

Livret explicatif

Con pourrait s'attendre à ce que l'espace de ce monde mobile et illimité soit ouvert, lisse, sans entraves. En réalité, l'urbain contemporain paradoxal est marqué aussi par le succès planétaire du principe séparatif.



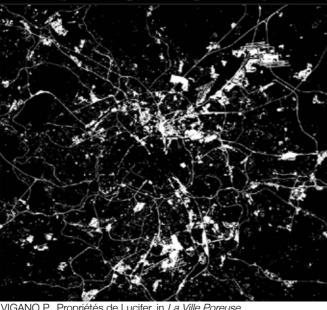


4 Le fasceau ferré et la zone industrielle à Saint-Pierre-des-corps

Le projet de la ville contemporaine est en

priorité un projet de sol capable de construire un

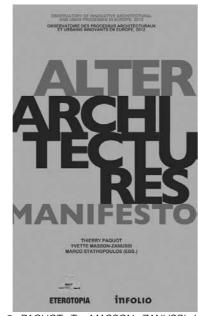
horizon de sens pour une ville inévitablement dis-



2 VIGANO P., Propriétés de Lucifer, in La Ville Poreuse



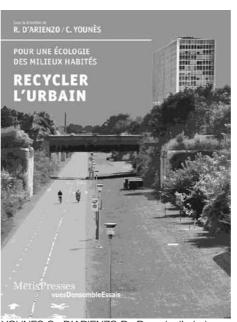
5 Une enclave résidentielle à Saint-Pierre-des-corps



9 PAQUOT T., MASSON ZANUSSI Y., STATHPOULOS M., Alter-



3 Photo aérienne Tours et Saint-Pierre-des-corps.



6 YOUNES C., D'ARIENZO R., Recycler l'urbain

K Nous vivons sous l'empire des principes de isjonction, de réduction et d'abstraction dont ensemble constitue ce que j'appelle le « paraigme de simplification » (...) Ce paradigme, qui ontrôle l'aventure de la pensée occidentale deuis le 17e siècle, a sans doute permis les très rands progrès de la connaissance scientifique t de la réflexion philosophique ; ses conséuences nocives ultimes ne commencent à se śvéler qu'au 20e siècle.

POURQUOI?

Passages pour les territoires de la dissociation

La notion de passage, concernant la ville contemporaine, est à entendre de deux façons complémentaires : spatialement il s'agit de rendre cette ville plus passante, plus poreuse et plus partagée, et temporellement il s'agit de la transformer selon un mode capable tout à la fois de projeter un avenir et d'hériter d'un passé, aussi douloureux soit-il.

C'est dans cette acception indissociablement spatio-temporelle que se situe cette proposition.

La transformation de la ville contemporaine s'inscrit dans une logique de recyclage.

La ville contemporaine apparaît désormais fortement découpée dissociée, fragmentée, sectorisée (LUSSAULT, 2010; SECCHI et VIGANO, MANGIN, 2004) 1 Aux désirs d'enclavements volontaires émanant d'une mixophobie (BAUMAN, 2006) se joignent les puissants effets de rupture crèés par l'héritagé de la ville industrielle : les grandes infrastructures, les zones de productions que nous lèguent la ville du 20ème siècle 2,3 Un des enjeux principaux de la transformation de l'urbain, de recycler cette ville héritée (D'ARIENZO et YOUNES, 2014). Compte tenu des effets délétères produits par les sectorisations multiples, ce recyclage passe par la réouverture de passages, de porosités entre les lieux (SECCHI-VIGANO, 2011) et les milieux (BONZANI, 2011).

Ce sont donc sur ces multiples lieux de rupture, de dissociation que l'effort du recyclage doit porter prioritairement.

Il faut passer d'une logique d'enclaves étanches les unes aux autres à une logique de frontières poreuses. Les interventions doivent ainsi se situer sur les bords, les lieux interstitiels de la ville héritée. En même temps que les lignes de fracture découpent, elles peuvent être vues comme des potentiels de lien.

Comment créer du lien? Cette question est inévitable, essentielle (BONNET 2010) et constitue une forme de résistance. Pour Secchi, cette recherche de continuité passe par la mise en œuvre d'un « projet de sol » 3: citation de Secchi), en réaction aux puissants découpages qui strient et isolent (SECCHI 2000). Notre proposition s'attache à repartir d'un sol construit, complexe, pour y développer des espaces partagés que nous appelons « tapis urbains ».

La situation de fort découpage qu'il s'agit de dépasser n'est pas là par hasard : elle émane de dissociations plus profondes qui travaillent l'univers mental de la production de la ville. Elle est même pour Morin (4 : citations de Morin), aux fondements de la pensée occidentale

Recycler l'urbain, c'est donc aussi recycler cet univers mental, ces manières de faire. L'émergence depuis quelques années de démarches alternatives traduit cette conscience de la nécessité de faire autrement (PAQUOT, MASSON-ZANUSSI, STATHOPOULOS, 2012) Travailler de nouveaux liens, de nouvelles « reliances » (MORIN, 2004) n'a de sens que si s'engage aussi des formes de coopérations, de collaborations et de négociation entre les compétences, acteurs institutionnels, habitants.

BAUMAN Z., (2006) La vie liquide. Arles : La Rouergue/Chambon, 2006 / BONNET F. (2010) « Architecture des milieux » in Architecture des milieux, Le portique, n°10, 2010 / BONZANI S., (2010) « Transmilieux » in Architecture des milieux, Le portique n°10, 2010 / D'ARIENZO R. et YOUNES C., (2014) Recycler l'urbain, Genève, Métis Presses / LUSSAULT M., (2010)« L'urbanisation, horizon du monde », DATAR, 2010, « Aménager le changement », Territoires 2040 n°1, La Documentation française, 99p / MANGIN D., (2004) La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine, Paris, Les éditions de la Villette / MORIN E., (2004), Ethique, La méthode Tome 6, Paris, Seuil / PAQUOT Th., MASSON-ZANUSSI Y., STATHOPOULOS M. (2012). Alterarchitecture manifesto. Paris : In Folio / SECCHI B., (2006), Première leçon d'urbanisme [2000], Marseille, Parenthèses, p.128 / SECCHI B, VIGANO P., (2011) La ville poreuse un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto, Genève, Métis Presses

persée, fragmentaire et hétérogène.



POURQUOI?

Lignes de ruptures / Lignes d'usages

LIGNES DE RUPTURE

L'analyse du territoire de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps laisse apparaître de grandes figures territoriales que sont les fleuves et leurs systèmes de protection (digues), les grandes voies routières et autoroutières, les voies ferrées et leurs emprises associées. L'A10 n'a pas le monopole de la rupture : le réseau ferré joue également son rôle dans la sectorisation du territoire, mais aussi les grandes emprises commerciales lorsqu'elles sont fermées.

lorsqu'elles sont fermées.
Ces grandes entités, bien qu'elles forment tout un réseau de liaisons et de mobilités, inscrivent paradoxalement sur le territoire de puissantes lignes de rupture, bloquant des continuités d'usages, découpant de grandes enclaves.

le territoire de puissantes lignes de rupture, bloquant des continuités d'usages, découpant de grandes enclaves.

Parfois, ces lignes de rupture s'associent pour créer des barrières presque infranchissables : c'est le cas du tracé de l'A10, doublé de l'avenue Georges Pompidou et de la « digue du canal ».

Ces lignes de rupture sont plutôt orientées est-ouest à Saint-Pierre des Corps, et plutôt orientées nord-sud du côté de Tours, mais elles ont en commun de créer d'entrer en conflit avec les lignes d'usages.

LIGNES D'USAGE

Les lignes d'usages, elles, sont définies par les parcours divers que les Tourangeaux et les Corpopétrussiens empruntent au quotidien pour se déplacer. La voiture, bien-sûr, mais aussi les bus, le tramway, les vélos, les piétons. Ces lignes passent où elles peuvent, par-dessus, par-dessous, le long, au bord...

POINTS NÉVRALGIQUES

En superposant la carte des lignes de ruptures, et la carte des lignes d'usage, on lit aisément les points névralgiques où elles se croisent : souvent mal traités, étriqués, glauques et sans aucun service, ils sont pour la plupart anxiogènes et rendent l'expérience du passage très peu qualitative. Leur seule qualité est qu'ils concentrent, de fait, des flux mineurs qui, faute de mieux, s'y croisent sans amitié.

mieux, s'y croisent sans amitié.

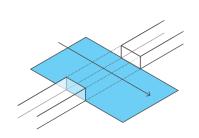
Il s'agit, dans notre proposition, de revisiter ces points névralgiques, de les transformer en lieu, parfois a minima, parfois de façon plus sophistiquée, afin d'en libérer le potentiel. L'enjeu est donc de traiter un problème lourd et immense par des interventions ciblées, économiques, apparemment mineures mais dont les effets d'entraînement peuvent être, eux, majeurs.

