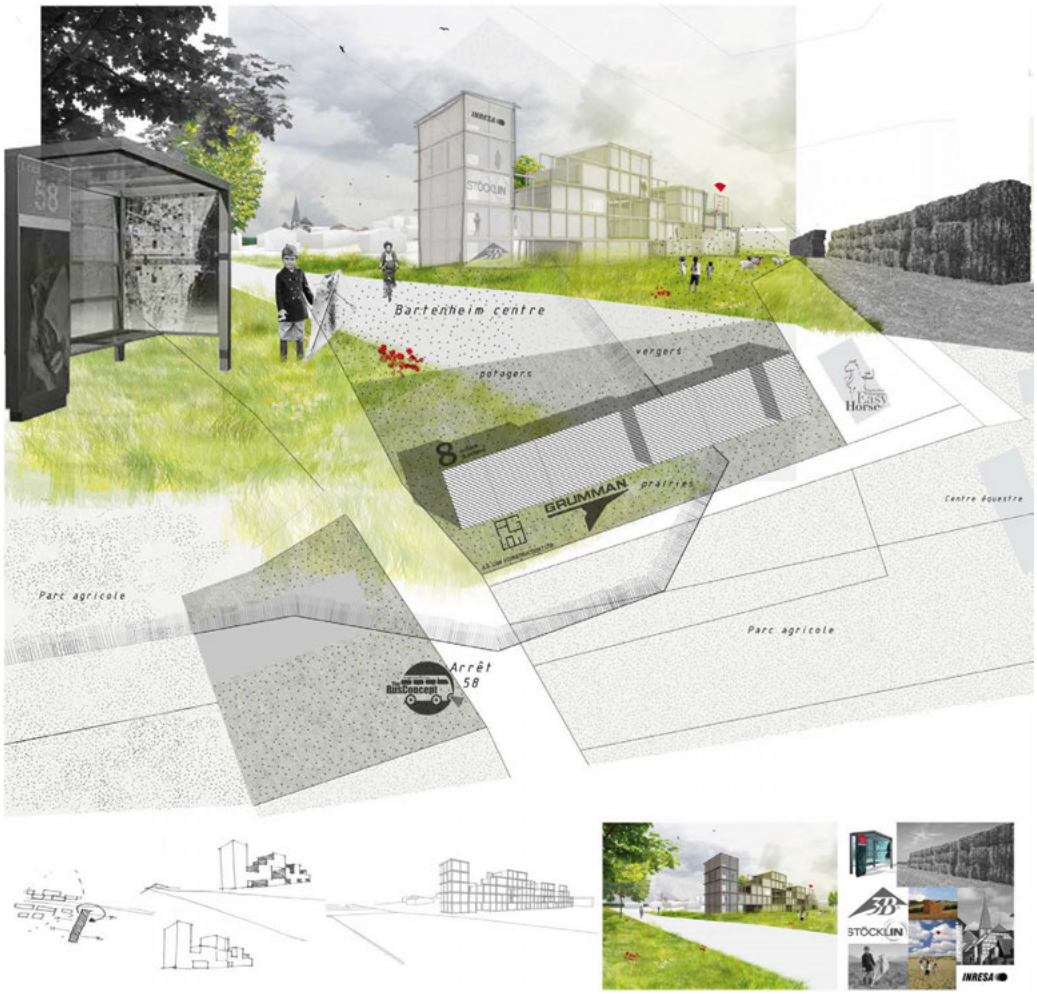


Parc agricole

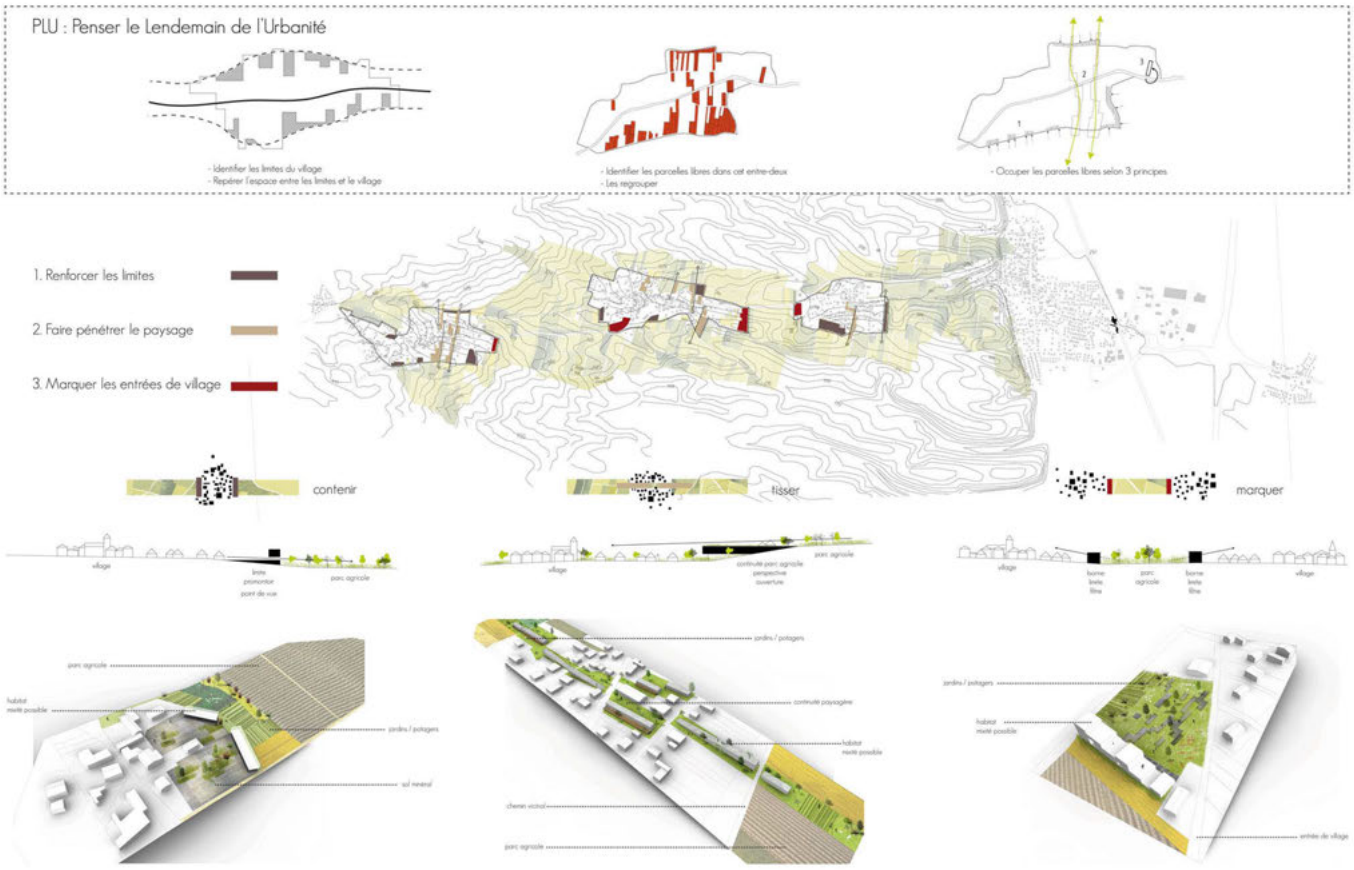
Activités




Parc agricole
Kappelen Centre
potagers
vergers
Jardins
coop
Rue de l'Eglise
Bar à l'Envie
Jardins
potagers
vergers
Parc
agricole


Bartenheim centre
vergers
potagers
GRUMMAN
prairies
Centre équestre
Parc agricole
Parc agricole
Arrêt
58

Vers une densification pensée



strasbourg

Hélène Antoni

Densifier la lisière

La transition entre ville et campagne au sud de Strasbourg un ourlet végétal

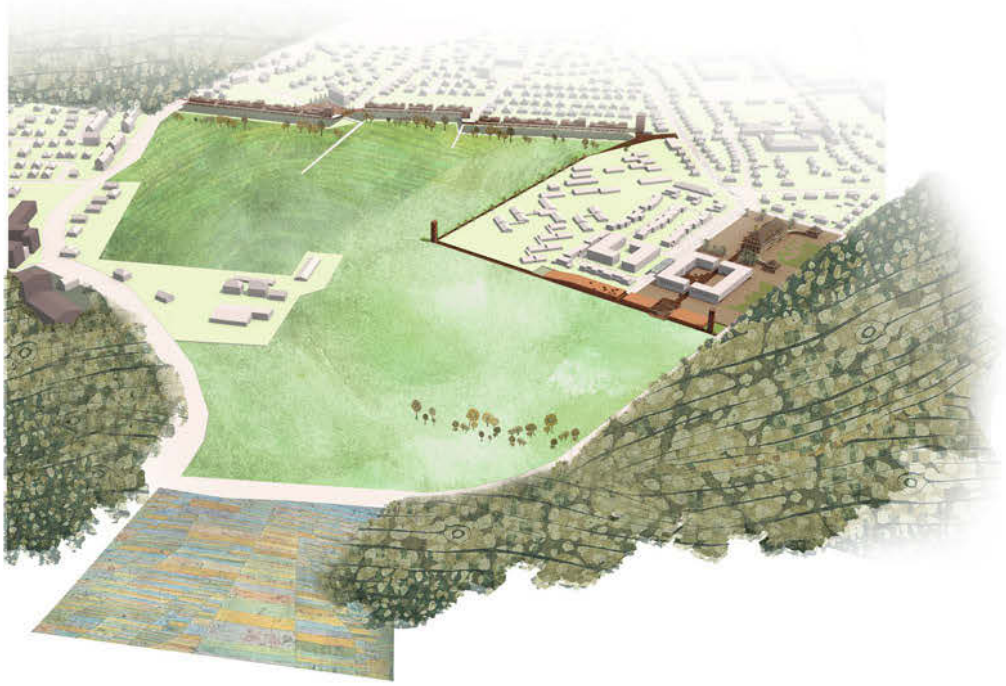
La ville, son étalement et surtout sa «fin » est un sujet qui a soulevé au cours de mes études de nombreuses questions. J'ai donc décidé d'approfondir le questionnement de la lisière de la ville dans mon projet de fin d'études.

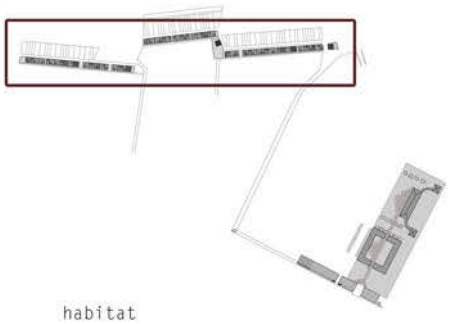
L'évolution de mon projet s'appuie sur une démarche empirique : celle d'analyse d'exemples urbains à Strasbourg et dans d'autres villes européennes. Les lisières forment une séparation entre deux milieux qui ne se rencontrent pas. D'une coté le monde agricole, ou plus largement naturel, et de l'autre la périphérie urbaine.
Périphérie qui prend souvent la forme d'une zone pavillonnaire ou industrielle. Ces deux mondes se tournent le dos, les échanges et interactions sont quasi inexistants.

A partir de ces constats « sensibles », j'ai défini mon terrain d'intervention au sud de Strasbourg, au Stockfeld. Ce quartier a commencé son développent il y a un siècle avec l'érection d'une cité-jardin et est aujourd'hui considéré comme un exemple d'urbanisation. Le projet proposé se veut une démarche expérimentale qui consiste à coudre un ourlet pour « finir la ville » : faire de cette limite une liaison entre deux mondes que tout oppose, ou presque...

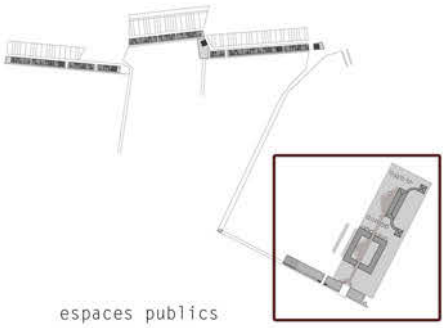
La démarche consiste à relier le sud du Neuhof à l'agglomération par une extension du tram, revaloriser un bâtiment emblématique du paysage du quartier et créer un espace singulier qui forme une perméabilité ou une porosité entre les deux mondes. Il s'agit de donner de l'épaisseur et de la vie à cet ourlet, de l'enrichir avec les qualités propres aux deux mondes qu'il relie.

2 la lisière, entre la nature et le construit, entre le signe et

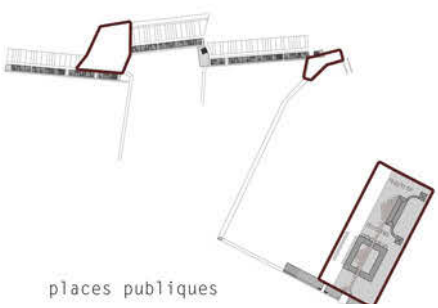




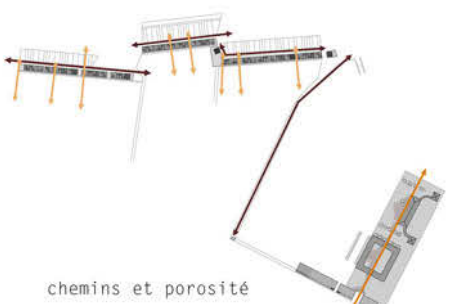
habitat



espaces publics



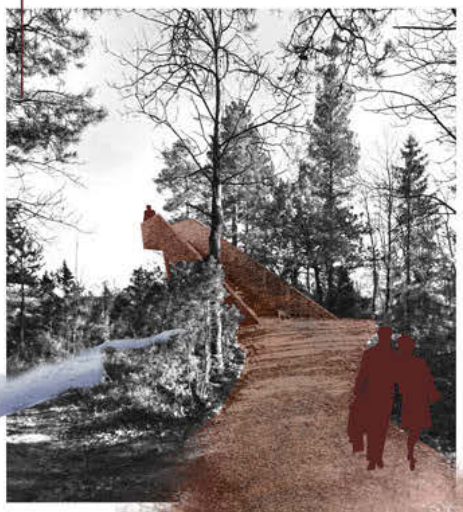
places publiques



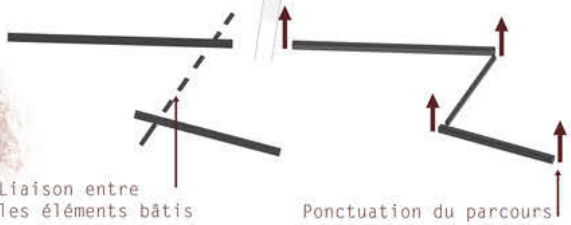
chemins et porosité

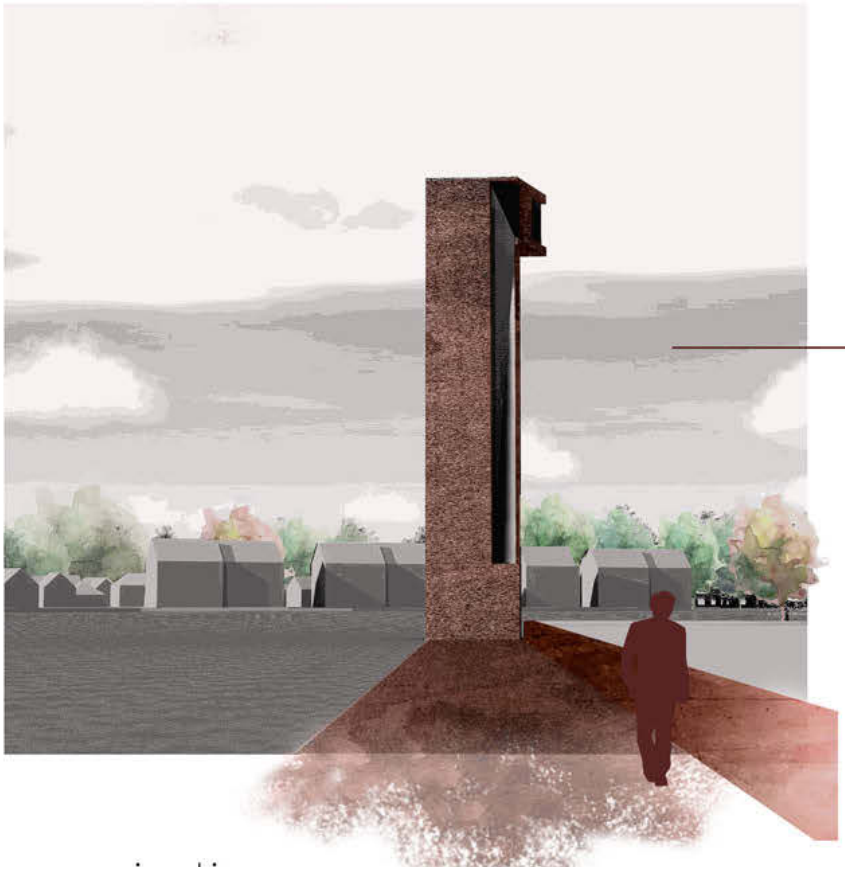
son effacement

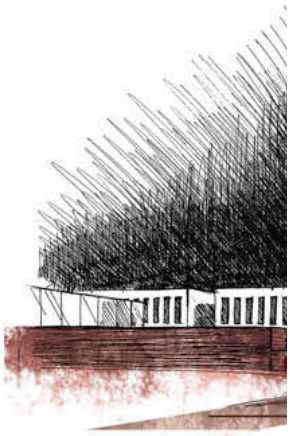
3 «quand on partait de bon matin/ quand on partait sur les chemins/



«(...) au lieu d'être perçu comme un lieu géométriqu
abstrait, d'une séparation, peu au contraire devenir
offrir une largeur à occuper, pour y cultiver les ch
l'entre-deux.»
_ Alain Fleicher

