

DIPLÔMES D'ARCHITECTURE 2021

30 SEPTEMBRE

1^{ER} OCTOBRE

INSA STRASBOURG,
ÉCOLE D'ARCHITECTURE



ÉDITO

Le projet de fin d'études des architectes et architectes-ingénieurs à l'école d'architecture de l'INSA Strasbourg est un temps marquant pour notre école et un temps fort pour nos étudiants qui soutiennent leur projet devant un jury de personnalités, de professionnels et d'enseignants.

Pour l'école d'architecture de l'INSA Strasbourg, c'est d'abord un rythme pédagogique inédit dans la formation avec la fameuse charrette qui se déroule sur le mois de septembre. Elle est un moment d'énergies, de doutes, d'espoirs, de frustrations, d'émotions, de joies qui clôt le parcours de ceux qui quittent l'école pour entrer dans la vie professionnelle.

C'est également le temps de l'accueil de ceux qui entrent dans la formation et qui découvrent un milieu, une famille, un style de vie, un rythme. Pour eux, c'est le temps de l'initiation à la co-formation, sur laquelle s'appuie notre enseignement de l'architecture. L'architecture s'apprend en pratiquant avec les autres.

C'est enfin le temps de multiples échanges lors des séances de délibération des jurys. L'échange entre jurés et impétrants sur l'adéquation des réponses proposées par les jeunes diplômés aux enjeux réels du monde contemporain si complexe et multiple et auxquels les membres du jury sont quotidiennement confrontés dans leur vie professionnelle. Le débat entre membres du jury dessine une série de constats qui sont pour nous, équipe enseignante, des indicateurs, année après année, nous permettant d'affiner et d'ajuster nos propos pédagogiques aux réalités et enjeux de notre société.

Cette session 2021 a une saveur particulière.

En effet, c'est une année marquée par la situation sanitaire qui a impacté une très grande partie de l'année universitaire 2020-2021 et de façon plus générale modifie notre façon de voir nos interactions, notre société, nos cités, nos cadres de vie.

Le projet de fin d'études à l'école d'architecture de l'INSA Strasbourg laisse une totale liberté aux étudiants dans le choix de leur site et de leur programme. Il est de la compétence de l'étudiant, aidé de l'équipe enseignante, de définir l'échelle de réflexion et d'intervention sur un territoire, de poser la problématique au regard de l'analyse d'un contexte et d'imaginer un programme à partir de la compréhension des enjeux sociétaux de demain. Ces choix sont souvent issus du déroulé de l'année pré-PFE alimenté par l'échange avec les enseignants et les autres étudiants sur les hypothèses choisies.

Pour cette session 2021, plus de 90 % des sujets traitent de la relation à l'existant et questionnent les reconversions, les réhabilitations de bâtiments patrimoniaux, de friches industrielles ou de quartiers. C'est une tendance forte depuis plusieurs années qui montre un intérêt légitime des jeunes générations pour ces problématiques de questionnement de l'existant.

Les grands enjeux sociétaux sont abordés avec des projets considérant les situations des migrants dans un projet d'accueil citoyen des réfugiés à Strasbourg, un centre d'accueil des migrants à Buenos Aires, ou au cœur d'un projet de centre communautaire pour la femme à Mexico.

Les grandes questions environnementales sont abordées par des sujets emblématiques tel le réchauffement climatique, la montée des eaux,

l'épuisement des ressources. Des démarches sur le réemploi, des réflexions autour de savoir-faire et des ressources locales se font jour. C'est un indicateur de l'évolution envisagée de la pratique de l'architecture, plus à l'écoute des enjeux de nos sociétés et de l'environnement.

Géographiquement, en revanche, cette année une tendance se dessine. Seulement un tiers des projets se situe hors de France et un quart se situe dans la région Grand Est. Ce constat est certainement lié à la limitation de la mobilité inhérent à la situation sanitaire. Il peut également préfigurer d'un changement de paradigme plus profond quant aux choix opérés par nos étudiants concernant leur site de projet.

Merci à tous pour le temps mis à disposition, ainsi que pour la nature et la qualité des réflexions qui émergent lors de ces deux journées singulières et si importantes pour eux et pour nous.

Alexandre Grutter,
directeur du département architecture

SOMMAIRE

- p. 6 - Projet de fin d'études
- p. 10 - Organisation et fonctionnement
- p. 13 - Déroulement des deux journées de soutenance
- p. 14 - Sommaire des PFE

PROJET DE FIN D'ÉTUDES

La soutenance des projets de fin d'études a lieu, cette année, le jeudi 30 septembre 2021 avec délibération du jury plénier et proclamation des résultats le vendredi 1^{er} octobre 2021. Le projet de fin d'études constitue une partie importante du travail de la dernière année en architecture [A5/A16]. Projet personnel, mené sur une année entière, il est l'occasion pour chaque étudiant d'évaluer :

- ses acquis dans la maîtrise conceptuelle, formelle et constructive du projet architectural ou urbain ;
- sa démarche de création qui devra être décidée, explicitée et assumée personnellement.

Dans ce contexte, l'école d'architecture de l'INSA Strasbourg souhaite :

- que les sujets abordés répondent à des préoccupations contemporaines en termes de création de lieux et d'espaces ;
- que chaque problématique de diplôme abordée soit une contribution aussi efficace que possible à l'évolution de la question là où elle se pose ;
- que la proposition, par ses dessins et maquettes, puisse participer à un débat architectural élargi ;
- que les projets présentés soient représentatifs d'une capacité à exercer, à terme, en pleine responsabilité la maîtrise d'œuvre.

Les thèmes d'étude et terrains d'intervention sont choisis par chaque étudiant. Les problématiques sont donc multiples. De même, les localisations des études sont très diverses. Cette diversité des cultures régionales et des contextes d'intervention est une richesse pour l'école d'architecture de l'INSA Strasbourg.

Dès la fin de l'année précédente, il est demandé aux étudiants de présenter leurs intentions motivées et argumentées autour du sujet de diplôme.

Cinq échéances intermédiaires, étapes officielles de la formation de la dernière année du cursus, ponctuent cette dernière année d'études. Elles ont lieu en octobre, novembre, avril, mai et juin. Elles ont pour but d'imposer un rythme et une méthode de travail dans l'élaboration des différents projets de manière à obtenir un niveau de définition homogène et optimum dès la fin du mois de juin.

Chaque étape intermédiaire est un passage obligé, une occasion de faire le point sur l'avancement du projet, de le confronter à la critique d'un jury. Il est demandé aux étudiants de prendre ces étapes avec implication afin d'alimenter le débat pour pointer forces et faiblesses d'une proposition. C'est un rythme qui oblige à

« photographeur » un instant du parcours, et à faire des choix sur la pertinence des documents à produire. De par la diversité des thématiques étudiées, l'avancement de chacun des projets nécessite des recherches très variées qui conduisent à inventer au fur et à mesure du processus de conception les outils et représentations adaptés. Autour des cinq étapes institutionnelles, un ensemble d'interventions animées par plusieurs intervenants est réalisé afin de structurer progressivement l'élaboration des projets. Sont également proposées des séances de travaux pratiques thématiques et optionnelles qui permettent par petits groupes d'approfondir certains questionnements ou méthodes.

Quel que soit le niveau d'avancement du projet, chaque étape est l'occasion d'en réinterroger toutes les dimensions :

L'énonciation de la problématique

- l'argumentation expliquant le choix du sujet et fixant les objectifs ;
- le regard et la posture personnelle proposés ;
- la démarche envisagée, propre à chaque thématique, qui sera la base du contrat passé entre chaque « diplômable » et son directeur d'études, puis le jury.

L'identification des contextes du projet

- la genèse de la problématique, avec l'étude de cas similaires ;
- le contexte théorique ;
- le contexte réglementaire, programmatique ;
- le contexte social, politique, historique, etc. ;
- le contexte physique, paysager, géologique, urbain, patrimonial.

L'élaboration critique du programme

- l'état des lieux des programmes similaires ;
- l'analyse des enjeux humains, sociaux et la compréhension des usages ;
- l'évaluation de l'impact ;
- la quantification des besoins.

La mise en place d'une démarche de conception concernant :

- l'identité, l'urbanité ;
- la matérialité ;
- la fonctionnalité ;

- la construction ;
- la structure, l'enveloppe et la technique du projet, ainsi que son système énergétique ;
- la représentation.

Les différentes formalisations du projet se nourrissent ainsi des solutions retenues, du programme affiné et des critiques formulées à la fin de l'étape précédente. Le projet doit, de manière continue, réinterroger le programme, la méthode, le contexte, et par conséquent la question posée : la problématique.

Pour la dernière étape intermédiaire (juin), les choix de conception générale doivent être arrêtés et les intentions qualitatives détaillées doivent être précisées. Toutes les parties et échelles constituantes du projet doivent avoir été abordées. La présentation du projet se fait dans les mêmes conditions de temps que lors de la soutenance, les documents graphiques et volumétriques doivent permettre de comprendre la problématique et la solution proposée.

L'évaluation de cette étape est d'importance : un jury élargi, composé des enseignants, des directeurs d'études mais aussi des présidents des jurys de diplôme permet de juger et d'évaluer la qualité du projet au regard de ce qui sera à développer pour la soutenance de septembre/octobre. Le jury précise à l'issue de la présentation, pour chaque étudiant, le niveau d'exigence minimum et les parties du projet encore à développer.

Chaque année, le processus peut être interrompu pour certains étudiants. Ils ont néanmoins la possibilité de réitérer l'année suivante sur de nouvelles bases.

Après la première étape, l'étudiant est accompagné par un directeur d'études. Le directeur d'études, membre du jury final, mais surtout interlocuteur privilégié, non exclusif, de l'étudiant, est chargé tout au long de l'étude :

- de l'aider à respecter les étapes fixées ;
- de renforcer sa détermination et son enthousiasme ;
- de cadrer avec lui l'objet précis de son projet ;
- de l'orienter dans sa recherche d'information ;
- d'avoir avec lui des échanges critiques sur le projet.

Peuvent être sollicités tous les enseignants architectes titulaires, contractuels du département architecture de l'école, les architectes chargés de cours en projet et, très exceptionnellement et après accord du corps enseignant, les personnalités

extérieures à l'INSA, non enseignantes dans d'autres établissements. Tous les autres enseignants restent bien sûr à la disposition de l'étudiant.

CHARRETTE EN SEPTEMBRE

Grande particularité pédagogique de l'école d'architecture de l'INSA Strasbourg, le mois de septembre est entièrement dédié à la finalisation des projets de fin d'études lors de la période de « charrette ». Cette période de mise en situation professionnelle doit permettre à l'étudiant « diplômable » de gérer avec succès une équipe et de conduire sereinement son projet.

Une notice de projet de fin d'études est mise à disposition des membres du jury. Ce document doit être le témoin du parcours et de la démarche de conception mise en place par l'étudiant tout au long de l'élaboration de son projet de diplôme.

Elle précise en particulier la problématique, le type de recherches effectuées, les références ainsi que les choix opérés. Elle est également une contribution à la « mémoire de l'école ». Il est donc capital que ces connaissances, réflexions, savoir-faire soient cumulatifs et deviennent matière à réflexions pour les successeurs.

SOUTENANCE

La soutenance du PFE se fait devant un jury composé d'une dizaine de personnes, architectes pour la plupart, et majoritairement extérieures à l'INSA. Au cours de cette soutenance, l'étudiant « diplômable » doit restituer synthétiquement la problématique et exposer le développement du projet dans ses composantes conceptuelles, programmatiques, spatiales, fonctionnelles et constructives.

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

L'école d'architecture de l'INSA Strasbourg considère ces deux journées de soutenance comme l'un des temps forts de l'année sur le plan pédagogique. Pour le bon déroulement de cet événement, il est pertinent de rappeler et de préciser les rôles que doivent tenir l'ensemble des membres du jury au sein de ce dispositif.

LE PRÉSIDENT DU JURY PLÉNIER

- est désigné parmi les présidents des jurys;
- veille à l'équilibre entre les jurys;
- dirige la séance de coordination et de synthèse entre les présidents des jurys;
- anime la séance plénière du jury;
- est chargé du rapport de synthèse final.

LES PRÉSIDENTS DES JURYS

- veillent au respect du planning et de l'organisation préétablie;
- animent les débats de leur jury respectif;
- questionnent les candidats;
- donnent la parole aux membres du jury;
- dirigent les délibérations et rendent compte des travaux de leur jury lors de la séance de coordination avec le président du jury plénier.

LE RAPPORTEUR désigné dans chacun des jurys pour chaque projet

- prend note des remarques critiques qui sont faites au candidat;
- rédige le rapport critique définitif sur le projet, rapport qui sera communiqué aux auteurs des travaux;
- doit être en mesure d'explicitier les jugements portés sur le projet au candidat lors du retour organisé après les délibérations.

LES MEMBRES DES JURYS

- interviennent pour poser au candidat toutes les questions qui leurs paraissent nécessaires, pour éviter d'utiliser en délibération toute critique sur laquelle le candidat n'aurait pas été amené à s'expliquer pendant la soutenance;
- contribuent à la naissance et à l'enrichissement des débats autour de chaque thème.

LES DIRECTEURS D'ÉTUDES

Les directeurs d'études se tiennent à la disposition des autres membres des jurys pour les éclairer sur le déroulement de l'étude et les choix du candidat pendant son élaboration.

Le directeur d'études, choisi par l'étudiant, n'approuve pas forcément le résultat, mais il a suivi le projet et le connaît. Son rôle, pendant la durée du développement du travail du candidat est, outre celui de renforcer sa détermination et son enthousiasme, de :

- l'aider à respecter les étapes fixées par l'école ;
- cadrer avec lui l'objet précis de son diplôme ;
- l'orienter dans sa recherche d'information ;
- avoir avec lui des échanges critiques sur le projet.

LES CANDIDATS

Entièrement responsables du choix du thème d'étude, du projet et de sa présentation, les étudiants :

- ont à introduire leur sujet de la façon la plus synthétique possible ;
- développent ensuite leur argumentation pour retenir l'attention du jury et le convaincre ;
- veillent à ce que leur mémoire, comme l'ensemble de leurs travaux sur le projet de diplôme, soient à la disposition des membres du jury ;
- répondent aux questions du jury et sont responsables de la naissance et de l'enrichissement d'un débat sur leur thème d'étude.

LES INVITÉS

Les candidats peuvent avoir un invité spécialiste du problème abordé. Cet invité, qui n'est pas membre du jury au niveau des délibérations, participe cependant avec le jury à la présentation et au débat où il peut intervenir autant qu'il l'estime nécessaire.

LE PUBLIC

La soutenance est publique. Y assistent en particulier tous les étudiants en architecture et double cursus architecte ingénieur de l'INSA Strasbourg.

LES CRITÈRES D'ÉVALUATION

Les critères d'évaluation proposés sont:

- l'intérêt de la problématique et de sa formulation;
- la qualité de l'argumentation, basée éventuellement sur l'histoire du projet;
- la qualité du parti choisi et la maîtrise du programme;
- la cohérence entre argumentation et solution proposée;
- le savoir-faire conceptuel, technique et constructif;
- l'adéquation du mode de représentation au projet.

DÉROULEMENT DES DEUX JOURNÉES DE SOUTENANCE

JEUDI 30 SEPTEMBRE

- 9 h - Accueil des membres des jurys et ouverture de la session
- 10 h - Soutenance des projets
- 12h30 --- Déjeuner
- 14 h - Soutenance des projets
- 18 h - 18h30 - Clôture des soutenances, délibération au sein de chacun des jurys
- 19 h - Séance de coordination entre les présidents des jurys

VENDREDI 1^{ER} OCTOBRE

- 9 h - Compte rendu des travaux des jurys par les présidents, appréciation définitive et rédaction des rapports
- 9h30 - Présentation des résultats des enquêtes annuelle et quinquennale, présentation d'étape de l'observatoire des métiers, échanges et débats
- 12 h - Rédaction des rapports de synthèse par les présidents des jurys
- 12h30 --- Déjeuner
- 14 h - Proclamation des résultats, rencontre entre les nouveaux diplômés et les membres des jurys
- 15h30 - Interventions sur des points divers, conclusions des présidents des jurys, remise des attestations de réussite
- 17 h --- Clôture de la session

SOMMAIRE DES PFE

ÉTUDIANT, ÉTUDIANTE	TITRE DU PROJET DE FIN D'ÉTUDES	DIRECTEUR, DIRECTRICE D'ÉTUDES
BERTHET Lucie	Reconvertir l'ancienne prison Saint-Michel, patrimoine carcéral toulousain	LANG Maxime
BOIS Mathilde	Un centre d'artisanat, d'agriculture et de formation à l'écoconstruction au sein du quartier historique de Telouet au Maroc	KLEIN Hugues
BRIOLE Adèle	La passerelle des possibles, préfiguration habitante du parc des Aygalades dans l'arrière-port marseillais	STEINER Bruno
BRIOTTET Florent	Reconversion du Centre Dauphine	DAHAN Philippe
CAMPY Emma	L'ancien sanatorium de Beaulieu sur le chemin de la nature	PICCON Louis
CHARRAULT Adèle	Réhabilitation de l'hôpital civil de Rochefort	GRUTTER Alexandre
CHEVALLIER Charles	Le haut-fourneau B d'Ougrée, Liège. Régénération : d'un métabolisme linéaire à un métabolisme circulaire - Parc de la sidérurgie circulaire	GRUTTER Alexandre
COLIN Émile	La rue en chantier	ROUBY Julien
CORNEVIN Maxence	Un nouveau pôle culturel pour reconnecter Auray à son histoire	TOUET Christophe
COSTANTINI Anthony	La gare des Glaciers, un nouveau regard sur le paysage alpin. Reconversion d'une ancienne gare de téléphérique en un centre d'éducation à l'environnement montagnard	GUËNÉ Franck

DAMPERON Thibaut	Brasserie Mutzig : mutation d'un patrimoine endormi en cœur de quartier évolutif	BRIGAND Nicolas
DELAFON Laetitia	La Manzana de las Luces, la culture comme vecteur d'intégration	TOUET Christophe
DERULE Lise	Du lieu à la matière, de la matière au lieu. Repenser l'avenir d'une urbanité fracturée par la création d'un tiers-lieu de l'économie circulaire et du réemploi	DAHAN Philippe
DESHAYES Louise	Vivre avec l'eau à Dunkerque. De la vallée des roses à la vallée de l'eau, métamorphose du quartier de Rosendaël	ROUBY Julien
DI FAZIO Chloé	Fabriquer du sens : se (re)construire après l'effondrement. Quartier Noailles - Marseille	ROUBY Julien
DROUET Maxime	Le commencement, ou comment la mutation d'une zone commerciale permet d'engager la ville bas carbone	NGUE NOGHA Samuel
FLOURY Matthieu	La nature en partage. Entre culture et agriculture, un atelier d'artiste et un jardin nourricier en Drôme provençale	REYNÈS Laurent
GALAND Lucie	Se réapproprier la ville spatiale de demain. Le Bourg au cœur d'un processus de résilience pour Kourou	KLEIN Hugues
GIBAUD Juliane	Saint-Laurent-du-Maroni : engager le développement vertueux d'un quartier entre ville et fleuve	NGUE NOGHA Samuel

GONDOIN Mark	Un nouveau visage pour la justice à Chartres	BRIGAND Nicolas
GORACY Laurine	Casa de las Mujeres. Un centre de ressources pour femmes à Mexico	BRIGAND Nicolas
IYAPAH Élise	Accueil citoyen des réfugiés à Strasbourg	GUËNÉ Franck
KOBES Valentin	Transition post-nucléaire. L'ancienne centrale nucléaire de Fessenheim, territoire européen d'expérimentation écologique, politique et énergétique	KLEIN Hugues
LALICHE Justine	En attendant le tram ? Le chemin nouveau de l'Est lyonnais, rendez-vous mobilitaire entre Pont-de-Chéruy et Crémieu	STEINER Bruno
LATOURTE Numa	Métamorphose	GUËNÉ Franck
LE COADOU Lucile	Une pause dans la ville ? Méditer au cœur du quartier gare de Strasbourg	DELEMAZURE Guillaume
LE JOSSEC Jeanne	L'enfance comme levier de requalification urbaine. Expérimentation en coopération avec les enfants de Schiltigheim	LAVAUD Nicolas
LEROYER Idris	Le quartier hospitalier. Habiter le temporaire: de la précarité à l'ancrage dans un territoire	PICCON Louis
LESIEURE DESBRIERE Elien	Le Colombier sens dessus dessous	STEINER Bruno
LIENHARD Bastien	La Kalsa à Palerme: lisière européenne face au réchauffement climatique	PICCON Louis

LIRON Antoine	La Flotte entre marais et marées	LEONOR Lay
MARC Arthur	Interface ville/lagune. Vers un dialogue entre l'étang de Thau et le centre-ville de Sète	GRUTTER Alexandre
MARCHAL Gabrielle	Préserver la butte de Saint-Mauront par l'architecture collaborative	NGUE NOGHA Samuel
MARTINOT-LAGARDE Mathilde	Au Bout du monde. Nouvelles urbanités pour la ville-port de Lorient	STEINER Bruno
NARDIN--GENNEQUIN Emma	Transformation de l'église Notre-Dame de Bethléem de Clamecy en espace de rencontre culturel	DELEMAZURE Guillaume
NICAISE Léa	À la reconquête de l'espace littoral lacustre: une nouvelle interface entre lac et montagne pour une cohabitation durable. Requalification des Marquisats, entrée de ville en rive ouest du lac d'Annecy	GUÊNÉ Franck
ORSET Nicolas	Réconcilier quartier historique et lac; une nouvelle entrée dans la ville d'Annecy	KLEIN Hugues
OUF Valentin	Mutation d'un lieu de stationnement en nouveau cœur de centre-ville: du parking Boufflers au nouveau cœur de Fontainebleau	ROUBY Julien
PAGNON Floriane	Le lieu du prendre soin. Centre d'accueil et d'hébergement pour les malades du cancer et leurs proches	PICCON Louis

PARIENTE Sarah	La baie d'Ajaccio. De la ville à la mer ; de coupures en coutures	THOMMEN Frédéric
PARTIOT Lucas	Construire librement. Une nouvelle gare à Kliptown	DAHAN Philippe
PEIFFERT Maëlle	Parcourir la citadelle de Montmédy : réactiver un patrimoine oublié	TOUET Christophe
PLAUCHU Solène	Penser l'avenir d'une ancienne station de ski. Créer un lieu de vie pour touristes, propriétaires de résidences secondaires et locaux	ANDREANI Emmanuelle
PUJOL Dorick	En presqu'île de Roscanvel, sur le chemin des projecteurs. Mise en lumière d'un patrimoine militaire, pour la valorisation raisonnée d'un territoire	PICCON Louis
URBAN Cloé	Melting Port: ouvrir le port Édouard Herriot aux Lyonnais et asseoir la place de l'industrie en ville	ANDREANI Emmanuelle
VOGT Bastien	<i>Lethes Go!</i> - Réhabilitation du Teatro Lethes, renaissance d'un lieu de culture historique dans la ville de Faro	GRUTTER Alexandre
WAMAL Henriette	La ville-marché : un nouveau souffle pour le marché Mboppi de Douala	ANDREANI Emmanuelle
WILLUTH Joëlle	La mine d'or de Salsigne	DAHAN Philippe
WOLF Clara	Flaktürme. Reconversion de deux tours de lutte antiaérienne à Vienne	TOUET Christophe



RECONVERTIR L'ANCIENNE PRISON SAINT-MICHEL, PATRIMOINE CARCÉRAL TOULOUSAIN



LUCIE
BERTHET
lucie.berthet.31@gmail.com

La prison Saint-Michel est une des rares traces de l'architecture carcérale toulousaine du XIX^e siècle. Délaissée depuis 2010, elle laisse une enclave de 20 000 m² murée et fermée dans le quartier du même nom.