S'INSCRIRE DANS UNE MÉTAMORPHOSE

Les interventions proposées – les tapis urbains – ne prétendent pas changer radicalement la situation, mais elles s'inscrivent dans une métamorphose du territoire, à la convergence de plusieurs changements de paradigmes : - l'évolution des mentalités quant à la place de la voiture et de

l'évolution des mentalités quant à la place de la voiture et de ses milieux associés : l'autoroute est amenée à entrer dans un nouveau « stade » de son développement et doit sortir de la logique de tuyau dans laquelle elle s'est enfermée,
l'évolution des représentations du risque d'inondation,

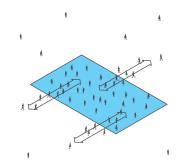
- l'évolution des représentations du risque d'inondation, conduisant moins à bloquer qu'à laisser passer l'eau et à faire avec



1 SEUILS



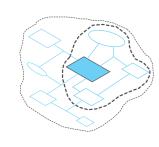
Gehl Architects, Newroad New Road, Brighton



6 ESPACES PARTAGÉS



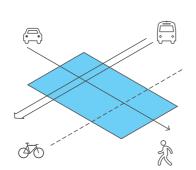
OBRAS, Espaces publics du port du



11 EFFETS D'ENTRAINEMENT



Van Eyck, playground, Amsterdam



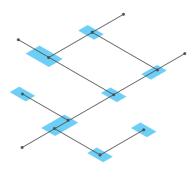
4 MINI-HUB





9 NÉGOCIATION





2 RÉSEAU



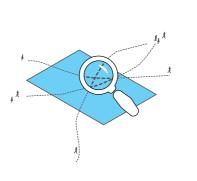
PLOT = BIG + JDS, Maritime Youth House, Copenhague



7 PROGRAMMES

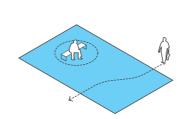


Le tapis comme espace relationnel à Istanbul



12 OBSERVATOIRE DE MICRO-PRATIQUES

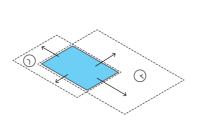




5 OIKOS ET POROS



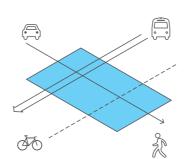
Van Eyck, playground, Amsterdam



10 RYTHMES



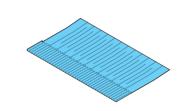
Herman Hertzberger



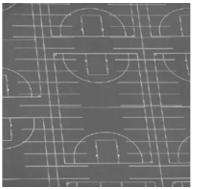
3 ADAPTABILITÉ



Van Eyck, playground, Amsterdam



8 ARCHITECTURE DU SOL



Parking - Sport, tracé



Alison et Peter Smithson

Les tapis urbains : des micro-interventions pour des macro-problèmes

QUOI?

Le « tapis urbain » est un dispositif de reliance, une façon de répondre aux enjeux de la ville dissociée par un travail sur son sol. Il permet de rendre effective l'intention générale de créer du lien, en s'inscrivant dans des milieux précis, singuliers. La persistance du tapis dans de nombreuses cultures indique à quel point ce dispositif simple occupe un rôle clef dans la structuration de l'espace vécu : tapis de jeu, tapis de prière, tapis de pique-nique, tapis de salon, etc. Chaque tapis ouvre un espace, rend possible certains types de relations, connecte des lieux, des gens autour d'une activité partagée.

Il s'agit aussi de penser des interventions urbaines selon l'économie de moyen qu'exige l'aménagement de la ville aujourd'hui. Un tapis urbain, ce sont quelques dizaines de m2, quelques centaines peut-être. Un minimum de moyen pour un maximum d'effets.

Les tapis urbains proposés ici sont conçus selon les douze cibles

1 Seuils : ils se tiennent sur les fractures. L'effort est ciblé, concentré sur les points de rupture, de discontinuité du territoire urbain.

Réseau : de formes, dimensions, natures variables, les tapis urbains sont localisés à de multiples endroits problématiques de la ville et constituent un réseau de lieux-passages. Ils sont reliés par des cheminements existants ou à créer.

3 Adaptabilité : Les formes de tapis sont innombrables, leurs matériaux, leurs textures, leurs rôles mêmes sont presque infinis. C'est cette souplesse intrinsèque que les tapis urbains doivent suivre : ils ressortissent d'un mode d'intervention adaptable aux contextes, aux

4 Mini-hubs : les tapis sont pensés comme des nœuds de connectivité entre les différentes logiques de mobilité (vélo-bus-auto). Ce sont des mini-hubs qui s'introduisent là où les mobilités douces se croisent : ils fournissent un lieu de transfert de petite échelle auquel sont associés quelques services urbains de base.

5 Oikos et poros : alors que l'espace urbain nous habitue à décomposer les espaces entre les lieux de la mobilité et les lieux de la stabilité, ces tapis sont simultanément, indissociablement des lieux de transit et des lieux de pause. Plutôt que de penser l'un ou l'autre, il faut parvenir à penser l'un et l'autre. Pouvoir seulement passer, ou s'arrêter, plus ou moins longtemps, avant de repartir.

6 Espaces partagés : L'anthropologie a montré le caractère relationnel du tapis dans les cultures traditionnelles. Cette capacité de relier les habitants entre eux autour d'un espace partagé est cruciale pour la ville contemporaine. Les tapis urbains offrent de possibles rencontres.

7 Programmes : services urbains liés aux mobilités douces, jeux d'enfants, espaces sportifs, jardin ou espace de restauration rapide, etc., les tapis urbains ont vocation à équiper le citadin de quelques éléments de bases qui peuvent lui manquer. Ce sont de petites

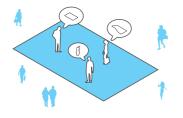
8 Architecture du sol : Des traces, des pentes, des textures et matériaux, existent déjà comme une microtopographie des sols urbains. Le tapis tire parti de ces accidents, lignes, surfaces pour développer son architecture propre.

9 Négociation : Le design du tapis urbain est négocié, co-contruit par les forces en présence, les acteurs du territoire. Il a une dimension politique fondamentale, au sens qu'Hannah Arendt donne à ce mot : inter homines esse.

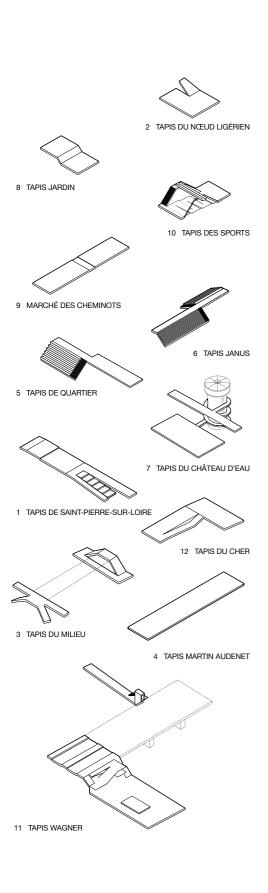
10 Rythmes: en tant que lieu de passage multimodal, le tapis est polyrythmique. Son aire d'influence est à géométrie variable selon les heures de la journée, les jours de la semaine.

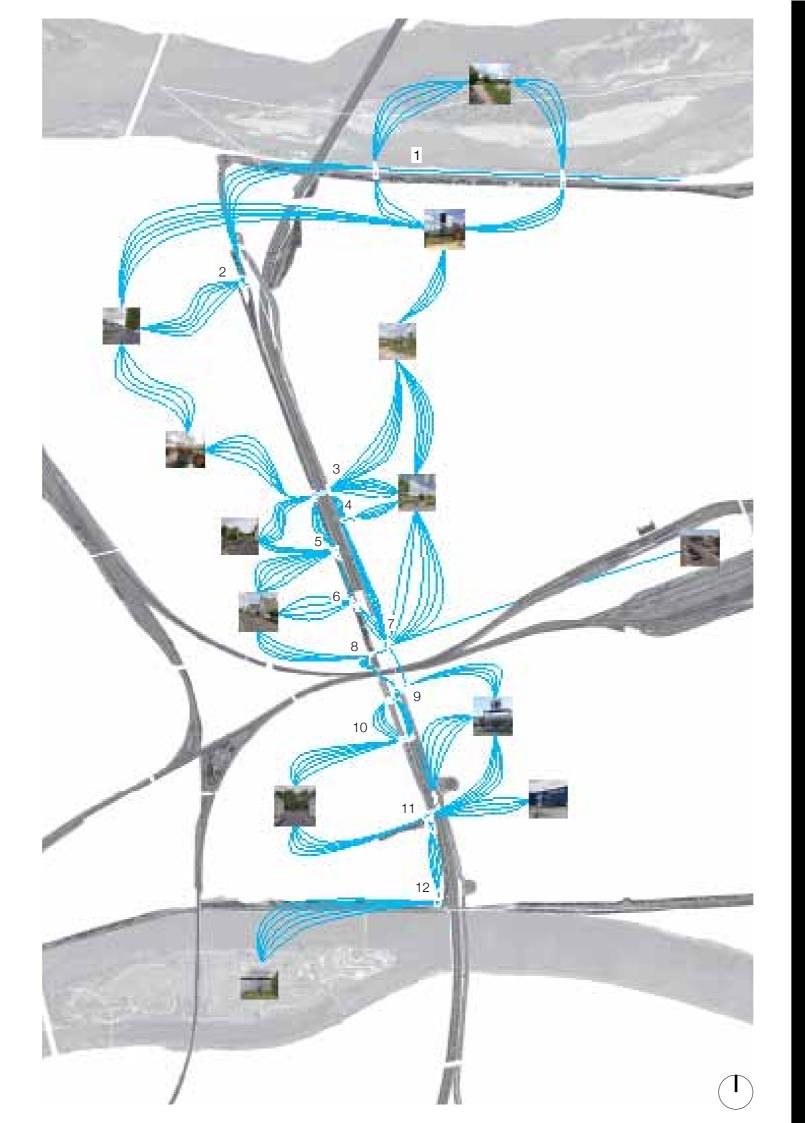
Effets d'entraînement : le tapis urbain, par sa présence ciblée, a vocation à déclencher des mutations dans son entourage, à initier des usages associés, parfois indéterminés, trouvant opportunément une

12 Observatoire des pratiques : le tapis est un lieu qui révèle des pratiques urbaines et peut donc être pris comme objet d'étude dans une recherche menée sur un territoire.