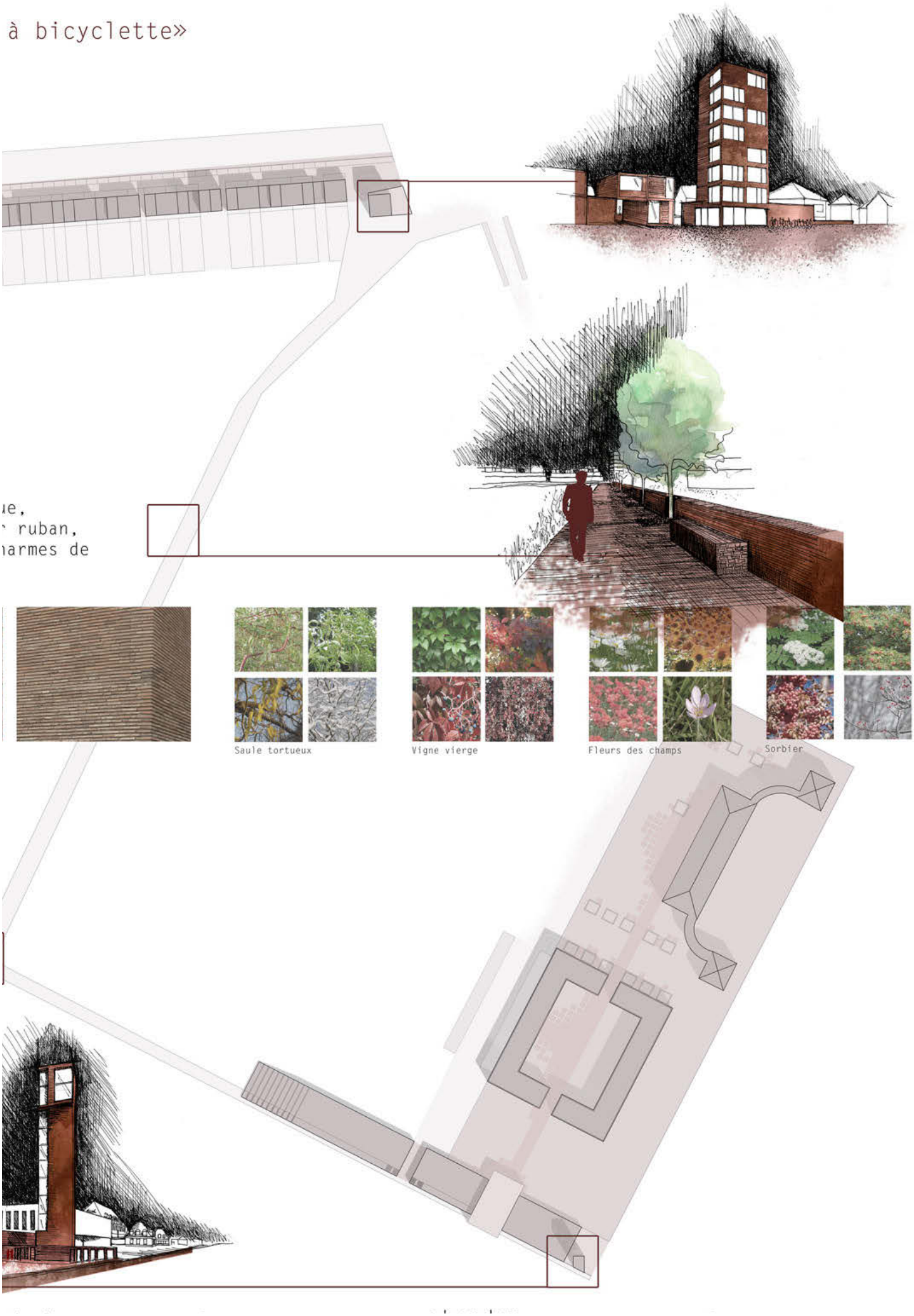




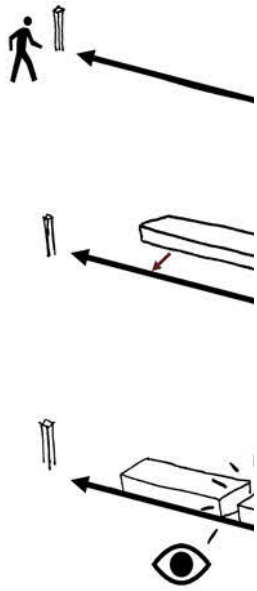


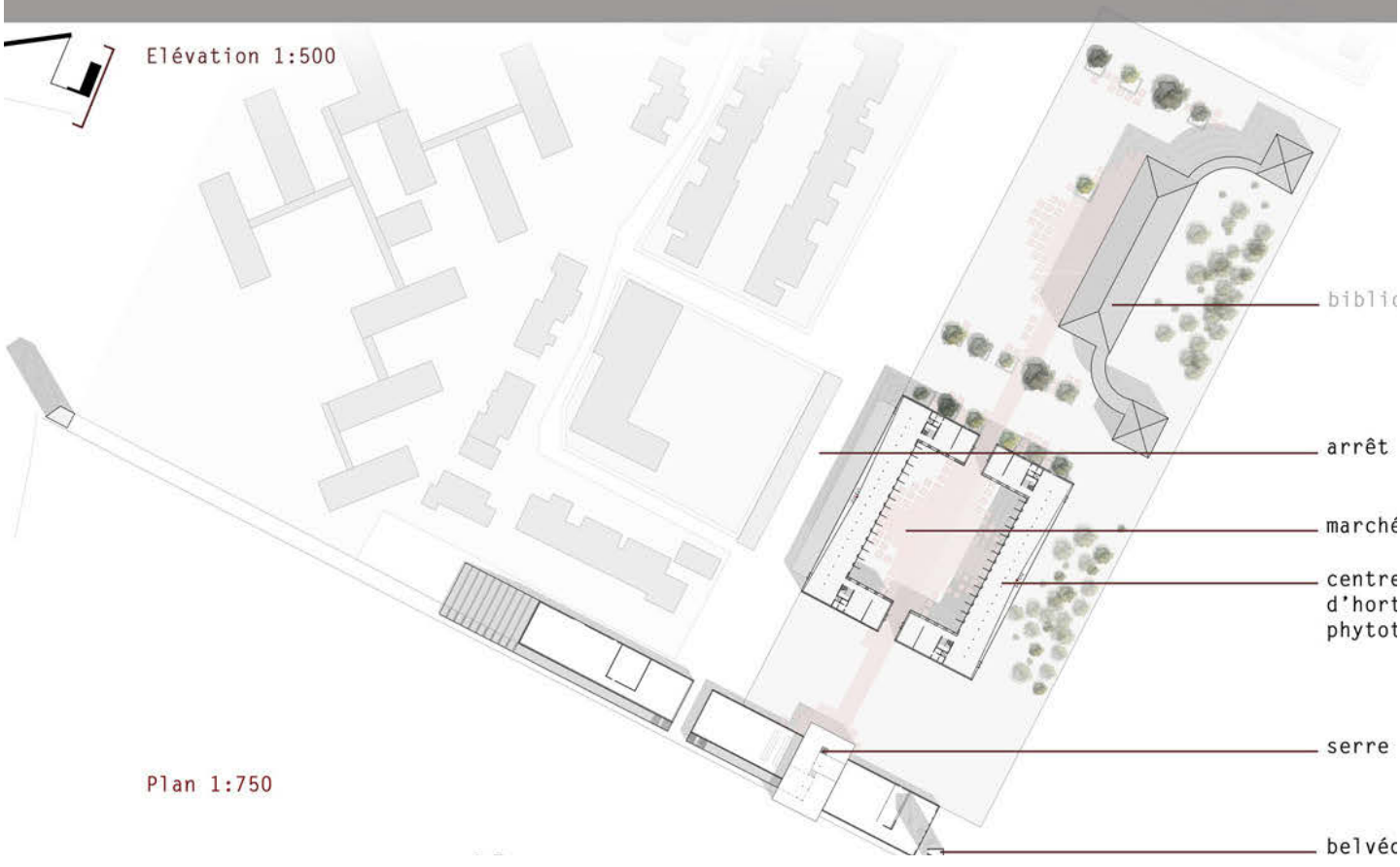
à bicyclette»

ıe,
ruban,
ıarmes de

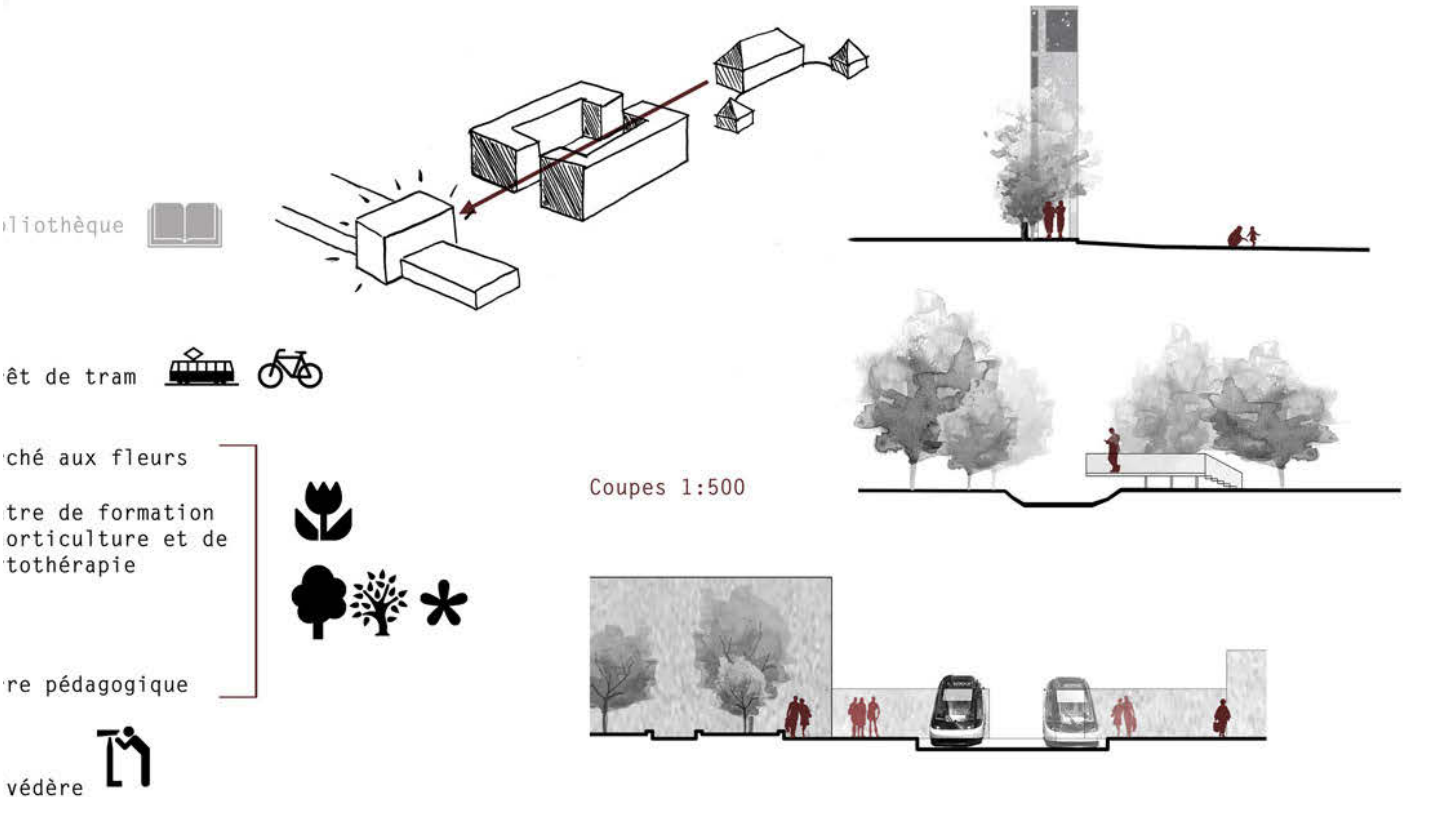


4 terminus Stéphanie: le marché aux fleurs

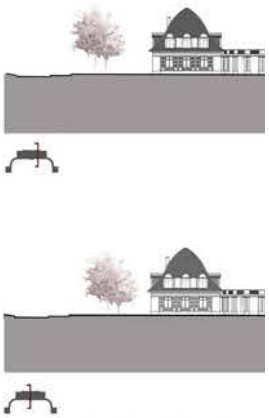




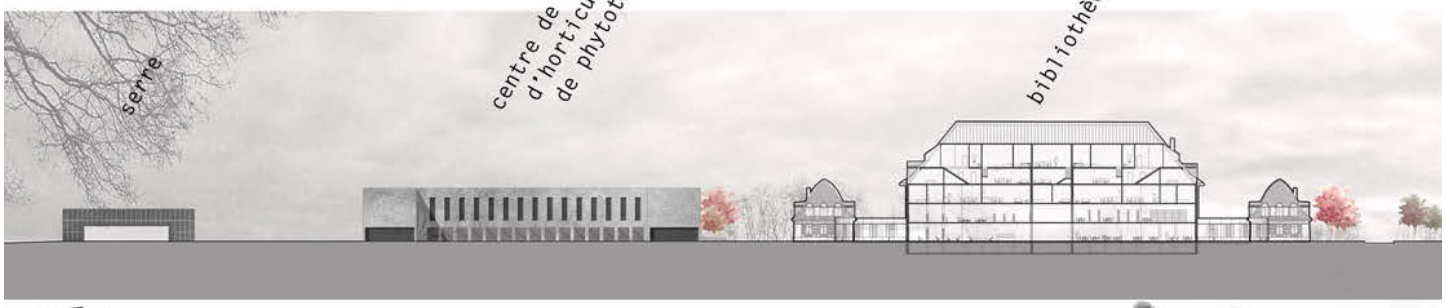
centre de formation
d'horticulture et de
phytothérapie
bibliothèque


liothèque
êt de tram
ché aux fleurs
tre de formation
orticulture et de
tothérapie
re pédagogique
védère
Coupes 1:500

5 l'hôpital Stéphanie

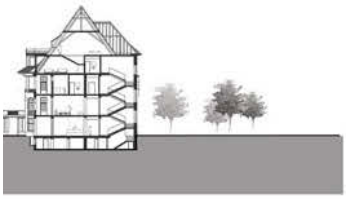


Coupes latérales dans



Coupe-élévation 1:500

Plan 1:750



s l'escalier et l'entrée 1:500

othèque

de tram

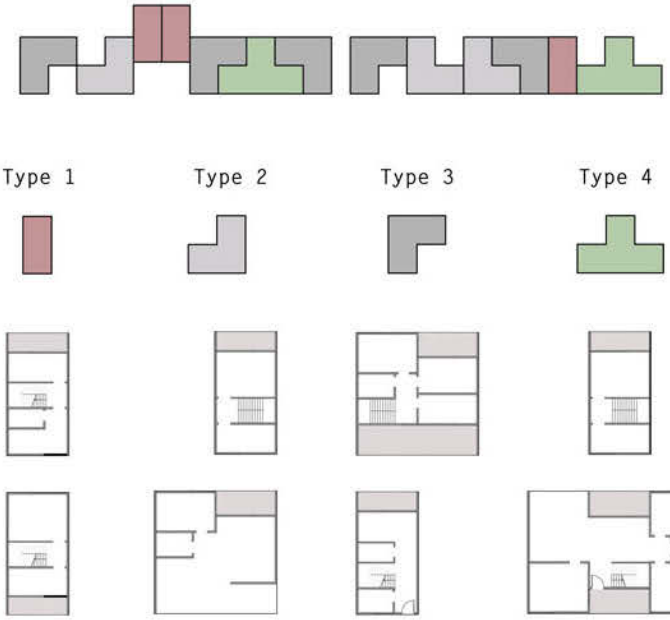
é aux fleurs

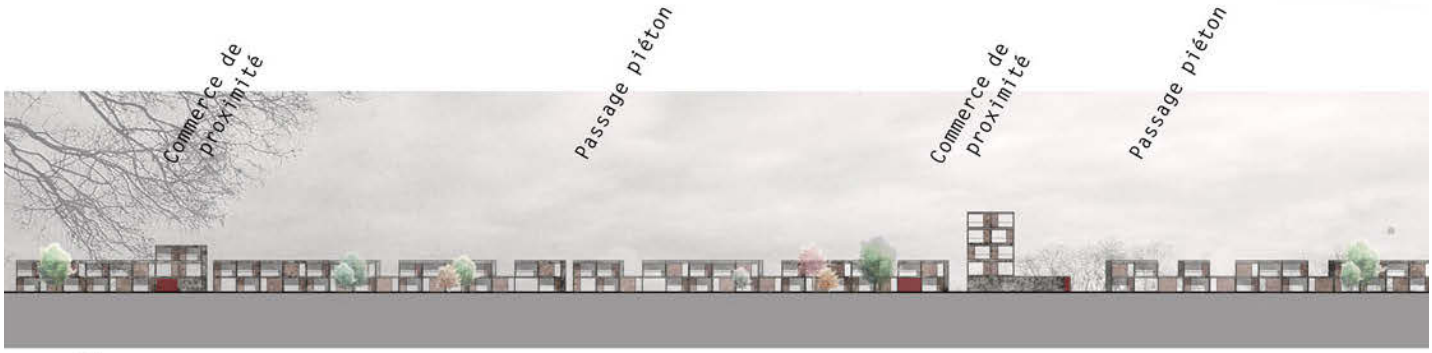
e de formation
ticulture et de
thérapie

pédagogique

dère

6 une trace à la lisière de la ville

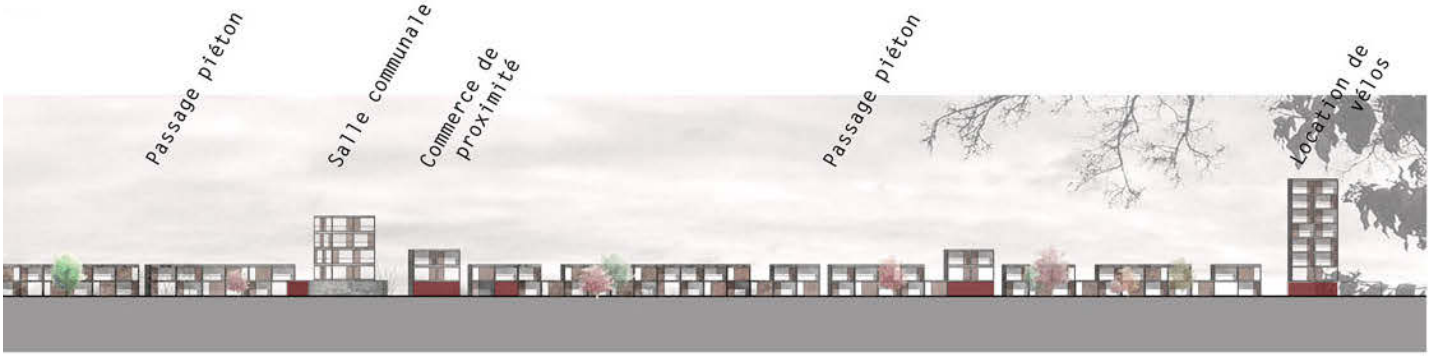




Elévation 1:500

lisière _ chemin _ oiseaux _ cité-jardin _ champs _ loin _ suburbain _ stockfeld _ bordure _ perdue _ jardins _ bout du monde _ ruisseau

Plan 1:750



u _ ferme _ fin _ intuition _ cloture _ abandon _ végétation _ enclave _ enfants _ jeux _ vert _ limite urbaine _ bois _ horizon _ canal _ silence _ campagne .

Matthieu Buisson

évidement VS Densification

Le môle de la citadelle: la mémoire de l'eau dans la ville

Au cours des siècles, Strasbourg a acquis la position de deuxième port fluvial de France, mais la zone portuaire est toujours demeurée aux franges de la ville, sans y être intégrée et coupant ainsi la ville du fleuve. Cette zone présente cependant un potentiel exceptionnel.
Le site à urbaniser prioritairement au sud-est de la ville est celui que compose le Môle de la Citadelle. Ce site présente de surcroît une multiplicité d'atouts : par sa localisation (à proximité immédiate de la ville), son orientation idéale, son rapport à l'eau exceptionnel (3 côtés sur 4) et un panorama remarquable (des vues sur la cathédrale, le parc de la Citadelle, les darses lui faisant face) avec de grandes horizontalités et très peu de bâtiments hauts dans les alentours. On peut également noter la présence d'un talus intéressant, qui découpe le Môle de la Citadelle en deux et agit comme un promontoire dégageant des vues à la fois sur le site et sur ce qui l'entoure.
En raison de ces multiples atouts, il s'agirait de traiter le Môle de la Citadelle différemment du reste de la zone. L'enjeu serait donc de densifier la zone, d'y introduire du bâti, tout en conservant en même temps un peu de cette respiration et de cette ouverture qui font la force du site.

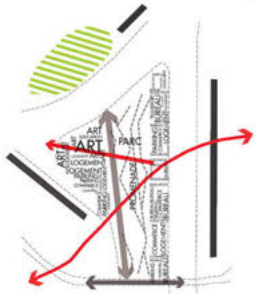
Le projet / Interventions :
. Créer un parc paysager : la création d'un parc au centre de la parcelle, va permettre, via le traitement par phytoremédiation ainsi que l'action dépolluante du temps, de régler in-situ le problème de la pollution des sols. Le parc permettra conjointement de faire respirer le site. Il s'agit d'un projet évolutif, dont le parc est au centre.
. Densifier le site en favorisant la mixité des fonctions et du bâti.
. Rendre les bassins d'eau aux Strasbourgeois en bâtissant le long des rives.
. Désenclaver le site en construisant deux passerelles piétonnes : l'une, ouvrant le site vers le nord, enjambe le bassin Dusuzeau, et relie ainsi le Môle au parc de la Citadelle), la seconde, à l'est, ouvrant vers la parcelle Starlette.
. Limiter la circulation automobile et développer les autres modes de circulation.
. Tenir compte de l'environnement pour créer des axes visuels (percée du talus, passerelles, orientation des places publiques) et des forces paysagères.
. Créer des symboles visuels forts avec la construction d'un front bâti, d'une tour-signal et d'un
opéra.

Conclusion - Le silencieux travail de la nature
La pollution originaire du sol permet de développer une conception de l'urbanisme comme « work in progress ». La dépollution nécessaire invite à patienter, et la dimension temps s'introduit ainsi dans le projet. L'intervention de l'urbaniste se fait alors par phase, au gré de la dépollution. Il insère son projet dans un paysage préexistant et qui continue d'exister et d'agir sous nos yeux (en dépolluant).
Intégré en tant que tel au projet, le paysage lui donne par là une dimension poétique. La contrainte de départ aura ainsi été transfigurée en atout majeur, force positive en termes d'urbanisme et de conception de la qualité de vie.
Par son architecture comme par sa force paysagère, par sa volonté de faire interagir l'individuel et le collectif, le Môle de la Citadelle se veut terrain d'expérimentation pour la ville de demain. Flâneries, déambulations, espaces partagés, ouverture sur l'eau et la nature… un nouveau mode de vie est possible, où le vivre ensemble est valorisé.