Le quartier Saint-Michel est un ancien faubourg situé au sud de l'hypercentre de Toulouse, bien connecté à celui-ci ainsi qu'au reste de la ville par les transports en commun. Le quartier est principalement résidentiel, apprécié des étudiants, mais oublié des équipements culturels, espaces publics et travaux de piétonnisation concentrés dans le centre-ville historique. Placée au croisement entre un axe routier important et un axe vert à renforcer entre le jardin des plantes et la Garonne, la parcelle a le potentiel d'accueillir de nouveaux espaces publics et espaces verts pour le quartier, et permettrait d'amorcer une requalification des rues alentour pour favoriser les voies cyclistes et piétonnes.

Avec son histoire forte, notamment durant la seconde guerre mondiale, et son entrée monumentale, le quartier s'est construit (implantation et identité) autour de la prison, et les Toulousains sont aujourd'hui attachés à ce patrimoine. Celui-ci présente un plan construit pour son usage de surveillance et d'enfermement, en panoptique de cinq branches autour d'une rotonde centrale. Malgré quelques modifications et extensions dans le temps, cet édifice offre des espaces intéressants, impressionnants, avec des matières locales comme le galet et la brique, participant à la qualité architecturale des espaces et du bâti.

De par ses dimensions et son histoire, le site tend à rayonner à l'échelle métropolitaine. Recevoir un nouvel

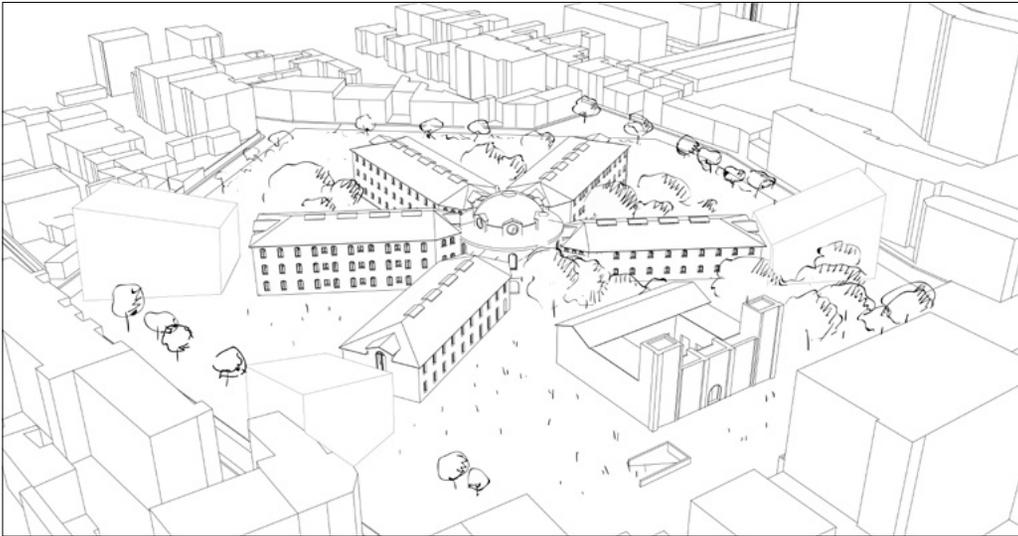
équipement lui permettrait de s'intégrer à l'offre culturelle toulousaine tout en la décentralisant.

Comment reconvertir l'ancienne maison d'arrêt Saint-Michel, patrimoine carcéral très marqué, en un espace de rencontre pour son quartier et un nouvel équipement pour sa ville? La reconversion de ce site entraîne plusieurs enjeux paysagers et architecturaux :

- conserver et valoriser un patrimoine carcéral du XIX^e siècle;
- reconvertir le site pour effacer l'atmosphère pénitentiaire du lieu tout en conservant son histoire;
- ouvrir le site au public et au paysage.

Symbole principal de l'histoire carcérale du site et frontière physique dans le quartier, le mur d'enceinte est majoritairement déconstruit pour ouvrir le site au public et permettre sa traversée. L'absence du mur crée une rupture dans le contexte existant, le traitement de la fin des cinq branches de détention devient l'axe principal pour reconnecter la prison à son contexte, par des extensions bâties ou la reconstruction aux rues existantes.

Alors que la prison est constituée de murs et d'intérieurs prévus pour l'enfermement, les vides deviennent les nouvelles portes d'entrée du projet. Ils permettent de mettre en valeur et rendre sa force au plan historique radioconcentrique, de faire entrer le paysage au cœur du site et de bousculer un fonctionnement carcéral au parcours intérieur rigide. Les nombreux espaces extérieurs sectorisés offrent autant d'espaces publics différents en lien avec les programmes de cinémathèque et logements étudiants qui s'implantent dans les bâtiments existants.





UN CENTRE D'ARTISANAT, D'AGRICULTURE ET DE FORMATION À L'ÉCOCONSTRUCTION AU SEIN DU QUARTIER HISTORIQUE DE TELOUET AU MAROC



**MATHILDE
BOIS**
mathilde.s.bois@gmail.com

On découvre le village de Telouet au détour d'une route sinueuse à travers le Haut Atlas, peu avant Ouarzazate et après avoir parcouru des lacets pendant près de trois heures depuis Marrakech. Ce village berbère du Maroc présaharien s'articule autour d'une oasis ayant rendu possible l'établissement humain malgré un climat désertique et une topographie escarpée.

Surplombant l'oasis, se trouve une kasbah abandonnée qui abrite depuis le XIX^e siècle une histoire aussi prestigieuse que triste fortement marquée par la colonisation. Cette époque a d'ailleurs impacté le destin du territoire de manière profonde en participant à sa marginalisation : l'altérité de la civilisation berbère a longtemps été niée au profit d'un sentiment d'antériorité. Aujourd'hui, il fait face à des problèmes structurels tels que l'exode rural, un manque d'activité économique et court le risque de la crise identitaire. Pour autant, il reste particulièrement attractif pour l'industrie cinématographique et pour le tourisme.

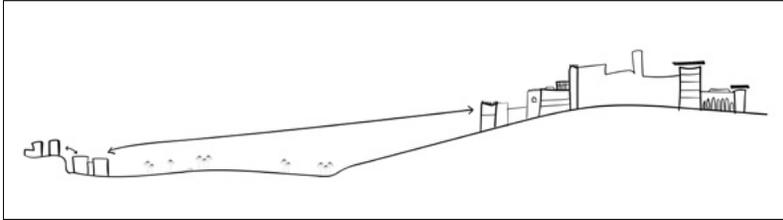
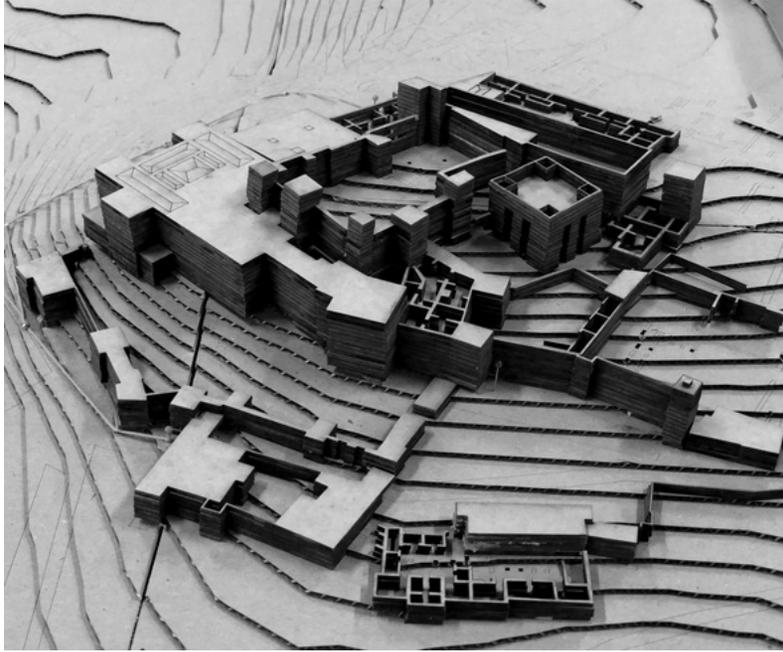
Le rapport entre le patrimoine et le tourisme est une question sous-jacente soulevée par le projet. En effet, au Maroc, la patrimonialisation passe souvent par une mise en tourisme de lieux reproduisant ainsi les inégalités sociales dont les bâtiments prestigieux étaient jadis le siège.

À travers ce projet, l'objectif est en effet de reconnecter la population à son patrimoine tout en participant au développement économique du village. Pour cela, plusieurs leviers sont activés : l'artisanat, l'architecture, l'agriculture et la culture, à travers la danse notamment. La démarche se veut inclusive, le

tourisme repose sur un patrimoine vivant, loin des clichés actuellement véhiculés par certains acteurs de la filière. L'habitant se sent alors détenteur de son patrimoine et acteur de la valorisation de sa culture.

Une programmation culturelle en lien avec les métiers de l'artisanat se répartit de part et d'autre de l'oasis. L'approche est globale, le centre de compétence fait face à la kasbah et se situe à la lisière entre le village et l'oasis, c'est une manière de connecter les habitants avec la citadelle mais aussi de renouer le lien avec l'oasis. Cette approche duale permet de réfléchir à une architecture contextualisée et contemporaine tout en réinvestissant la kasbah afin de la préserver et de l'ouvrir à tous.

Ce projet est le commencement d'un processus d'incrémentation. Tel l'agriculteur oasisien, on plante la graine du changement à venir avec comme objectif la triple réhabilitation de la kasbah, des techniques constructives vernaculaires et de la fierté d'appartenir au pays Glaoua.



UN CENTRE D'ARTISANAT, D'AGRICULTURE ET DE FORMATION À L'ÉCOCONSTRUCTION
AU SEIN DU QUARTIER HISTORIQUE DE Telojet au Maroc
MATHILDE BOIS



LA PASSERELLE DES POSSIBLES, PRÉFIGURATION HABITANTE DU PARC DES AYGALADES DANS L'ARRIÈRE-PORT MARSEILLAIS



ADÈLE
BRIOLE
adele.briole@gmail.com

À la jonction des 14^e et 15^e arrondissements marseillais, un secteur d'arrière-port industriel tombé en déshérence. Dans un paysage urbain violent marqué par les autoports, les enclaves parcellaires et les hangars en friches, les noyaux villageois historiques des Crottes et du Canet subsistent. Une microéconomie de la débrouille y fleurit, et colore ponctuellement l'asphalte des rues. On s'y accommode comme on peut des taux de pauvreté et de chômage parmi les plus élevés de la ville, au sein d'une population issue de diverses vagues migratoires.

En 2007, un son de cloche se fait entendre : l'opération tentaculaire Euroméditerranée souhaite investir les lieux, dans la continuité de son premier chapitre de requalification des franges portuaires de la ville. Un *masterplan* ambitieux voit le jour : corniche emblématique sur le littoral, vastes opérations immobilières sur les emprises industrielles et implantation du parc des Aygaldes sur l'actuelle gare de fret du Canet.

Il semble intéressant de se placer à la rencontre entre ce projet institutionnel, qui est une chance pour le quartier, et les ressources territoriales déjà en place. Face à un *masterplan* qui peut sembler déraciné, on va chercher à travailler de l'intérieur pour aborder des notions de temporalité et de phasage, d'implication des populations en place dans la mutation de leur quartier, et de respect du patrimoine formel et informel qui fait l'identité du lieu.

La mutation de la gare du Canet nous offre une formidable opportunité pour initier cette démarche. La temporalité est au cœur des réflexions sur une zone

de 14 hectares dont le foncier sera libéré en deux temps : 2023 pour les parties nord et sud-ouest du secteur, et quelques années plus tard pour le secteur sud-est. L'investissement des lieux peut ainsi être envisagé dès 2023, et la renaturation de cette gare industrielle peut devenir un terrain d'expérimentation collective propice à raviver des liens fragilisés.

Un élément nous paraît extrêmement stratégique à la croisée de ces enjeux : la passerelle piétonne Gauchet, un trait paysager en fer rouge de 240 mètres de long, seul franchissement possible du plateau ferroviaire à l'heure actuelle. Dans une première phase où le ferroviaire est encore en fonctionnement et le parc entièrement à dessiner, elle peut servir de point d'appui au démarrage du projet, pour en devenir le trait d'union et d'appropriation.

Ce projet est celui d'une passerelle télescopique, d'une passerelle habitée, qui noue un premier lien avec le terrain, en donnant accès à des secteurs stratégiques où « démarrer les choses » autour de la révélation d'un cours d'eau, du traitement des sols pollués, de la question de l'agriculture urbaine, ou encore de la mise en place d'une ressourcerie. Autour du développement d'un écosystème qui permette au parc des Aygaldes de prendre vie, d'en faire un parc habité et habitant, un parc chargé de l'histoire du site et d'imaginaires vibrants.



LA PASSERELLE DES POSSIBLES.
PRÉFIGURATION HABITANTE DU PARC DES AYGALADES DANS L'ARRIÈRE-PORT MARSEILLAIS
ADÈLE BRIOLE



RECONVERSION DU CENTRE DAUPHINE



**FLORENT
BRIOTTET**

florent.briottet21@gmail.com

Ce projet de fin d'études (PFE) porte sur la reconversion du Centre Dauphine, un centre commercial achevé en 1973 au cœur du centre-ville historique dijonnais, construit sur un parking sous-terrain d'environ 350 places. Ce bâtiment représente aujourd'hui une rupture formelle et fonctionnelle à l'échelle de l'îlot et du quartier, et a un impact violent sur les immeubles proches et les rues qui en permettent l'accès. En effet, pensé avant tout pour la consommation et l'automobile, ce complexe est devenu obsolète au cours des dernières années, d'autant plus au vu de la piétonnisation du centre-ville. Tourné sur lui-même, il s'étend jusqu'en limite parcellaire sur tous ses côtés, provoquant un contact au contexte difficile avec plusieurs façades aveugles. L'objectif de ce PFE est donc de se questionner sur l'avenir de ce centre commercial et de son parking, en imaginant quels liens ils pourraient tisser avec leur contexte proche et plus largement le quartier.

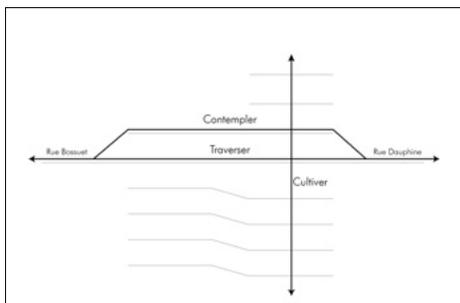
L'enjeu de cette reconversion est de tirer profit du potentiel du site. Il se caractérise notamment par sa structure en béton appropriable, ses grandes surfaces (6 000 m²) et sa localisation. En effet, sa position stratégique au cœur du centre-ville permet de se questionner sur le rôle qu'il pourrait y jouer. L'essor récent des mobilités douces dans le quartier permet de poser l'hypothèse d'une suppression partielle ou totale de la voiture dans celui-ci, et donc de repenser l'avenir du parking sous-terrain (13 000 m²).

Les outils choisis pour le projet sont mis en place à l'échelle de l'îlot et du bâtiment. Il s'agit d'abord

d'un travail urbain de [re]connexion au contexte, à la fois pour les accès et le rapport à la rue Dauphine. À l'intérieur, on s'intéresse à l'apport de lumière et aux vues, à la réutilisation des circulations verticales et des toitures, à la transformation de la façade.

Par ailleurs, une analyse rapide du centre-ville permet de mettre en lumière le manque d'espaces verts et appropriables pour les habitants. En conjuguant ce constat à l'histoire et la culture dijonnaise, à la fois gastronomique et agricole, et aux besoins du quartier, je choisis de développer une médiathèque, une maison de quartier et une ferme urbaine. L'agriculture devient le lien entre les habitants et la nature.

Finalement, les points clés du projet sont la conservation et la mise en valeur de la structure existante, ainsi que la création d'espaces verts productifs et récréatifs. La nature devient la seconde peau du bâtiment, qui lui permet de s'ouvrir sur le quartier et adoucir son contact au contexte. La reconversion et la réhabilitation de cet édifice ont donc pour but d'offrir un espace pour les habitants, où l'on peut venir prendre un livre ou suivre une conférence, puis aller s'asseoir dans les jardins suspendus, en observant la culture et la récolte des productions saisonnières. Le projet a pour vocation d'être un espace de proximité et le levier d'une possible restructuration de la rue Dauphine.



*



L'ANCIEN SANATORIUM DE BEAULIEU SUR LE CHEMIN DE LA NATURE



**EMMA
CAMPY**

emma.campy.f@gmail.com

L'ancien sanatorium de Beaulieu, situé dans une petite ville du Pays basque français nommée Camboles-Bains, se dégrade au fur et à mesure du temps depuis 2013, soit l'année de liquidation judiciaire pour la clinique en laquelle il avait été reconverti. Victime de vandalisme et du temps qui passe, il est aujourd'hui un bâtiment laissé à l'abandon, emportant avec lui la mémoire de la pensée hygiéniste de l'époque, dont il en est la matérialisation. Bâti en 1930, le bâtiment suit les principes fondateurs de ces architectures alors pensées comme remèdes à la tuberculose, en promouvant une vie en extérieur confrontant bains de soleil et d'air frais, à l'écart des grandes villes. Aujourd'hui encore, l'ancien sanatorium de Beaulieu se situe dans un environnement naturel préservé, en plein cœur des terres du Pays basque, et dispose d'un parc de plus de six hectares sur les contreforts du Mont Ursuya, à la lisière entre trame verte et zone semi-urbanisée de Camboles-Bains, petite ville touristique, climatique et thermique de 6500 habitants, dont les trois principales dynamiques sont le tourisme, la santé et l'éducation.