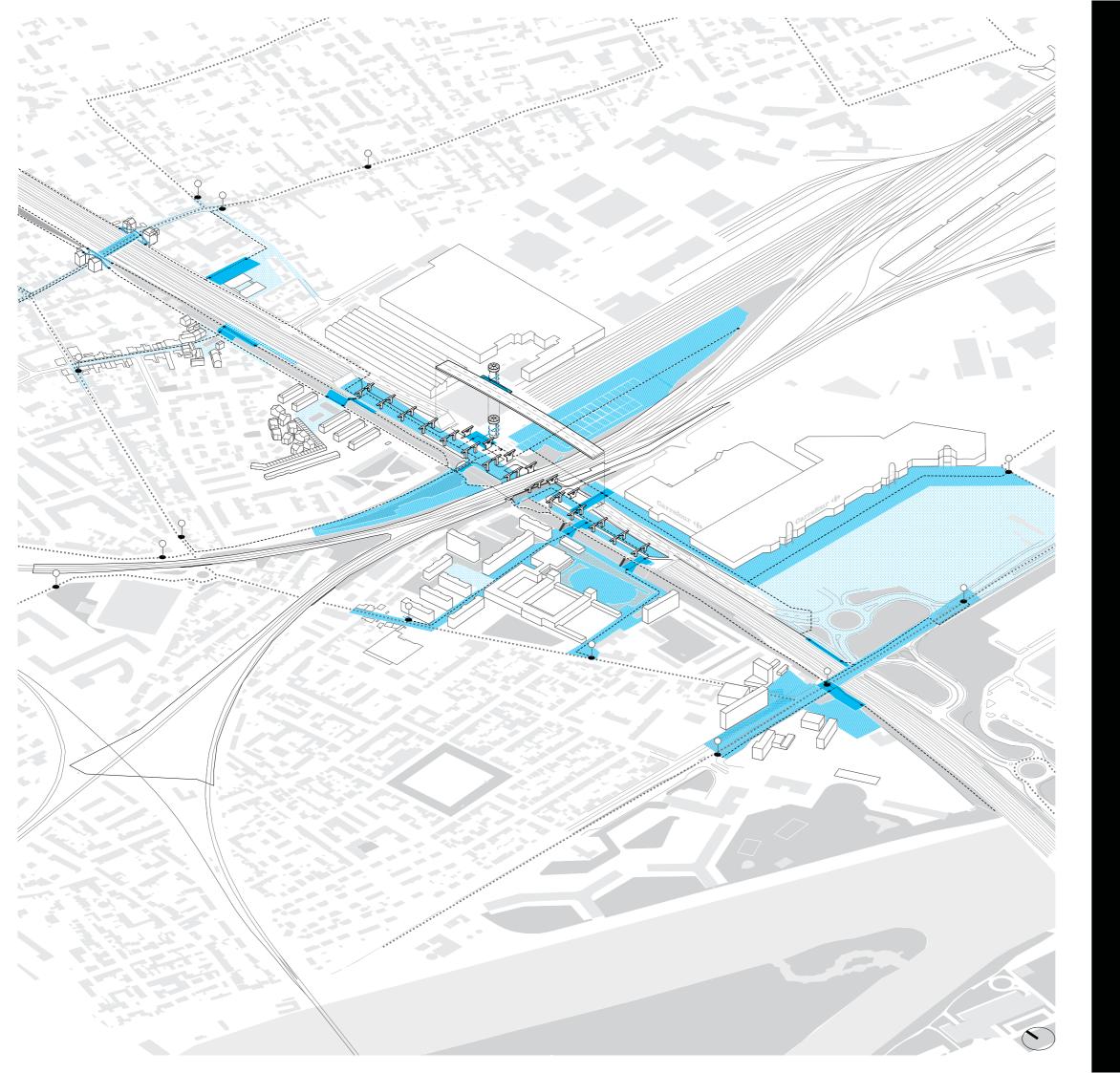


Les points stratégiques / névralgiques

Les tapis urbains se placent sur les lignes de rupture et visent à favoriser des porosités locales, à fluidifier les lignes d'usage existantes, à en créer d'autres.
La vue ci-contre montre 12 tapis proposés le long de l'autoroute

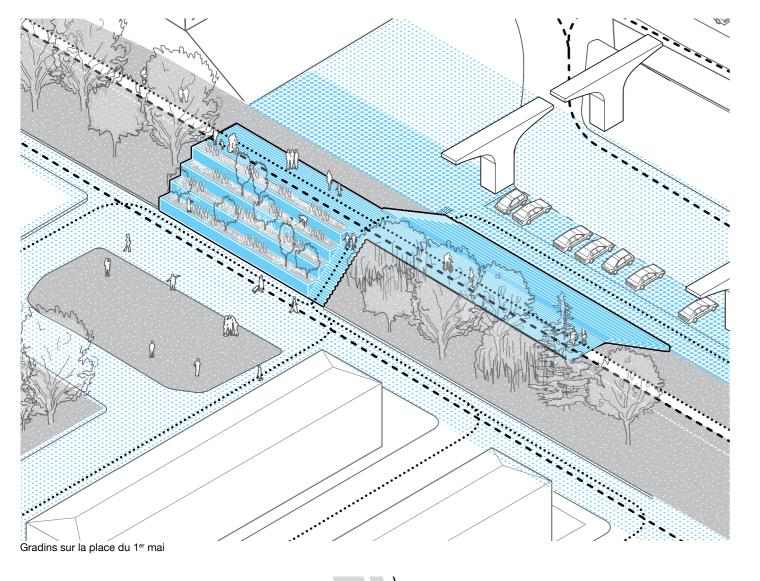
La vue ci-contre montre 12 tapis proposés le long de l'autoroute A10, de la digue du canal et de la digue de la Loire. Cette dernière est amenée à muter dans les années à venir, ainsi que le Quai de la Loire qu'elle accueille, voie qui aujourd'hui rend pratiquement impossible le lien entre Saint-Pierre des Corps et les berges de la Loire.

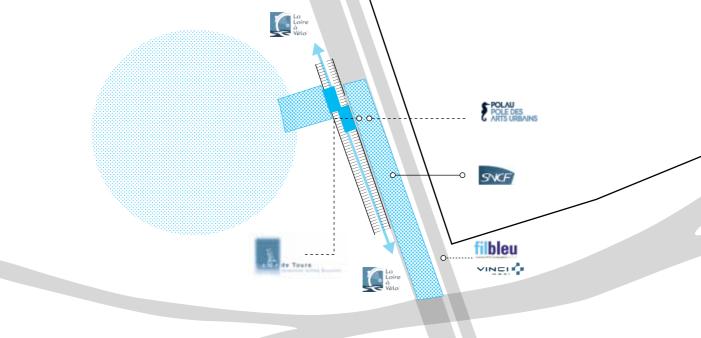
- 1 Tapis de « Saint-Pierre sur Loire » : positionné à cheval sur la digue, le tapis participe à l'apaisement du Quai de la Loire et connecte les berges au tissu des rottes du Vieux Saint-Pierre, et au futur tramway. C'est également une future traverse pour les visiteurs qui empruntent le chemin de la Loire à vélo.
- 2 Tapis du nœud ligérien : situé au bout de la digue du canal, il peut accueillir un arrêt de bus interurbain.
- 3 Tapis du milieu: le pont du milieu est un des deux franchissements en pont de l'A10 et de l'Avenue Georges Pompidou. S'y croisent le bus, les voitures, les piétons, la promenade de la digue. Le tapis du milieu profite de ce nœud pour créer un espace public de qualité, offrant quelques services.
- 4 Tapis Martin Audenet: sa situation sur une parcelle libre permet la connexion entre l'Avenue Georges Pompidou et la rue Martin Audenet, structurante pour le quartier.
- 5 Tapis de quartier : situé sur la digue, le long de l'autoroute, idéalement situé pour un futur arrêt de bus interurbain, il peut, en attendant, assurer une meilleure connexion entre la promenade haute de la digue et le quartier Velpeau, et constituer un lieu de pause privilégié, en lien avec un petit espace public existant.
- 6 Tapis Janus: prenant place sur la digue, du côté de Velpeau, ce tapis tire parti de deux ambiances permises par cette topologie: d'un côté le jardin en restanques en lien avec un petit espace public de proximité existant dans un quartier résidentiel, de l'autre les gradins profitant de la qualité d'espace scénique des Cathédrales. La journée, l'espace sous l'autoroute est, comme actuellement dédié au parking du technicentre, le soir, le weekend, des spectacles peuvent s'y tenir. (Voir DETAIL p.11/12)
- 7 Tapis du château d'eau : situé au bord des cathédrales, à côté du château d'eau, ce tapis a vocation à permettre la desserte du site des cathédrales par un bus urbain pouvant s'arrêter sur le tablier de l'Avenue Georges Pompidou.