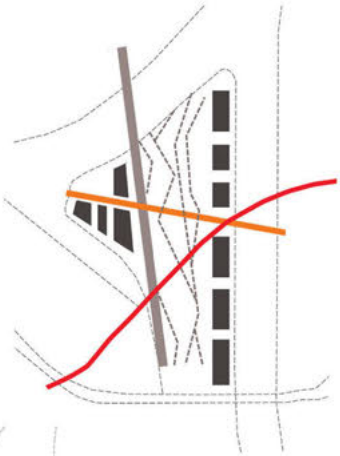
Axes de l'intervention sur le site

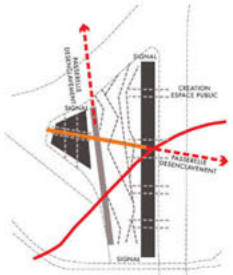
Une contrainte majeure : un site pollué

Le programme: favoriser la mixité des fonctions et la mixité du bâti.

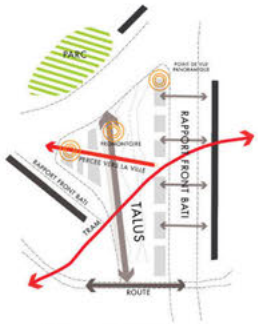


Le projet inséré dans son contexte

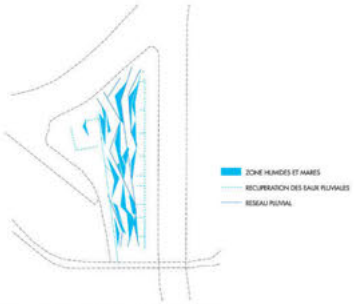




Désenclavement du site

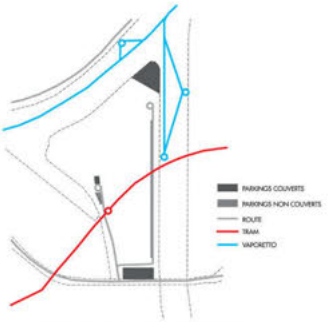


Axes visuels
Création de forces paysagères



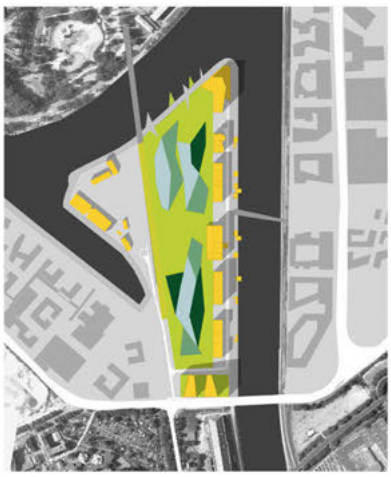
La mémoire de l'eau

Un site rendu aux piétons

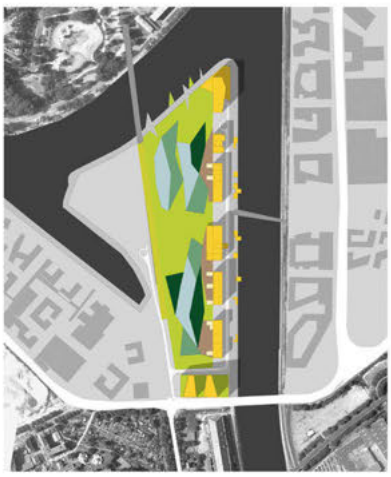


Axes de circulation
Limitations des flux automobiles

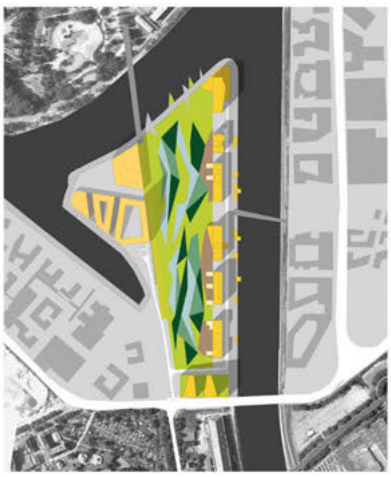
Phasage du projet - l'attente comme dimension du projet



Phase +00
1/ prélever les terres polluées sur la rive est du site
- créer, avec les terres polluées, des tertres s'appuyant sur le talus central (en forme de lanières)
- créer un parc sur ce talus qui, à travers la phyto-rémédiation, permettra de dépolluer les terres
- compléter avec des bassins de dépollution
2/ créer un front bâti dense le long de la rive est : tour-signal, densification verticale sur toute la rive



Phase +15
1/ remplacement des plantes pour créer un nouveau cycle de phyto-rémédiation. Progressivement les terres dépolluées sont déplacées pour ajouter de nouveaux bassins de dépollution et les formes du parc évoluent
2/ - extension du front bâti en direction du parc sous forme de bâtiments de faible hauteur
- création de jardins partagés dans les zones dépolluées
3/ destruction des bâtiments situés sur la pointe ouest



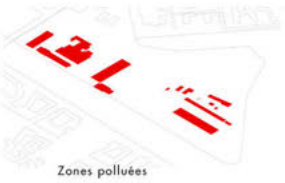
Phase +30
1/ les lanières continuent à changer de forme en fonction des cycles de phyto-rémédiation
2/ le développement urbain se fait à l'ouest du talus avec une typologie différente (bâtiments peu élevés, création d'îlots, de ruelles)
Une tour est créée contre le talus en écho au front bâti
Création d'un nouvel opéra pour l'Opéra du Rhin, programme cutlurel fort

Plan masse paysager

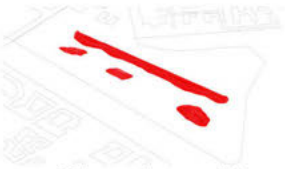
Le fonctionnement du parc

Un parc évolutif

Traces de l'implantation industrielle



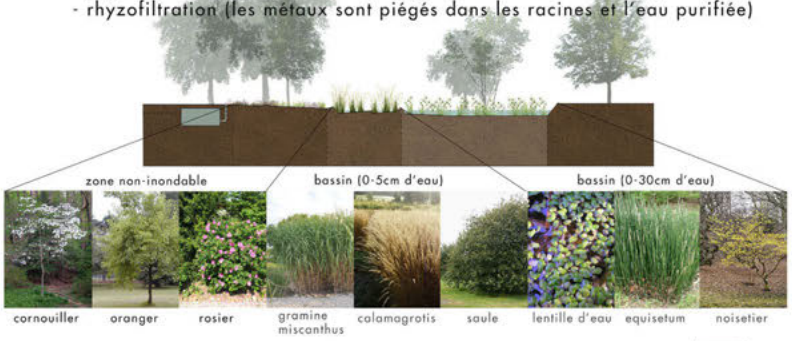
Zones polluées



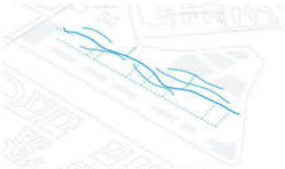
Déplacement des terres polluées

La phyto-rémédiation : dépollution des sols, dépollution de l'eau

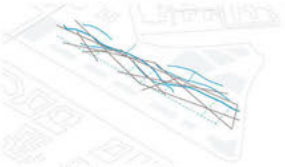
3 grands principes :
- phytostabilisation (stockage des métaux dans les racines)
- phytoextractiont (concentration des polluants dans les feuilles)
- rhyzofiltration (les métaux sont piégés dans les racines et l'eau purifiée)



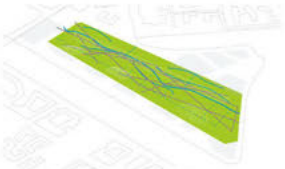
Inspiration



Cheminement des eaux
(circuit des eaux pluviales)

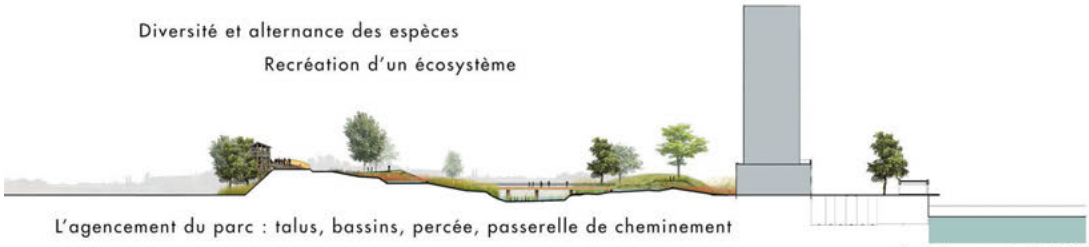


Cheminements piétons



Diversité et alternance des espèces

Recréation d'un écosystème



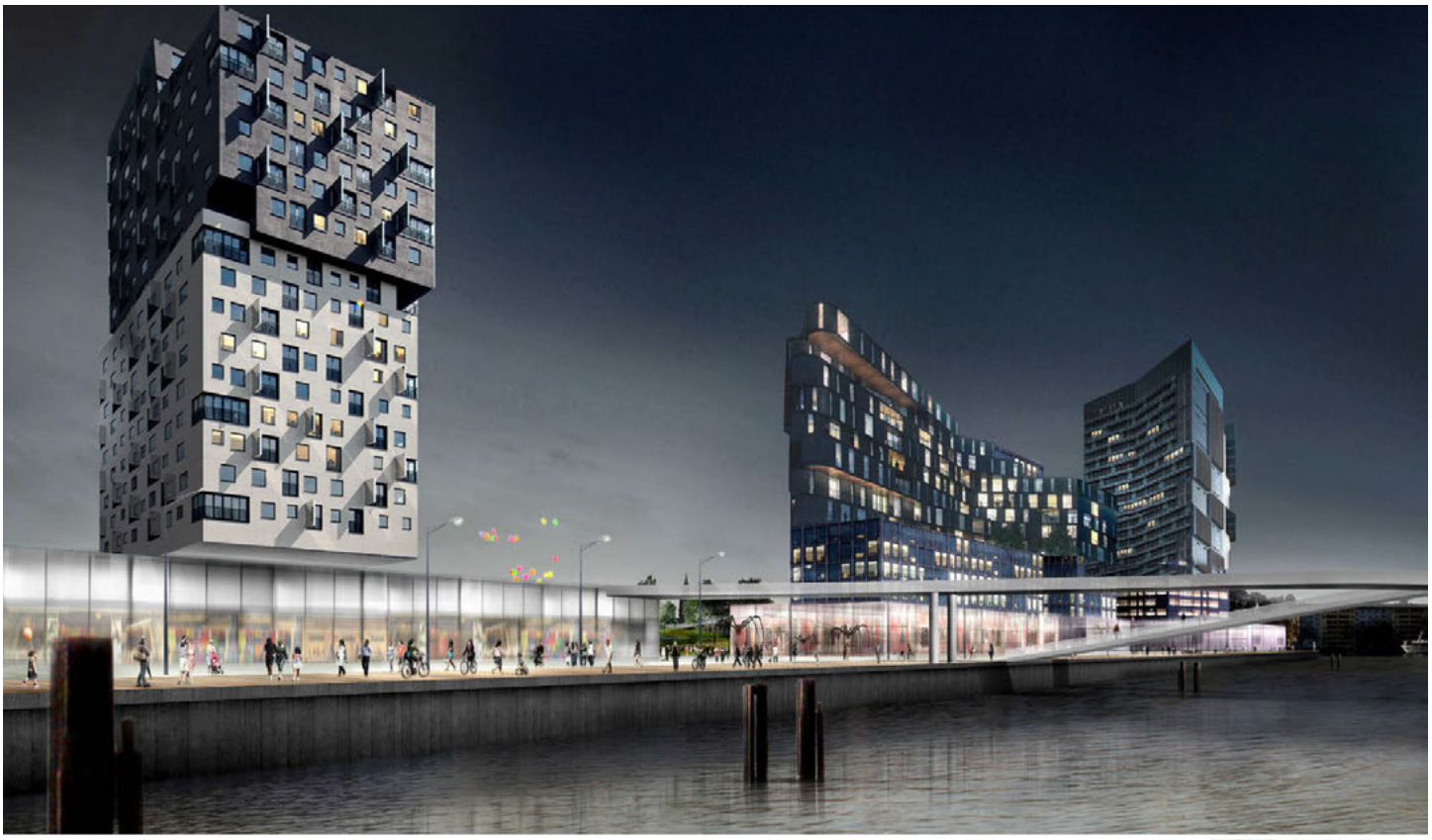
L'agencement du parc : talus, bassins, percée, passerelle de cheminement

Coupe transervsale ech:1/200

Du site pollué
au parc paysager

Un parc urbain :

Cheminements multiples, sky-line, équipements, variété des points de vue...

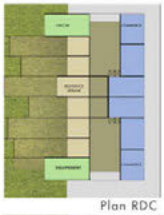


Densification verticale

Des bâtiments ancrés au sol par des socles ou des pilotis :
- création d'espaces publics au sol
- bâtiments traversants

L'élévation verticale permet la proximité des fonctions.
On évite l'étalement urbain tout en densifiant.
Le parc peut ainsi continuer à fonctionner comme un poumon.

Type bâtiment sur socle :
Imbrication des fonctions.
Des espaces partagés et mutualisés sont créés à de multiples niveaux.
Mutualisation de la consommation énergétique.
Exposition variée pour les différents programmes.
Flexibilité des espaces selon la conjoncture.



Plan RDC

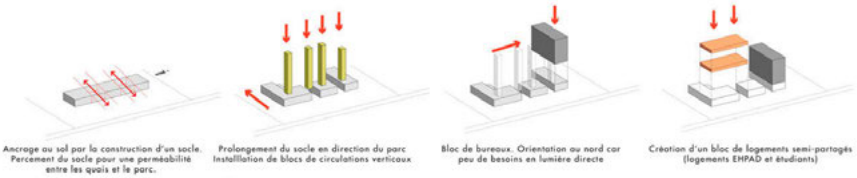
Plan étage type

Pointe ouest : un bâti à l'échelle de la ville (îlot, ruelles...).

Le front bâti :

Coupe transversale ech:1/200

Un programme conciliant les qualités de l'individuel et la nécessité du collectif

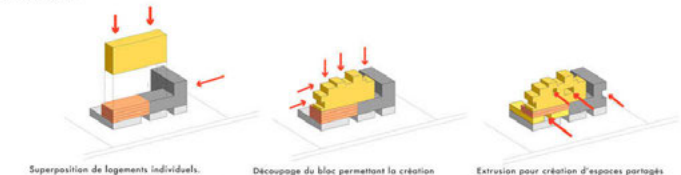


Ancrage au sol par la construction d'un socle. Percement du socle pour une perméabilité entre les quais et le parc.

Prolongement du socle en direction du parc. Installation de blocs de circulations verticaux

Bloc de bureaux. Orientation au nord car peu de besoins en lumière directe

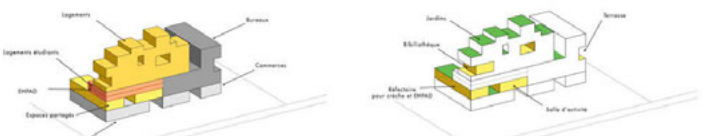
Création d'un bloc de logements semi-partagés (logements EHPAD et étudiants)

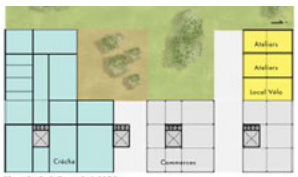


Superposition de logements individuels. Orientation est-ouest avec vue directe sur l'eau pour l'ensemble des logements.

Découpage du bloc permettant la création de jardins individuels et de terrasses orientés pour la plupart au sud.

Extrusion pour création d'espaces partagés (jardins partagés, salle d'activités, bibliothèque, terrasses, réfectoire).





Plan du R.d.C. ech.1/500

L'implantation dans le socle de fonctions collectives (commerces, crèche) permet d'intégrer le bâtiment au niveau du tissu urbain et assure la fréquentation continue du pied du bâtiment.

Plan du 3ème étage. ech.1/500

Les étages bas hébergent eux aussi des fonctions collectives.

Laifa Mohamed Cherif

Tresse transfrontalière

Tresse transfrontalière. Penser la frontière autrement.

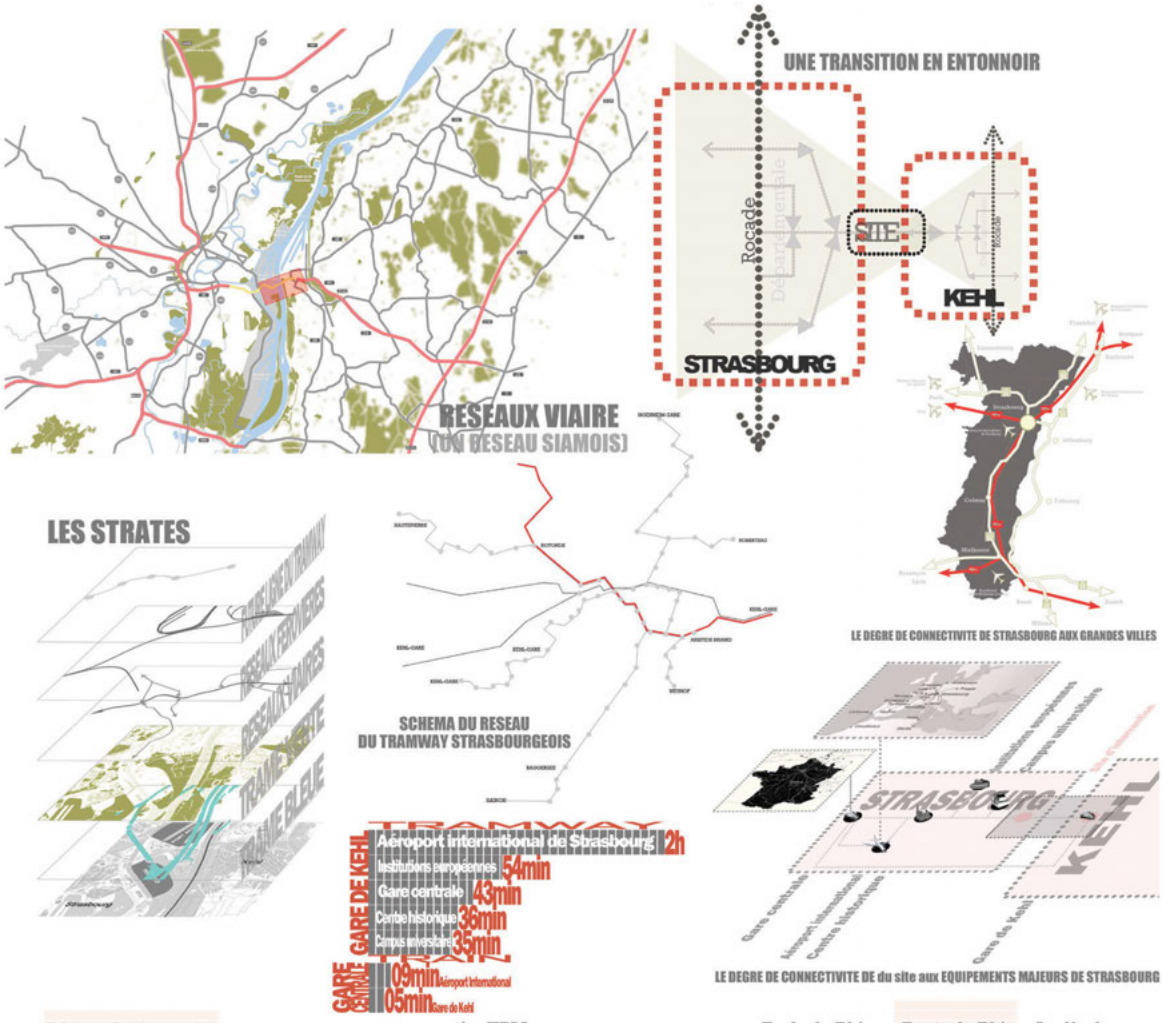
L'idée de départ était de créer un morceau de ville, en s'appuyant sur la future ligne transfrontalière de tramway qui reliera Strasbourg à Kehl afin de redynamiser le quartier et les interstices, autour d'une nouvelle centralité.

Les enjeux principaux du projet:
- Faire dialoguer les différents composants du site (exploiter les inconvenants en avantage);
- Penser le Rhin comme un vrai lieu d'urbanité et de vie partagée et ne pas comme une rupture physique: souder, retisser afin de mieux faire fonctionner l'ensemble.

La scène urbaine est donc conçue comme un lieu de partage par excellence où la culture des deux pays s'expose. Elle marquera une transition douce entre les deux pays à travers le tramway, le vélo et la marche à pied.