Dans la continuité de la réflexion des hygiénistes de l'époque qui prônaient « un art de se nourrir et de se soigner en harmonie avec les lois de la nature » [selon Albert Mosséri], la naturopathie se présente aujourd'hui comme un thème de réhabilitation propice à remettre au cœur de la réflexion architecturale le rapport entretenu entre l'Homme et son environnement naturel, en pensant le projet architectural comme un tout « bâti + parc », les deux ayant toujours été indissociables depuis la concep-

tion du sanatorium. Le projet final cherche alors une cohérence totale entre architecture et paysage, en combinant à la fois un centre d'initiation à la naturopathie destiné au grand public, et un centre de formation à la naturopathie destiné aux professionnels de la santé et à toutes autres personnes désirant se tourner vers cette médecine douce, qui connaît aujourd'hui un véritable engouement au sein de la société française. À l'image du programme qui s'ancre à son territoire et qui s'oriente vers les pratiques et les croyances de demain, le projet de réhabilitation se voudra alors bioclimatique et local, prenant en compte les éléments naturels du site tels que le soleil, le vent, la topographie, le paysage... tout en s'appliquant à trouver un dialogue harmonieux avec l'existant.



L'ANCIEN SANATORIUM DE BEAULIEU SUR LE CHEMIN DE LA NATURE
EMMA CAMPY



RÉHABILITATION DE L'HÔPITAL CIVIL DE ROCHEFORT



**ADÈLE
CHARRAULT**
adele.charrault@gmail.com

L'hôpital civil de Rochefort fait figure d'étrangeté au cœur de Rochefort, petite ville touristique de Charente-Maritime. Celle-ci s'est développée au XVII^e siècle pour accueillir l'arsenal maritime royal. Ce dernier a laissé des traces permanentes sur la ville que ce soit par le tracé structuré des rues du centre historique ou les nombreux édifices militaires. Ainsi, au sein de cette ville historique, le bâtiment principal de l'hôpital construit en 1972 se démarque par le style caractéristique de cette période, mais également par ses dimensions. En effet, avec ses 28 mètres de haut et de large, ce dernier se détache considérablement de la typologie bâtie rochefortaise. L'ensemble du complexe est composé de différents bâtiments, qui se sont succédés au fil des années, allant de l'ancienne maternité, bâtiment remarquable de 1930, à la tour de circulation en verre fonctionnelle de 1990. Cet ancien centre hospitalier, composé, aujourd'hui, un ensemble incohérent et isolé, remarquable singularité dans le paysage rochefortais.

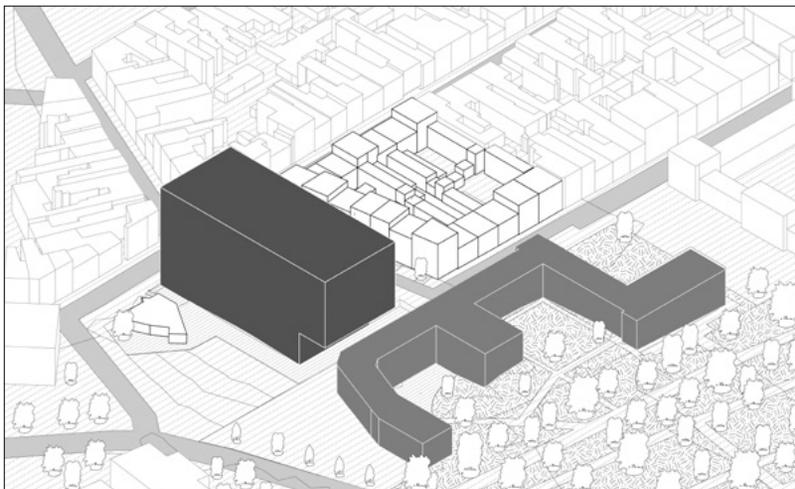
Suite à son abandon en 2010, et au déplacement du nouvel hôpital en périphérie de la ville, il a dans un premier temps été envisagé de le démolir. En effet, cet ensemble est très mal perçu par la population qui, le considérant comme une anomalie bleue dans leur ville, souhaite sa disparition.

Cependant, cette destruction peut représenter un non-sens écologique, ainsi qu'une perte de densité bâtie. En effet, une telle hauteur de bâtiment ne pourra plus être reconstruite. Or, aujourd'hui, la ville cherche à se densifier, son expansion périphérique étant restreinte par un environnement marécageux.

L'enjeu de mon projet est de réinvestir le site de l'ancien hôpital Saint-Charles, patrimoine des années soixante-dix, et de le faire accepter par ses habitants en réinventant sa place au sein de la ville de Rochefort. Dynamiser cet ancien complexe hospitalier, l'ouvrir sur la ville, simplifier sa composition, son fonctionnement et perméabiliser le tissu urbain sont les enjeux qui permettraient d'intégrer ces bâtiments à la ville en respectant la logique de végétalisation de l'ancienne promenade des remparts initiée par la municipalité.

L'hôpital de La Rochelle qui va également délocaliser ses services, envisage de fusionner son école d'infirmières avec celle de Rochefort et de l'y établir. Son implantation dans l'ancienne maternité de 1930, permettrait de réactiver l'îlot et d'en faire un pôle actif. Ce dernier serait complété par des logements dans le bâtiment principal avec l'objectif de redensifier la ville, de s'adapter au vieillissement de la population, de l'évolution du modèle familial ou de répondre à la forte demande touristique.

De même, l'urgence climatique nous pousse à intégrer les préoccupations du développement durable à notre façon d'habiter, en se reposant, par exemple, sur des notions de partage et d'échange. Le réinvestissement d'un patrimoine fort des années soixante-dix, représentatif de l'hôpital barre, devient alors le support d'une réflexion sur la conception des logements d'aujourd'hui.





LE HAUT-FOURNEAU B D'OUGRÉE, LIÈGE

RÉGÉNÉRATION : D'UN MÉTABOLISME LINÉAIRE À UN MÉTABOLISME CIRCULAIRE -
PARC DE LA SIDÉRURGIE CIRCULAIRE



**CHARLES
CHEVALLIER**
chevalliercharles@gmail.com

Invisible depuis Liège, et depuis le plateau qui le surplombe, un colosse de rouille et d'acier se détache des collines verdoyantes. Par leur monumentalité, ces organes dérangent autant qu'ils fascinent. Feu ardent aujourd'hui éteint, le haut-fourneau B émerge, symbole d'une sidérurgie passée et d'un territoire en déclin. Considéré à l'époque comme le fleuron de la sidérurgie liégeoise florissante, il est aujourd'hui le dernier représentant de plus de deux cents ans d'innovation technologique, le dernier témoin d'un savoir-faire, la dernière trace des fondeurs liégeois.

Si le développement de la sidérurgie a structuré le territoire et forgé l'identité de Seraing, la fermeture des installations en 2011 crée des fractures urbaines, sociales et identitaires. La ville de Seraing aujourd'hui en impasse, souffre de la présence de ses friches, qui lui donnent une mauvaise image.

Aujourd'hui, le territoire se transforme à nouveau. Liège imagine son horizon 2050. Seraing bâtit la ville postindustrielle. Cependant, l'identité sidérurgique de la ville est mise de côté. En août 2021, si le haut-fourneau B est finalement sauvé d'une mort certaine, son avenir n'est pas encore décidé. Le projet propose alors de s'appuyer sur la symbolique du lieu afin d'amorcer une ouverture du territoire.

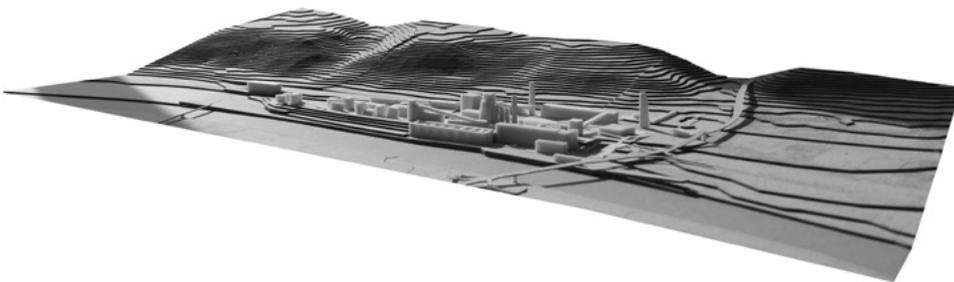
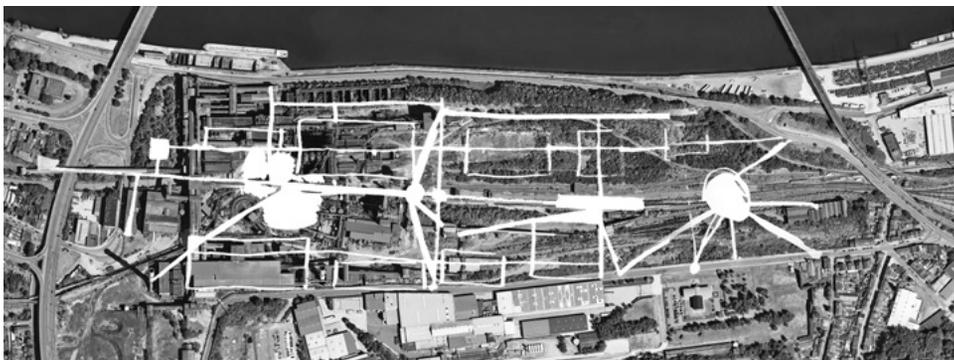
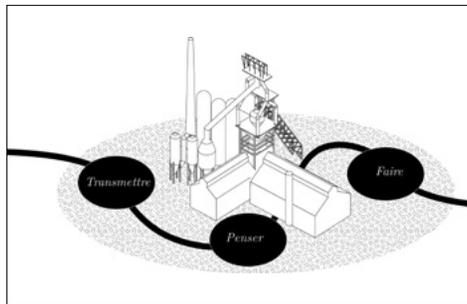
Véritable marqueur paysager et social fort, si le haut-fourneau était hier signe de prospérité, il est aujourd'hui vecteur d'une image de pollution, un symbole de l'arraisonnement de la technique moderne, l'image d'une époque révolue. Mais c'est également un outil encore d'actualité. L'acier est en effet toujours le principal

matériau de l'industrie et est majoritairement produit avec des outils similaires. Cependant, dans le contexte actuel de raréfaction de la matière, l'avenir de l'acier passe par le développement de son réemploi.

Le projet se nourrit de cette dichotomie et du poids social, identitaire, industriel que porte le haut-fourneau afin de déclencher un changement de paradigme dans l'industrie sidérurgique. Le projet fait alors de la friche du haut-fourneau B un haut lieu du réemploi, en proposant un changement de métabolisme, d'un métabolisme linéaire à un métabolisme circulaire, avec la création d'un parc de la sidérurgie circulaire. Le parc, urbain, répond aux différents enjeux sociaux, territoriaux et industriels en proposant une nouvelle couture du territoire et en accueillant les outils permettant de faire du réemploi de l'acier une réalité.

Dans une succession de phases (pro/méta/ana/télo), le lieu entame son ouverture et sa transformation, de friche, à laboratoire puis parc. Un campus circulaire « penser, expérimenter » imagine tout d'abord la transformation du site en regroupant des laboratoires de recherche et des entreprises, puis propose de former aux métiers de l'économie circulaire. En palimpseste de l'activité disparue, une refabrique « faire le réemploi » répond aux besoins logistiques et industriels du réemploi. Finalement, un conservatoire de la sidérurgie rassemble l'histoire industrielle du territoire afin de transmettre le souvenir et sensibilise à la consommation de matière première.

Liège était autrefois un feu ardent, dont il ne reste aujourd'hui que les braises, qu'un simple souffle permettrait de raviver. Imaginons demain.





LA RUE EN CHANTIER



**ÉMILE
COLIN**
colin.emile@yahoo.fr

Wazemmes, quartier central de Lille, est bien connu des « ch'tis », et plus largement encore, pour sa vie culturelle, associative et nocturne. Il tire son identité de son architecture avec ses maisons ouvrières en briques rouges, et de sa tradition populaire et cosmopolite. Son marché, l'un des plus grands d'Europe, réunit deux fois par semaine 400 exposants et attire chaque semaine plus de 50 000 visiteurs. Pourtant, ce visage enchanteur cache une tout autre réalité.

Pour favoriser la mixité sociale et requalifier un cadre de vie vieillissant, de grands projets urbains ont été entrepris depuis les années deux mille. Ainsi est apparu un phénomène de gentrification, où une nouvelle population, au statut socio-économique plus élevé est arrivée dans le quartier, attirée par sa localisation, et son aspect « authentique ». Par voie de conséquence, les habitants les moins dotés en capital économique ont été chassés vers des quartiers périphériques.

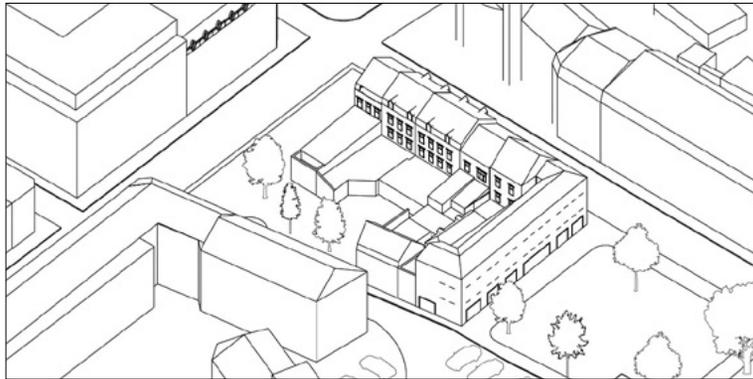
La rue Jules Guesde, artère du quartier reliant la Porte des Postes (entrée sud de la ville) et la Place du marché semble, pour l'heure, épargnée par l'embourgeoisement. Ainsi, la rue reste fidèle à l'image historique de Wazemmes. Malheureusement, elle est aussi confrontée à ses problématiques inhérentes.

La rue fait régulièrement les gros titres de la presse suite aux règlements de compte entre bandes rivales sur fond de trafic de drogue et d'armes. Ces faits divers engendrent un climat d'insécurité et dégradent les conditions de vie aussi bien habitantes que commerçantes. Par ailleurs, l'analyse du bâti et du foncier révèle un nombre très important de logements

insalubres, dégradés ou vacants, alors même que la pression immobilière y est très forte. Des propriétaires bailleurs peu scrupuleux n'hésitent d'ailleurs pas à louer des biens indécents à une population précaire, passant outre la réglementation de sécurité et d'hygiène.

Bien que la rue soit très dynamique et au contact direct avec le marché, il n'est pas rare de croiser des rez-de-chaussée complètement inoccupés. Pourtant la vie sociale et les échanges existent, et se réalisent à même la chaussée où se mêlent étalages sauvages, groupes d'hommes statiques, voitures, camions de livraison, vélos et promeneurs. La mairie a tenté de clarifier ce « joyeux bordel » en créant des espaces publics ou en les requalifiant. Pourtant, la plupart ne sont ni appropriés, ni vécus par les habitants. Ils forment alors des zones complètement stériles où il ne se passe rien, ou pas grand-chose.

Force est de constater que des aménagements pensés et décidés « d'en haut » puis livrés complètement achevés ne permettent pas de requalifier de manière satisfaisante le cadre de vie du quartier pour ses habitants. En effet, ils entraînent tantôt gentrification tantôt stérilisation. Ainsi, il semblerait intéressant de proposer une nouvelle démarche de projet pour permettre de coconstruire la rue par et pour ses habitants. Mon ambition pour ce projet de fin d'études est de proposer un processus itératif, où l'acteur principal du quartier, c'est-à-dire l'habitant, est impliqué dans une dynamique de projet à court, moyen et long terme.





UN NOUVEAU PÔLE CULTUREL POUR RECONNECTER AURAY À SON HISTOIRE



**MAXENCE
CORNEVIN**
maxence.cornevin@gmail.com

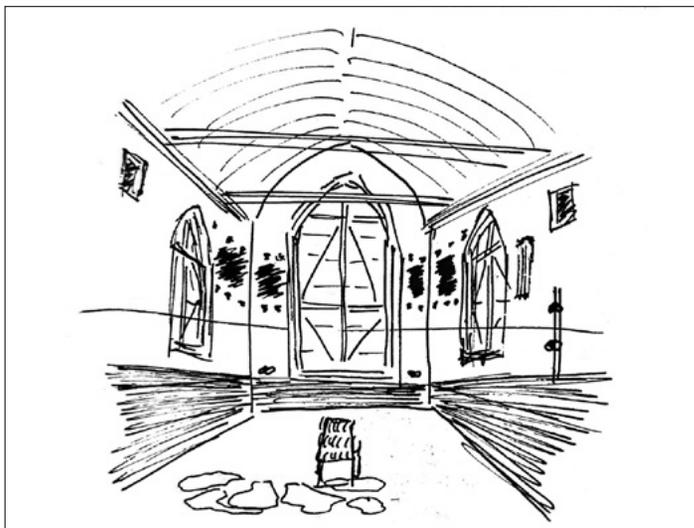
Située au bord d'un affluent du golfe du Morbihan, Auray est une petite ville bretonne qui a connu des époques fastueuses et malheureuses. Elle témoigne du destin d'un petit oppidum celtique devenant l'un des ports les plus riches de Bretagne au cours du XVI^e siècle avant de se transformer en petit port de plaisance. Au XII^e siècle, son développement encourage différents ordres religieux, dont l'Ordre des hospitaliers du Saint-Esprit à s'installer pour profiter de cette croissances. Il devient vite l'ordre le plus riche de la ville. À la chute de l'ordre au XVIII^e siècle, la commanderie est démantelée pour servir d'entrepôt à grains, de caserne militaire et d'ateliers municipaux avant de servir de parking. Tous ces usages ont dénaturé le site et détruit la poésie de la commanderie. Ce vaisseau de pierre n'est plus un lieu de repos et de calme mais est maintenant perdu au milieu des voitures.

À l'heure actuelle, la commanderie n'est plus qu'un parking gratuit destiné à accueillir le flux estival visitant le centre-ville historique piéton. La multitude de parkings en périphérie du centre-ville crée une frontière urbaine entre la périphérie des habitants et le centre-ville touristique. La chapelle est ainsi complètement déconnectée de son environnement et ne tire pas parti de sa position stratégique. Elle pourrait être facilement accessible en mobilités douces. Elle se situe à proximité du centre-ville et du ruisseau du Reclus, véritable promenade verte reliant tous les quartiers d'Auray. La chapelle représente le bâtiment le plus ancien de la ville, avec tout l'héritage qu'il pourrait raconter. La chapelle du Saint-Esprit recèle pourtant une étincelle d'animation. Depuis quelques années,

elle accueille des événements qui rythment la vie alréenne. Cette programmation hétéroclite est favorisée par le volume libre de la chapelle. Elle est l'une des salles les plus hautes du département ce qui permet d'organiser tous types de manifestations.

Au regard de ces enjeux, il m'a paru nécessaire de révéler ce site. Tout d'abord en le reconnectant à son environnement proche (centre-ville, quartiers résidentiels) et lointain avec le ruisseau du Reclus, la rivière du Loc'h et la gare. Cette reconnexion permettra de supprimer le parking et de promouvoir une mobilité douce à travers la ville. Cette mise en valeur passe également par la création d'un « ailleurs » en s'appuyant sur l'imaginaire caché de la chapelle. En affirmant et en travaillant l'intériorité qui existait à l'époque, je souhaite proposer un lieu hors du temps permettant de découvrir l'histoire d'Auray à travers des expositions permanentes mais également des artistes grâce aux expositions temporaires.

Ce programme est soutenu par la présence d'arbres, de jardins et un travail sur la lumière naturelle pour rendre l'expérience des visiteurs unique. Un travail sur le parcours, depuis les rues adjacentes jusqu'aux œuvres, permet de créer des événements, des vues et des surprises. Cette scénographie met en valeur l'histoire du site à travers les bâtiments et l'exposition permanente. Les expositions temporaires permettent d'ancrer la chapelle du Saint-Esprit au cœur de la ville d'Auray. Ainsi, je vise à recréer un objet architectural distinct, mais profondément connecté à la ville afin de redonner une attractivité au pôle culturel d'Auray.





LA GARE DES GLACIERS, UN NOUVEAU REGARD SUR LE PAYSAGE ALPIN

RECONVERSION D'UNE ANCIENNE GARE DE TÉLÉPHÉRIQUE
EN UN CENTRE D'ÉDUCATION À L'ENVIRONNEMENT MONTAGNARD



**ANTHONY
COSTANTINI**
anthony.costantini1@gmail.com

Au pied des sommets les plus hauts et proéminents des Alpes, la vallée de Chamonix-Mont-Blanc est un haut lieu du tourisme montagnard. Directement en contact avec le massif le plus singulier de toute la Haute-Savoie, le développement économique est majoritairement tourné vers la montagne et ses enjeux touristiques. Bien que la vallée connaisse un grand succès pour son activité hivernale, elle reste tout autant attractive en période estivale, offrant des possibilités infinies pour les randonneurs et les alpinistes.

Aujourd'hui, les conséquences du changement climatique frappent de plein fouet le milieu montagnard. La montagne et ses écosystèmes sont en perpétuelle mutation. La fonte du *permafrost* menace les équipements de hautes altitudes, et donc l'économie de la vallée toute entière.