- 8 Tapis jardin : élargissant la rue du Docteur Zamenhof le tapis permet la création d'un micro-espace public conçu comme un jardin, en résonance avec les jardins familiaux qui pourraient prendre place entre la rue et la voie ferrée.
- 9 Marché des Cheminots : localisé sur la rupture entre le site des Cathédrales et la zone commerciale, ce tapis est situé sur un parcours fréquemment employé par les habitants et les clients qui passent au Carrefour Drive. Proposant de nouveaux services, participant au ralentissement du trafic, amorçant un usage de marché, il réactive la tradition des maraîchers et des jardins familiaux et invite la réouverture de l'ancien passage piéton sous les voies ferrées, aujourd'hui comblé. (Voir DETAIL p.7/8)
- 10 Tapis des sports (ou tapis Raspail): La digue du canal apparaît aujourd'hui comme potentiellement dangereuse mais reste néanmoins un héritage et une protection phonique pour les quartiers résidentiels qu'elle borde. Le tapis des sports tire parti d'une démolition locale pour créer un espace public thématisé autour des usages sportifs, en lien avec le gymnase, le stade municipal, et le vaste espace des cathédrales qui pourrait ainsi devenir occasionnellement un lieu dédié aux sports. (Voir DETAIL p.9/10)
- 11 Tapis Wagner: localisé sur l'un des points les plus stratégiques quant au devenir de l'autoroute, ce tapis assure le passage entre un réseau de bus interurbain empruntant l'A10 et le réseau de bus urbains existant actuellement. Ce lieu d'intermodalité est l'occasion d'associer de nombreux services pour les commuters. (Voir DETAIL p.13/14)
- 12 Tapis du Cher : il reconnecte le quartier de Rochepinard et les berges du Cher en proposant un franchissement de la digue.





Temps 1

Gradins et gril de scène au plafond de l'autoroute, raccordement réseau électrique // Jardin-gradin en prolongement de la Place du 1er mai et escalier permettant le passage.

Temps 2

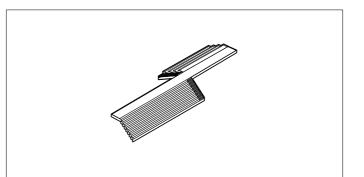
Effets d'entraînement

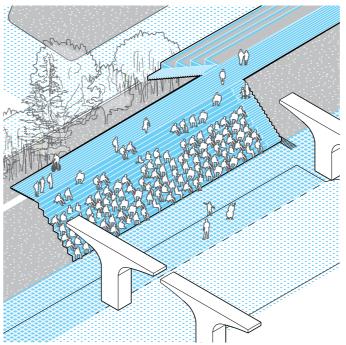
Programmation de l'espace scénique par les institutions et associations locales (PolAU, Centre Dramatique de Tours,...) // Itinéraire de la Loire à vélo // Intensification légère de la Place du 1er mai (accueil de brocantes, petites manifesta-

Temps 3

Effets d'entraînement

Affirmation des Cathédrales comme lieu culturel // Création d'un arrêt de Bus sur le tablier de l'Avenue Georges Pompidou (développement du « Tapis du Château d'eau »)





Gradins sur l'espace scénique - Cathédrales



Lars Von Trier, Dogville



Assemble Studio, Folly for a flyover



Alison et Peter Smithson

COMMENT?

Tapis Janus

LOCALISATION ET MORPHOLOGIE

A l'image du dieu romain des portes et des passages, le « tapis Janus » est duel. Sa position à cheval sur la digue du canal lui permet de bénéficier de deux ambiances très différentes, entre

la Place du 1er mai du quartier résidentiel de Velpeau et les Cathédrales Nord.

Sa morphologie consiste en deux gradins épousant les pentes de la digue, l'un, végétalisé, complétant la Place du 1er mai, ses jardins et son ambiance tranquille, l'autre en dur, tourné vers l'espace des cathédrales. Les deux gradins sont liés en leur sommet par la « promenade de la digue ».

PROGRAMMATION HYBRIDE

Côté Place du 1er mai, le tapis propose un escalier et des assises ombragées permettant aux habitants de profiter du soleil de la fin d'après-midi. Un point d'eau donne l'occasion aux promeneurs et aux cyclistes engagés dans la Loire à vélo (dont un itinéraire est ouvert sur la digue) de se désaltérer. Côté Cathédrales, les gradins ouvrent sur un espace scénique. Un grill sous le tablier, quelques tracés au sol accueillent les manifestations théâtrales, chorégraphiques, cinématographiques, dans le prolongement des initiatives culturelles portées par le PoIAU.

PROCESSUS ET EFFET D'ENTRAÎNEMENT

L'intervention minimale du « tapis Janus » vise à engager un processus de fréquentation de l'espace des Cathédrales lorsqu'il n'est pas utilisé comme parc de stationnement. Il s'agit d'occuper les « temps morts » et de contribuer à l'inscrire durablement comme un lieu culturel de la ville.

RYTHMES ET CYCLES

Les événements temporaires de l'espace scénique prennent place le soir, le week-end, lorsque le Technicentre de la SNCF est fermé. Lorsqu'il est ouvert, en journée et en semaine, la fonction de parking utilisé par les employés est maintenue.

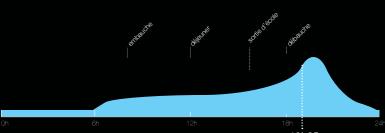




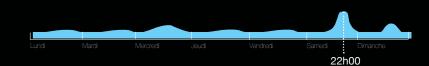


Tapis Janus

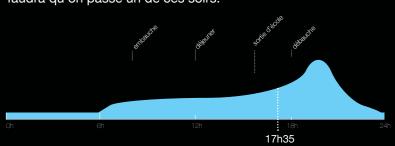
Scène 1
Samedi 02 septembre – 19h05
Tom et Adel empruntent souvent la promenade de la digue. Ce soir, ils rentrent chez eux après avoir passé l'après-midi chez leurs amis, près de la Place Velpeau. Ils remarquent un peu d'agitation sous les Cathédrales. Quelques projecteurs sont allumés, des essais de sono, quelque chose se prépare. Ils s'assoient sur les gradins, regardent un moment les décors se monter. Ils reviendront ce soir à 21h.

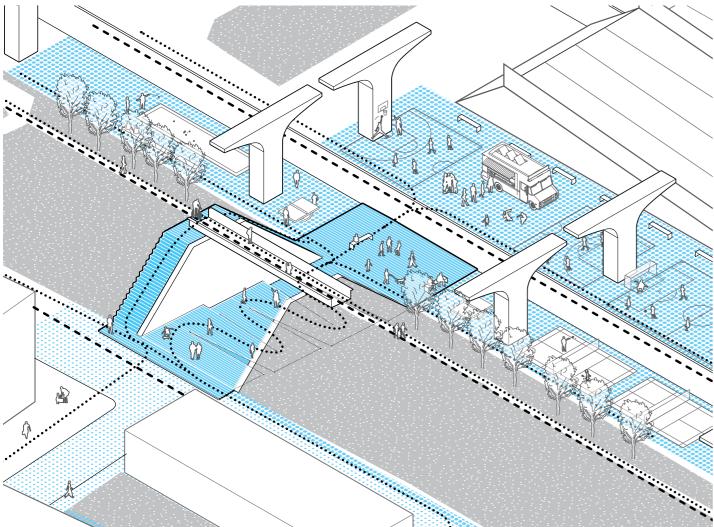


Scène 2
Samedi 02 septembre - 22h00
Ils sont revenus, d'autres habitants du quartier aussi. Un spectacle a lieu, c'est une tragédie. Le murmure de l'autoroute, moins fréquentée à cette heure ne couvre plus les voies. Lorsqu'un train passe, les acteurs s'immobilisent quelques secondes, puis reprennent leur jeu. Demain après-midi, un festival de clowns. Dans un mois, Découflé présente ici son dernier spectacle. Sur un parking ? Oui!

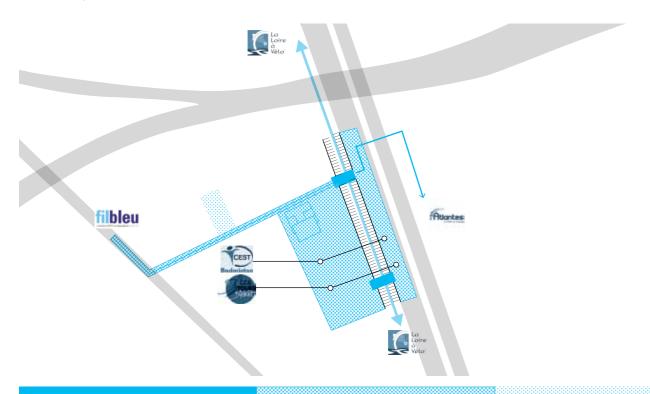


Scène 3 Lundi 04 septembre – 17h35 Déjà plusieurs voitures sont parties. Michel et Ahmed rejoignent la leur. Ils ont les mêmes horaires au Technicentre, et habitent dans le même quartier. Ahmed a pris le journal à l'échoppe. Mathilde est à vélo, comme toujours. C'est quoi ces lignes au sol ? Je ne sais pas, sûrement le spectacle de samedi... Oui, faudra qu'on passe un de ces soirs.





Vue côté Raspail, un dimanche



Temps 1

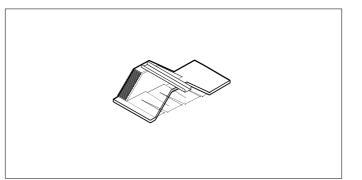
drales // Passerelles raccordant l'itinéraire de la Loire à Vélo centre multisports François Raspail. // Lien à l'arrêt de bus Raspail situé rue Edouard Vaillant, au bout de la rue Georges Clémenceau.