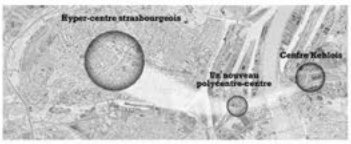
L'Esplanade des deux eglises devient un nouveau centre. Le nouveau écoquartier est pensé comme une nouvelle cour urbaine.

La mise en valeur du Rhin ainsi que sa façade est obtenue en surélevant le niveau piéton à travers les toits qui sont pensés comme des lieux de balades pour tous par le biais des rampes douces mais aussi un aménagement adapté.

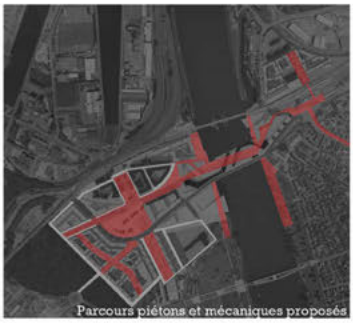


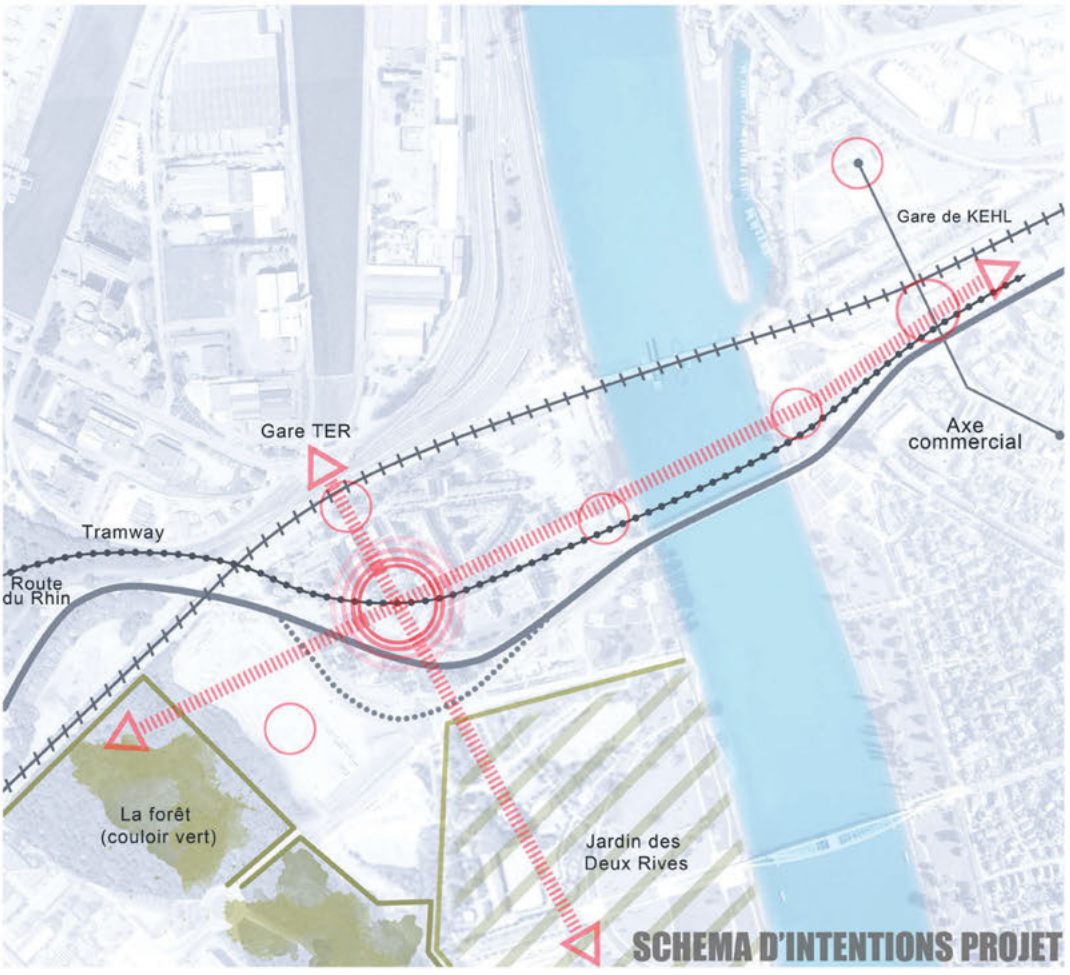
TRESSE TRANSFRONTALIERE

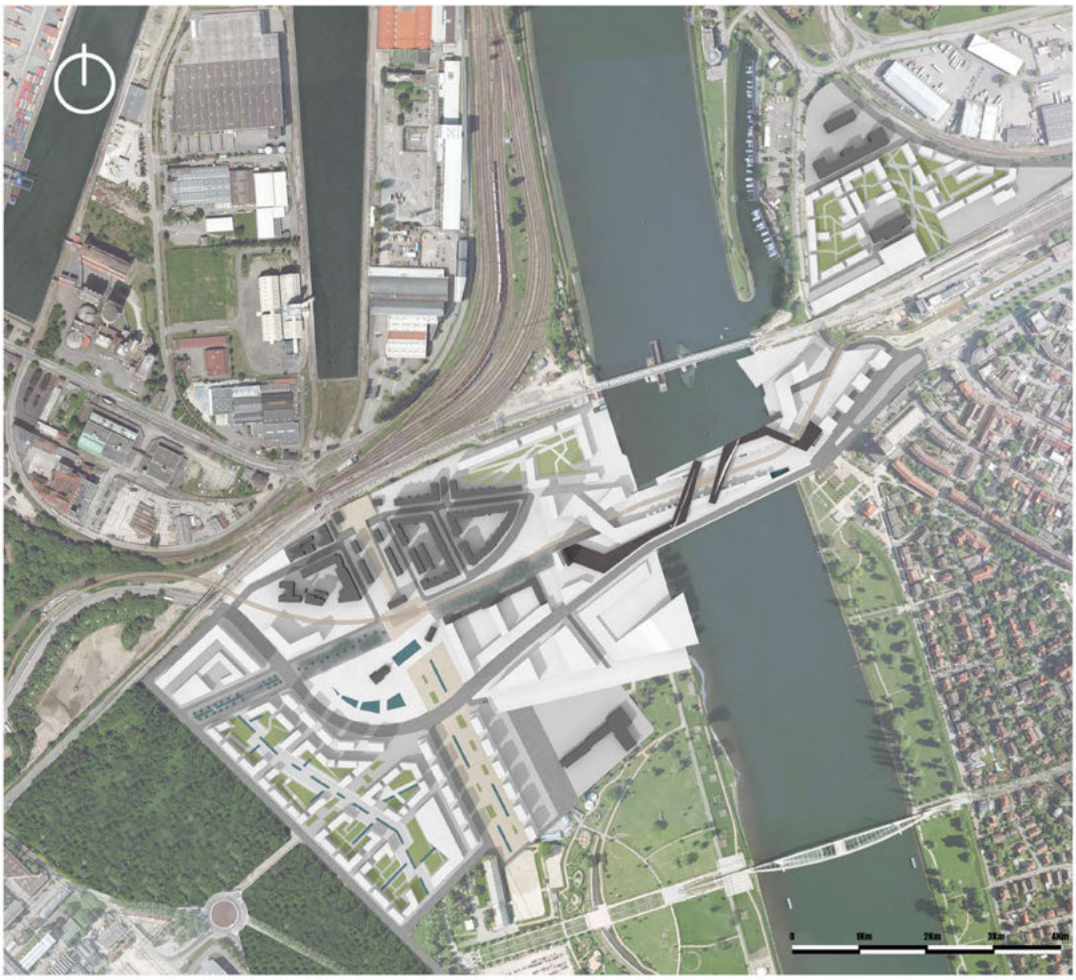
Penser la frontière autrement



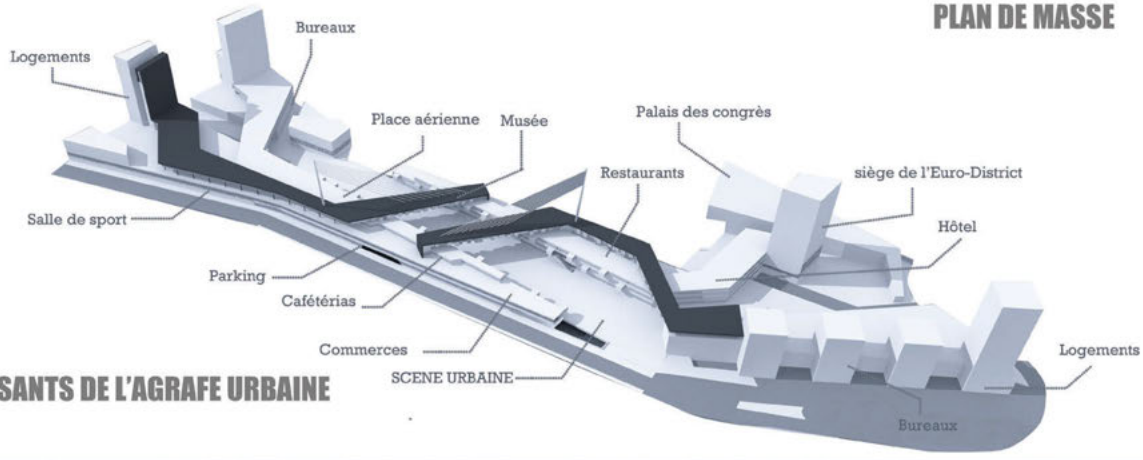
TRANSITION STRASBOURG/KEHL



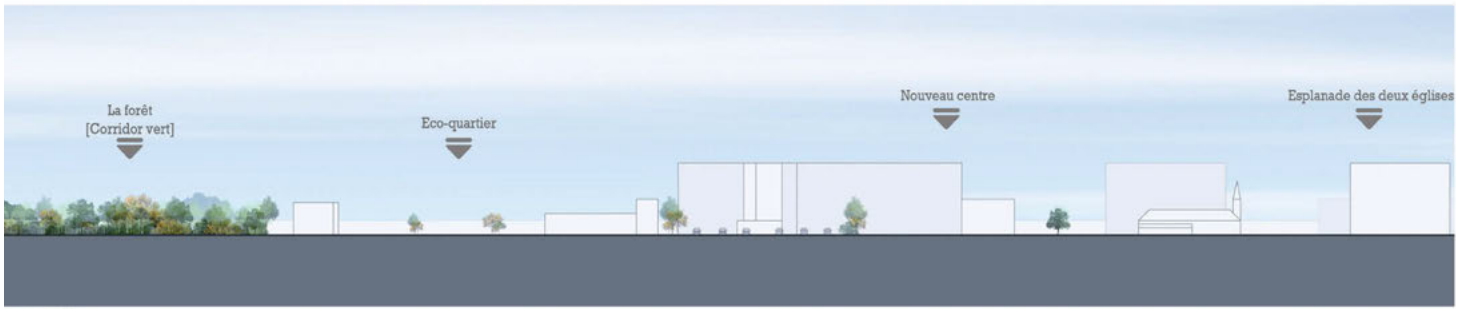


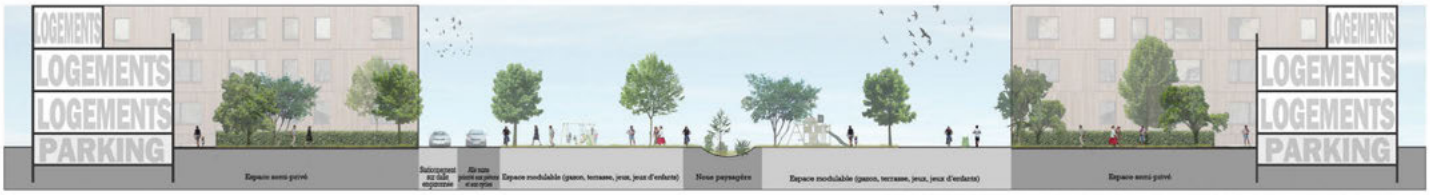


PLAN DE MASSE



LES COMPOSANTS DE L'AGRAFE URBAINE

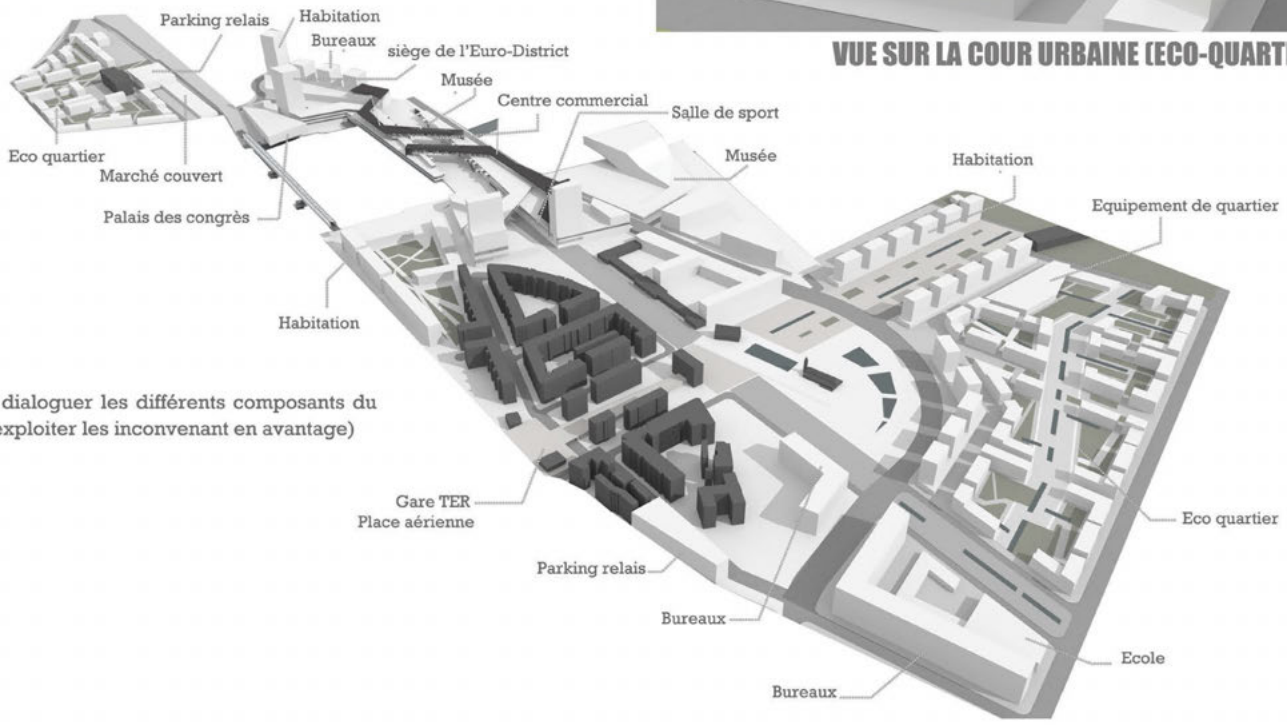


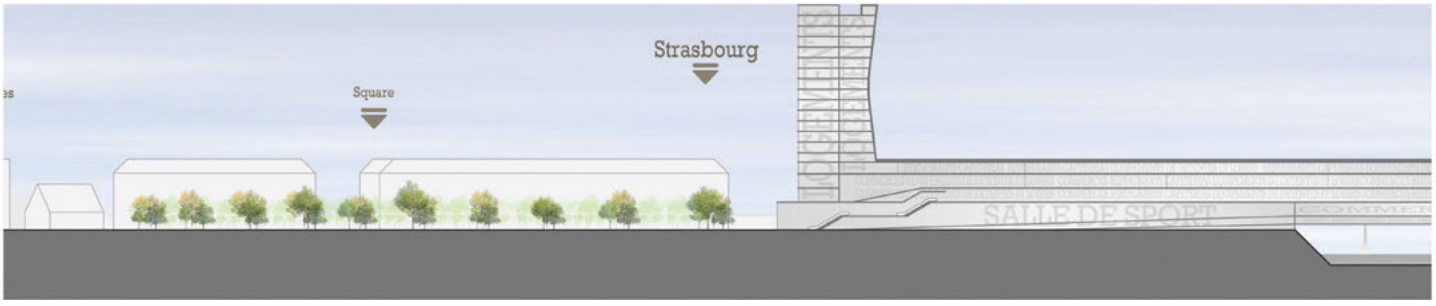


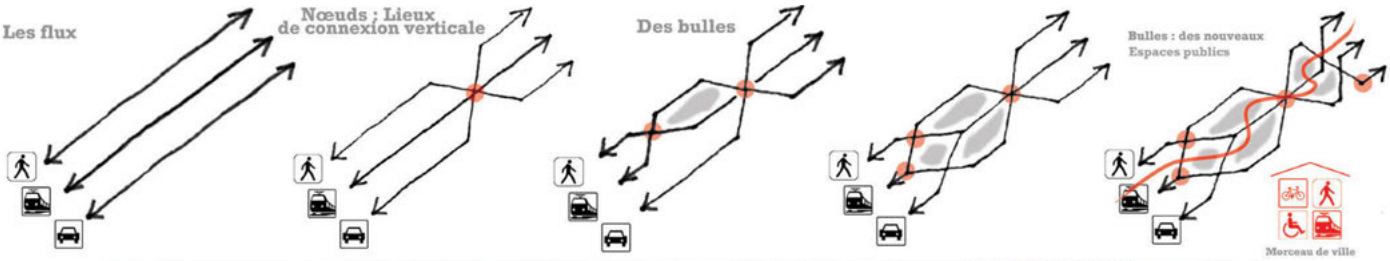
COUPE SUR LA COUR URBAINE (ECO-QUARTIER)

ESPLANADE DES DEUX EGLISES NOUVEAU CENTRE

VUE SUR LA COUR URBAINE (ECO-QUARTIER)

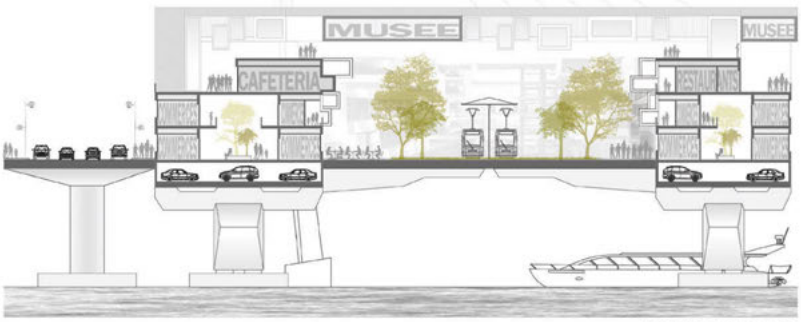




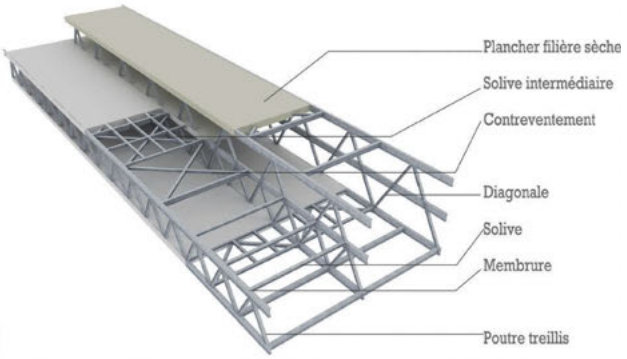


VUE SUR LE BOULEVARD URBAIN

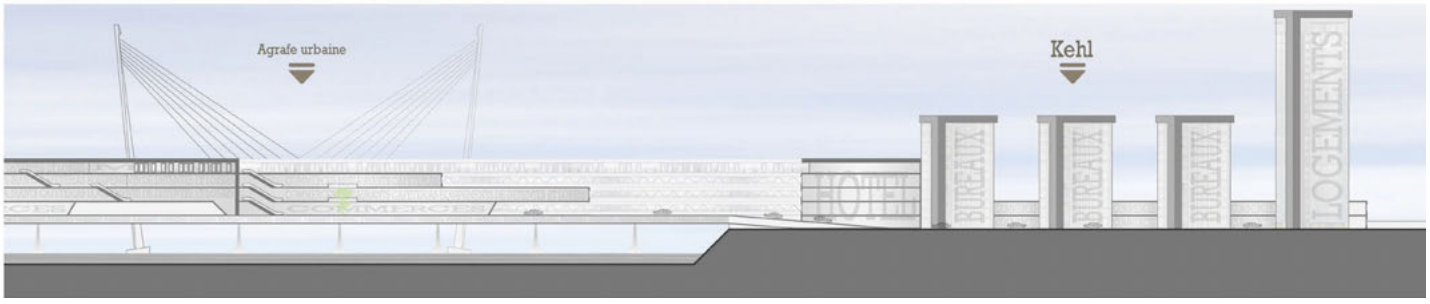
Penser le Rhin comme un vrai lieu d'urbanité et de vie partagée et ne pas comme une rupture physique
Souder retisser afin de mieux fonctionner l'ensemble
.