À l'heure où une prise de conscience s'éveille aux évolutions environnementales, le modèle touristique du siècle passé n'est plus compatible avec les enjeux climatiques contemporains et se doit d'évoluer pour survivre.

À 2400 mètres d'altitude, à la croisée des circuits de randonnée et des courses d'alpinisme, un bâtiment se dresse. Immobile, inconnu, délaissé et barricadé: la gare des Glaciers est un vestige de la naissance du tourisme montagnard. En ce lieu singulier, la proximité avec la montagne et ses écosystèmes deviennent des supports pédagogiques. Ce paysage possède une vertu médiatrice, et devient ici un outil intéressant pour son côté fédérateur et consensuel. L'éducation à la nature et à l'environnement pourrait devenir fédé-

ratrice et renforcer la transmission de ce patrimoine naturel. La présence de cet élément au cœur du secteur économique de la vallée peut-elle insuffler une nouvelle dynamique touristique pour le massif, plus en adéquation avec les enjeux climatiques contemporains ?

L'objectif du projet est alors de reconnecter le tourisme à la montagne pour générer un levier de sensibilisation écologique. Ce tourisme porte alors un grand espoir dans le développement de la conscience environnementale, et par sa renommée à Chamonix, bien au-delà des montagnes.

L'objet de ce diplôme est de développer une synergie autour de la relation Homme/montagne. L'intervention propose, dans un patrimoine existant, un équipement permettant une nouvelle lecture et pratique, plus en accord avec son environnement.



LA GARE DES GLACIERS, UN NOUVEAU REGARD SUR LE PAYSAGE ALPIN
RECONVERSION D'UNE ANCIENNE GARE DE TÉLÉPHÉRIQUE EN UN CENTRE D'ÉDUCATION À L'ENVIRONNEMENT MONTAGNARD
ANTHONY COSTANTINI



BRASSERIE MUTZIG: MUTATION D'UN PATRIMOINE ENDORMI EN CŒUR DE QUARTIER ÉVOLUTIF



**THIBAUT
DAMPERON**
t.damperon@laposte.net

La Brasserie Mutzig est un des plus anciens sites de production brassicole alsaciens. Fondée en 1810 et construite en 1844, elle a participé au passé et à l'histoire fructueuse entre le territoire de la Bruche et l'industrie. Elle a offert à la commune de Mutzig une renommée et un dynamisme économique, et laisse derrière elle un patrimoine matériel conséquent depuis sa fermeture en 1989. Ce projet s'intéresse ainsi au devenir d'un site enclavé de près de deux hectares situé en plein cœur urbain, et à la reconversion de son patrimoine bâti témoin du passé industriel du territoire.

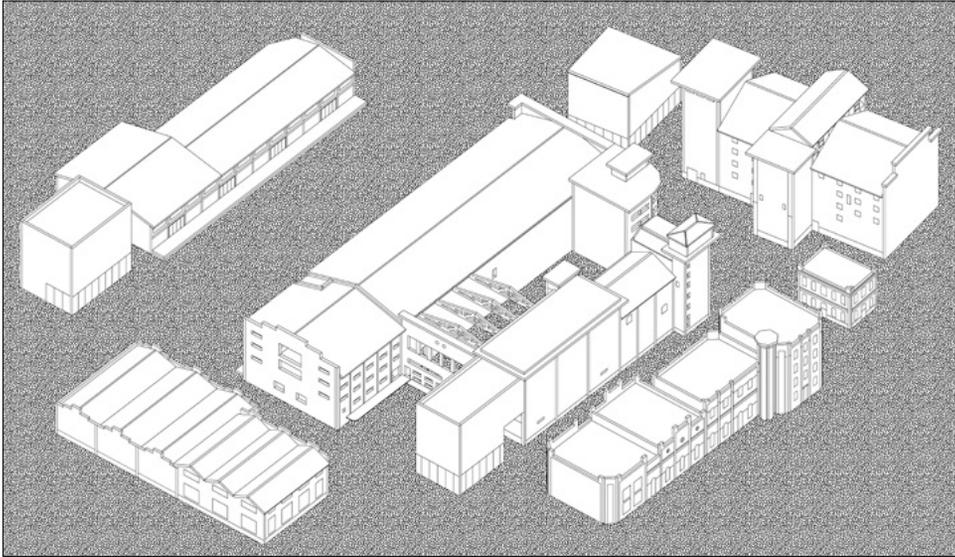
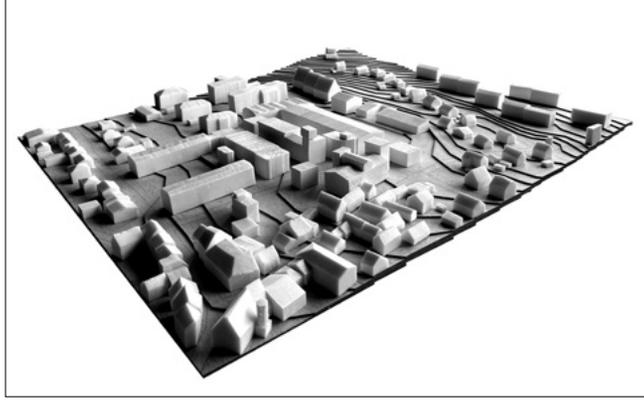
À travers un territoire rural au paysage vallonné dessiné par le massif des Vosges, la commune de Mutzig joue un rôle moteur tant sur des problématiques de logements et d'emploi que sur la vie associative et culturelle. Son patrimoine industriel, de par son échelle et son histoire, constitue une réelle opportunité de réponse aux enjeux sociétaux et urbains actuels de la ville, et aux volontés de dynamisme et d'attractivité à l'échelle de son territoire.

L'enjeu de ce projet consiste à redonner à cet ensemble patrimonial un nouveau statut urbain, faisant de l'ancienne brasserie un cœur de quartier accessible et attractif, en résonance avec son centre-ville proche. La logique programmatique tente ainsi de tisser un micro-écosystème afin d'opérer une transition d'un tissu monofonctionnel vers une mixité d'usage. Il propose ainsi un lieu de vie hybride où cohabitent espaces de vie et de travail, lieu de production, équipements culturels et associatifs. Le projet cultive ainsi la vision d'un développement

social, économique et urbain valorisant grandement l'identité historique du site et son patrimoine architectural caractéristique. La fabrique du bâti, propice aux activités industrielles d'antan, est remaniée et complétée afin d'inscrire le lieu dans un nouvel équilibre urbain.

La morphologie des édifices existants conservés offre ensuite la possibilité de mettre en place différents types d'espaces et de typologies, en créant une diversité de relations spatiales et d'articulations programmatiques. Dès lors, ce projet s'appuie sur les mutations des modes de vie actuels pour expérimenter de nouveaux modes d'habiter, faisant cohabiter espaces de vie, de travail et de divertissement. Cette logique mise sur des espaces évolutifs pour permettre un renouvellement urbain actif et ainsi favoriser la mixité sociale. Elle s'accompagne d'une mutation profonde des sols, permettant l'insertion d'espèces végétales jusqu'alors inexistantes sur ce site et le développement d'une nouvelle biodiversité.

La grammaire architecturale des interventions tend à respecter les volumétries originelles du bâti et ses aspects extérieurs, réel témoin du temps passé et de l'histoire du lieu. Elles se positionnent ainsi en complément de l'existant, et se servent des structures lourdes mises en place par l'industrie pour proposer des interventions nuancées. Réalisées en construction légère et par le biais de matériaux biosourcés, ces méthodes constructives favorisent une flexibilité d'usage, facilitent un phasage spontané et une transformation douce du site, vers de nouvelles formes d'usages et d'appropriations.





LA MANZANA DE LAS LUCES, LA CULTURE COMME VECTEUR D'INTÉGRATION



**LAETITIA
DELAFON**
l.delafon@laposte.net

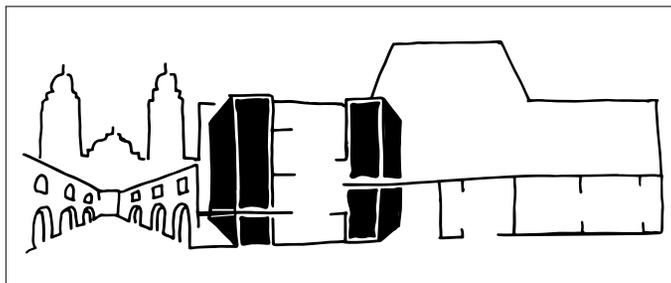
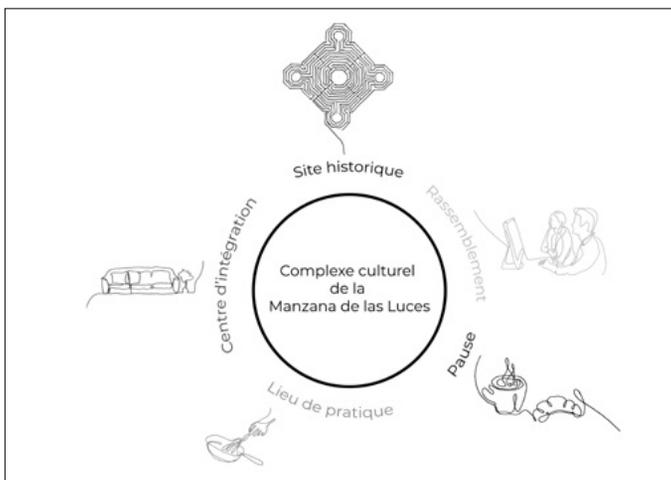
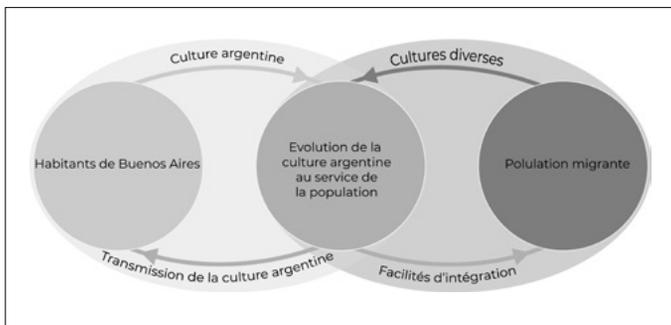
Comme beaucoup de pays d'Amérique, l'Argentine s'est construite suite à diverses vagues migratoires. La première est venue d'Espagne en 1536, puis d'Europe en général. Actuellement, l'Argentine accueille toujours beaucoup de migrants (15 % de la population), mais ceux-ci viennent principalement d'Amérique latine, ce qui s'accompagne d'un grand changement dans leur accueil. Les Européens qui arrivaient au cours des siècles précédents dans un pays en plein essor bénéficiaient d'une protection spéciale, et ont contribué à la création d'une culture qui fait aujourd'hui l'attrait de l'Argentine, alors que dans le contexte de crise économique, avec 40 % de la population touchée par la pauvreté, les migrants actuels sont considérés comme un poids pour le pays, et non plus comme une opportunité.

La population migratoire se concentre à 80 % dans la capitale Buenos Aires. La ville de 3 millions d'habitants est très fortement polarisée autour de son centre historique, la Plaza de Mayo, lieu de fondation de la ville, autour de laquelle se regroupent les lieux de pouvoir, tourisme et culture, les institutions et les lieux de vie les plus qualitatifs. Les migrants, quant à eux, vivent dans les enclaves de pauvreté réparties dans la ville, avec la partie la plus pauvre de la population.

De par la concentration des institutions dans l'ouest de la ville, les migrants sont amenés à venir dans le centre-ville pour les procédures de régulation et d'aide. Entre les démarches potentiellement pénibles et le caractère officiel des lieux, le cœur de Buenos Aires, représentant de la culture et de l'histoire du pays, peut leur sembler inhospitalier, ce qui ne facilite pas la prise de contact ni l'intégration.

Mon projet a pour objectif d'offrir un lieu de pause aux migrants, lieu privilégié de découverte de la culture argentine, de leur rôle dans son développement, et surtout de rencontres. Ce havre serait intégré au complexe culturel de la Manzana de las Luces (îlot des lumières), qui désigne un ensemble de bâtiments en plein cœur du Buenos Aires historique. Le surnom « des lumières » fait référence aux nombreuses fonctions accueillies par le site et à son importance dans l'essor culturel et scientifique du pays. Actuellement, s'y trouvent l'église San Ignacio et le collège national. Les autres bâtiments, soit la partie ouest de l'îlot, sont ouverts aux visites libres et accueillent également des événements ponctuels. Lieu culturel par excellence, la Manzana de las Luces bénéficie à la fois d'un rayonnement déjà existant, d'une position stratégique, et d'un corps bâti représentant par son architecture diverses périodes de l'histoire argentine.

L'ambition de mon projet est de renforcer le programme culturel du lieu, et de l'ouvrir à tous en y ajoutant un centre d'aide aux migrants ainsi que des locaux pour les différentes ONG éparpillées dans la ville. À partir de ces points d'accroche, diverses propositions culturelles permettent la connaissance et la pratique de la culture argentine, mais aussi son enrichissement à travers les différentes provenances des personnes présentes sur le site. Reprenant l'organisation de l'îlot, ce programme s'articule autour d'un patio dans l'actuelle dent-creuse, qui lie les trois cours déjà existantes. Le nouveau bâtiment, se détachant des murs existants, dialogue avec eux et propose un nouveau signal à la ville.





DU LIEU À LA MATIÈRE, DE LA MATIÈRE AU LIEU

REPENSER L'AVENIR D'UNE URBANITÉ FRACTURÉE PAR LA CRÉATION
D'UN TIERS-LIEU DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE ET DU RÉEMPLOI



LISE
DERULE
lise.derule@orange.fr

L'Earth overshoot day, ou Jour du dépassement global, représente la date théorique à laquelle l'humanité a consommé l'ensemble des ressources que la Terre peut régénérer en un an. En 1970, cette date correspondait au 30 décembre. En 2021, ce jour d'alerte est en date du 29 juillet.

Au cours des 50 dernières années, nous avons perdu la relation que nous entretenons avec la matière. Nous consommons aujourd'hui des produits issus d'une transformation matérielle, perdant ainsi toute conscience de la valeur de ce qui constitue le monde qui nous entoure. Cette rupture d'équilibre entre l'Homme et la matière se traduit d'un côté par une raréfaction des matières premières offertes par la Terre, et de l'autre par une accumulation de déchets.

L'industrie de la construction est aujourd'hui la principale utilisatrice de matière première dans le monde et l'une des plus polluantes : chaque année, ce sont 46 millions de tonnes de déchets qui sont produits en France, soit les deux tiers des déchets du pays. En tant qu'acteur du domaine de la construction, l'architecte a son rôle à jouer pour initier un changement.

Aujourd'hui, nous devons changer notre manière de construire et nos paradigmes liés à la fabrique de la ville. Il s'agit de retrouver une relation avec la matière et nos territoires. Le réemploi des matériaux, pratique ancestrale de l'architecture, apparaît aujourd'hui sous un jour nouveau, apportant une réponse aux défis majeurs auxquels nous faisons face.

« Rien ne se perd, rien ne se crée : tout se transforme. »¹

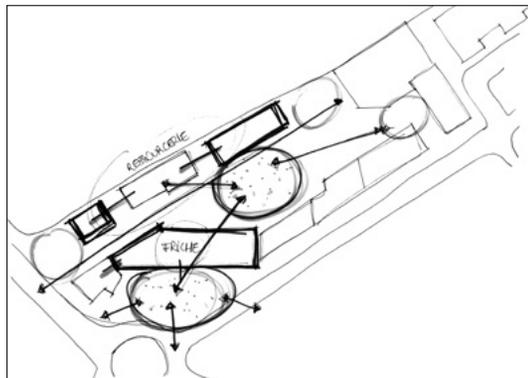
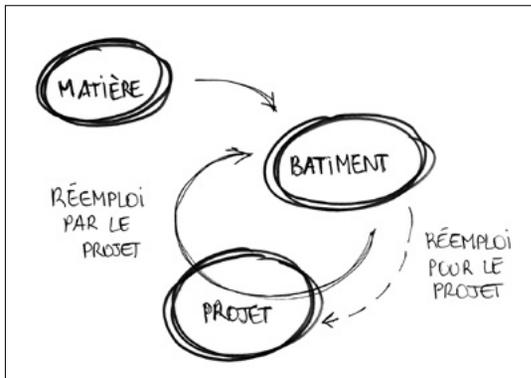
Et si le réemploi nous donnait l'opportunité de transformer l'acte de bâtir, nos architectures, nos villes ?

Situé dans le quartier gare de la ville de Metz, territoire en mutation, le projet propose la réhabilitation d'une friche industrielle ainsi que la restructuration de son îlot attenant en un tiers-lieu de l'économie circulaire et du réemploi. Vu comme une nouvelle machine de la ville, ce tiers-lieu développe dans son écriture architecturale et dans sa fonction un nouveau rapport à la matière, reconnectant ainsi les individus à leur territoire tout en créant un organe du métabolisme de la matière.

La stratégie de développement et de conception du projet propose de reconsidérer trois éléments fondamentaux composant le monde d'aujourd'hui : la matière, le vivant et l'individu. La démarche de conception, fondée sur l'utilisation des ressources du territoire messin, permet de démontrer que nos choix de matières peuvent faire émerger de nouvelles écritures architecturales et une nouvelle considération du territoire urbain. Il ne s'agit plus de produire pour construire mais de s'approprier la matière qu'il nous offre, susceptible de donner vie à nos bâtiments. Aujourd'hui, le réemploi doit être en premier lieu celui de nos architectures et des matériaux qui les composent. Les territoires urbains deviennent ainsi les mines d'aujourd'hui et de demain.

La transformation et la réhabilitation de la friche deviennent alors un prétexte pour recréer dans cette portion de ville un véritable écosystème capable de s'ancrer dans des réalités urbaines et sociales d'un monde qui se construit désormais sur lui-même.

1 - Citation apocryphe d'Antoine Lavoisier [1743-1794]



DU LIEU À LA MATIÈRE, DE LA MATIÈRE AU LIEU
 REPENSER L'AVENIR D'UNE URBANITÉ FRACTURÉE PAR LA CRÉATION
 D'UN TIERS-LIEU DE L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE ET DU RÉEMPLOI
 LISE DERULE



VIVRE AVEC L'EAU À DUNKERQUE

DE LA VALLÉE DES ROSES À LA VALLÉE DE L'EAU,
MÉTAMORPHOSE DU QUARTIER DE ROSENDAËL



**LOUISE
DESHAYES**

louise.deshayes.96@gmail.com

Au cours des siècles, l'urbanisation, l'agriculture intensive, la maîtrise de l'eau par les ouvrages de défense, ont rendu nos territoires plus vulnérables au risque d'inondation. L'accélération des changements climatiques et les catastrophes naturelles qui en découlent viennent participer à leur fragilité. Cette problématique nous pousse à penser l'adaptation et la résilience de nos territoires, à imaginer cette vulnérabilité comme moteur de conception du projet et à retrouver un rapport d'humilité à la nature; faire de la vulnérabilité un atout, vivre avec l'eau plutôt que contre.

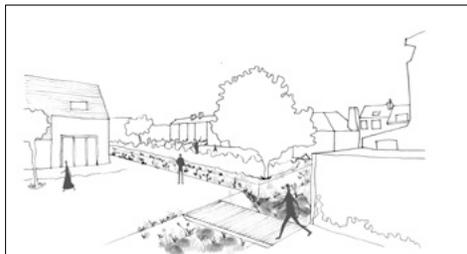
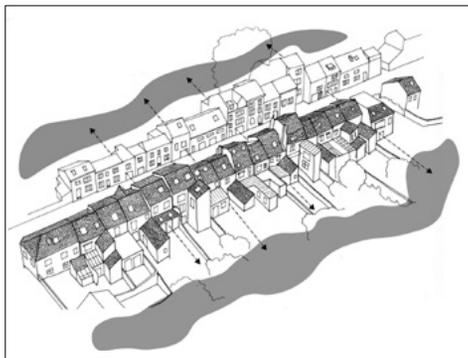
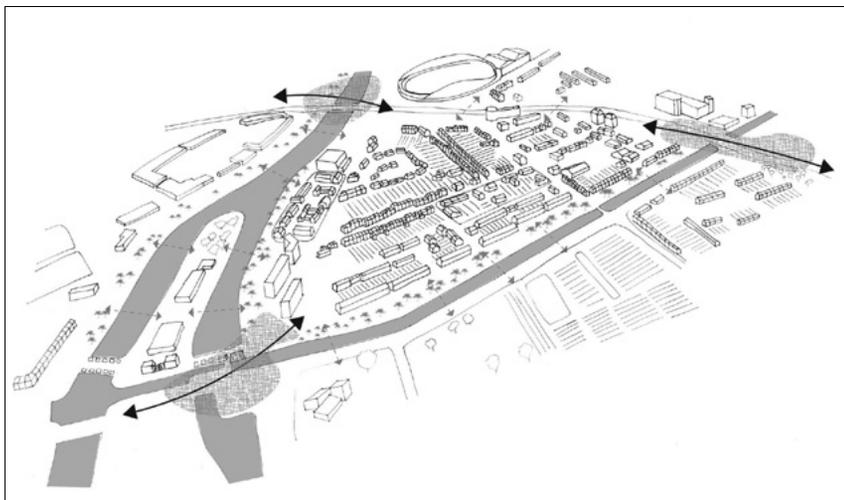
Dans les Hauts-de-France, le territoire des Wateringues forme un polder entre Calais, Dunkerque et Saint-Omer. Des canaux découpent cet ancien marécage pour drainer et conduire les eaux des monts jusqu'aux exutoires situés sur la côte. Si ce système est aujourd'hui efficace, l'augmentation du niveau de la mer rend le rejet des eaux continentales de plus en plus difficile. La ville de Dunkerque, principal exutoire, se retrouve en tension entre la mer et les Wateringues qui affluent en son cœur.