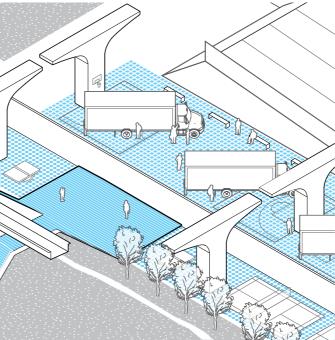
Temps 2

Ouverture de la digue à deux endroits stratégiques en cas de Occupation partagée de l'espace des Cathédrales par crue importante et aménagement d'espaces publics gérant la des terrains de sports et un parking de repos pour routiers différence de niveau entre rue d'Estienne d'Orves et Cathé- (usage existant) // Gestion partagée de ces terrains par le

Temps 3

Développement du centre multisports, diversification des activités // Mutation de parcelles autour des usages du sport le long de la rue Georges Clémenceau.





Un jour de semaine



Street tennis, New York City



Skate urbain, Paris



L'espace urbain comme terrain de sport

COMMENT?

Tapis des sports

LOCALISATION ET MORPHOLOGIE

La « digue du canal » apparaît aujourd'hui comme potentiellement dangereuse en cas de rupture et un travail sur sa porosité est attendu. Elle reste néanmoins un héritage et joue un rôle de protection phonique participant à la qualité des quartiers résidentiels qu'elle borde. Nous proposons donc une démolition partielle permettant l'écoulement de l'eau en cas d'inondation. Le « tapis des sports » tire parti de cette démolition locale pour créer un espace public thématisé autour des usages sportifs, en lien avec le gymnase François Raspail, le stade municipal, et le vaste espace des cathédrales qui pourrait ainsi devenir, occasionnellement, un lieu dédié aux sports.

Il ouvre également un passage souhaité par des habitants aujourd'hui contraints d'escalader la digue pour se rendre au centre commercial des Atlantes.

Sa morphologie est celle d'une traverse et gère la différence de niveau existant entre le sol des Cathédrales et celui de la rue d'Estienne d'Orves. Un escalier existant permettant de monter sur la digue est intégré et une passerelle piéton/vélos assure le franchissement.

PROGRAMMATION HYBRIDE

Les services proposés ici sont essentiellement liés à la configuration du sol permettant des usages sportifs (étirements, échauffement, vélo, skateboard) prolongeant ainsi la vocation du quartier marqué par la présence du Gymnase François Raspail et du Stade associé.

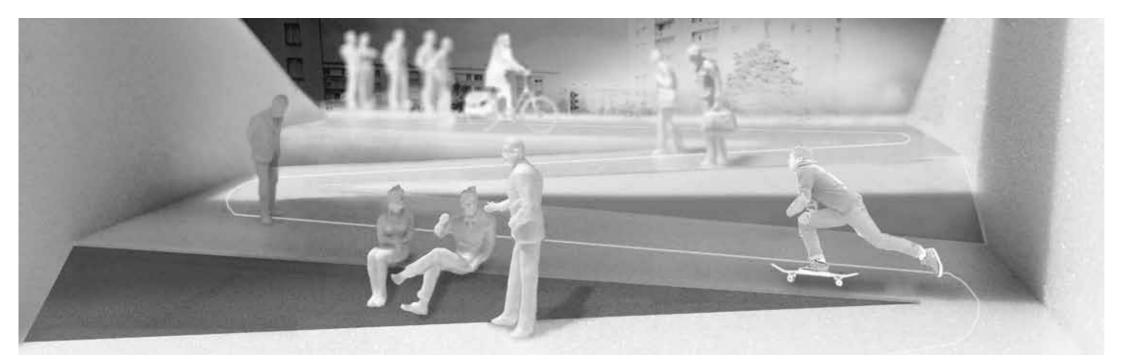
PROCESSUS ET EFFET D'ENTRAÎNEMENT

Le « tapis des sports », en renforçant la programmation tournée autour du sport du quartier, appelle une évolution de la rue Georges Clémenceau. Celle-ci pourrait se voir équipée d'autres programmes (terrains de pétanques, etc.), notamment à l'emplacement du square peu utilisé actuellement. Le lien du « tapis des sports » avec la station du Bus Champ Joli, située rue Edouard Vaillant, sera renforcé pour accompagner l'accès aux Cathédrales.

RYTHMES ET CYCLES

Le parking situé sous les Cathédrales est ici principalement utilisé par des routiers qui viennent y garer leur camion et s'y reposer. Cet usage est conservé pendant la semaine mais peut coexister avec des usages sportifs matérialisés simplement par le dessin au sol d'aires de jeux. Le d'annee, lorsque la circulation des poids lourds est interdite, l'espace est entièrement dédié aux sports (basket, ping-pong, badminton et tennis), le tablier de l'autoroute offrant une toiture gratuite lors des intempéries ou des fortes chaleurs estivales.

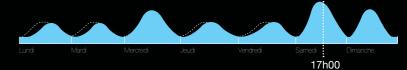




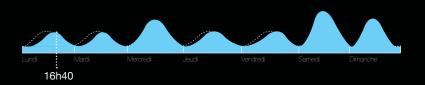


Tapis des sports

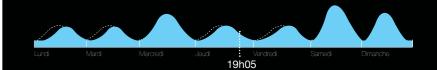
Scène 1
Samedi 12 mai – 17h00
Il faut chaud aujourd'hui, mais l'ombre et le vent frais rafraichissent les joueurs de basket qui se retrouvent ici, lorsque l'espace est dédié entièrement aux sports. Sur la passerelle, Pierre et Lilian passe sur leur bicyclette. Ils viennent de loin et font la Loire à vélo. Plutôt que de passer par Tours centre, ils ont préféré rejoindre le Cher en passant par « l'itinéraire bis » : visite des rotes du Vien Saint-Pierre où ils ont rencontré quelques Corpopétrussiens au jardin, point de vue sur l'héritage ferroviaire, et maintenant ce lieu! Un tournoi de street tennis s'organise sous l'autoroute, et sous leurs yeux, Thibaut engage son skate sur la rampe du tapis des sports...



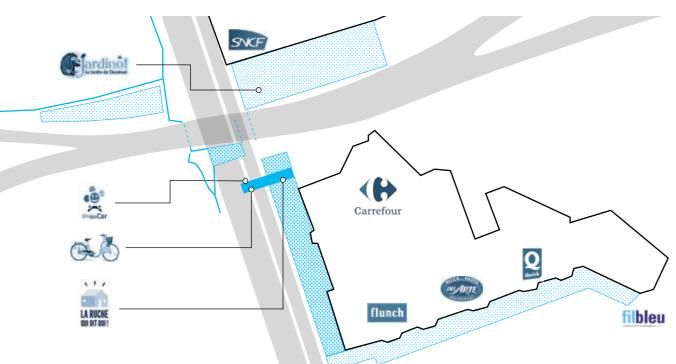
Scène 2
Lundi 2 octobre – 16h40
Thibaut est déjà sorti du collège, quelques tricks sur la piste avant de passer chercher son petit frère à l'école élémentaire Raspail. Il croise M. Renard, son professeur de mathématiques perdu dans ses pensées... Le foodtruck est ouvert, il prend un pain au chocolat spécial, croise deux routiers qui discutent un café à la main. Il reviendra vers 18h pour son cours de badminton.



Scène 3 :
Jeudi 12 novembre, 19h05
Hervé tourne au coin de la rue d'Estienne d'Orves, il se dépêche de rejoindre son entraînement de volleyball. Il salue Frédéric et Sylvia qui eux, rentrent chez eux en passant par le Tapis des sports. Un employé du Gymnase qui était allé voir la fin du match de basket sous les Cathédrales après son service rentre chez lui, il prend la rue Georges Clémenceau pour rejoindre le bus à l'arrêt Champ. Joli



Jour de marché



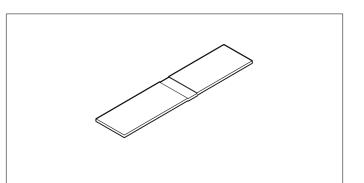
Création du Tapis marché équipée d'une écostation : Point de covoiturage et borne recharge voiture électrique // Point de location et de réparation Vélociti // Echoppe alimen- // Ouverture d'un nouveau chemin piéton sous la voie ferrée taire gérée par l'association de circuit court « La ruche qui dit // Occupation hebdomadaire du parking du personnel des oui » et distributeur de fruits et légumes frais 24h/24h

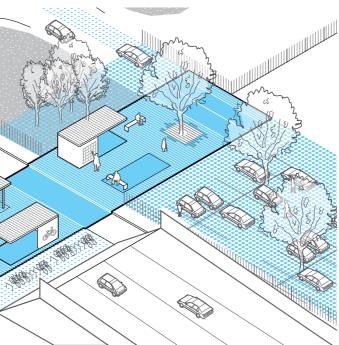
Temps 2

Effets d'entraînement

Réouverture de l'ancien passage piéton sous la voie ferrée Atlantes par un marché privilégiant les productions alimen-

Développement de jardins familiaux sur l'emprise du parking du Technicentre qui pourrait se déplacer (meilleure utilisation de l'espace des Cathédrales (voir Tapis Janus) // Extension du parcours commercial le long de la façade du centre commercial vers l'arrêt de bus « Atlantes »





En semaine





Passage piéton, New York city



Le distributeur 24/24 de M. Renard, Saint-Pierre-des-Corps

COMMENT?

Marché des cheminots

LOCALISATION ET MORPHOLOGIE

Localisé sur la rupture entre le site des cathédrales et la zone commerciale des Atlantes, ce tapis est situé sur un parcours fréquemment employé par les habitants des quartiers avoisinants et les clients qui passent au Carrefour Drive.
Sa morphologie rectangulaire simple et son traitement de sol homogène assurent la continuité du parcours entre l'espace

couvert des Cathédrales et le parking du Carrefour. La traverse de la voie de sortie de l'Avenue Georges Pompidou, actuellement peu sécurisée pour les piétons, est apaisée en invitant au ralentissement.