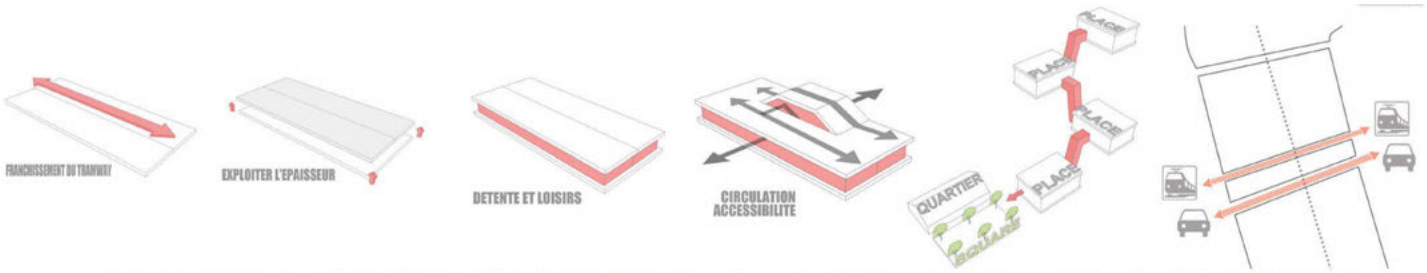


COUPE 1/200



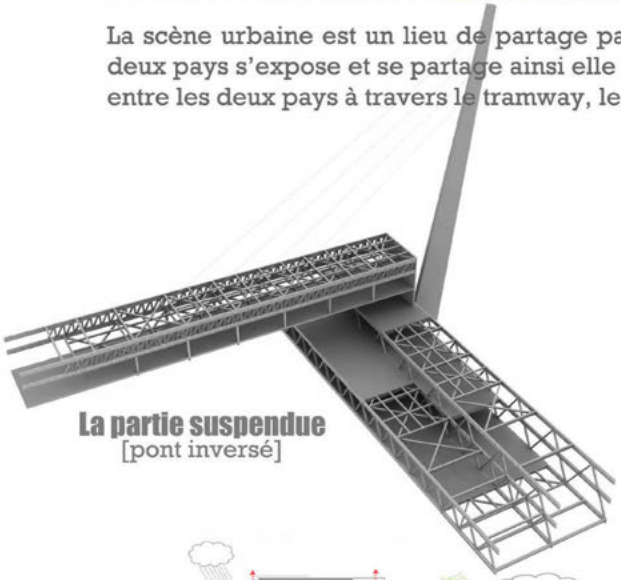
Un franchissement en charpente métallique





VUE SUR LA SCENE URBAINE

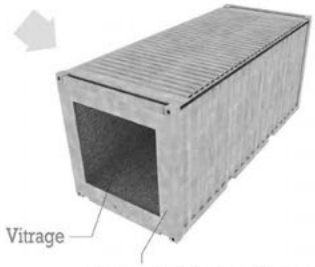
La scène urbaine est un lieu de partage par excellence où la culture des deux pays s'expose et se partage ainsi elle marquera une transition douce entre les deux pays à travers le tramway, le vélo et la marche à pied)

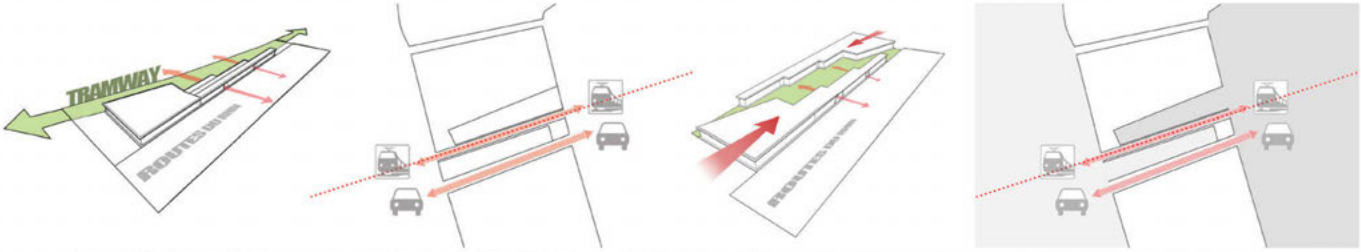


La partie suspendue
[pont inversé]

Container ISO 40 '
[container maritime]

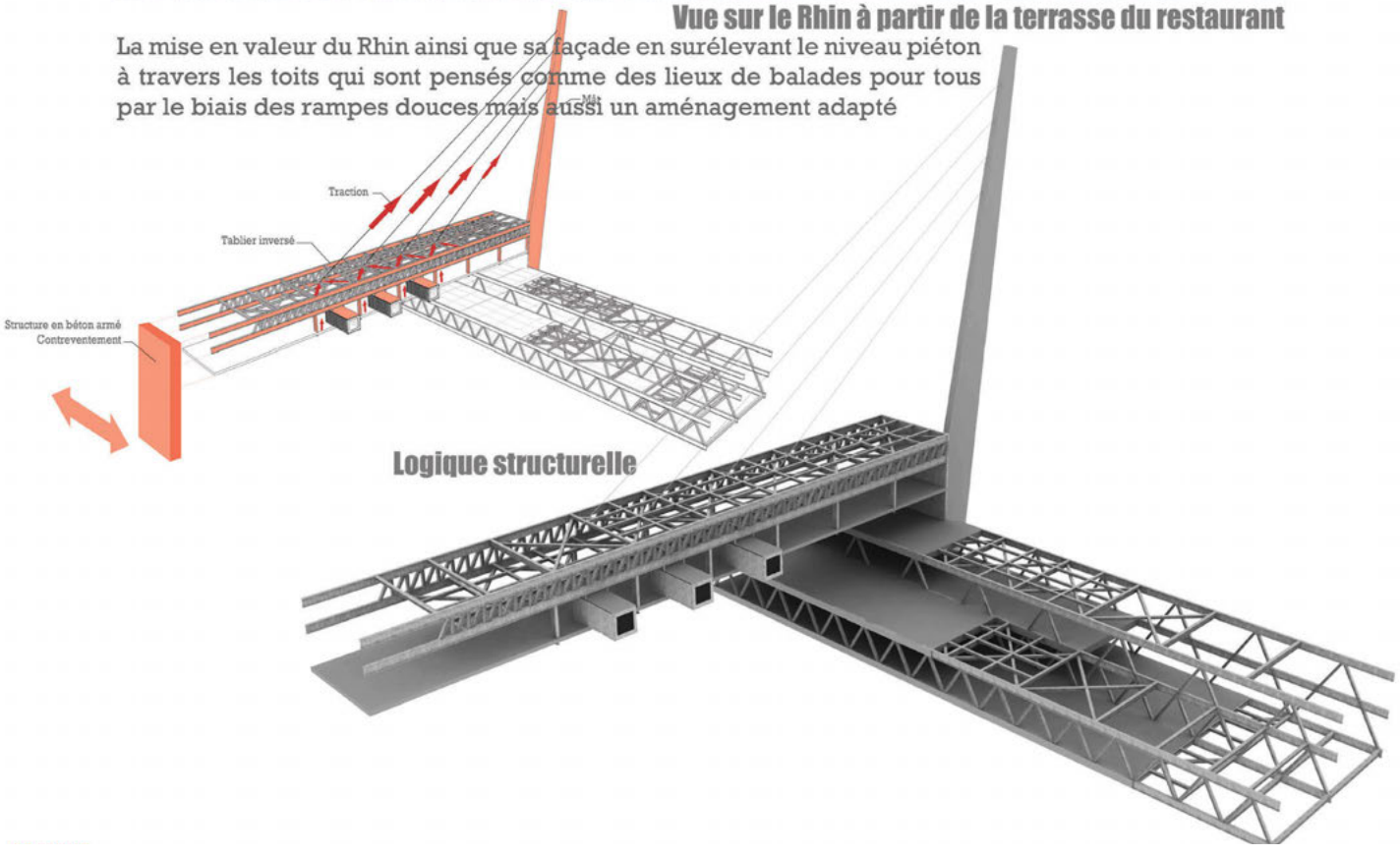
Système de ventilation naturelle et la récupération d'eau





Vue sur le Rhin à partir de la terrasse du restaurant

La mise en valeur du Rhin ainsi que sa façade en surélevant le niveau piéton à travers les toits qui sont pensés comme des lieux de balades pour tous par le biais des rampes douces mais aussi un aménagement adapté



Logique structurelle

Marie-Charlotte Foher

Continuum urbain

Extension urbaine en milieu portuaire, Nouvelles lignes de vie entre Strasbourg et Kehl

Pour mon PFE, j'ai choisi de travailler sur un secteur situé à Strasbourg, l'Ile aux Epis, au bord du Rhin, qui lui confère un développement portuaire et industriel important. Le Rhin constitue la frontière naturelle entre France et Allemagne.

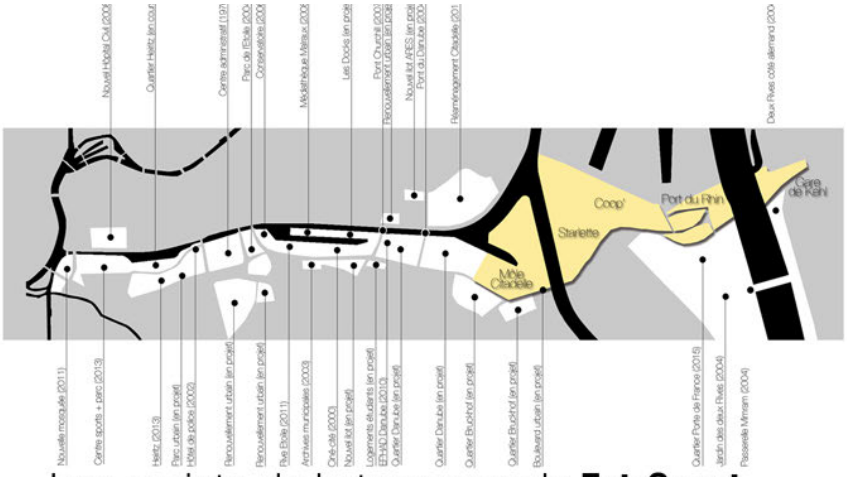
C'est un lieu de transition et de passage : il illustre parfaitement le paradoxe de la ville. Les structures des réseaux traversant cette nappe urbaine périphérique, forment des poches enclavées, éloignées du reste de la ville et de ce fait bloquent l'espace. Ce lieu, en plus d'être délaissé, est encadré par une activité industrialo-portuaire encore soutenue.

Ces observations m'ont conduit à me poser la question suivante : « Comment intervenir sur un territoire industrialo-portuaire encore en activité, dans le cadre d'un développement urbain durable ? Le port peut-il cohabiter avec de la matière urbaine ? Comment concilier toutes les fonctions de la ville ? Comment mettre en place cette mixité ? »

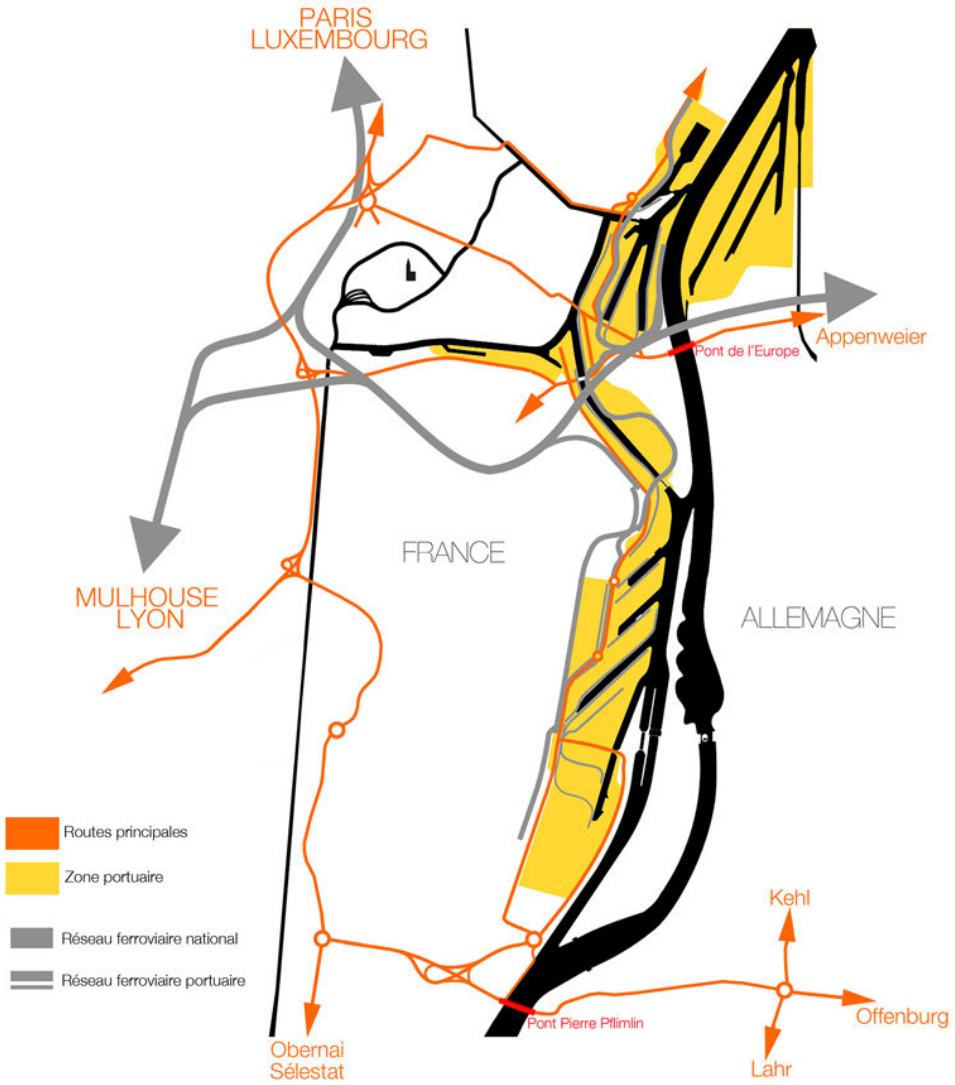
Tout d'abord, concernant la forme urbaine, je privilégie le continuum urbain, en m'appuyant sur la colonne vertébrale des extensions des lignes de tramway, ainsi que sur la trame du déplacement piéton. Ensuite, l'idée forte est la présence de la bande active, transition entre le port et la ville, interface dense, mixte et riche en activités. Enfin, l'approche sensorielle importe pour la compréhension de la ville. Elle joue un rôle majeur pour la périphérie : voir le panorama de loin est une qualité essentielle pour les grands territoires (bâtiments repères, belvédères, tours). Ils sont autant d'éléments qui polarisent la ville. La tour signal joue le rôle principal dans cette volonté de marquer le territoire visuellement, pour se réapproprier la ville.

Cela permet l'appropriation pratique : le stade de l'accessibilité, pour accéder à ce que l'on veut, puis la transformer, car le secret de la ville « heureuse » c'est la possibilité d'appropriation. C'est également le secret de la ville durable ; et le durable, c'est au fond le transformable.

Strasbourg // Marie-Charlotte Foher, Continuum urbain



Les projets de la transversale **Est-Ouest**



Le port & les **réseaux de transport** à l'échelle métropolitaine

« L'objet n'est pas

Vue depuis le Môle de la Citadelle vers Starle

Vue depuis Starlette vers le Môle de la Citad

Vue vers la petite route du Rhin

Paysage industriel du Port du Rhin Nord

Vue depuis la Citadelle vers l'Ile aux Epis

Vue vers la Coopérative, en présence de vég

Bulle verte entre Starlette et la Coopérative

« Les usages de la ville disparu
: la rivière, les écluses, les entre
le grincement des essieux des
péniches… Strasbourg est un
Pour retrouver cet univers, il fa
restés en attente contre le môl

48° 35' 06" Nord
7° 44' 04" Est

Un **lieu** = une localisat

le vide, mais plutôt ce qu'il y a autour, ou dedans »

Alain Pessin

ette

lelle

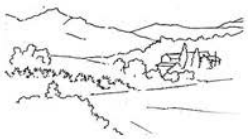
gétation dense

ue et retrouvée, les incertitudes de toutes sortes… Et puis, là, devant, soudain epôts de stockage, les silos, les bassins de radoub, les rails et le pavé glissant, wagons de chemin de fer, les grues qui déchargent le charbon du ventre des port.

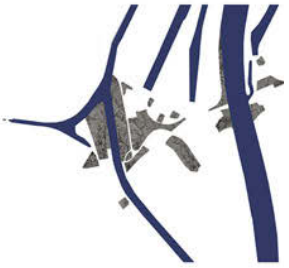
aut aller vers Kehl, se perdre le long des bassins du port du Rhin. Les bâteaux le… Et puis à l'extrémité de ce quai désert [...] »

Michel Deutsch

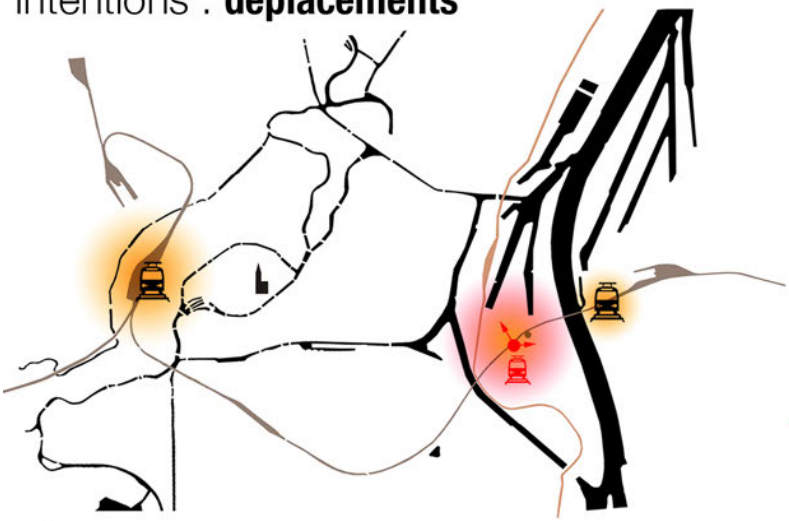
tion géographique



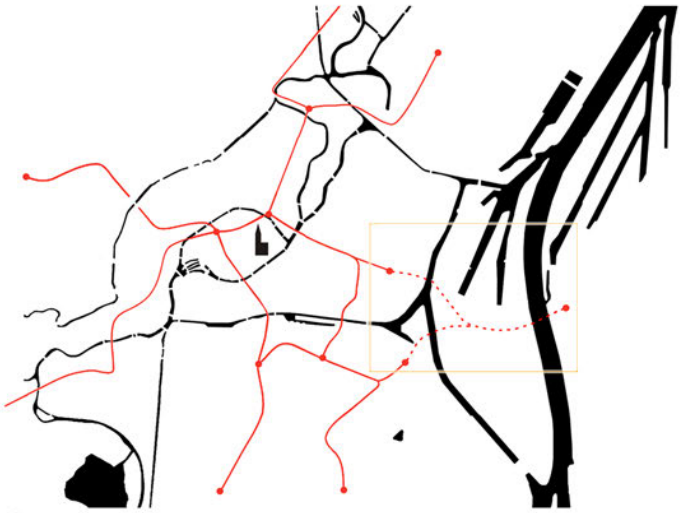
Un **paysage** = un lieu perçu par un sujet



Intentions : **déplacements**



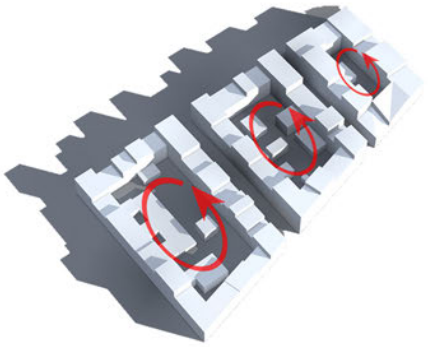
Réseau ferroviaire
Strasbourg et Kehl sont liés par le rail ; sur le trajet, un arrêt est prévu sur le territoire de projet, tout près de l'ancienne gare du Port du Rhin. D'abord un arrêt, cela pourra se développer au fil du temps, pour peut-être remplacer la gare de Kehl à une échéance plus longue.