C'est le quartier de Rosendaël, situé un peu en amont, qui est principalement touché par le risque d'inondations dans le cas d'une rupture de la digue. Sa position le long du canal et son relief en contrebas lui confèrent un rapport à l'eau potentiel mais peu exploité. Ancien quartier convivial et populaire de jardiniers et pêcheurs, il fut le lieu privilégié de promenades et de loisirs. Si la culture de fleurs perdue à l'est, la zone Tribut-Corderie a été affectée par l'étalement pavillonnaire des années quatre-vingt-dix venu contraster avec

les maisons ouvrières des années trente. Enclavé entre le canal de Furne, le canal Exutoire et la route, c'est une zone principalement résidentielle, les espaces verts ont laissé la place aux routes et aux *fast-food* malgré sa proximité au centre-ville.

Si la ville craint aujourd'hui des mesures trop restrictives pour assurer la sécurité du quartier, je propose à travers ce projet de fin d'études, de penser cette problématique non pas comme une contrainte, mais comme une réelle chance d'adaptation et de métamorphose du quartier. Comment inverser le paradigme en laissant l'eau entrer, faire des inondations un événement joyeux et quotidien, une ressource et un cadre de vie heureux faisant écho à l'histoire du quartier ?

J'imagine une stratégie urbaine résiliente pour engager la métamorphose du quartier. Adaptée à chaque particularité du site, elle est flexible et phasée pour anticiper l'évolution du climat et de la ville. L'eau est guidée et stockée dans les espaces publics ou en cœur d'îlot, ces poches permettent de générer de nouveaux milieux humides assurant la transparence hydraulique. En temps de crue, l'eau s'invite sur les nouveaux quais aménagés qui s'ouvrent aux autres quartiers, en parallèle, les entrées sur le site et les mobilités sont repensées pour assurer un accès continu et sécurisé. Les habitations menacées sont réhabilitées lorsqu'elles le peuvent, de nouvelles zones identifiées sont ainsi densifiées pour permettre aux habitants de continuer à vivre à Rosendaël dans un habitat adapté. Cette nouvelle urbanité permet une transition à l'échelle de la vie des habitants, ils deviennent acteurs du changement, de la métamorphose du paysage.





FABRIQUER DU SENS: SE (RE)CONSTRUIRE APRÈS L'EFFONDREMENT

QUARTIER NOAILLES – MARSEILLE



**CHLOÉ
DI FAZIO**
chloe.difazio@hotmail.fr

Le 5 novembre 2018, deux immeubles de la rue d'Aubagne, quartier Noailles, s'effondrent, causant la mort de huit personnes. La ville de Marseille feint alors de découvrir un parc immobilier vétuste: en seulement une année, environ 400 immeubles sont évacués. Sur les presque 1000 ménages expulsés, seulement 63 ont signé un bail pour être relogés, en 2019. Aujourd'hui les expulsions-évacuations continuent, à un rythme moins soutenu, en particulier dans les premier, deuxième, troisième et quatrième arrondissements.

Comptant environ 4 000 habitants, Noailles, affiche un taux de pauvreté de plus de 25 %: les effondrements ne sont qu'un symptôme de plus de la misère qui y règne: un parc immobilier fragile où règnent taudis et insalubrité, peu d'espaces publics, pas d'espaces verts et d'équipements publics (bibliothèques, crèches, centre social...). C'est un espace longtemps délaissé par la gestion urbaine, qui aujourd'hui se ressaisit peu à peu mais sans véritable coordination. Le quartier est pourtant attractif, surnommé « le ventre de Marseille », animé par ses marchés quotidiens et les multiples petites boutiques, il est construit selon le modèle du 2-3 fenêtres marseillais, typologie constructive emblématique de la ville.

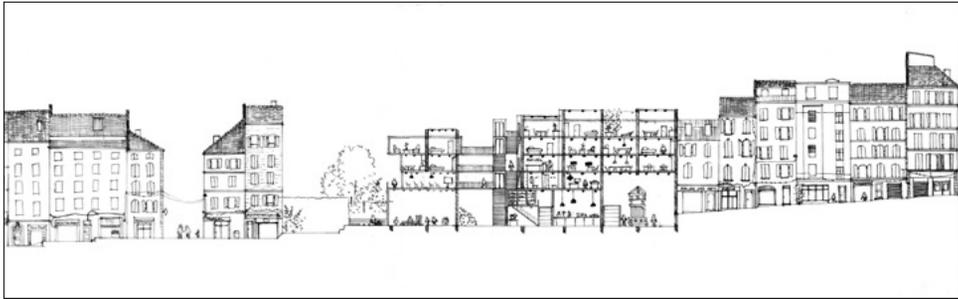
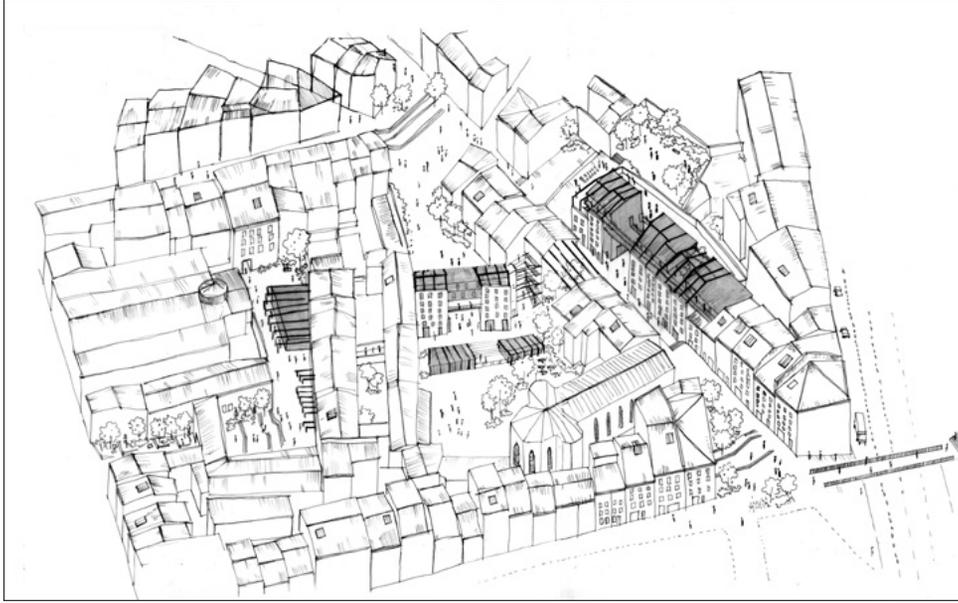
Outre le fait que cet évènement questionne profondément notre rapport à la ville et la gestion des territoires urbains, parfois très opaque, comment aujourd'hui « panser » le quartier ?

Je propose de renforcer une réalité solidaire et associative existante: il serait maladroit de penser qu'un « vivre ensemble » n'existe pas. Cependant il faut apporter une place concrète et physique à cette réalité,

tout en y ramenant de nouveaux acteurs pour une possible rénovation du quartier, et accompagner durablement les habitants. La lutte contre le « taudisme » et la reconstruction du quartier Noailles sont ici des enjeux majeurs.

Il s'agit de déterminer des stratégies à plusieurs échelles: à l'échelle du quartier, avec un adoucissement des circulations, et une possible valorisation des cœurs d'îlots en les désengorgeant. Un état des lieux est nécessaire, afin de penser les immeubles vacant/abandonnés/mis en péril comme des supports d'une transformation qualitative de Noailles.

À l'échelle de l'îlot, je travaille sur l'îlot du Domaine du ventre, totalement privatisé aujourd'hui (phénomène de plus en plus courant à Marseille) ainsi que sur la zone effondrée, en les réactivant par du programme public. Entre ces fines venelles confidentielles et diverses dilatations offrant des espaces publics plus généreux, je mets en place un centre de formation et de la diffusion de la construction bio-géosourcée, avec de nombreux locaux partagés, qui seront à la fois un nouveau cœur de quartier, avec un rayonnement à l'échelle de la ville, et un outil d'accompagnement et de suivi des habitants pour une rénovation qualitative et saine. S'entremêleront alors: espaces de convivialité et d'accueil, construction, formation, expérimentation... avec les étudiants, professionnels, simples visiteurs et habitants.





LE COMMENCEMENT, OU COMMENT LA MUTATION D'UNE ZONE COMMERCIALE PERMET D'ENGAGER LA VILLE BAS CARBONE



**MAXIME
DROUET**
mdrouet01@protonmail.com

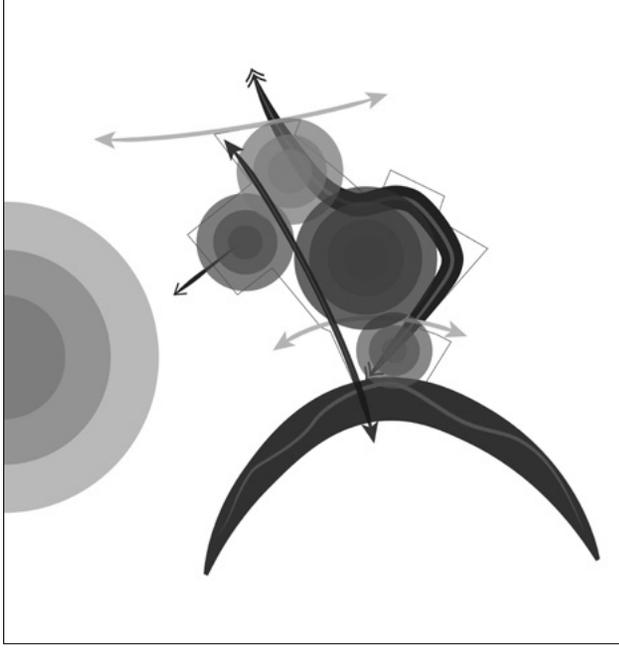
Comment faire advenir la ville bas carbone à même de rassembler les besoins des habitants et les nécessités climatiques et énergétiques du territoire, dans une ville à forte dynamique économique et démographique? Voilà le sujet de ce projet de fin d'études, qui s'attache dans cette optique à faire muter une zone commerciale en cœur de ville.

Alors que 25 000 hectares sont artificialisés en moyenne tous les ans en France [source: ministère de l'Écologie], Montaigu en Vendée n'y échappe pas. De petite cité administrative, elle est devenue Montaigu-Vendée, 4^e ville du département avec 20 000 habitants en 2019. Entre 1950 et 2020, la seule ville de Montaigu a multiplié par dix sa surface urbanisée, principalement par du logement pavillonnaire et des zones industrielles ou commerciales, tandis que sa population n'était multipliée « que » par deux. Portée par une forte dynamique, la ville fusionnée multiplie les projets de logements et d'équipements, prévoyant l'urbanisation de quarante hectares de champs. Toutefois au vu des enjeux énergétiques, climatiques et des risques naturels, la question de la densité, du recyclage des espaces et de la perméabilité des sols est posée. Enfin la mobilité au sein du territoire, à 93 % en voiture et sans transport collectif, pose question.

Face à la croissance de la ville et au vieillissement de leur site, l'une des trois zones commerciales de Montaigu-Vendée cherche à se délocaliser en périphérie. Ceci alors que le site actuel présente une situation en cœur de ville, une superficie de plus de 30 000 m² et la présence d'une rivière support de

végétation au sud. Il pêche néanmoins par l'omniprésence de la voiture et l'imperméabilisation totale du site ainsi qu'un bâti hétérogène. La Covid-19 a renforcé l'envie des Français pour les magasins de proximité, aussi ce projet propose la mutation de l'hypermarché en un lieu combinant marché couvert et supérette de proximité, avec un ensemble de petits commerces venant prolonger l'offre du centre-ville. Des logements sont développés afin de répondre à la forte demande locale, permettant l'installation de jeunes actifs et de seniors afin de libérer dans le parcours résidentiel les maisons pavillonnaires. Ils sont accompagnés d'une programmation adaptée (espace autonomie-santé, salle de sport, *coworking*). L'ensemble du projet se place dans une logique bas carbone, en réemployant les infrastructures existantes, en maximisant l'emploi de matériaux locaux (chaume, paille, pierre...), et en désimperméabilisant le site. Une trame verte permet de renaturer et connecter le site au reste de la ville, venant se rattacher à la rivière Asson au sud, qui se jette ensuite au pied des remparts de la vieille ville.

Ce projet vise donc à montrer d'une part qu'il est possible de conserver une forme de supermarché en ville, en l'accompagnant de logements et d'activités afin d'éviter l'urbanisation de sols agricoles supplémentaires et favoriser les mobilités douces de proximité. D'autre part, il s'agit de travailler avec l'existant et à le reconvertir en usant de matériaux locaux, en renaturant le site et en le reconnectant aux quartiers environnants et à la ville en général. Par ce projet, il s'agit donc de montrer un chemin vers la ville bas carbone.



LE COMMENCEMENT, OU COMMENT LA MUTATION D'UNE ZONE COMMERCIALE
PERMET D'ENGAGER LA VILLE BAS CARBONE
MAXIME DROUET



LA NATURE EN PARTAGE

ENTRE CULTURE ET AGRICULTURE, UN ATELIER D'ARTISTE
ET UN JARDIN NOURRICIER EN DRÔME PROVENÇALE



**MATTHIEU
FLOUREY**
matflourey@gmail.com

Qu'est-ce que l'Homme dans la nature lorsqu'il dépasse le stade d'opposition survivaliste ? Quelle place de l'individu face à une population urbaine qui explose dans des métropoles qui concentrent actifs et activités ? Quelles enveloppes sécurisantes possibles permettant de vivre ensemble autrement, tout en favorisant l'activité créative ?

Bâtir neuf a un impact majeur ; cette forme de pratiquer l'architecture suscite une défiance et alimente un vaste débat. Étudiants, nous avons conscience de notre responsabilité envers ceux pour qui nous construisons, mais aussi l'ensemble de la société et des écosystèmes. L'architecte est passé d'une posture d'artiste (mettant en avant son ego, son envie de création émanant de l'intérieur) à une posture de chercheur (avec le but de résoudre la pandémie par exemple)... au risque que les projets existants s'appauvrissent et s'uniformisent malgré des programmes pluriels. Chaque architecte a une personnalité qui permet de donner une émotion à un bâtiment, à toutes les échelles. C'est le parti pris que j'ai choisi durant mon cursus, avec le développement d'un concept d'architecture « chtonienne » – rapport au sol particulier – engendrant ce projet de fin d'études [PFE] : suite à un premier projet expérimental, l'artiste plasticienne Naïma Carbonare m'a contacté pour entreprendre son atelier d'artiste sur son terrain en Drôme provençale. Il s'agit donc de creuser la problématique d'habitat-atelier en lien avec une nature revalorisée comme source d'inspiration, de création et de sensibilisation ; de s'interroger sur comment concilier confort de vie et impact positif sur

le contexte immédiat du site, plus largement dans la vallée Poët-Laval et Dieulefit. C'est aussi la tentative de comprendre les croyances et les convictions fortes d'une artiste commanditaire pour les formaliser en une structure fonctionnelle d'intérêt public enrichissant le biotope local, apte à épanouir sa pratique de l'art.

Ce PFE est une proposition d'associer écologie et volumétrie ; comment la morphologie d'une topographie, d'une géologie et d'une géographie, se conjuguent avec un mode de vie individualiste – la création artistique – en lien avec la société qui l'enrichit [activités d'accueil, de sensibilisation et d'agriculture] devenant un but d'intérêt général. Comment le prisme de l'architecture peut superposer urbanité, agriculture et nature dans une densité singulière à l'échelle du bâtiment. Dominique Perrault explicite qu'« il est nécessaire de dépasser une compréhension de l'espace régie par l'économie des limites, celles de l'ouvert et du clos, du mur et du toit, de dépasser une certaine perception de ces formes qui sont le prolongement d'une vision normalisée ». « Il s'agit de créer de la densité, d'enrichir une matière déjà présente sans ajouter de nouvelles constructions, sans modifier la physionomie de l'existant ». La configuration et l'enveloppe des pièces d'habitation déterminées par l'espace socialement vécu ; la confiance dans les énergies individuelles ; l'opposition à la massification des consciences ; l'insertion dans le continuum du paysage ; la défiance à l'égard de toute loi *a priori* (en respectant des principes éthiques et rationnels) ; le processus de croissance de l'intérieur vers l'extérieur... sont autant de thématiques que je mobilise à travers ce projet concret, sensible et engagé : la matrice Terre-mère.



SE RÉAPPROPRIER LA VILLE SPATIALE DE DEMAIN

LE BOURG AU CŒUR D'UN PROCESSUS DE RÉSILIENCE POUR KOUROU



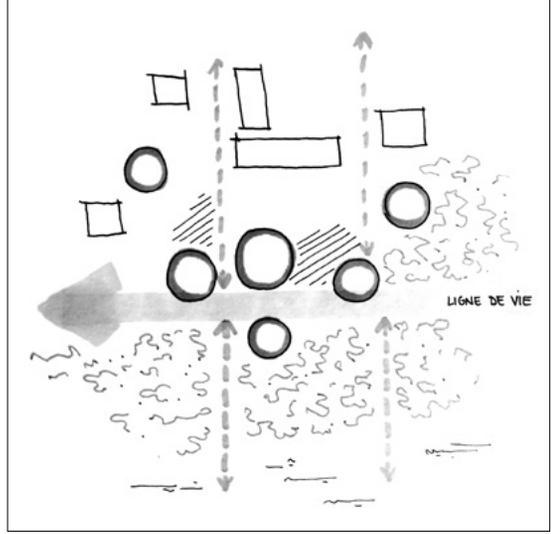
**LUCIE
GALAND**
luciegaland1@gmail.com

Située sur le littoral guyanais, la ville de Kourou est le troisième bassin de vie du département français en Amazonie, avec près de 26 000 habitants. Sa récente expansion est intrinsèquement liée à l'installation en 1962 du Centre spatial guyanais et de ses zones de lancement proche de la latitude zéro. Auparavant petit village de pêcheur ayant hérité des installations d'un ancien bague agricole, la ville a muté au rythme des missions spatiales et de l'arrivée de ses employés et ouvriers. Depuis, elle a grandi, amassant des millions de mètres cubes de remblais pour édifier la ville sur un sol instable et vierge. Kourou devient alors rapidement le symbole de l'hypertechnicité qui s'impose face à un environnement littoral naturel des plus riches : océan, fleuve, mangrove, marais...

Construite par, et pour les métropolitains, selon les règles dictées dans l'Hexagone, la ville a du mal à pouvoir inclure l'ensemble des communautés notamment venues lors de la construction du centre spatial pour le besoin de main-d'œuvre (Brésiliens, Surinamais, Haïtiens). Aujourd'hui ces communautés sont le symbole d'un contraste marquant : la richesse de l'activité spatiale se heurtant à la précarité présente sur une grande majorité du territoire. De plus, malgré l'échelle de la ville, la voiture est reine. Ses grands boulevards marquent les limites des quartiers sectorisés. Le réseau viaire imperméabilisé s'étend sur les espaces publics, à la conception calquée sur le modèle européen, devenant alors des délaissés urbains sous l'équateur. Rien ne permet de possibles rencontres entre les populations présentes.

À l'échelle de la ville l'enjeu est de pouvoir désenclaver les quartiers précaires et engager les rencontres, faire émerger et accompagner des économies soutenables pour tous et enfin remettre le paysage au cœur des priorités d'une ville perméable. Dans ce contexte singulier, j'amène alors les habitants à redécouvrir les richesses du littoral, aux terres tant convoitées, au travers de l'appropriation de la ville via la mobilité douce porteuse de projet dans les quartiers. C'est au cœur du quartier prioritaire du Bourg que je mets en action ma démarche. Ainsi au Bourg, cette ligne de vie sera le support de l'accompagnement de l'activité traditionnelle de la pêche, victime de la pêche illégale, mais aussi de la protection de l'écosystème environnant. Cette amorce permettra ainsi de soutenir l'économie locale et valoriser les savoir-faire artisanaux. La mise en lumière des activités fluviales au sud du quartier Bourg deviendra alors le support de nouveaux espaces publics adaptés, récréatifs et même pédagogiques autour de la préservation de la mangrove d'estuaire menacée le long du fleuve. Cette activité sera un exemple de développement d'une forme de résilience face à la dynamique ultra-productive induite par le centre spatial.