PROGRAMMATION HYBRIDE

Il propose de nouveaux services à destination des habitants et des employés du Technicentre de la SNCF qui empruntent le

Une petite échoppe de produits locaux de base équipée d'un distributeur 24h/24h de fruits et légumes produits localement, à l'image de celui de Didier Renard, agriculteur de Saint-Pierre

Un poste de réparation et de location de vélos. Un poste de recharge de voiture électrique en lien avec les stationnements automobiles situés sous les cathédrales.

Un petit terrain de jeux pour enfants, équipé de quelques bancs.

PROCESSUS ET EFFET D'ENTRAÎNEMENT

L'implantation du tapis amorce plusieurs développements :

- l'ouverture d'un parcours continu rejoignant celui existant déjà devant la façade du Carrefour : ce parcours, associant les usages autour du thème de la restauration, du commerce de bouche, permettrait de mieux qualifier un itinéraire aujourd'hui délaissé et de rejoindre à pied l'arrêt de bus des Atlantes.

La réouverture d'un ancien passage sous les voies ferrées tissant un continuité piétonne plus agréable et plus sécurisée.
Le réinvestissement du parking du Technicentre, actuellement dégradé, par des jardins familiaux, dont la gestion pourrait être confiée à l'association Jardinot, présente à Saint-Pierre des Corps. Ceci permettrait de renouer avec la tradition encore vivante des petits jardins ouvriers et familiaux, opportunément situés sur le sol fertile de la varenne.

- Le percement d'un passage piétonnier dans la digue, proche des voies ferrées, raccordant plus aisément le tapis avec les quartiers Raspail et Velpeau.

RYTHMES ET CYCLES

Deux « scénarios d'usage » sont ici développés. Le premier, en semaine, alors que Carrefour est ouvert et son parking utilisé : l'espace du tapis est un jalon dans un parcours. L'échoppe est ouverte et sert surtout aux habitués qui passent quotidiennement pour se rendre au Carrefour.

Le second, le dimanche, alors que la grande surface est fermée et le parking vidé : le marché des Cheminots s'étend, profite des espaces marqués au sol, de l'ombre des arbres, et les jardins familiaux sont utilisés.



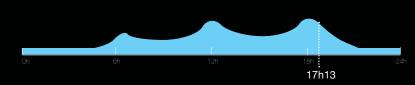




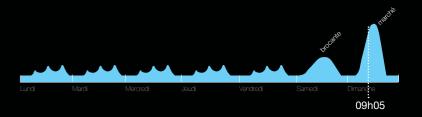


Tapis marché

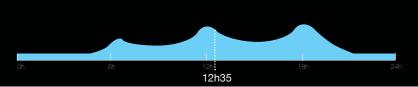
Scène 1
Vendredi 9 juillet - 17h13
Mathieu sort du Technicentre. Il fait chaud. Ce week-end, il part voir sa famille à Bordeaux et attend au point de rendez-vous la voiture qu'il a prévu de prendre en covoiturage. Il en profite pour acheter au distributeur un panier de légumes frais produits par les nouveaux maraîchers, boit un café à la petite échoppe. Léa, quant à elle, récupère son vélo et se dépêche pour récupérer Théo et Lila à l'école Raspail.

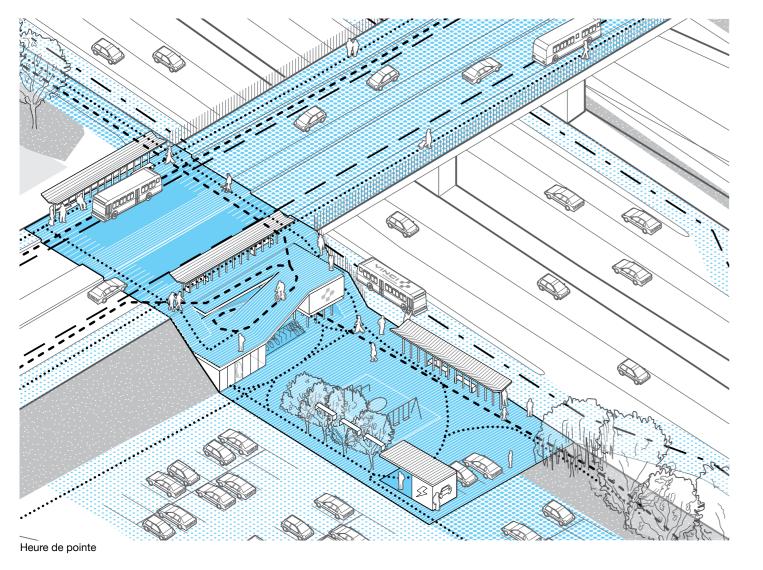


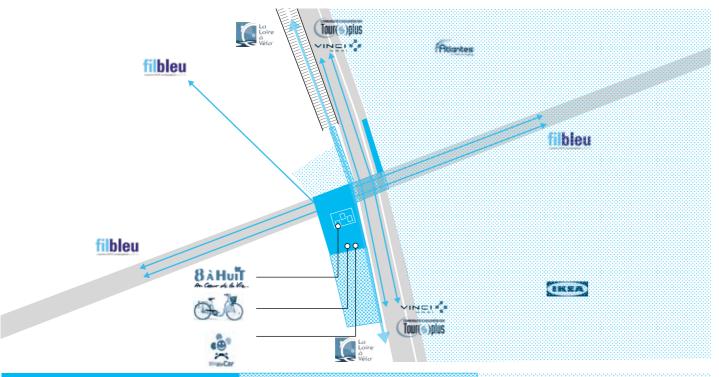
Scène 2
Dimanche 6 avril – 09h05
Il fait frais mais le ciel est bleu. Plusieurs personnes arpentent déjà le marché des Cheminots. Mathilde vient de Beaujardin, c'est un peu loin mais à vélo, elle met 5 minutes. Après ses courses, elle passera sûrement faire un tour vers les jardins familiaux, de l'autre côté des voies ferrées et, peut-être, prendra un café avec Rémi et Margueritte qui ont fait de leur lopin de terre un petit paradis.



Scène 3
Lundi 19 septembre – 12h35
Olivier, Albert et Sarah viennent du Technicentre et vont au Carrefour pour déjeuner rapidement et faire quelques courses. En passant, ils empruntent le parking ombragé et se demandent pourquoi, pendant tant d'années, ils ont été contraints de longer la dangereuse sortie de l'Avenue Georges Pompidou. La petite échoppe qu'ils viennent de croiser est ouverte, quelques personnes déjeunent là, sous un arbre. Ils se disent que demain, ils essaieront







Temps 1

Création du tapis Wagner

Nouvel arrêt de bus Fil Bleu // Un commerce type convenience store // Prolongement de l'itinéraire de la Loire à vélo de l'arrêt Wagner // Ouvertures de nouveaux commerces sur // Point d'attente de co-voiturage // Station location et répa- le tapis, destinés à la fois aux commuters et aux habitants ration Vélociti

Temps 2

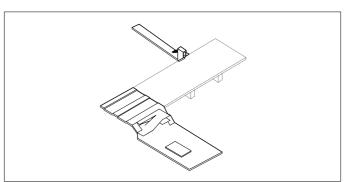
Effets d'entraînement

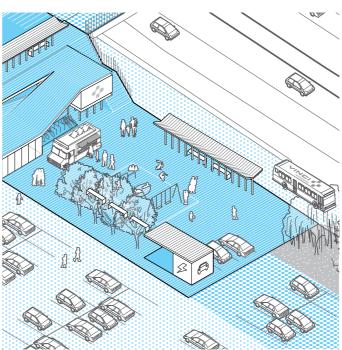
Développement d'une ligne de bus interurbain sur l'A10 et du quartier // Mutations de certaines parcelles au voisinage

Temps 3

Effets d'entraînement

Développement d'un réseau de bus interurbains en site propre sur l'A10 // Mutation d'une partie du parking des Atlantes en vue d'accueillir une sortie de l'A10 et un parking relai facilitant le renort modal pour les habitants venant du périurbain.





Sortie de l'école



Lacaton&Vassal, ENSA Nantes





Alison et Peter Smithsor

COMMENT?

Tapis Wagner

LOCALISATION ET MORPHOLOGIE

Localisé sur l'un des points les plus stratégiques quant au devenir de l'autoroute, ce tapis assure le passage entre un réseau de bus interurbain empruntant l'A10 et le réseau de bus urbains existant actuellement. C'est un des rares endroits où l'autoroute est au même niveau que le territoire traversé, ce qui facilite la création d'un arrêt. L'arrêt WAGNER du bus interurbain est parfaitement situé pour desservir le quartier commercial des Atlantes, et IKEA.

Sa morphologie se déploie dans les trois dimensions et fait de lui un véritable connecteur de sols urbains. Plié, il assure ainsi un passage doux entre le niveau de l'Avenue Wagner et le niveau de l'autoroute. Il franchit le pont pour assurer la connexion entre les deux arrêts de bus interurbain. Il raccorde l'espace public créé à la digue du canal qui débouche sur le pont Wagner. Le pliage du sol permet, à l'endroit de la pente, de loger des activités sur des plateaux.