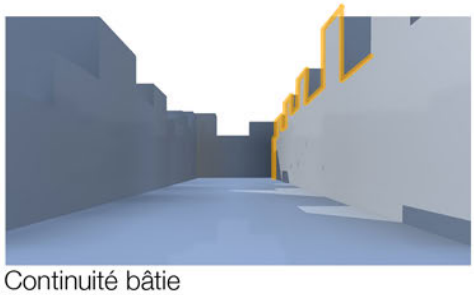
Réseau du tramway
Le réseau des transports en commun strasbourgeois est bien abouti, notamment avec les 6 lignes de tramway qui parcourent la ville. Cependant on peut constater que le réseau concerne surtout la partie Ouest de la ville ; l'extension de deux des lignes sert de colonne vertébrale à la ville.

Comment intervenir sur un **territoire industrialo-portuaire** encore en activité, dans le cadre d'un développement urbain durable ? Plus globalement, la question des zones portuaires, industrielles et délaissées se pose dans la ville d'aujourd'hui : faut-il mener une politique d'évacuation ou existe-t-il un **intérêt à les intégrer à la ville** ? Une forme de cohabitation est-elle envisageable ? Comment **concilier toutes les fonctions de la ville** ? Comment mettre en place cette **mixité** ?

Constat : **ilot fermé** traditionnel

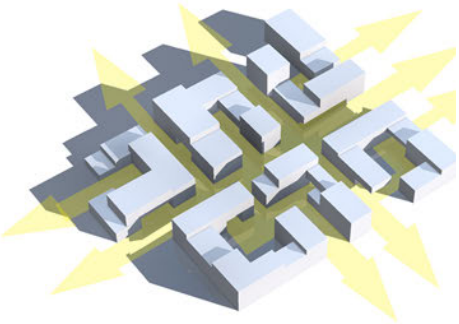


- coeur d'ilot privé
- espaces sous-utilisés

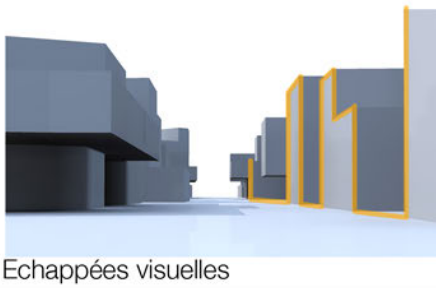


Continuité bâtie

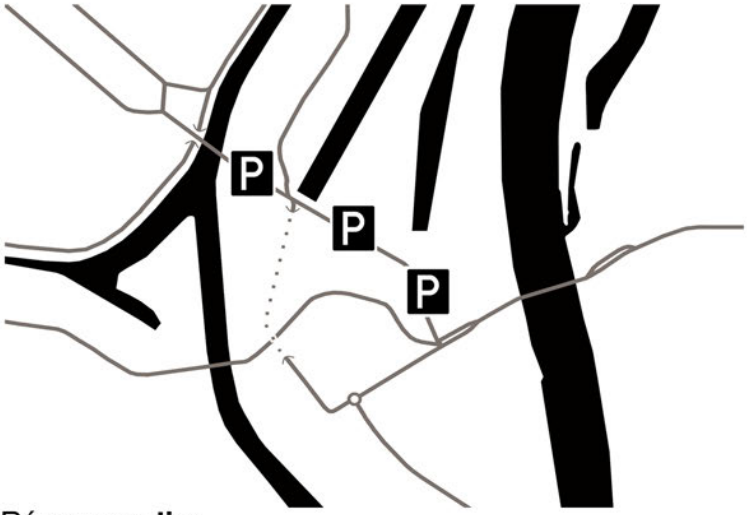
Proposition : **ilot ouvert**



- **porosité**, cohérence
- lisibilité pour l'habitant



Echappées visuelles

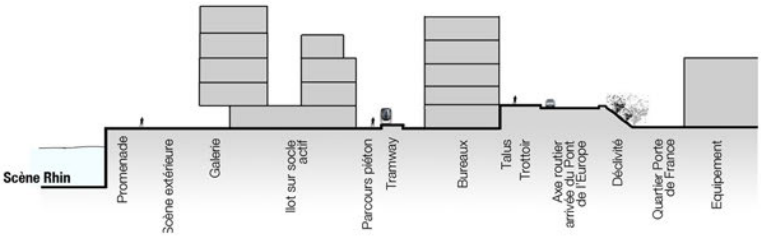


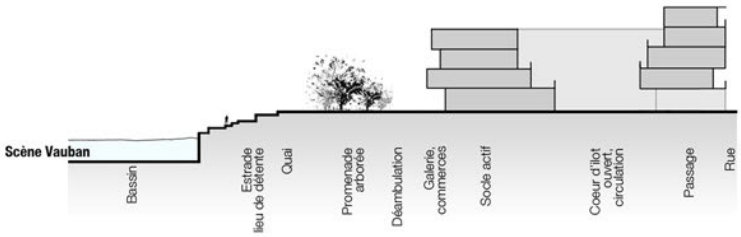
Réseau **routier**

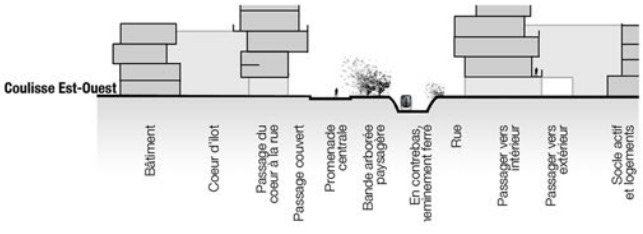
L'action majeure est le passage de l'actuelle route du Petit Rhin en souterrain. Cela permet d'éviter les nuisances sonores liées à un fort trafic. L'extension urbaine sera interdite à la circulation des voitures, des parkings sont disposés en périphérie et permettent de rayonner vers l'extension urbaine.

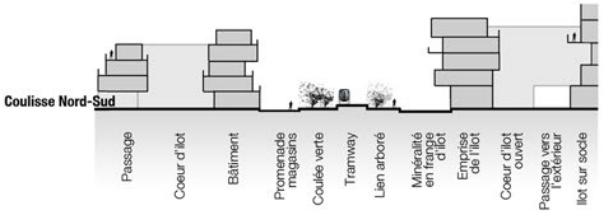
Réseau d'**espaces publics**

L'extension étant libérée des voitures, les espaces publics et communs sont rendus à leurs usagers : les piétons et les cyclistes. Une promenade s'étire d'un bout à l'autre du projet, en proposant des espaces plus ou moins dilatés.









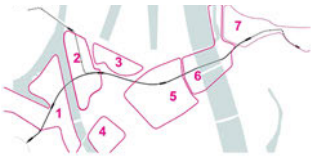
Lyon Confluence

Lyon Confluence

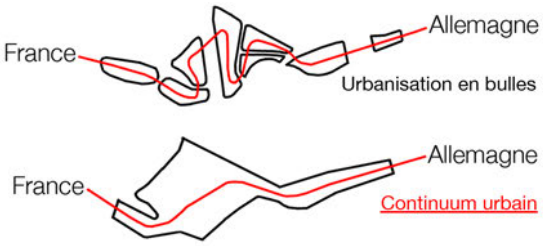
Lyon Confluence
François Grether (architecte) et Michel Desvigne (paysagiste)

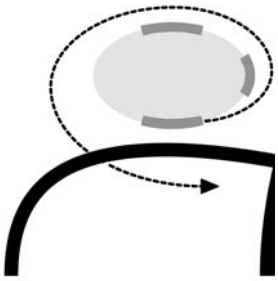
ZAC Masséna - Paris
Atelier Christian de Portzamparc

ZAC Masséna - Paris



Proposition d'aménagement de Reichen & Robert





Le XIXe siècle
et l'urbanisme des canaux

CONNEXION : le port urbain

- l'urbanisme de la Grande Ile
- l'aménagement des quais urbai
- une ville ceinturée par les canau

« Pour écrire, nous suscitons des blancs et des espaces, afin de nous faire comprendre du monde. Ce sont des sauts, qui sont des discontinuités, des passages, des transitions textuelles »

Georges Perec

Scénario 1 : Développement **Nord**

Fusion des ports de Strasbourg et de Kehl, dans le cadre de l'Eurodiscrict.

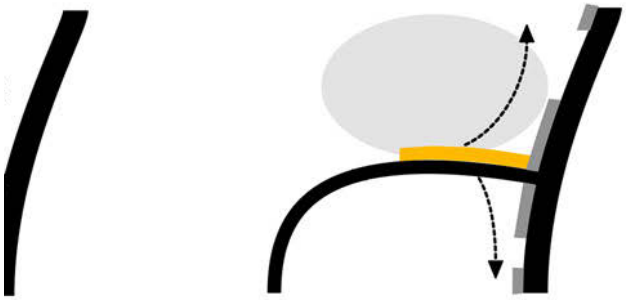
Scénario 2 : Développement **Sud**

Densification de la partie Sud, plus facilement accessible par le Pont Pflimlin par les camions.

Etat initial : friche
pour ce territoire

Etape 2 : mise en p
bande active (interfa

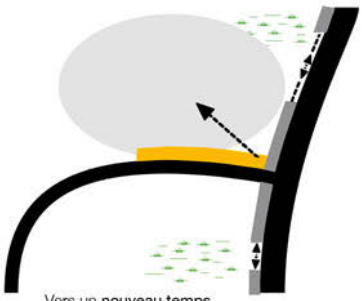
Etape 4 : Les scèn
leur transformatio



Le XXe siècle
Développement portuaire par zonage

DECONNEXION : le port : une extra-territorialité

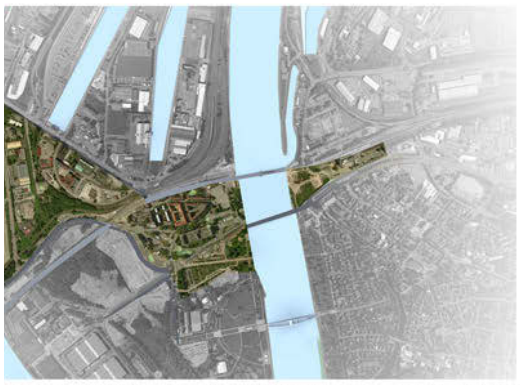
- la dissociation Ouest (résidentiel) / Est (portuaire)
- la structuration Nord-Sud du port le long du Rhin
- la conquête d'une façade rhénane



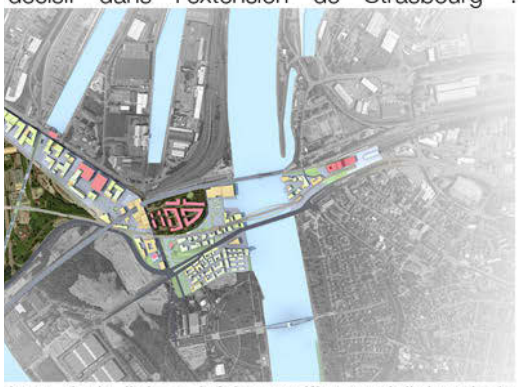
Vers un **nouveau temps**
de la relation ville-port ?
La métropole transfrontalière durable

RECONNEXION : le port dans ses territoires

- l'axe Strasbourg / Kehl de développement urbain (Est-Ouest)
- l'intermodalité portuaire et la distribution urbaine (Nord-Sud)



s industrielles et quartier délaissé, quel avenir décisif dans l'extension de Strasbourg ?

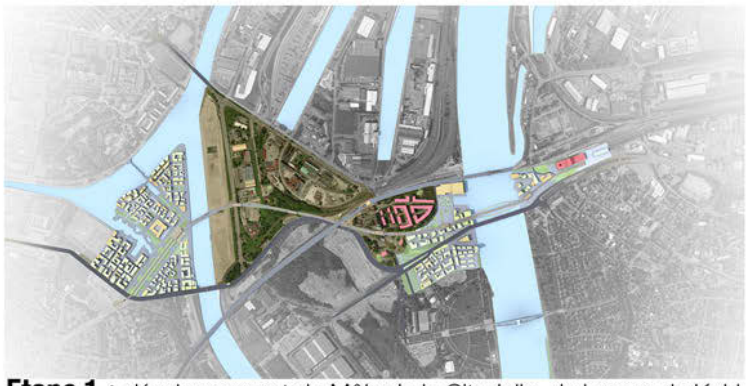


lace de la liaison bâtie par l'intermédiaire de la ce Port du Rhin Nord - extension urbaine)

es étant urbanisées, les coulisses poursuivent n en ville dense et mixte.

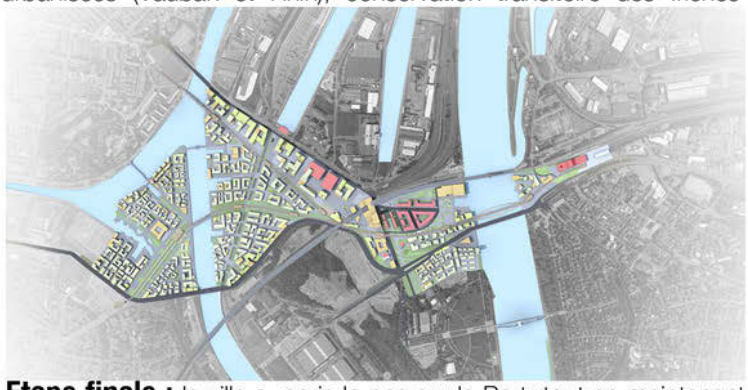
2012

2050

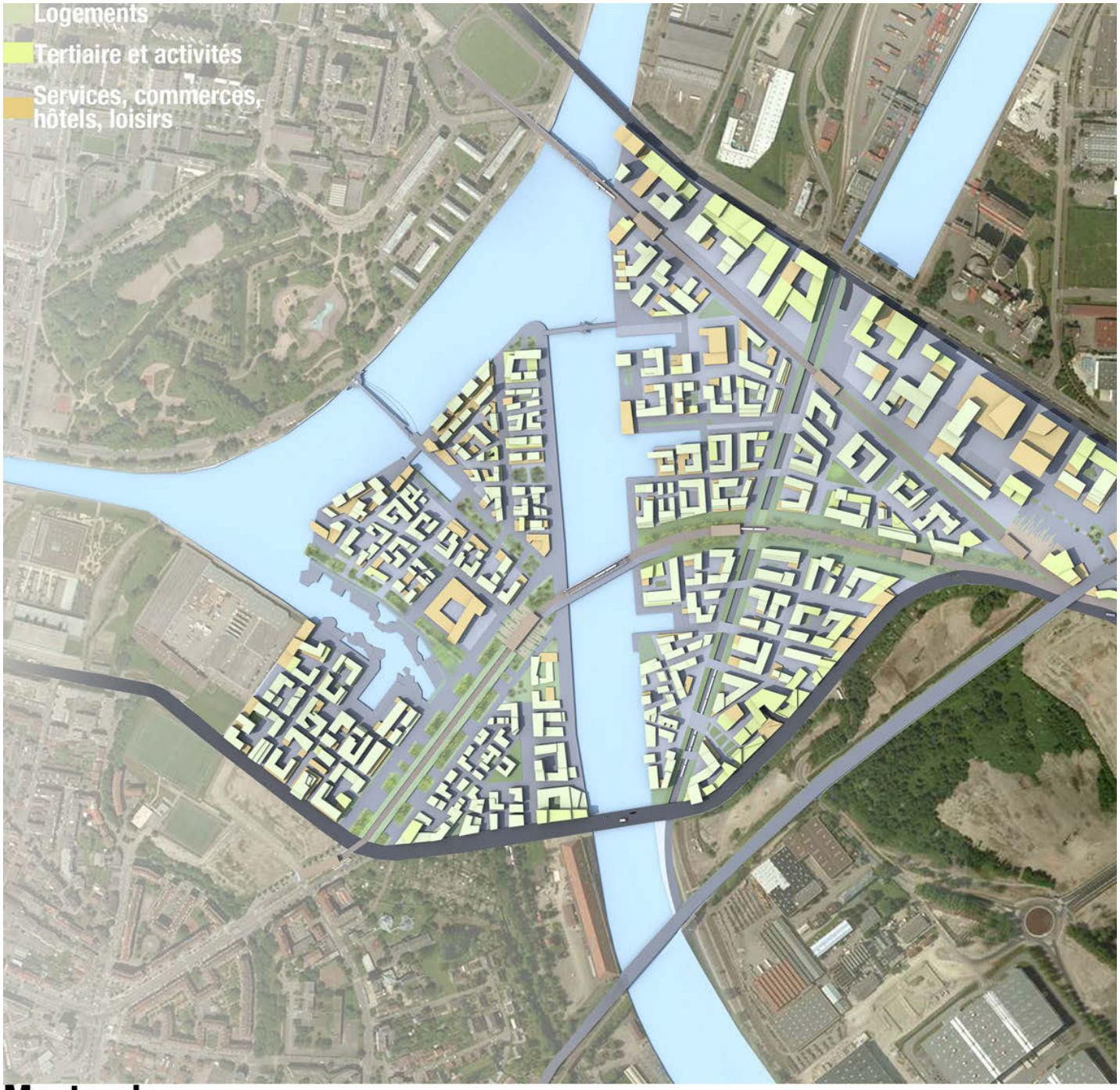


Etape 1 : développement du Môle de la Citadelle, de la gare de Kehl ainsi que de la zone située autour du quartier du Port du Rhin

Etape 3 : Conquête du territoire de Starlette, les deux scènes sont urbanisées (Vauban et Rhin), conservation transitoire des friches



Etape finale : la ville a repris le pas sur le Port, tout en maintenant l'activité de ce dernier, pour une cohabitation harmonieuse.