Je souhaite que ce projet soit également l'opportunité de questionner les codes d'une architecture et d'une urbanité soutenable et durable dans un milieu où le climat est exigeant. Pouvoir proposer des recherches et alternatives combinant savoir-faire artisanaux oubliés et techniques présentes à Kourou serait un exemple d'hybridation des potentialités humaines sur le territoire.





SAINT-LAURENT-DU-MARONI: ENGAGER LE DÉVELOPPEMENT VERTUEUX D'UN QUARTIER ENTRE VILLE ET FLEUVE



**JULIANE
GIBAUD**
juliane.gibaud@gmail.com

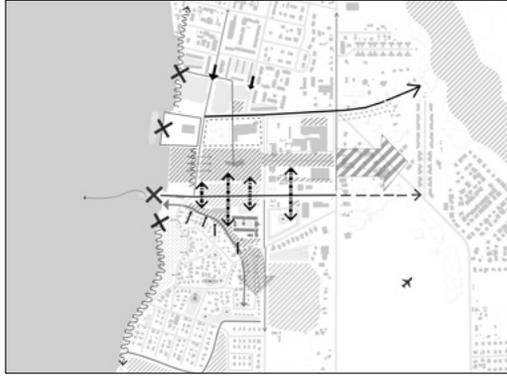
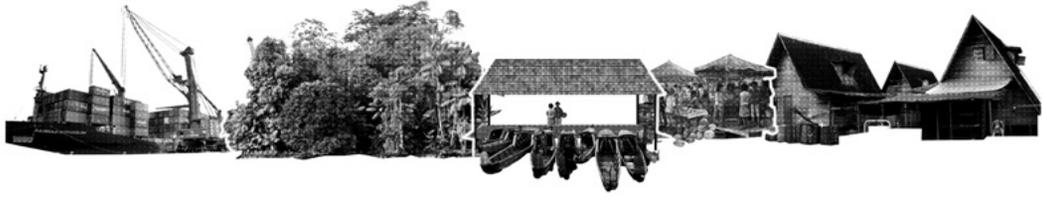
Située au nord de l'Amérique du Sud, la Guyane est un département français en Amazonie. La ville de Saint-Laurent-du-Maroni, deuxième ville la plus importante de Guyane, se situe à l'intersection de deux axes : l'axe est-ouest le long du littoral entre Paramaribo, capitale du Suriname et Cayenne, et l'axe nord-sud historique le long du fleuve au cœur du bassin de vie du Maroni. Le fleuve, plus qu'une frontière fait partie de la culture et des modes de vie locaux. En plus d'être un support d'urbanisation, il est un lieu d'échanges économiques et de mobilités quotidiennes vers Albina, la ville voisine. Saint-Laurent est le reflet de la diversité des cultures qui l'habitent. Les différentes vagues migratoires confèrent à la ville son identité : une mosaïque de quartiers aux formes urbaines diversifiées, construits au fil de l'histoire et à l'image de ses habitants et bâtisseurs : Amérindiens, Bushinengués, Créoles, Brésiliens, Hmongs, Métropolitains... L'immigration bien qu'une richesse culturelle en Guyane, devient un enjeu majeur : la ville a vu sa population se multiplier par dix depuis la fin du baigne et prévoit de devenir la plus grande ville de Guyane en passant de 50 000 habitants aujourd'hui à près de 135 000 d'ici 2030 (INSEE).

Mon projet s'attache à repenser un quartier en bord de fleuve à l'interface entre le quartier colonial tramé et le village de cases en bardeaux de la Charbonnière, le port maritime de commerce et les ports piroguiers, la zone d'activités économiques et les marchés informels.

L'objectif du projet est d'engager un développement vertueux du quartier en misant sur un retour à la

résilience paysagère, répondant aux enjeux de pression démographique et s'appuyant sur la diversité des modes de vies locaux. Il est question de redonner à la ville son lien historique au paysage : un mode de vie en bord de fleuve et en lisière de forêt. Ce lien s'est partiellement perdu, au profit d'une urbanisation métropolitaine systématique qui tente tant bien que mal de répondre à la pression démographique, mais qui est peu respectueuse des modes de vie locaux d'usages des milieux naturels. Une nouvelle interface entre les quartiers se dessine, jouant sur la spécificité des modes de vie pour répondre aux besoins de la ville, notamment en termes de vitalité économique et de développement des mobilités. À partir de ce travail paysager, se diffuse dans le tissu urbain une mixité programmatique, répondant aux besoins de densités d'usages du territoire. Cette mixité s'appuyant sur les spécificités locales, une synergie émerge de la dualité qui existe et s'intensifie entre des macro-infrastructures (port maritime, zone économique et industrielle, gare routière) et des microréseaux de commerce et d'échanges (marchés informels, transports en pirogues).

À l'image des modes de vie coutumiers, les espaces architecturaux, urbains et paysagers se veulent résilients, vertueux et productifs, à l'usage changeant aux rythmes de la journée guyanaise. Le projet est respectueux et témoin des savoir-faire locaux, adapté au climat et aux modes de vie diversifiés.





UN NOUVEAU VISAGE POUR LA JUSTICE À CHARTRES



**MARK
GONDOIN**
mark.gondoin@gmail.com

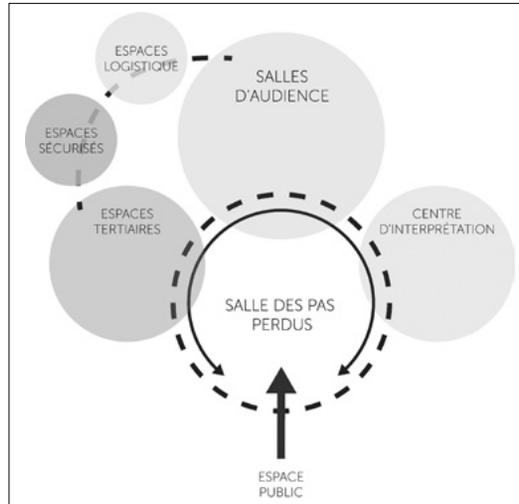
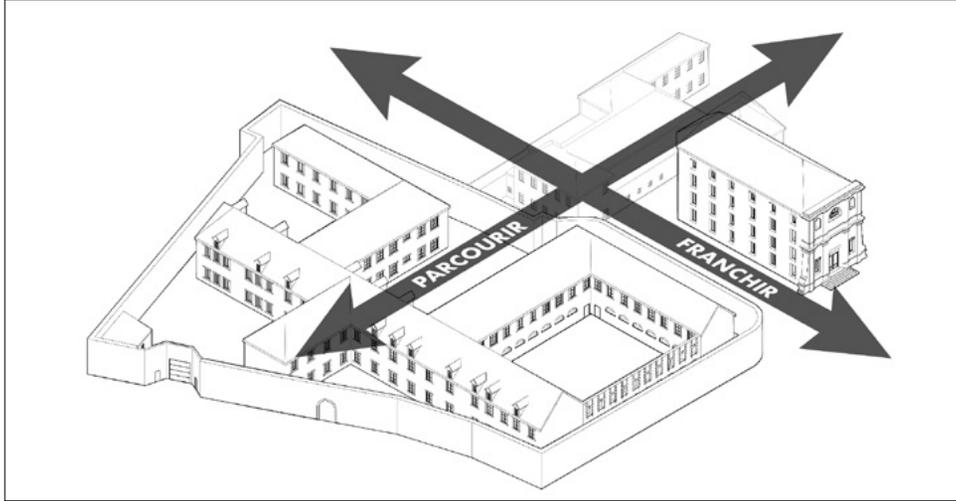
La réforme de l'organisation de la justice prévoit, depuis le 1^{er} janvier 2020, de fusionner tous les tribunaux d'instance et de grande instance de France pour simplifier les démarches judiciaires. Selon moi, la justice demeure encore très opaque malgré sa volonté d'être transparente. L'architecture de ces lieux de pouvoir se présente souvent comme imposante, voire punitive, ce qui a pour conséquence d'instaurer une relation de méfiance envers la justice. À Chartres, les besoins pour le nouveau tribunal judiciaire excèdent la capacité du palais de justice existant. L'occasion se présente donc de réinterroger l'architecture judiciaire dans le cadre de l'extension du tribunal. L'enjeu premier de mon projet est de proposer une nouvelle image de la justice, plus lisible et pédagogique, au service du citoyen.

L'actuel palais de justice de Chartres se situe sur le plateau du secteur sauvegardé de la ville, à 200 m de la cathédrale. Bien que situé à proximité du quartier activé du centre historique, le site est très peu parcouru, et apparaît comme un fond de ville, enclavé par les anciens remparts au nord-ouest. Il existe donc un enjeu urbain de reconnexion du site à la ville haute et à la ville basse.

Sur la parcelle adjacente au palais de justice se situe l'ancienne maison d'arrêt, désaffectée depuis 2014. C'est l'occasion de tirer profit des bâtiments existants pour y aménager une partie de l'extension du tribunal. Les bâtiments constituent un patrimoine riche, mais une série d'extensions successives ont fini par générer un assemblage compliqué de volumes, et

de nombreux vides non qualifiés. Un imposant mur d'enceinte participe à enclaver davantage le site. Au nord-ouest, le terrain voisin est occupé par le couvent des sœurs de Saint-Paul de Chartres, bloquant l'accès au paysage. Nous avons donc affaire à un site fragmenté, contraint, auquel il semble essentiel de redonner une cohérence globale à l'échelle de la ville.

Mon intervention s'effectue selon deux axes. D'une part, la mise en place, en tandem, des locaux du tribunal et de ceux d'un nouveau programme, le centre d'interprétation de la justice, à destination du grand public et dédié à la compréhension des institutions judiciaires. D'autre part, la reconnexion du site à son contexte. Une extension vient relier les bâtiments de la maison d'arrêt au palais de justice existant selon l'axe nord-sud. À l'intérieur s'y déclinent les programmes du tribunal judiciaire et du centre d'interprétation, de part et d'autre d'un généreux espace de déambulation, favorisant le contact et l'échange entre le public et la justice. Selon l'axe est-ouest, c'est la reconnexion à la ville qui est en jeu. Une place publique est aménagée sur l'ancien parking du tribunal, afin de générer un premier appel pour le public et les habitants du quartier, avec l'entrée du tribunal qui lui fait face. Une partie du terrain des sœurs Saint-Paul est rendue à la ville, afin d'aménager un lien avec les cheminements dans les remparts, et un parc public en lien direct avec le tribunal et le paysage. Le site respire davantage, et gagne en porosité dans un contexte pacifié et rendu accessible.





CASA DE LAS MUJERES – UN CENTRE DE RESSOURCES POUR FEMMES À MEXICO



**LAURINE
GORACY**
laurine.goracy@gmail.com

Mexico, mégalopole latine de plus de 18 millions d'habitants, présente un microcosme tout en contraste. Entre culture accueillante et foisonnante, mixité indigène et coloniale, influence de la mondialisation, et violence endémique: la ville s'aborde de façon complexe. Dans ce contexte particulier, certain-e-s résistent: les femmes. Grandes victimes du système dominant, elles évoluent dans un pays où le patriarcat, le machisme et la vision adulée de la *Sagrada Familia* (Sainte Famille) par l'Église catholique ont encore une influence considérable sur tous les secteurs, privés comme publics.

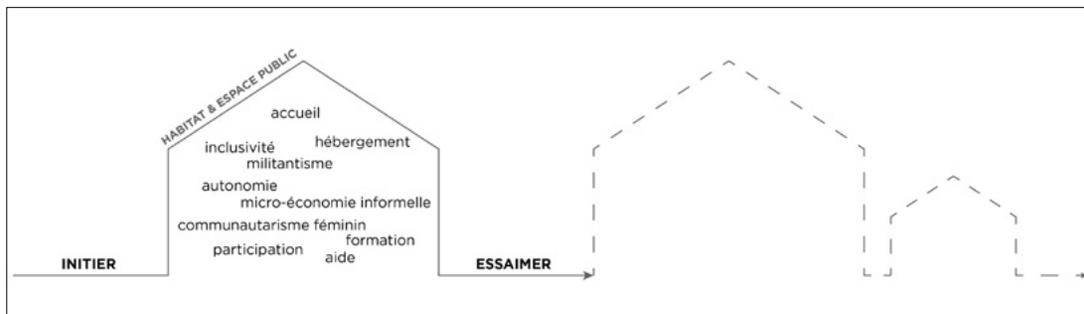
Mexico est le centre endémique des revendications féministes du pays. Les grands mouvements et associations contestataires y ont élu domicile. Formellement et informellement, des réseaux d'entraide féminins s'y sont développés: centres d'aide juridique, médicale ou psychologique, de formation, d'accueil et d'hébergement. Néanmoins, ces lieux sont trop peu nombreux et dispersés dans la ville. Au regard de la situation actuelle, il semblerait alors pertinent d'en développer d'autres, sous d'autres formats, plus transversaux et pluridisciplinaires.

Mon projet de fin d'études prend alors racine dans ces problématiques sociétales mexicaines. Comment proposer un lieu d'accueil pour femmes qui soit vecteur d'une conception de l'habiter adaptée à leurs besoins? Comment lier ce besoin d'accueil à d'autres fonctions, pour permettre une certaine résilience et autonomie de ces femmes, mais aussi de leur habitat?

Le projet s'insère au cœur de Mexico, dans deux bâ-

timents de type coloniaux à patio central, protégés au patrimoine et aujourd'hui abandonnés. Ces bâtiments ne sont pas des cas isolés. Ce type de bâti est aujourd'hui difficile à entretenir et se voue généralement à une reconversion touristique et huppée, quand ils ne tombent pas en ruine. Symboliquement, le bâti colonial est donc plutôt délaissé par les Mexicain-e-s. Leur vision de la réussite, selon un modèle libéral américanisé, se traduit architecturalement par l'accession à la propriété privée et la construction d'une maison individuelle en banlieue, à l'opposé de l'habitat traditionnel endémique de la ville de Mexico: les *vecindades* (voisinages), type de logement social tourné autour d'un patio offrant des espaces propices à la vie en communauté.

Le projet s'emploie donc à revaloriser le refoulé, en donnant une symbolique nouvelle et inspirante au bâti colonial, réinterprétant les codes de la *vecindad*. J'imagine les bâtiments se reconstruire conjointement avec les habitant-e-s qu'ils abriteront, en assurant la possibilité d'appropriation, d'autoconstruction et réhabilitation du lieu, dans un cadre architectural et structurel formel que je définis. La volonté d'instaurer un système pérenne, entre le bâti et ses habitant-e-s, mais aussi entre le bâti et la ville, se traduit par la mise en place d'un programme liant activités productives et reproductives: microéconomie informelle, logements évolutifs, locaux communs modulables, métabolisme du bâtiment en circuit court... Le tout lié à une redynamisation urbaine de l'îlot, de façon inclusive, permettant aux habitant-e-s de disposer pleinement de leur droit à la ville.





ACCUEIL CITOYEN DES RÉFUGIÉS À STRASBOURG



ÉLISE
IYAPAH
eliyapah@gmail.com

En 1951, la Convention des Nations unies établit que les États doivent garantir la possibilité de solliciter l'asile, le droit d'asile étant le dernier des droits quand tous les autres ont été bafoués. Ce droit fait débat de nos jours. Il n'est plus question de personnes en souffrance mais de « vagues » ou de « flux » de migration. Les problématiques économiques et politiques prennent le dessus sur les enjeux humains.

Le Bas-Rhin est l'un des départements où il y a une forte concentration des premières demandes. En 2019, ce sont 10 204 personnes qui s'y sont réfugiées. C'est dans ce contexte que la Ville de Strasbourg, capitale européenne des droits de l'Homme, lance un appel à projets « Strasbourg ville hospitalière ». Aujourd'hui la ville compte de nombreuses associations œuvrant à l'intégration des réfugiés.

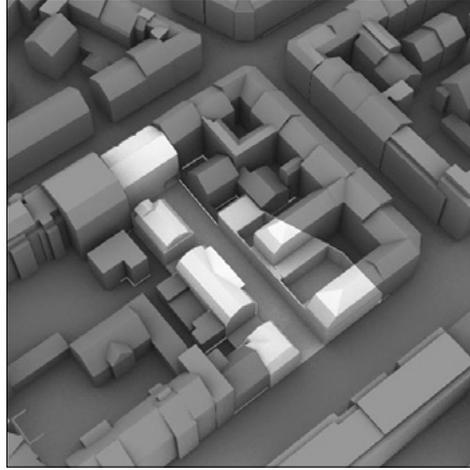
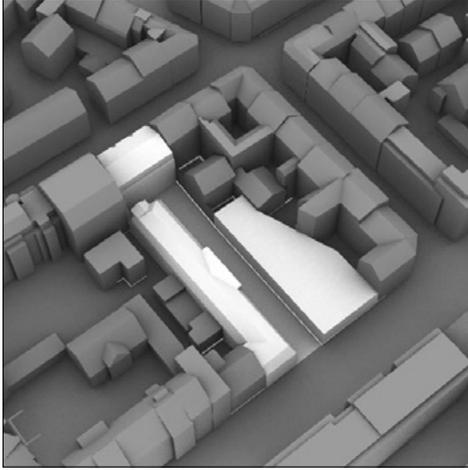
Deux enjeux se sont dégagés : le premier est de fluidifier le système en proposant une sortie plus rapide des centres d'hébergement et en favorisant l'insertion dans la vie active. Le second est de sensibiliser et de donner à voir les histoires et parcours derrière le mot réfugié pour impliquer et réveiller les consciences sur les causes des crises migratoires.

Mon programme s'est construit autour de trois intentions : concentrer l'information et non l'action en un lieu pour soutenir le réseau associatif, proposer différents systèmes de cohabitations pour favoriser l'échange et l'apprentissage entre le nouvel arrivant et populations autochtones et enfin se servir de la cuisine et de la restauration comme vecteur de partage pour sensibiliser un public large.

Le site du projet est celui du centre de formation des apprentis des Compagnons du devoir. C'est une parcelle située dans le quartier de la Laiterie, un quartier au centre du réseau associatif, bien desservi par les transports en commun et proche du centre-ville. C'est aussi un quartier résidentiel, où une mixité culturelle est déjà présente. La proportion de personnes précaires et allophones me conforte dans l'idée de s'y implanter : en effet, les programmes d'aide à l'insertion professionnelle et d'apprentissage de la langue pourraient garantir une accroche.

Le site est constitué de trois bâtiments datant de 1906, réaménagé en 1980 pour les Compagnons du devoir. Ceux-ci déménageront en 2023. Les bâtiments sud-est et sud-ouest accueillent des ateliers. Ils sont mono-orientés sur une cour intérieure. Leurs proportions tiennent cet espace et en font un espace de contact, un lieu de vie. Les grandes ouvertures ainsi que leurs structures poteaux/poutres se répondent et confèrent au lieu une identité.

Plusieurs volontés vont guider nos interventions sur ce site : celle de redonner l'espace intérieur au quartier en rendant la parcelle traversante et celle d'apporter de la lumière et de la fraîcheur aux programmes ainsi qu'au quartier grâce à des percées dans l'existant. Le travail avec l'existant, entre préservation et transformation, devra aboutir à des lieux et des parcours favorisant la rencontre, l'échange et l'appropriation. J'imagine ce projet comme une main tendue, à petite échelle, aux réfugiés et aux associations d'abord mais également aux habitants du quartier en donnant à voir une réalité différente de celles des chiffres.





TRANSITION POST-NUCLÉAIRE

L'ANCIENNE CENTRALE NUCLÉAIRE DE FESSENHEIM,
TERRITOIRE EUROPÉEN D'EXPÉRIMENTATION ÉCOLOGIQUE, POLITIQUE ET ÉNERGÉTIQUE



**VALENTIN
KOBES**
valentinkobes@hotmail.fr

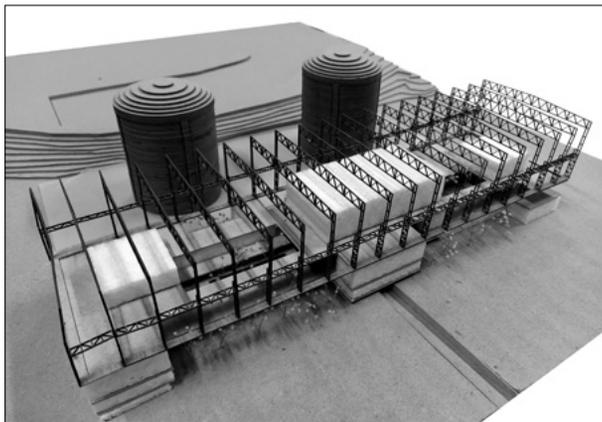
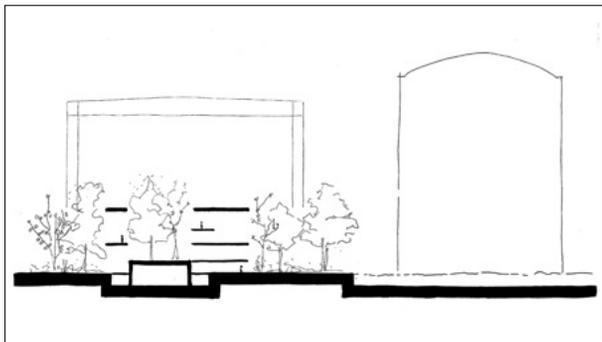
En février et juin 2020 étaient mis à l'arrêt les deux plus vieux réacteurs du parc nucléaire français, ceux de Fessenheim. Issu d'une volonté politique et de transition énergétique, le premier démantèlement intégral d'un site nucléaire en France sera mené par EDF selon un calendrier précis, et mènera d'ici 2040 à la démolition totale des infrastructures et à la restauration du site en 2041.