PROGRAMMATION HYBRIDE

Ce lieu d'intermodalité est l'occasion d'associer de nombreux services pour les commuters. Ils se voient offrir des possibilités de prendre d'autres modes de transport : vélos en location, borne de voiture électrique, point de rendez-vous de co-voiturage et bien-sur bus. Ils peuvent se restaurer, faire leurs courses

Les vélos en promenade, en particulier ceux de la Loire à Vélo, croisent ce tapis et profitent des événements topographiques

Un square ombragé est proposé en lien avec l'école voisine et le quartier résidentiel où de nombreuses familles habitent.

PROCESSUS ET EFFET D'ENTRAÎNEMENT

Le positionnement d'un lieu d'intermodalité à cet emplacement stratégique est une invitation à développer sur l'A10 des modes de transports collectifs allégeant la densité de circulation. En effet, 80% des utilisateurs de ce secteur de l'A10 sont locaux

et le transfert d'une partie de ces usagers sur un réseau de transport public d'échelle régional bien conçu ouvrirait des possibles pour l'évolution de l'autoroute.
Bien que la création d'un TCSP ne soit pas d'actualité sur le court terme, la mutation progressive des usages de l'autoroute pourrait justifier à moyen terme ce choix. L'A10 gagnerait un caractère plus urbain et les connexions avec le territoire traversé pourraient devenir plus pombreuses pourraient devenir plus nombreuses.

RYTHMES ET CYCLES

Deux moments sont ici dégagés.

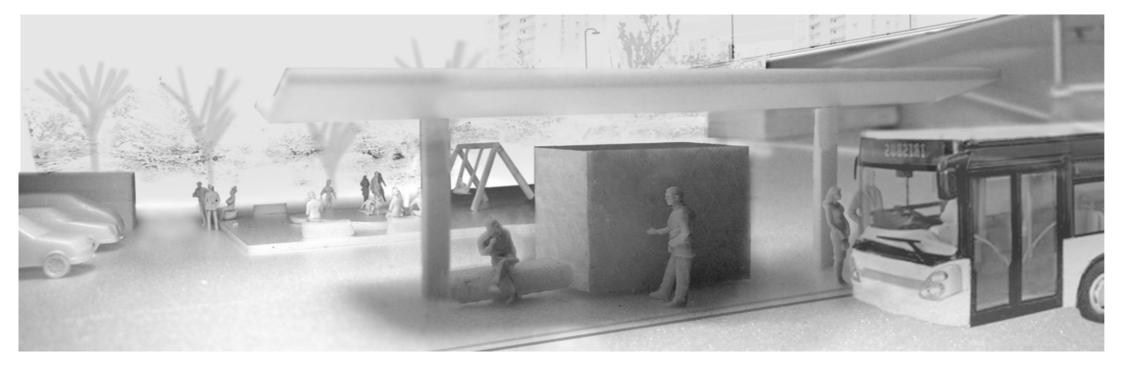
- Le matin et le soir, aux heures de pointes, une certaine intensité règne: les habitants de la région descendent des bus interurbains accueillis par l'A10, changent de mode de mobilité, et pratiquent les services proposés à l'occasion de ces transferts.

- Pendant les périodes plus calmes de la journée, à la sortie de l'échant les périodes plus calmes de la journée, à la sortie de

l'école voisine, les enfants peuvent jouer dans le square, les habitants du quartier profiter du lieu ombragé, déjeuner.

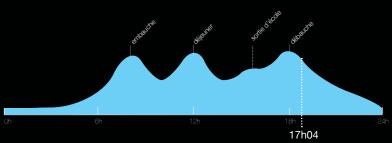




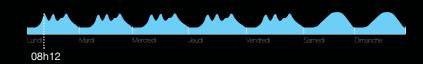


Tapis Wagner

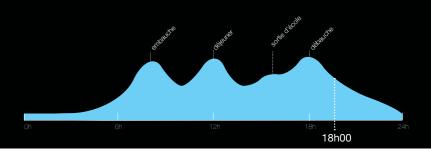
Scène 1 Mardi 8 décembre – 17h04 Branco et Marc observent la nuit tomber sur le tapis Wagner. Un homme pressé descend précipitamment l'escalier pour rejoindre le bus interurbain qui le ramènera dans son foyer, et manque de trébucher. Branco propose à Marc de descendre sur la rampe et de boire un verre.



Scène 2
Lundi 3 novembre – 8h12
Ils sont en avance. 10 minutes avant de reprendre le bus Avenue
Wagner et de rejoindre leur lieu de travail à Saint-Pierre des Corps,
pour 8h30. Le temps de prendre un café chaud, de feuilleter le
journal, de causer un peu. Tiens, un petit resto vietnamien a
ouvert, un midi, on essaiera, ça nous changera des sandwichs.
Fais-moi penser à acheter du café et du pain ce soir. Ils montent
l'escalier. Quelques cyclistes s'engagent sur la rampe.



Scène 3
Mercredi 10 juillet – 18h00
Philippe prend son bus interurbain. En quelques minutes, il sera chez lui et dinera sûrement dans son jardin, il fait beau. Depuis qu'il ne prend plus sa voiture, il se sent mieux. Christian, lui, n'est pas prêt d'abandonner sa voiture, mais il a récemment commencé à la partager. Philippe le salue de loin alors qu'il attend à la borne de co-voiturage. Martine observe distraitement son fils faire de la balançoire. Elle pensait passer chez Carrefour mais le petit magasin qui vient d'ouvrir vend tout ce dont elle a besoin, et c'est à 50m de chez elle!





Stéphane Bonzani

Né le 22 juillet 1975 à Vincennes | FR | Architecte DPLG | Docteur en Philosophie I Chercheur

Formation

Depuis 2012 2003-2010 2001-2002 1993-2001

HDR en cours : Conception écosophique Doctorat en philosophie, Université Lyon 3 DEA en philosophie, Université Lyon 3 Architecte DPLG, ENSA Paris Belleville

Expériences

Recherches

- 2015 I BONZANI Stéphane (sous la dir.), BONDUELLE Erwann, DURAND Marc-Antoine, KAMALVAND Sara (Hydrocity), YOUNES Chris, « Résurgences - les territoires de l'eau: boîte à outils pour métamorphose soutenable des milieux habités » I École Spéciale d'Architecture, Paris, , 162p.
- 2014 2015 I DURAND Marc-Antoine, TUFANO Antonella, YOUNES Chris,
 La maison et son milieu: habiter la transition écologique /le cas de la ZAC Montauban à Coubron (93) » Maître d'Ouvrage: Séquano Aménagement I MOE: O'Zone architecte mandataire, Composante Urbaine paysage, Transfaire bet environnement, laboratoire GERPHAU (UMR 7218 MCC/ CNRS LAVUE).
- 2010-2013 I BONZANI Stéphane, « Analyse critique des modes de représentation et de conception des milieux habités – Cartes, figures, récits » PIRVE – CNRS/MEEDDAT I En collaboration avec l'Institut d'Urbanisme de Rennes (André Sauvage) et le laboratoire COSTEL
- 2008 2009 I BONZANI Stéphane, YOUNES Chris, «Projets Europan et ville durable – Bilan à l'occasion des 20 ans d'Europan» - GIP EPAU – Europan France
- 2004-2005 | BONZANI Stéphane, YOUNES Chris, « Suivi de quelques figures du durable Evaluation de l'opération Villas Urbaines Durables », PUCA

Publications

- 2014 I BONZANI Stéphane, « Dehors, frontières : d'une pensée de l'espace à une autre », in Recycler l'urbain, Genève, Métis presses 2014
- 2014 I BONZANI Stéphane, « Analyse critique des déplacements de représentation des milieux habités. Plans et cartes de Rennes », in Ecologie urbaine 2, 2014
- 2012 I BONZANI Stéphane, REBOIS Didier, « Entre processus idéal et réalités», in Idées en mutation – Réalisations EUROPAN 2008-2012, Paris, Editions Europan, 2012, pp.8-13
- 2012 I BONNET Frédéric, BONZANI Stéphane, YOUNES Chris, « Ville nature et architectures des milieux », in Trajectoires doctorales, revue Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine, n°26-27, novembre 2012, pp.182-191
- 2011 I BONZANI Stéphane, FÜZESSERY Stéphane, SIEVERTS Thomas,
 « Entre ville et campagne, l'avenir de nos métropoles », Métropolitiques,
 2.03.2011
- . 2010 I BONZANI Stéphane, « Transmilieu(x) » in L'architecture des milieux, revue Le Portique, n°25, 2010
- 2010 I BONZANI Stéphane, « Connecting Grounds », in Inventing urbanity regeneration, revitalization, colonization Europan 10 European results book, Editions Europan, 2010

Conférences I Communications

- 2014 I BONZANI Stéphane, YOUNES Chris, colloque « Alteridentités de lieux et des milieux » - Ecole Spéciale d'Architecture - 22 et 23 mai 2014. Partenariat avec ARENA, ISCC, PhilAU, ADM.
- 2013 I BONZANI Stéphane, « Ecorhythms » et « Networked territories » Communications et animations de deux ateliers de travail internationaux sur le thème de la ville adaptable. Forum des villes et des jurys EUROPAN 12, Paris, Membre du comité technique 9 novembre 2013
- 2014 I BONZANI Stéphane, « Urbanisme coopératif, innovations techniques et nouvelles représentations des milieux. Accélérations, résistances et inerties.»
 Institut d'Architecture et d'Urbanisme de Rennes – 15 mars 2013



Marc-Antoine Durand
Né le 1er février 1981 à Nantes | FR |

Architecte DPLG I DEA Philosophie I Chercheur

Formation

2003-2004 1999- 2007 DEA en philosophie, Université Lyon 3 Architecte DPLG, ENSA Paris La Villette