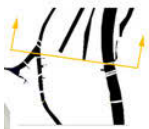
Masterplan, extension et continuité urbaine pour une nouvelle ligne de vi(ll)e

Territoire du projet (en hectares) : 44
dont espaces mutables 6
(réserve foncière pour extension urbaine)

Répartition des 460 000 m2 de SHON

Logements	270 000
Services, hôtels, loisirs, commerces	105 000
Tertiaire et activités	85 000

Coupe Nord-Sud

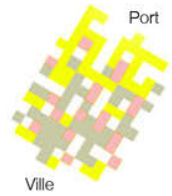


Coupe Est-Ouest

Strasbourg // Marie-Charlotte Foher, Continuum urbain

Extension urbaine

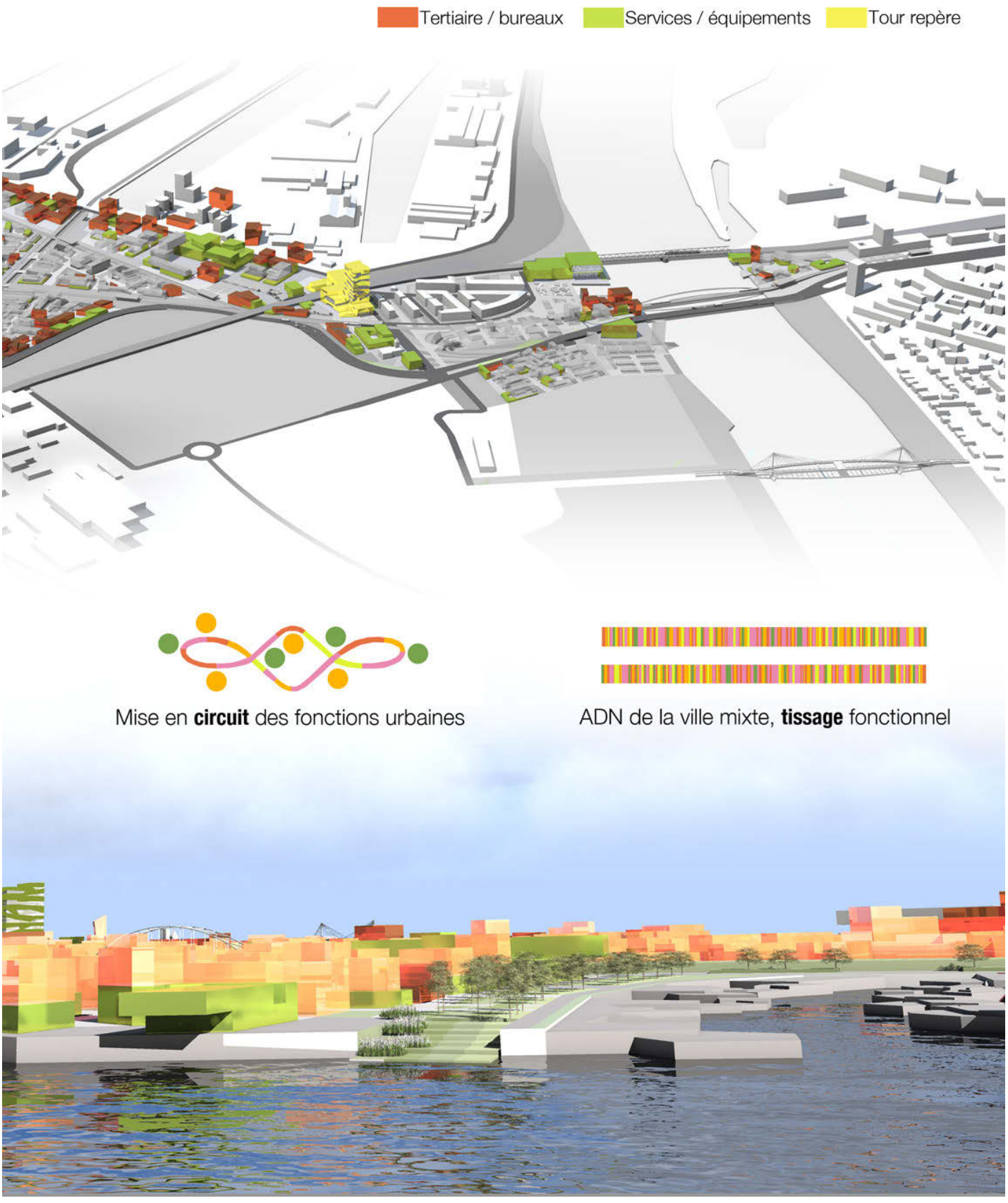
Interface
1. Limite entre deux systèmes.
2. Frontière permettant l'échange d'informations entre deux systèmes



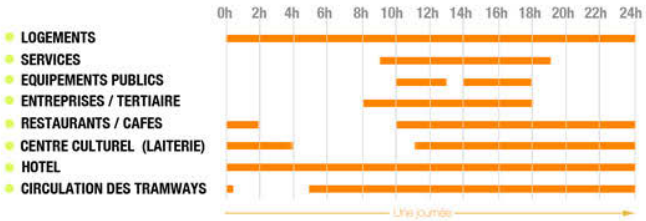
La ville linéaire, **juxtaposition** des fonctions

Ponctuation de la ville linéaire par des **évènements**

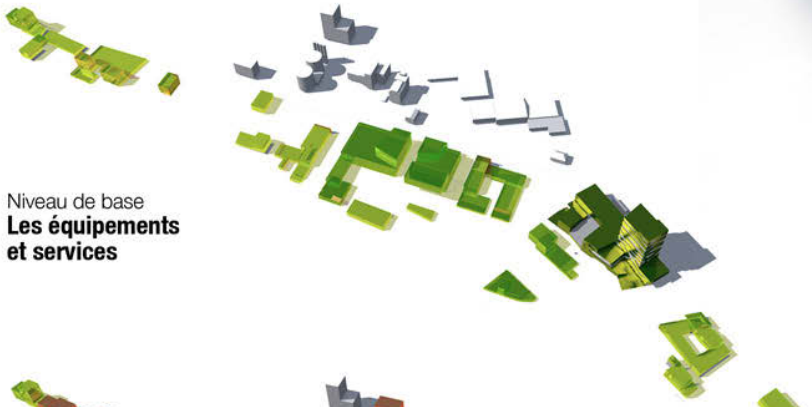
Vue vers le Môle Citadelle



Strasbourg // Marie-Charlotte Foher, Continuum urbain



Amplitude d'ouverture des fonctions urbaines



Niveau de base
Les équipements et services

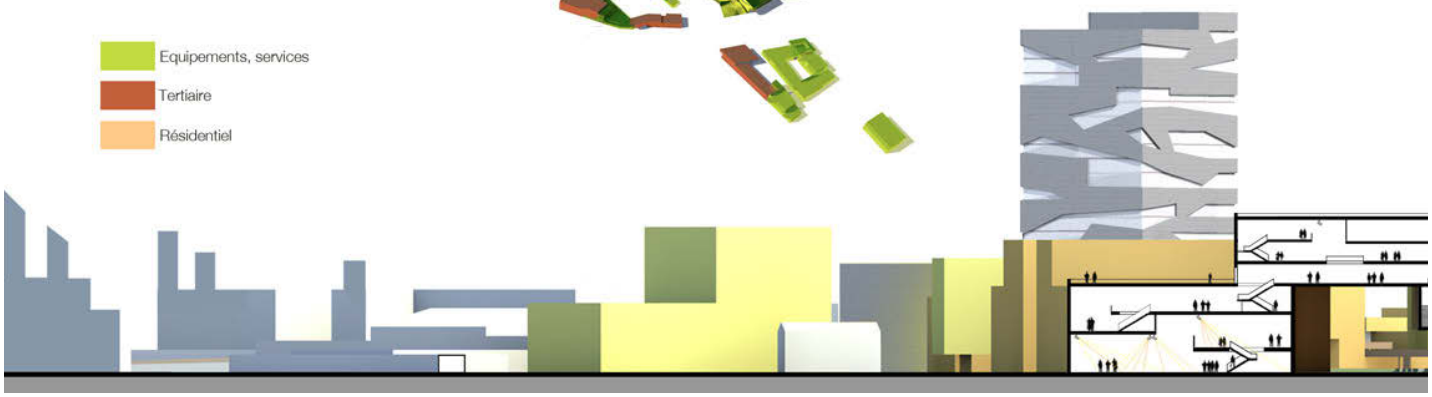
Niveau intermédiaire
Le tertiaire

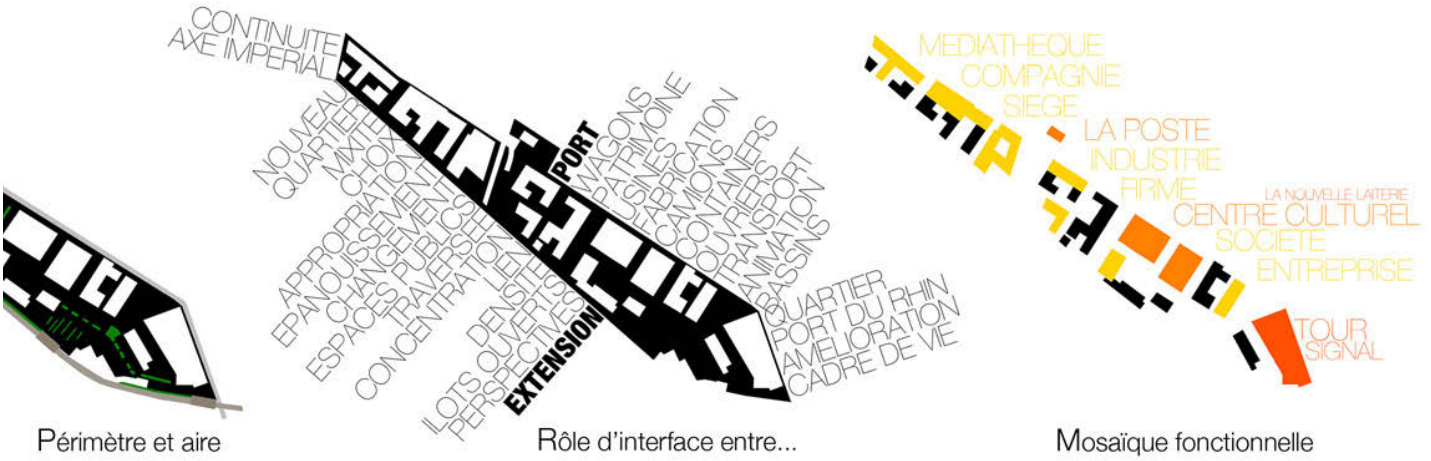
Niveau supérieur
Le résidentiel

Equipements, services
Tertiaire
Résidentiel

Interface entre le port au Nord et la ville au S
une **"bande active'**
à voc

Coupe à travers la continuité de l'axe impérial

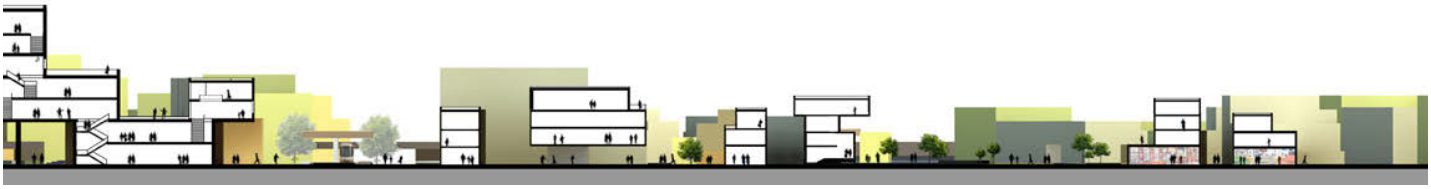


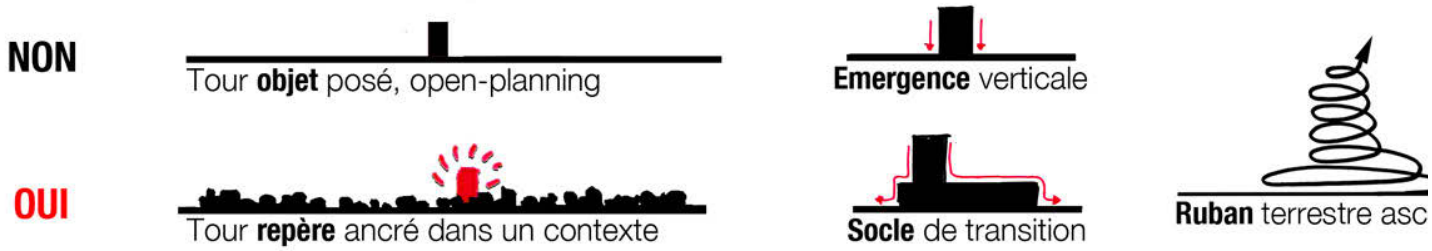


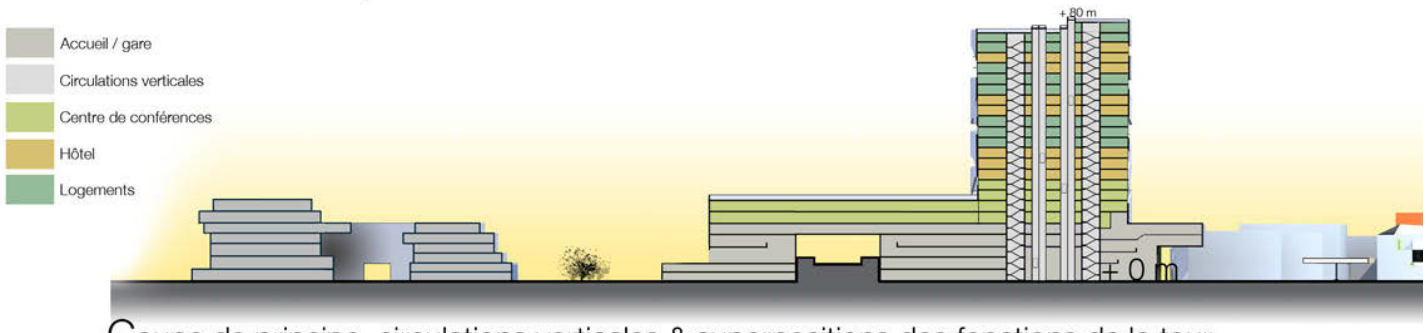
Périmètre et aire

Rôle d'interface entre...

Mosaïque fonctionnelle

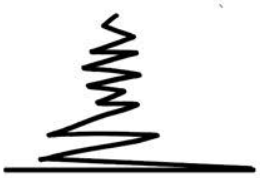




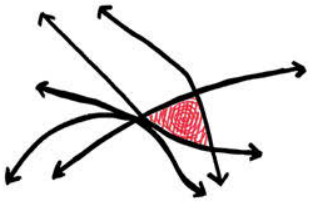


Coupe de principe, circulations verticales & superpositions des fonctions de la tour

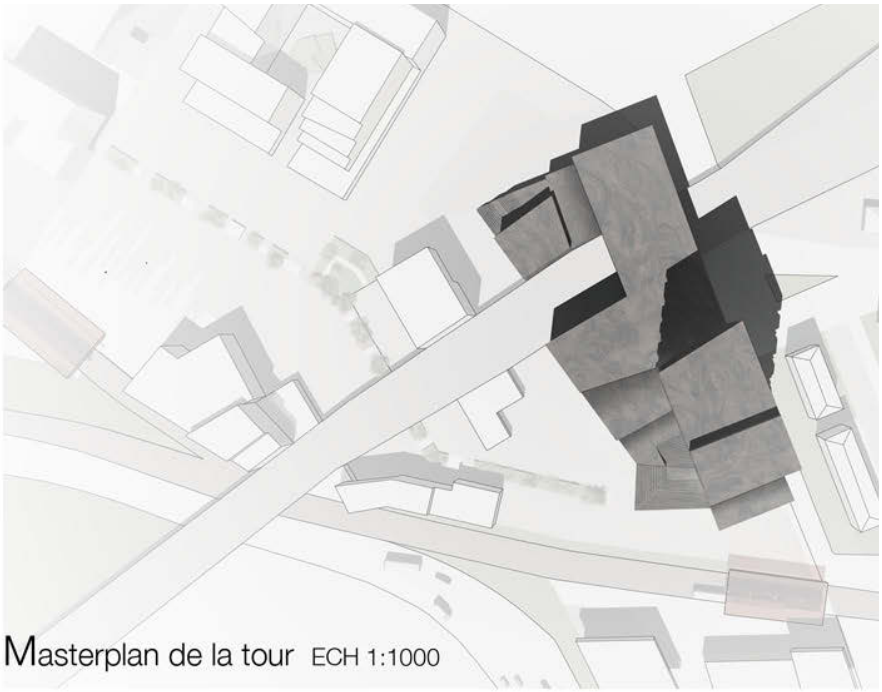
cendant



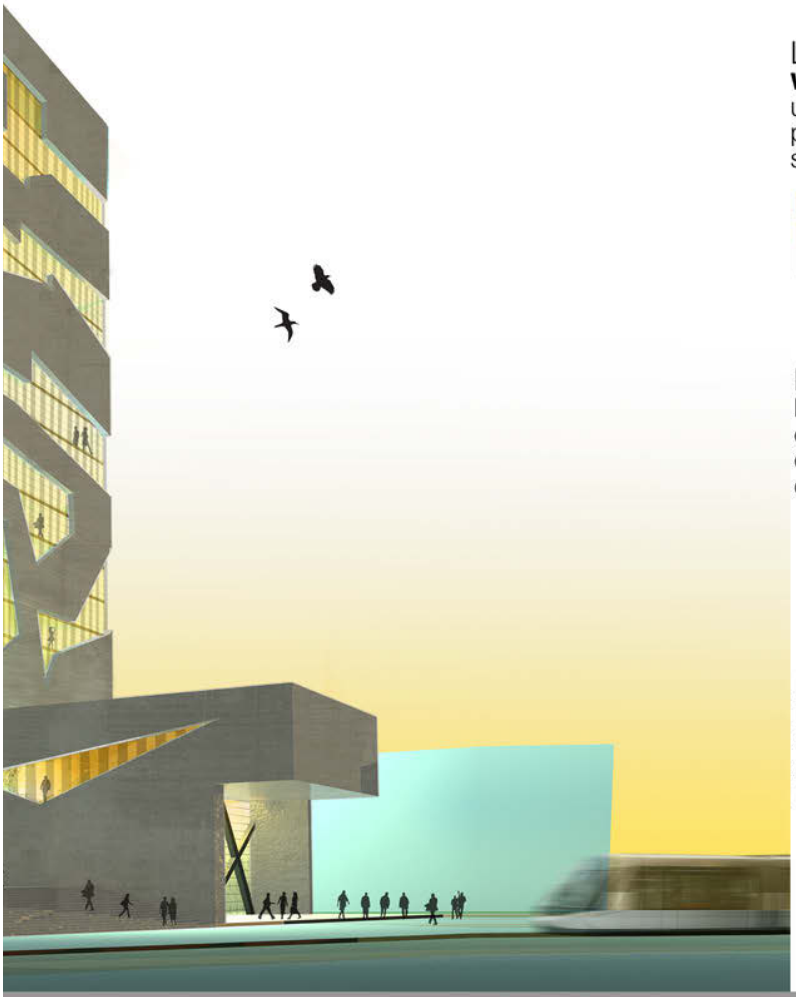
Mouvement, **signal** “rapide”



Noeud **intermodal**
du côté français
qui dessert le nouveau quartier

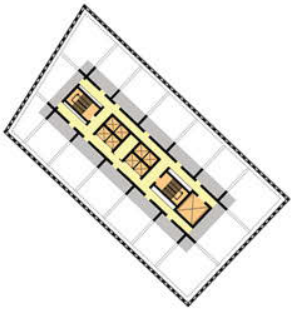


Masterplan de la tour ECH 1:1000

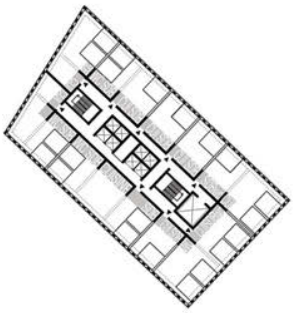


Les **circulations verticales**, un plateau d’étage vide, possibilité d’agencer selon ses besoins .

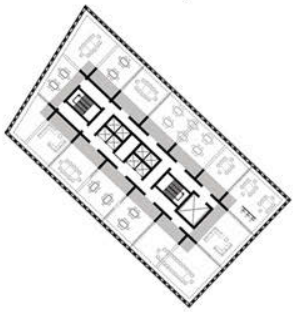
Circulations verticales
Circulations horizontales
Noyau technique



Etage **type résidentiel**, l’appartement est concu comme un plateau libre dans lequel viennent se disposer des “cocons”.



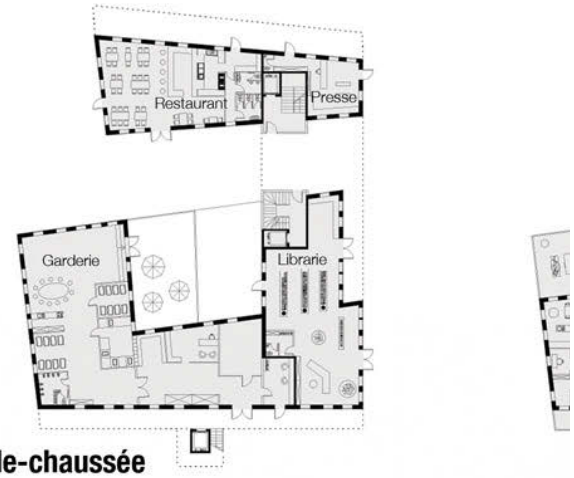
Etage **type conférence**, le noyau central servant et la périphérie servie, avec de vastes espaces modulables.



Plans ECH 1:500

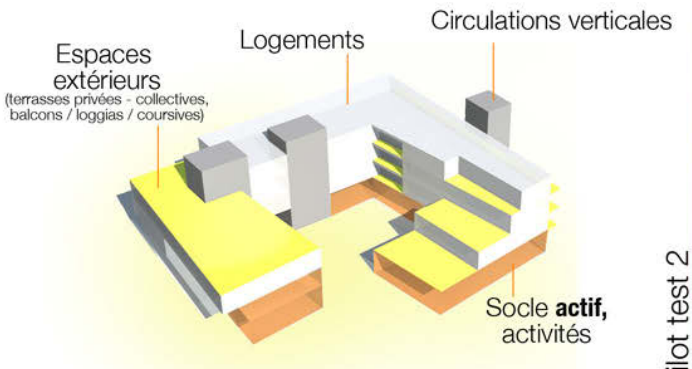
Coupe aa' : **gabarits** des ilots ouverts, avec en background les silhouettes portuaires

Localisation des deux ilots test



Rez-de-chaussée

Plans de l'ilot test 1, organisation type ECH 1:250



Volumétrie et superposition des niveaux de l'ilot test 1

Règles du jeu architectural

Traitement des façades de l'ilot test 2

Etage 1

Etage 2

Etage 3

villes en déshérence

Pierre Reb

Perspectives sociales et Land Art

Behren : Un quotidien encré dans le réel qui devient futur possible

Behren : une ville classique du bassin houiller lorrain. Elle est intimement liée à une cité qui lui a été greffée en 1956 dans le contexte de la reconstruction d'après-guerre afin de loger les migrants venus ici pour travailler au fond de la mine.
Cette dernière est sur le déclin depuis 1973 et a définitivement cessé toute activité en 2004.
Ensemble d'appartements dortoir installé tout de même de manière à s'intégrer dans la topographie. Il forme à la fois une continuité géographique avec le Village, mais est également en rupture brutale avec celui-ci : rupture due aux morphologies urbaines ainsi qu'aux personnes, et cela crée un espace conflictuel. Des habitants y vivent ou plutôt survivent car ils bénéficient, dans leur grande majorité, des aides de l'Etat. Peu d'emplois sont disponibles pour les gens malgré l'aménagement de zones franches pour les entreprises.