Cette déconstruction est le point de départ de la réflexion portée par ce projet. Factuellement, elle générera 405 000 tonnes de déchets, bouleversera le paysage socio-économique de la région et occasionnera un coût aujourd'hui incalculable. Symboliquement, elle démolira un marqueur politique, paysager, et identitaire, un monument dans la plaine rhénane, visible à plus de 50 km. Aujourd'hui épicerie et moteur de son territoire, la centrale nucléaire de Fessenheim s'est intégrée à sa géographie, et l'a marquée de son empreinte.

La démolition des infrastructures n'effacerait pas la trace que la centrale a imprimée dans les consciences, ayant façonné des relations franco-allemandes uniques, un repère visuel fort et la vie d'un village pendant toute la durée de son fonctionnement. Au contraire, penser l'avenir post-nucléaire d'un tel site, et la reconversion des bâtiments qu'il accueille pourrait être moteur d'un renouveau territorial. Ce projet de fin d'études s'intéresse donc à l'empreinte future que peut laisser la centrale sur son territoire, en tant qu'actrice de la métamorphose écologique, politique et symbolique de ce dernier.

Suite à l'arrêt de la centrale, un plan de reconversion territoriale s'est développé autour du triangle Colmar-Freiburg-Mulhouse. Ce dernier vise à redéfinir l'identité de ce territoire binational, cherchant à le transformer en un lieu d'innovation énergétique. La recherche, la formation et l'éducation apparaissent dès lors comme condition *sine qua non* pour l'avenir de ce territoire aux ambitions européennes assumées. La centrale, propriété exclusive d'EDF jusqu'à sa démolition, en est exclue. Ce projet propose d'inclure les infrastructures existantes, une fois décontaminées, à cette reconversion, et de faire de la centrale nucléaire de Fessenheim non plus l'objet de la reconversion du territoire, mais son moteur.

Tout en s'inscrivant dans la temporalité du démantèlement, ce projet en dessine une alternative, rêvant, à l'horizon 2050, un territoire métamorphosé. Le projet propose une démarche, un processus évoluant au cours du temps, intégrant la nature et le vivant afin d'anticiper un aménagement local et décarboné. Un cheminement autre, où les infrastructures, reconverties plutôt que démolies, et le site, renaturé plutôt que restauré, continuent d'être protagonistes de la transformation d'un territoire qu'ils ont eux-mêmes façonné. Un laboratoire européen d'expérimentation et de médiation écologique, politique et énergétique à l'échelle du site, ouvert au public, guidant la transition post-nucléaire de ce territoire. Une transformation symbolique, où ce monument dans la plaine rhénane, symbole d'une technique triomphante et contre-nature, deviendrait signal d'une nouvelle dynamique territoriale et écologique.





EN ATTENDANT LE TRAM ?

LE CHEMIN NOUVEAU DE L'EST LYONNAIS,
RENDEZ-VOUS MOBILITAIRE ENTRE PONT-DE-CHÉRU Y ET CRÉMIEU



**JUSTINE
LALICHE**

justine.laliche@hotmail.fr

Le projet de tram-train entre Lyon Part-Dieu et la cité médiévale de Crémieu, dont on parle depuis presque trente ans, a été repris en main par la région Auvergne-Rhône-Alpes. Pour la première fois, le comité de pilotage du projet a donné une échéance, 2027: ...demain.

Cette liaison rapide à la métropole lyonnaise serait conçue pour de nombreux travailleurs lyonnais habitant le territoire et devant aujourd'hui utiliser leur voiture chaque jour. Elle s'inscrirait dans l'emprise de l'ancien chemin de fer de l'Est lyonnais, véritable support de la relation entre Lyon et le territoire entre 1880 et les années quatre-vingt-dix. Cet ancien vecteur de développement constitue aujourd'hui un patrimoine historique en friche, déjà terrain de mobilités douces entre Crémieu et l'agglomération pontoise. Au-delà, son emprise est le support d'une voie verte, traversant vers l'est le grand territoire de la boucle du Rhône en Dauphiné, riche de son patrimoine rural et de ses paysages diversifiés.

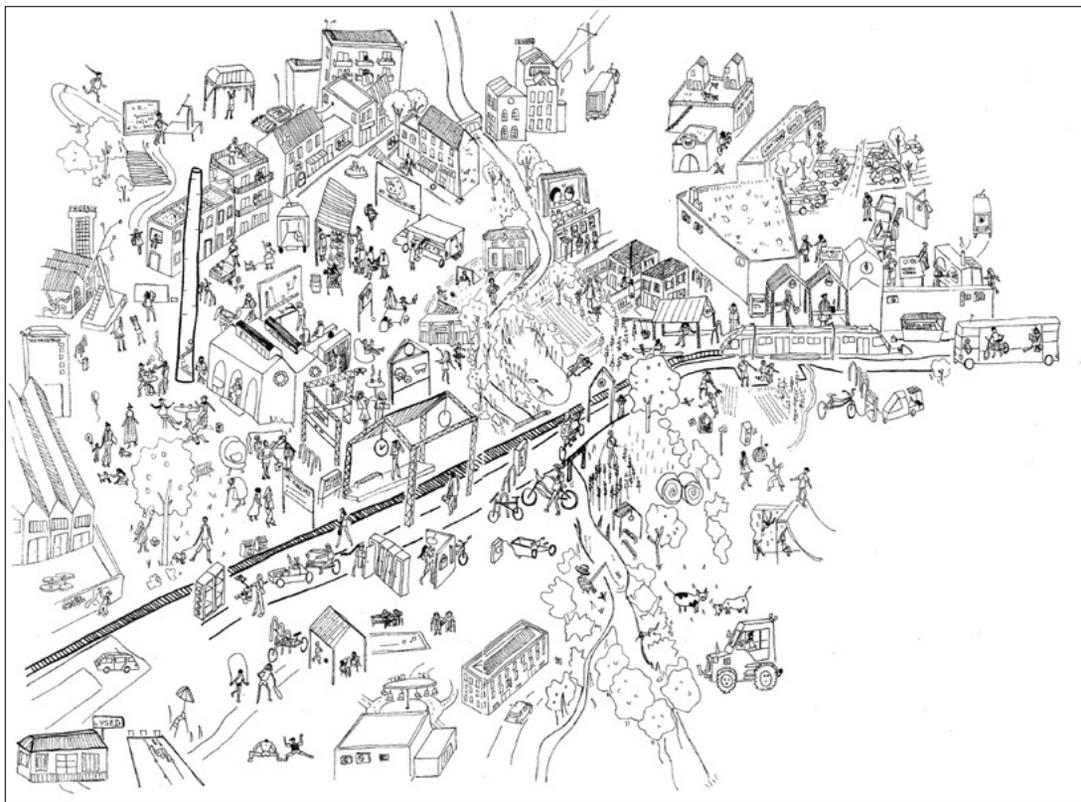
Cette future liaison, stratégiquement placée, ne peut-elle alors pas soutenir un projet plus ample de développement durable local ?

Car si l'agglomération pontoise participe bel et bien de la dernière couronne de périurbanisation lyonnaise, les enjeux de mobilité entre Pont-de-Chéru y et Crémieu, porte d'entrée du grand territoire dauphinois, vont au-delà des problématiques pendulaires.

Comment accompagner les mobilités habitantes internes à ce territoire trop assujéti à la voiture ? Comment sensibiliser à la préservation des paysages et patrimoines de cet Est lyonnais et le valoriser à

travers de nouvelles mobilités touristiques et récréatives ? Comment questionner nos modes de consommation à travers la pensée d'autres transports logistiques, essentiels aux dynamiques rurales et périurbaines de demain ?

Convaincue que la ligne de 8 km séparant l'agglomération pontoise et Crémieu occupe une place stratégique dans son territoire et que la traverser rapidement serait un rendez-vous manqué avec ses richesses et ses attentes, je propose de préfigurer dès aujourd'hui une mobilité plurielle et cadencée sur cette séquence. Autour des questions mobilitaires, l'ancien chemin de fer de l'Est lyonnais devient alors un lieu de rencontres, enracinant, avec les différentes énergies périphériques, la colonne vertébrale d'un développement raisonné et coopératif du territoire: un chemin nouveau de l'Est lyonnais.



EN ATTENDANT LE TRAM?
LE CHEMIN NOUVEAU DE L'EST LYONNAIS, RENDEZ-VOUS MOBILITAIRE ENTRE PONT-DE-CHÉRY ET CRÉMIEU
JUSTINE LALICHE



MÉTAMORPHOSE



NUMA
LATOURTE
numa.latourte@gmail.com

L'ancienne cimenterie Pesenti dans la métropole de Bergame en Lombardie est un lieu fantastique et énigmatique. Sa monumentalité, la stratification de ses espaces labyrinthiques, sa place au cœur de la commune d'Alzano, sa mise sous cloche derrière des barricades, la concrétion du ciment sur ses parois, son état inchangé et hors du temps, sont autant d'éléments qui attisent la curiosité de celui qui, au loin, aperçoit ses cheminées. Ce haut lieu d'archéologie industrielle et d'exploration urbaine est un symbole de la vallée Seriana, porte d'entrée des Alpes bergamasques, mais pour quelle symbolique ? Quel sens trouve un écho en ces lieux ? Quel sens pourra y résonner au futur ?

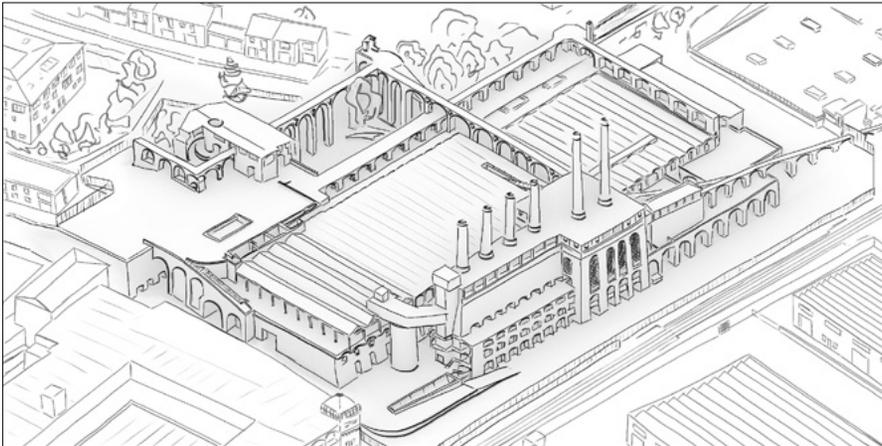
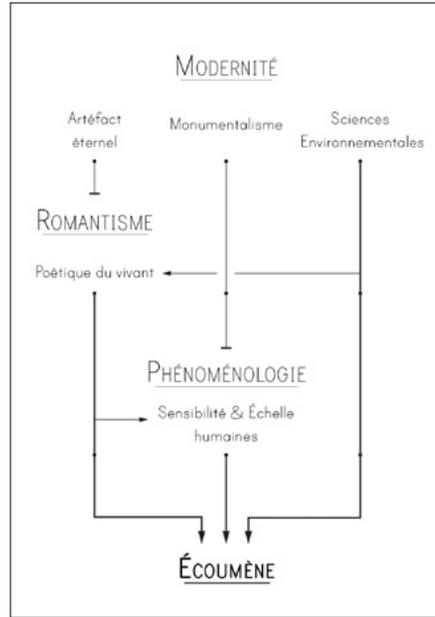
La ville d'Alzano, par son positionnement sur le Serio entre plaine du Pô et Alpes, s'est construite par et pour son industrie. Encore aujourd'hui elle fait partie du cœur économique de l'Italie. Et pourtant, parmi les activités dynamiques, se trouve la cimenterie, vaste zone morte qui scinde la ville en deux. Elle n'est pas la seule barrière paysagère au travers de la vallée, mais elle est celle qu'il faut quotidiennement contourner.

En regardant de plus près, la cimenterie est un artefact de l'histoire de l'installation humaine dans la vallée et de la pensée moderne qui a imaginé cet environnement. Seulement, à l'ère de l'écologie et de l'anthropocène, cette pensée s'avère paradoxale, partielle et incapable de penser en d'autres termes que ceux des sciences environnementales. Le sens du paysage est délaissé car son injonction paradoxale est la suivante : « L'humanité, dénaturante, doit renouer avec la nature ». Ainsi la friche, par son état,

cristallise l'échec de la modernité à penser une installation pérenne et apaisée dans ce magnifique paysage lombard.

Mais la poésie qui émane de la cimenterie, à travers nos regards, montre bien qu'elle donne envie d'un futur différent du passé qui l'a menée à la ruine. Ces lendemains ne sauraient se dessiner avec les mêmes paradigmes que ceux que la cimenterie a incarnés jusqu'alors. Voilà donc un lieu qui prête à l'expérimentation. À la recherche d'une pensée écologique moins contradictoire, les pensées d'écoumène et d'écologie de relation semblent prometteuses pour régénérer les plaies du paysage d'Alzano. Ces principes sont peut-être trop complexes à mettre en œuvre pour s'imposer directement dans la conception de la ville de demain, tant ils rompent avec nos habitudes. La cimenterie est alors le terrain de jeu idéal pour expérimenter le cheminement d'une métamorphose. Elle pourrait être le laboratoire et l'épicentre de l'intégration d'Alzano à son milieu.

Ce processus de métamorphose doit trouver son chemin, à la fois dans la métaphysique théorique et dans la morphologie concrète. En explorant l'impulsion de la réaction romantique au modernisme, et en s'ouvrant à la conception phénoménologique du monde nécessaire à l'écoumène, c'est un cheminement qu'il faut dessiner. Un cheminement qui intègre les enjeux de la construction, qui s'appuie sur les forces locales et sur la participation des habitants pour devenir possible.





UNE PAUSE DANS LA VILLE ? MÉDITER AU CŒUR DU QUARTIER GARE DE STRASBOURG



LUCILE
LE COADOU
lucile.lecoadou@outlook.fr

Le monde tourne à cent à l'heure. Entre nos activités professionnelles, nos hobbies, les moments que nous passons dans les transports ou à consulter la flopée de médias qui nous accompagnent quotidiennement, nous avons souvent peu de temps à accorder à notre bien-être. Par ailleurs, la crise du Covid, depuis 2019, semble avoir un impact important sur notre santé mentale. Depuis le début de la pandémie, qui limite nos interactions sociales et l'accès à nos divertissements habituels, la prévalence des états anxieux et dépressifs a augmenté en France. Dans ce contexte qui peut s'avérer angoissant, j'ai voulu m'interroger sur l'importance du temps que l'on s'accorde à soi, à notre bien-être corporel et spirituel dans notre quotidien. Plus encore, je m'interroge sur la place du bien-être en ville : là où le « train-train » quotidien nous entraîne dans le cycle ingrat du « métro-boulot-dodo », pouvant être vecteur de stress et de fatigue, l'architecture est-elle en capacité de générer des espaces pour prendre son temps, prendre du temps pour soi et favoriser notre bien-être ?

J'ai souhaité mener cette réflexion dans le quartier de la gare de Strasbourg, qui est fortement marqué par une forme de frénésie urbaine. Si le reste du centre-ville profite d'aires piétonnes tranquillisées, du rapport à l'ill ou de larges parcs permettant la flânerie, la zone la plus proche de la gare ne semble pas pouvoir profiter de ces poches de sérénité. 58 000 voyageurs en moyenne traversent la place de la gare quotidiennement, côtoyant les habitants et visiteurs de ce quartier en perpétuel mouvement. Le projet vise à créer une pause dans cet environ-

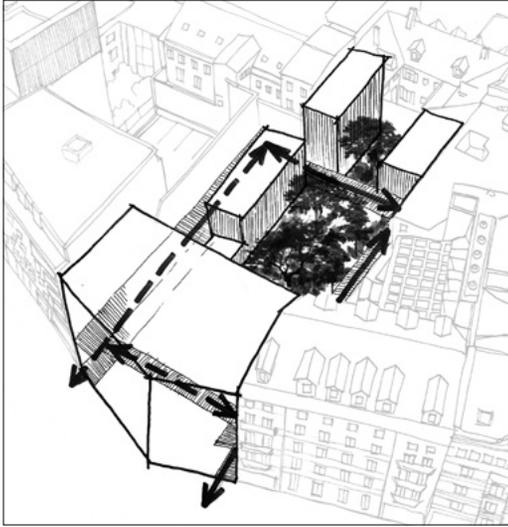
nement dense, sensiblement parlant, pour offrir la possibilité d'expérimenter son silence intérieur.

Le site choisi est situé à l'extrémité nord de l'arc faisant face à la gare. Aujourd'hui occupés, ses bâtiments vont être prochainement détruits pour laisser place à un nouvel hôtel. C'est l'occasion d'interroger le futur de cette parcelle toute en longueur et entourée de hauts murs mitoyens, véritable opportunité pour créer un lieu coupé du monde, en pleine ville.

Les différents pôles programmatiques du projet permettront aux visiteurs de se déconnecter de l'environnement effervescent de la ville :

- pour un moment, le temps de marquer une pause dans un salon de thé profitant du cœur végétalisé du projet comme cadre apaisant ;
- pour quelques heures, l'occasion de profiter d'une séance de méditation ou de yoga dans un centre géré par les associations de la ville ;
- pour quelques jours, s'installer dans un hébergement hôtelier déconnecté et profiter de ses chambres proposant des espaces individuels de méditation.

Le projet doit réunir les conditions nécessaires à l'apaisement et favorisant l'introspection. Il doit ainsi garantir une forme de silence et de calme, préserver l'intimité et offrir des espaces et des temps pour « soi ». L'espace végétal central du projet est support de contemplation, offre un rapport aux éléments naturels et crée un paysage intérieur au projet. Cette pause dans la ville apporte un lieu et un temps pour penser à soi et à son bien-être spirituel.



UNE PAUSE DANS LA VILLE?
MÉDITER AU CŒUR DU QUARTIER GARE DE STRASBOURG
LUCILE LE COADOU



L'ENFANCE COMME LEVIER DE REQUALIFICATION URBAINE

EXPÉRIMENTATION EN COOPÉRATION AVEC LES ENFANTS DE SCHILTIGHEIM



**JEANNE
LE JOSSEC**
jeanne.lejossec@gmail.com

Suite à l'évolution de nos villes face aux logiques de circulation et au développement de nouvelles pratiques sociétales et éducatives, les enfants ont peu à peu été exclus de l'espace public depuis le milieu du siècle dernier. En France tout particulièrement, la ville est perçue comme un milieu hostile à l'enfance, dont nous tentons à tout prix de protéger les plus jeunes. Mais en interdisant aux enfants de pratiquer et de s'approprier la ville, nous les écartons en réalité du lieu privilégié de la sociabilisation. Nous les privons du plus passionnant des terrains de jeux, d'un lieu clé dans leur construction et dans leur ouverture au monde.

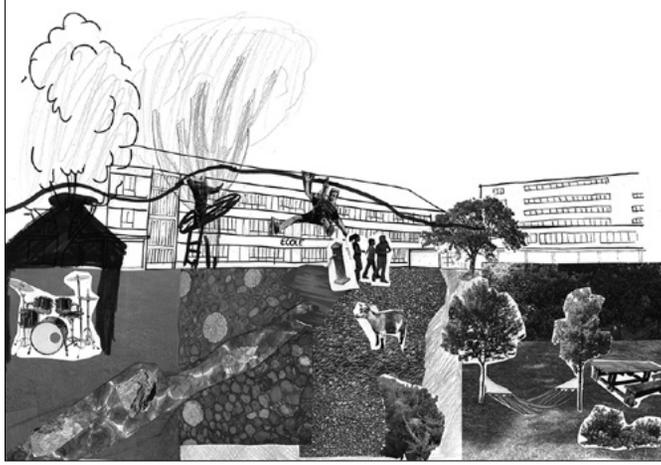
Choisir l'enfance comme levier de requalification urbaine et donner la parole aux jeunes citoyens, c'est avant tout poser un regard nouveau sur l'espace public et se tourner vers la ville de demain. C'est donner la priorité au citoyen piéton et agir en faveur de mobilités plus actives, laissant place à d'autres pratiques urbaines. C'est tendre vers une ville à échelle humaine plus inclusive, plus conviviale et plus respectueuse de l'environnement. Inviter les enfants à prendre de nouveau place dans l'espace public, c'est renouer avec la ville comme lieu de partage et offrir un environnement plus accueillant pour toutes les générations.