Expériences

Projets

. 2012-2017 I BRUXELLES I Aménagement du parc de la Senne I MO: IBGE – Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement I MOE: LA COMPAGNIE DU PAYSAGE paysagiste mandataire, MAD, INFRA SERVICES bureau d'étude, AGENCE ON lumière, Montois Partners Arcts, Cabinet HSP avocats, TENSEN & HUON topo

 2014 I NOUAKCHOTT I Atelier International de Maîtrise d'œuvre urbaine : Nouakchott, l'avenir pour défi, adaptation et mutation d'une ville vulnérable / MO: Communauté Urbaine de Nouakchott, GIZ, AFD, Union Européenne / MOE mandataire: Les Ateliers de Cergy

Recherches

- 2015 I BONZANI Stéphane (sous la dir.), BONDUELLE Erwann, DURAND Marc-Antoine, KAMALVAND Sara (Hydrocity), YOUNES Chris, « Résurgences - les territoires de l'eau: boîte à outils pour métamorphose soutenable des milieux habités » I École Spéciale d'Architecture, Paris, , 162p.
- . 2014 2015 I DURAND Marc-Antoine, TUFANO Antonella, YOUNES Chris, « La maison et son milieu: habiter la transition écologique /le cas de la ZAC Montauban à Coubron (93) » Maître d'Ouvrage: Séquano Aménagement I MOE: O'Zone architecte mandataire, Composante Urbaine paysage, Transfaire bet environnement, laboratoire GERPHAU (UMR 7218 MCC/ CNRS -
- LAVUE).

 . 2013-2014 I BONZANI Stéphane, DURAND Marc-Antoine, YOUNES Chris, « Alter-Architectures » les pratiques alternatives en architecture et urbanisme, recherche critique à l'échelle européenne» I Commanditaire: PACT Plateforme Européenne Architecture Ville Culture et Territoire, Observatoire des pratiques
- européennes innovantes, 32p • 2011 I DURAND Marc-Antoine, YOUNES Chris, « Rennes SSO (35) : le bocage métropolitain - Concevoir par les limites » - MO: Rennes Métropole -MOE: OBRAS - architectes urbanistes mandataire, 2011
- 2004-2006 I DURAND Marc-Antoine, YOUNES Chris, « SCOT Plaine Commune, Espaces publics et paysages en partage » - MO: Plaine Commune - MOE: Jean-Pierre Charbonneau, 2004-2007

Publications

- 2015 I DERAMOND Sophie, DURAND Marc-Antoine, «Les infrastructures dans la littérature française contemporaine, vers une poétique critique des marges», Infrastructures de transport et transformation des villes et du territoire, XIXe-XXe siècles, ouvrage collectif, IPRAUS, ENSA Paris Belleville, à paraître
- 2013 I DURAND Marc-Antoine, «Récits, Architectures, Milieux» revue Essais
 Ecole doctorale Montaigne Humanités Bordeaux III, n° Narration et lien social, juin 2013
- . 2007 I DURAND Marc-Antoine, YOUNES Chris, «Mobilités et paysages en partage» (à propos du SCOT Plaine Commune), revue locale de recherches en sciences humaines Saint-Denis (93), 2006

Conférence

. 2014 I DURAND Marc-Antoine, YOUNES Chris I MÉTAMORPHOSES DES MILIEUX HABITÉS I Conférence donné le 8 janvier 2014 dans le cadre de l'Université des Arts I ENSA Strasbourg

Exposition

 2013 I S/ZENNE I participation aux journées de l'architecture 2013 - Dag Van de Architektuur - Vlaams Instituut - Bruxelles le 13-14 ocotbre 2013

+



Jordan Aucant

Né le 03 octobre 1986 à Limoges | FR | Architecte DE & Urbaniste I DPEA Recherche

Formation

2014-2015 DPEA Recherche, ENSA Paris la Villette

2004-2009 Architecte DE à l'ENSACF

Expériences

Projets 2013 - 2014 I Böhm Benfer Zahiri Landschaft & Städtebau, Berlin

- BMP Berlin Marzhanner Promenade | Lph 2-8 | Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf | Espace public, grands ensemble | 3 ha | Berlin (DE) | en cours
- BHL Bad Herrenalb Landesgartenschau 2017 | Competition 1rst Prize | Bad Herrenalb | Landesgartenschau, Espace Public, parc 15 ha | Bad Herrenalb (DE) | en cours
- UDV Ulm Nord Dichtelviertel | Concours 1er Prix | Stadt ulm | Masterplan 6 ha | Ulm (DE) | en cours

Projets 2009 - 2012 I OBRAS architectes, Paris

- . CLY Zac du Bac d'Asnières | 1er prix | SEM 92 | Masterplan, architecte de ZAC | 160 000 m² | Clichy (FR) | en cours
- EUS Campus Eurasanté | Commision | Lille Metropôle | Masterplan, architecte conseil | 70 ha | Lille, Loos & Wattignies (FR) | en cours
- CVS Coeur de ville | Commision | Saint-Etienne Metrôpole | Espace public, gallerie de verre | 750 m² | Saint-Etienne (FR)
- . ANG P.L.U. | Commission | ACBAA, Municipalité | Territoire, PLU, Faisabilité 27 km² | Anglet (FR) | Achevé en 2012
- SAE Eco-quartier, | Concours fermé 1er Prix | Porte du Hainaut Com.
 d'agglo. | Quartier durable, gare 46 ha | Saint-Amand-les-Eaux (FR) | en cours
 FSC Le Faisceau, Paris/La Défense | Concours ex-aequo | EPADESA |
- REZ De Pirmil aux lles | Commision | Nantes Agglo., Nantes Metropole | Masterplan, Faisabilité, phasage | 80 ha | Nantes, Rezé (FR) | en cours

Projets 2008 I De Zwarte Hond, Rotterdam

Étude de définition | 100 ha | Paris La Défense, Nanterre

- NDH Nordhavn I Concours | CPH City & Port Development | Masterplan I 80 ha | Copenhagen (DK)
- BLF Bielefeld Bethel I Concours 1er prix | Bielefeld municipality |
 Prescriptions Architecturales et paysagères I 20 ha | Bielefeld (DE) | en cours
 ESH Essen Hauptbahnhof I Concours | Deutsche Bahn and municipality |
- Espace Public, gare I 3 ha | Essen (DE)

Projets personnels depuis 2011

- R12 Rouen Rouages I Concours | Europan Fr/Rouen | Masterplan, Riverscape, Gare TGV I 35 ha | Saint-Sever, Rouen (FR)
- W12 Raum nach wunsche I Concours preselectionné | Europan De/ Wittemberge | Masterplan, Rehabilitation 6 ha | Wittemberge (DE)
- . E11 Connecting Borders I Concours Shortlisted | Europan Dk/Rødovre Kommune | Masterplan, Renouveau suburbain I 17 ha | Islev, Rødovre (DK) |

Publication

. 2015 I AUCANT Jordan, ouvrage collectif I Retrospective UE08.1 & UE 08.2 «Territoire Matières» | ENSA de Clermont-ferrand | 84 p.

Exposition

2014 I DIY Beijing Austellung | Technische Universität Kaiserslautern | Exposition | Allemand

+

RESEARCH BY DESIGN

PROJETS OUVERTS

Ces micro-interventions ne sont pas seulement destinées à apporter des réponses, ce sont aussi des outils pour poser des questions. Au-delà des solutions concrètes qu'elles apportent localement en mettant en œuvre une porosité souhaitée au territoire, elles offrent des opportunités fortes pour l'interroger. Ce sont de petites « structures ouvertes » dont les effets d'entraînement ne sont pas écrits et que nous souhaitons observer.

FILTRES

Ces micro-interventions sont des filtres à partir desquels peuvent se révéler des tendances mineures, besoins inconnus, mémoires refoulées, etc. Il s'agit donc de profiter d'elles pour construire des recherches ciblées sur des thèmes contemporains. Nous souhaitons donc, en parallèle de notre investissement en tant que praticiens, investir aussi notre savoir-faire de chercheurs et notre réseau scientifique en mouvement pour proposer des études sur les thématiques suivantes.

PARTENARIATS









Notre hypothèse de travail intitulée «Micro-poros» s'appuie sur une pratique de la recherche-projet portée par chacun des membres de notre équipe.

En effet, Jordan Aucant, architecte DE, après avoir soutenu un projet de master sur Berlin à l'ENSA Clermont-Ferrand en 2009, a travaillé 3 ans auprès de Frédéric Bonnet, à Paris, au sein de l'agence OBRAS et vit depuis 2 ans dans la capitale allemande. Aujourd'hui, il porte une recherche croisée sur les deux villes - intitulée Paris, learning from Berlin -dans le cadre du DPEA Recherche en Architecture de l'ENSA Paris la Villette.

Marc-Antoine Durand est architecte, enseignant et chercheur au laboratoire GERPHAU (UMR 7218 MCC/CNRS – LAVUE). Il est maître-assistant associé à l'ENSA Clermont-Ferrand (master Entre Ville Architecture et Nature) et enseignant à l'École Spéciale (post-master Architecture des Milieux).

Enfin, Stéphane Bonzani est architecte DPLG, docteur en philosophie, maître assistant à l'ENSACF, enseignant à l'ESA et chercheur au laboratoire GERPHAU (UMR 7218 MCC/CNRS – LAVUE). Il prépare actuellement une HDR sur les conceptions écosophiques.