Behren notamment est minée par la précarité et reste enclavée. De nouvelles politiques d'aménagements urbains sont peu à peu mises en place, avec le conseil de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine - ANRU. Il est évident qu'il reste encore beaucoup à faire. Les réseaux d'espaces publics dessinés par la convergence et les tensions entre les bâtiments organisent les déplacements des habitants. Il s'agira de trouver d'autres possibilités, expérimenter pour exploiter au mieux les potentialités d'un paysage et d'un territoire intéressant, simple et sophistiqué.

La tour Stanislas n'est plus, créant un vrai vide aux yeux de nombreuses personnes. Un signal spécifique à Behren manque, il faut redonner une identité à cette ville. Le paysage et la topographie peuvent créer de nouveaux cheminements.

L'accès à la propriété reste un but, de nouvelles parcelles de foncier à construire restent disponibles après les différentes destructions, elles peuvent être associées aux jardins familiaux.
La Cité créé un ordre muet, un cadre derrière lequel s'installent les habitants. Cette austérité est en net contraste avec l'expression foisonnante du Village. Le minimalisme laisse place à une poétique de l'espace dénudé où seul le jeu de la lumière et la vie des habitants fait vibrer cette trame régulière, on touche à l'essence de l'abstraction. Il y a le volubile, le complexe face au silencieux, au régulier. Il s'agit de trouver une nouvelle grille d'émergence, en partie en prenant de la distance par rapport à l'enclavement. La cité sera ouverte à l'ouest et à l'est.

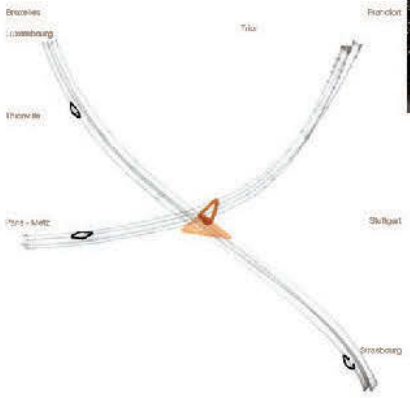
De nouvelles perspectives peuvent être créées dans les barres, un réaménagement au delà d'une couche d'isolant extérieur reste possible.
Les gens semblent usés par toutes les situations de lassitude qu'ils subissent, exciter leur curiosité est la seule manière de faire bouger les choses. Behren reste une cité où l'on vit sans avoir besoin de gros moyens. Intégrer les gens à un processus d'auto construction permettrait de les sortir de l'idée de délabrement ambiant.

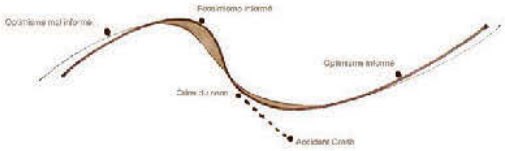
Behren est la ville la plus pauvre de France. La ville a la plus importante part de population habitant en Zone urbaine sensible (90%). La ville vit sous perfusion grâce aux subventions de l'Etat.

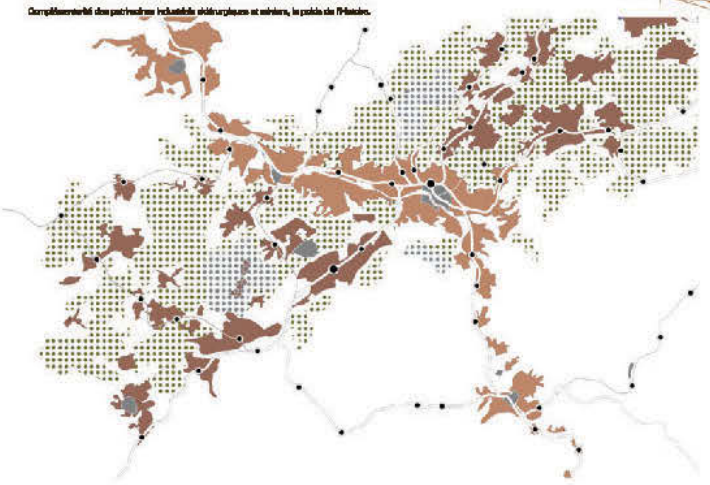
Behren: Un quotidien encré dans le réel

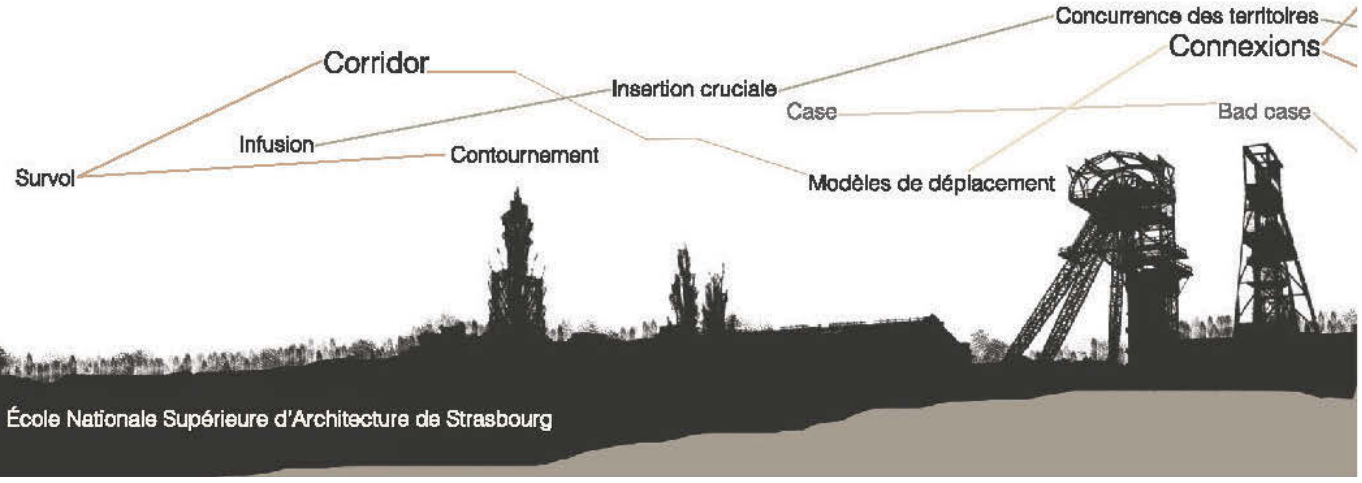
-Un véritable croisement de liens européens-

Au coeur de l'europe, sans alarmisme malvenu, un bassin meurt



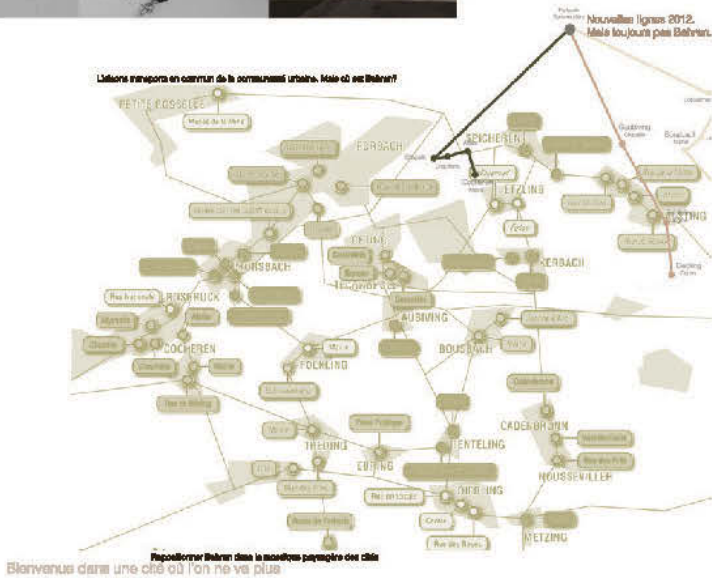


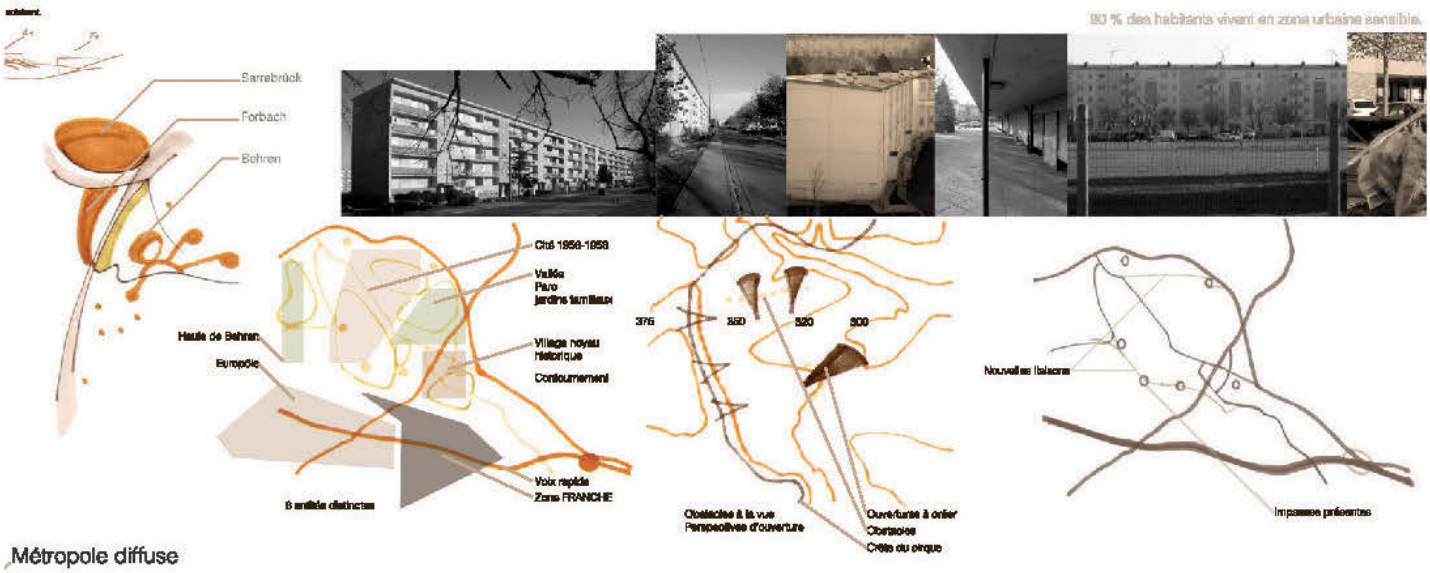


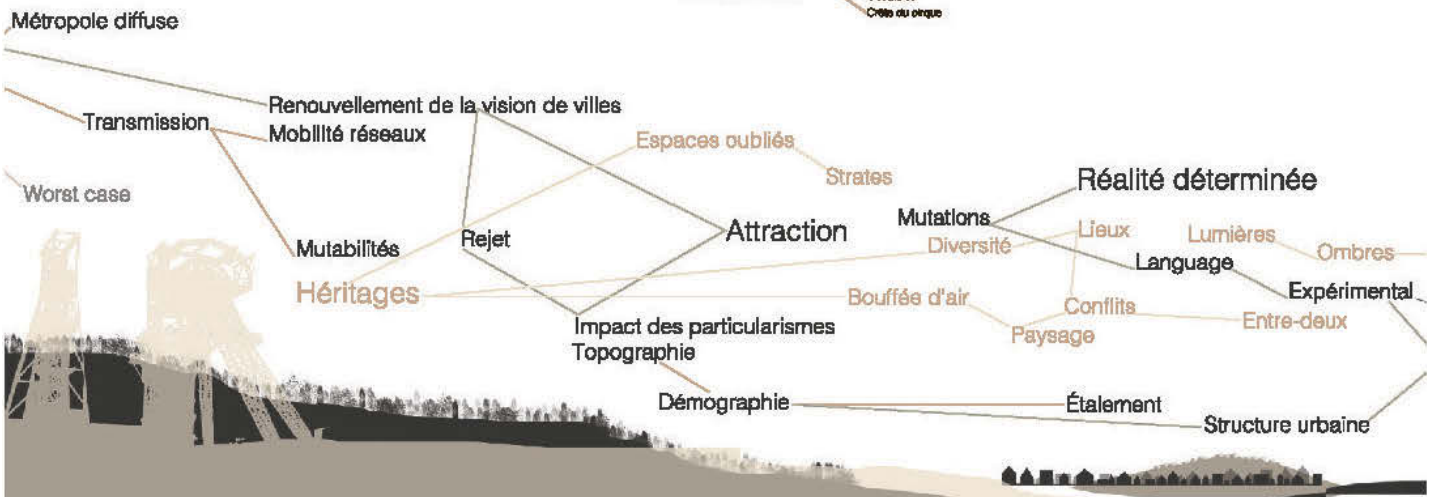


qui devient futur possible

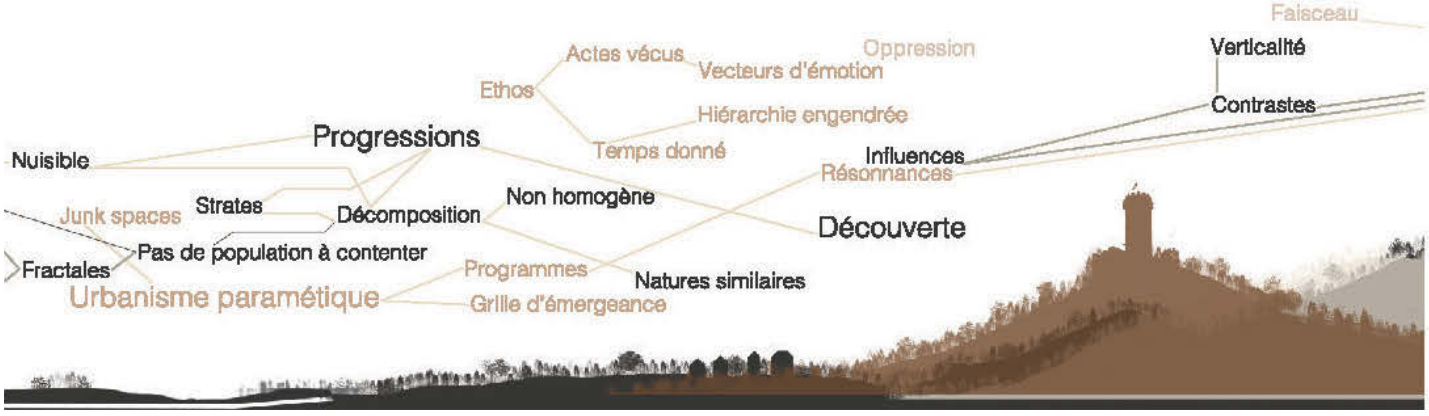
-Attacher les cités au maillage urbain, un enjeu constant-

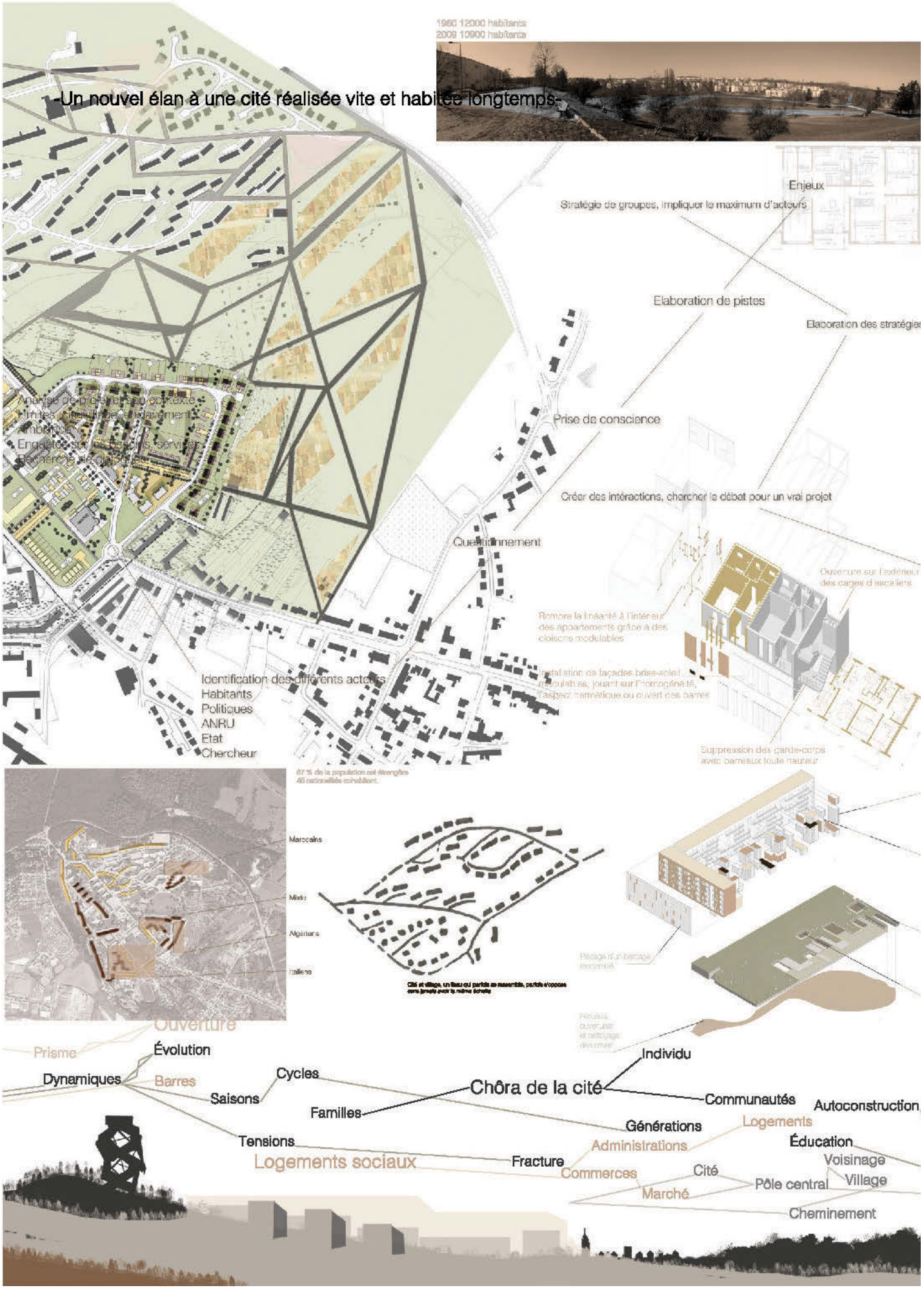






-La réalité héritée cherche une évolution-
Temporalité
Analyse préalable
Dialogue


Faisceau
Actes vécus
Oppression
Verticalité
Vecteurs d'émotion
Ethos
Contrastes
Hiérarchie engendrée
Progressions
Temps donné
Influences
Nuisible
Résonnances
Non homogène
Junk spaces
Strates
Décomposition
Découverte
Pas de population à contenter
Fractales
Programmes
Natures similaires
Urbanisme paramétique
Grille d'émergeance


-Un nouvel élan à une cité réalisée vite et habitée longtemps-
1990 12000 habitants
2009 10900 habitants
Enjeux
Stratégie de groupes, impliquer le maximum d'acteurs
Elaboration de pistes
Elaboration des stratégies
Prise de conscience
Créer des intéractions, chercher le débat pour un vrai projet
Identification des différents acteurs
Habitants
Politiques
ANRU
Etat
Chercheur
Ouverture sur l'extérieur des cages d'escaliers
Suppression des garde-corps avec barreaux toute hauteur
Marocains
Maghrébins
Algériens
Italiens
Ouverture
Prisme
Évolution
Dynamiques
Barres
Cycles
Saisons
Familles
Tensions
Logements sociaux
Chôra de la cité
Individu
Communautés
Autoconstruction
Générations
Logements
Administrations
Éducation
Fracture
Voisinage
Commerces
Cité
Pôle central
Village
Marché
Cheminement