Schiltigheim, ville de première couronne de la capitale alsacienne, est particulièrement engagée pour la citoyenneté infantile. Elle accueille chaque année un conseil municipal des enfants et des jeunes leur permettant de s'exprimer et de participer à la vie de la collectivité. Signataire de la charte Ville amie des enfants, Schiltigheim met un point d'honneur à

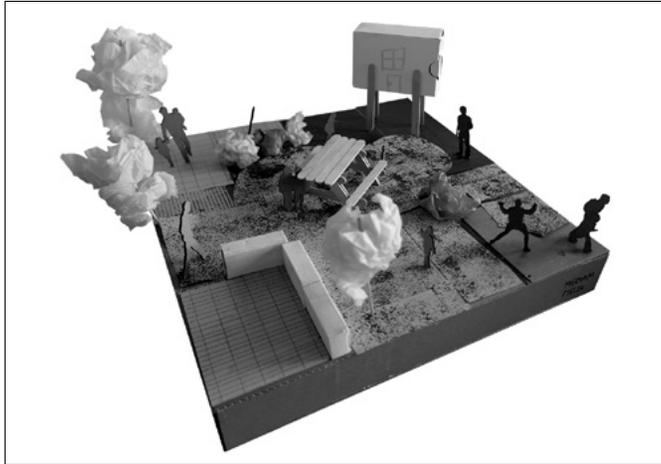
rendre son territoire plus accueillant pour ses jeunes habitants, de plus en plus nombreux.

J'ai pu rencontrer ses enfants citoyens et leur proposer de prendre part dans une impulsion de transformation d'un espace public qui leur était familier. De par leur sensibilité et leur vécu, les enfants ont pu exprimer leurs ressentis sur la ville et me faire part, par le biais d'ateliers ludiques, de leurs besoins et de leurs aspirations pour le Schiltigheim de demain.

Le projet prend place dans le centre-ville de la commune, lieu de rassemblement quotidien de nombreux jeunes schilikois, aux abords du plus grand groupe scolaire de la ville et du tiers-lieu de la Maison du jeune citoyen. Aujourd'hui marqué par des logiques de circulation automobile, le quartier se tourne à présent vers de nouvelles mobilités. Tirant parti de cette mutation, je propose d'offrir aux enfants une portion de cet espace public en devenant pour mener une véritable expérimentation urbaine en faveur de l'enfance, et encourager le dialogue entre les jeunes citoyens, les acteurs de l'éducation, et les habitants de Schiltigheim. En concevant une rue à leur image, et en leur offrant des opportunités de jeu et d'expérimentation, les enfants pourront de nouveau prendre place en ville et devenir les protagonistes d'une évolution vers de nouvelles pratiques urbaines. Peu à peu invités par les jeunes citoyens, les adultes pourront renouer avec l'imaginaire de leur enfance, faire eux aussi connaissance avec une ville apaisée et ouverte à de nouveaux possibles, et ainsi y accueillir plus généreusement les enfants d'aujourd'hui et de demain...



*



*

L'ENFANCE COMME LEVIER DE REQUALIFICATION URBAINE
 EXPERIMENTATION EN COOPERATION AVEC LES ENFANTS DE SCHILTIGHEIM
 JEANNE LE JOSSEC



LE QUARTIER HOSPITALIER HABITER LE TEMPORAIRE : DE LA PRÉCARITÉ À L'ANCRAGE DANS UN TERRITOIRE



**IDRIS
LEROYER**
idris.leroy@hotmail.fr

Le diplôme d'architecture est l'occasion d'explorer une thématique qui nous tient à cœur. Le logement, comme matérialisation de l'habitat, m'intéresse particulièrement car il répond aux besoins primaires de l'homme : s'abriter, se nourrir... Cependant la notion d'habitat transcende ce simple aspect fonctionnel. Selon Heidegger, habiter c'est être au monde et donc exister. Comment exister sans habitat ? Les réfugiés, exilés, transportés d'une ville à l'autre, déplacés d'un camp à un autre, ballottés entre des cultures diverses, ne peuvent réaliser leur habitat. Ceux qui réussissent à surmonter tous les obstacles du voyage et à franchir les frontières de l'Europe terminent souvent dans des abris temporaires, surpeuplés, en périphérie de ville, sans aucune chance d'intégration sociale.

Devant l'ampleur du flux de réfugiés vers l'Europe, il semble essentiel d'explorer, d'inventer de nouvelles manières d'habiter entre Occidentaux et réfugiés. Ce diplôme n'a pas pour but d'apporter la réponse aux problèmes des migrants en Europe mais bien d'expérimenter à travers l'habitat des modèles d'intégration possible. L'architecture est d'abord au service de l'Homme, à la fois par l'usage qu'elle propose mais aussi par la manière dont l'homme va se l'approprier. Elle invente le vivre-ensemble. Comment peut-elle être support de l'intégration des réfugiés ?

Le quartier hospitalier est donc une expérimentation autour de l'accueil des réfugiés, de l'habitat transitoire et de la ville.

Mon projet fin d'études se passe à Grande-Synthe, une ville située dans le nord de la France à la périphérie

de Dunkerque. L'idée est de confronter deux problématiques actuelles que sont l'accueil des migrants et la requalification d'une ville champignon bâtie trop rapidement pour faire vivre une industrie.

L'intention du projet est d'intégrer les réfugiés en faisant de la ville et non un bâtiment centre d'accueil ou un camp hors de la ville. Il s'agit alors d'un quartier d'accueil inscrit dans la permanence et l'évolution lente de la ville. Un quartier ancré dans le tissu bâti existant. Un quartier qui dynamise la ville avec l'apparition de commerces et d'activités. Un quartier qui qualifie l'espace urbain. Enfin un quartier qui profite à tous et favorise l'échange autour d'activités pour partager les savoir-faire de chacun.



**LE QUARTIER HOSPITALIER
HABITER LE TEMPORAIRE: DE LA PRÉCARITÉ À L'ANCRAGE DANS UN TERRITOIRE**
IDRIS LEROYER



LE COLOMBIER SENS DESSUS DESSOUS



**ELIEN
LESIEURE DESBRIERE**
e.lesieure@hotmail.fr

Le quartier du Colombier constitue la partie sud du centre-ville de Rennes. Situé à l'interface entre le centre historique et la gare, c'est une pièce urbaine majeure qui concentre la plupart des grands équipements de la métropole. Cependant, malgré cette position stratégique, le quartier apparaît déconnecté de son contexte et particulièrement en proie aux problématiques environnementales actuelles.

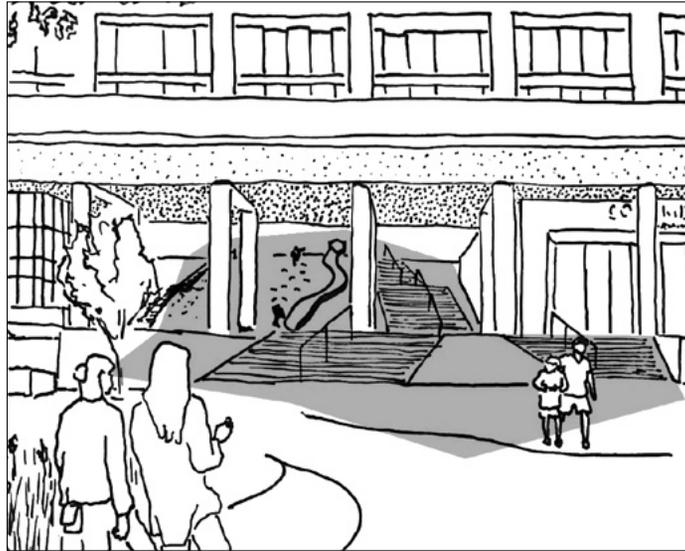
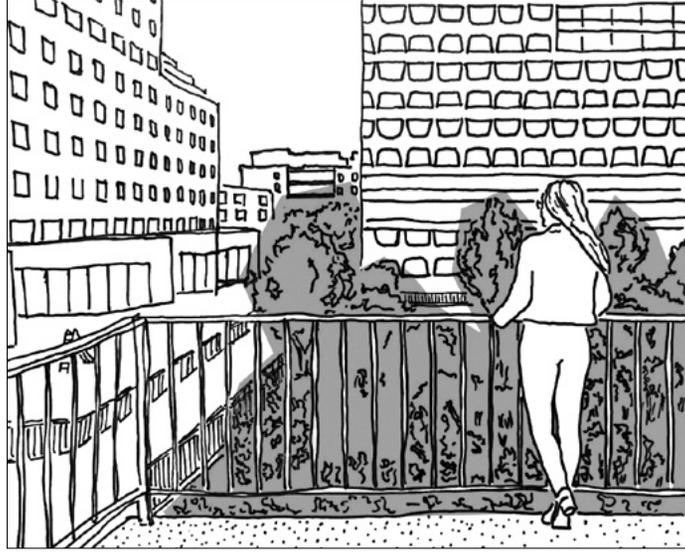
Construit à la suite d'opérations de rénovation urbaine des années soixante-dix, l'ensemble du quartier a suivi une logique d'urbanisme sur dalle. Toute une pièce de ville s'est ainsi vue bâtie sur de vastes surfaces de parkings souterrains, dissimulés des regards, et dont la toiture constitue aujourd'hui la quasi-totalité de l'espace public. Le résultat de ces opérations successives, maladroitement imbriquées, laisse aujourd'hui un quartier trop minéral, où l'échelle humaine se perd entre des passages trop étroits et des places bien trop lâches. Les trames vertes et bleues semblent s'interrompre au niveau des boulevards qui délimitent le quartier.

A contrario, ce site offre aujourd'hui un potentiel de mutation incroyable. Il concentre une part importante du patrimoine moderne de la ville de Rennes qui donne à ce quartier une identité singulière. Le système vertical mis en place par la dalle permet de tirer profit de nombreuses surfaces communément « perdues » en ville et génère un paysage sur plusieurs niveaux. L'espace public est mis à l'abri des nuisances liées aux circulations automobiles et permet d'y développer de multiples activités ainsi qu'une grande diversité de parcours.

Ce projet vise alors à exploiter les ressources de ce site pour en faire une nouvelle centralité attractive atypique, exploratoire d'une ville plus durable.

Dans cette optique, je propose de tenter de créer un écosystème urbain où habitants et natures reconquises pourraient davantage cohabiter. Il ne s'agit pas de faire place à de simples parcs mais bien de déployer une nature nourricière, régénératrice, porteuse de fonctions récréatives, environnementales, économiques et sociales.

Ma démarche consiste à investir les dalles et penser le quartier dans ses trois dimensions, en allant retrouver le sol d'origine et en investissant les toitures. Ces interventions ont pour vocation d'ouvrir davantage le quartier sur la ville en y inventant de nouveaux usages et en créant un paysage urbain singulier où différentes mailles se rencontrent et s'entremêlent sur plusieurs niveaux.





LA KALSA À PALERME : LISIÈRE EUROPÉENNE FACE AU RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE



**BASTIEN
LIENHARD**
bastien.lienhard@gmail.com

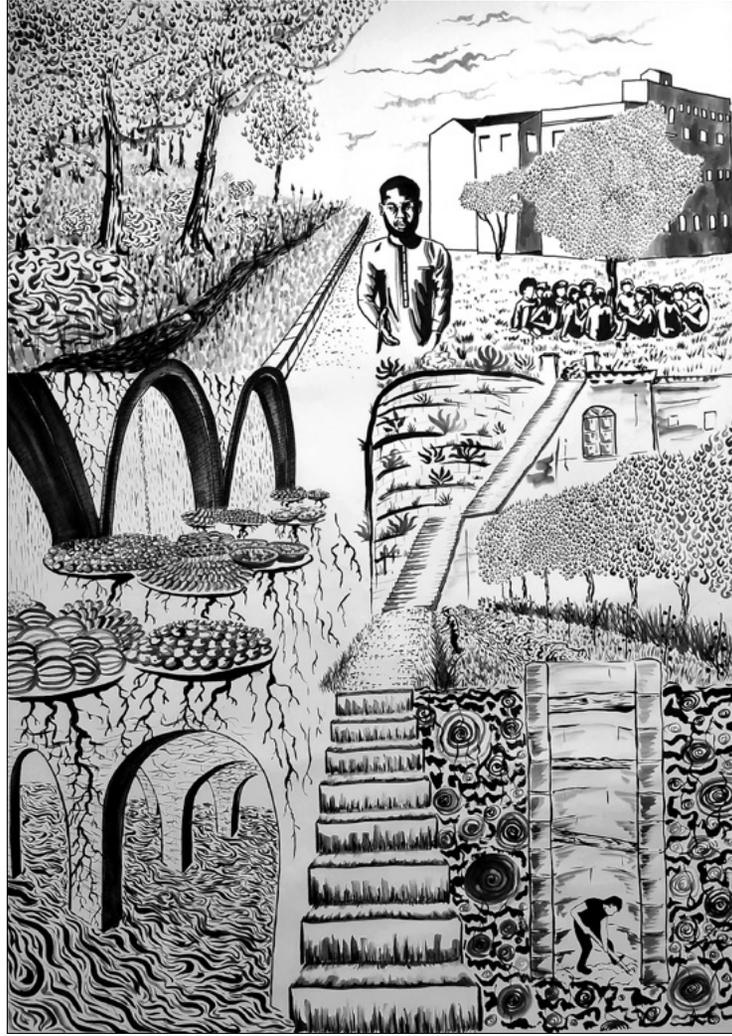
Palerme est à la croisée des enjeux climatiques, migratoires et urbains. Capitale de la Sicile, elle subit le réchauffement du bassin méditerranéen où les vagues de chaleur, sécheresses, incendies, intempéries extrêmes, inondations et la désertification vont s'intensifier. Son lien à la Méditerranée en fait également une porte d'entrée de l'Europe. À l'opposé de l'Italie et de l'Europe, Palerme et son maire défendent ouvertement l'immigration avec la charte de Palerme pour le droit à la mobilité internationale. Palerme est une ville d'un million d'habitants qui s'est fortement urbanisée à partir de la seconde guerre mondiale, période de domination de la Mafia qui a rasé et bétonné les jardins et vergers de Palerme. Cette urbanisation exacerbe les effets du réchauffement climatique avec les îlots de chaleurs et l'imperméabilisation des sols notamment.

Je me suis longtemps demandé si l'être humain avait sa place sur cette Terre, et je pense aujourd'hui que son rôle est de créer des écosystèmes, à l'image des oasis. Les créer, mais aussi les entretenir et les soigner, ce qui est aujourd'hui plus que jamais nécessaire dans nos villes. Mon intention est d'introduire la forêt dans la Kalsa, quartier du centre de Palerme. Pour ce faire, mon projet s'articule autour de trois aspects : l'agroforesterie, le bâti et le social.

L'agroforesterie est une culture maraîchère associée aux arbres. Dans la Kalsa cette pratique permettra d'engendrer un écosystème vertueux à la fois pour l'écologie, le social et l'économie. Les arbres luttent contre la sécheresse en apportant de l'ombre et en

évaporant de l'eau, stockent le CO₂ et produisent de l'O₂, filtrent et retiennent l'eau dans les sols qui profitent des feuilles mortes pour se nourrir. Ces sols vivants grâce aux troupeaux, vers et champignons infiltrent l'eau, préviennent les inondations et favorisent la fertilité des cultures dont les besoins en eau et en minéraux complètent ceux des arbres. Le bâti est une ressource particulièrement précieuse en centre-ville. La Kalsa est riche d'un patrimoine architectural arabo-normand à l'image de la diversité culturelle historique de la ville, terre d'accueil et de départ ancestrale. Le quartier est également toujours profondément marqué par les destructions, laissant de nombreux bâtiments abandonnés et dents creuses. Ces marges sont autant d'opportunités pour ménager des respirations, installer les infrastructures nécessaires à l'agroforesterie et réhabiliter des logements pour accueillir migrants et travailleurs. La cohésion sociale est indispensable pour s'adapter au réchauffement climatique. Les enfants sont le liant du quartier et tous les horizons sociaux se rencontrent à l'école. On peut alors amorcer une prise de conscience en les connectant à la nature avec l'école du dehors, changement qui infusera dans toutes les familles. Il est ensuite nécessaire de créer de l'emploi pour maintenir les anciens habitants du quartier et permettre l'intégration des migrants avec l'agroforesterie et l'école chantier.

Ainsi ce projet a pour principale intention de retrouver un lien à la nature en ville, de la rendre plus résiliente et habitable face au réchauffement climatique et enfin de former des personnes à soigner la terre et à créer des écosystèmes plutôt que de les exploiter.



*



LA FLOTTE ENTRE MARAIS ET MARÉES



**ANTOINE
LIRON**
antoine.liron01@gmail.com

Mon projet de fin d'études (PFE) s'inscrit dans le contexte actuel et mondial du réchauffement climatique. En effet d'après le scénario le plus probable développé par le GIEC, une augmentation de la température de plus de 2 °C pourrait faire monter de plus d'un mètre le niveau global de la mer à l'horizon 2100. Plus de 570 mégapoles mondiales, avec une population de 2 milliards de personnes seraient alors touchées.

Paysage entre forêts et marais

Je viens étudier plus particulièrement ce phénomène dans l'île de Ré, sur la côte atlantique.

C'est une zone constituée de marais et de forêts. Au nord de l'île, le territoire est bas sur la mer, constitué de marais salants ; au sud avec une topographie un peu plus haute, les champs et les forêts côtoient les marais du bord de mer. Le village de La Flotte et ses marais poldérisés il y a une cinquantaine d'années ont été particulièrement touchés lors des deux dernières tempêtes centennales Martin en 1999 et Xynthia en 2010.

Territoire protégé de l'océan mais pas de la montée des eaux

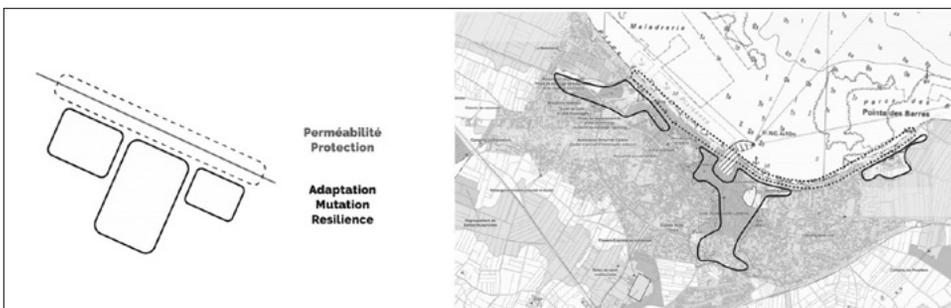
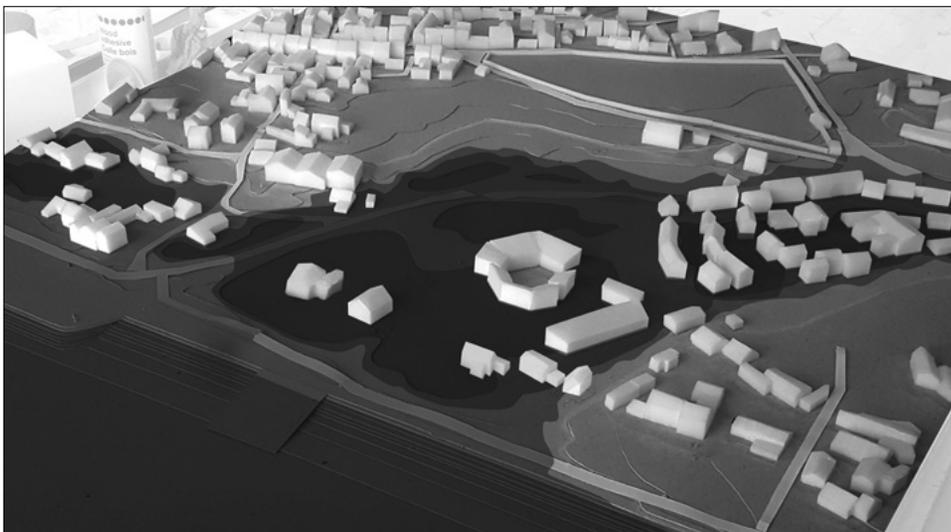
La dépression atmosphérique et le vent ont créé une surcote du niveau de l'eau de 1,30 m, faisant passer la mer au-dessus de la digue. De plus, par l'imperméabilité de la digue, l'eau resta bloquée plusieurs jours après la tempête, causant des dommages irréversibles aux habitations. Malgré ces deux événements, la communauté des communes n'a pas changé de stratégie face à ce nouveau contexte climatique, rehaussant

juste le muret de protection du quartier. Cette stratégie a pour but de conserver l'image architecturale et paysagère qui a fait la renommée touristique de l'île et son importante économie, aux dépens à l'heure actuelle de la capacité d'habiter ces zones en sécurité pour les locaux tout au long de l'année. Effectivement, si l'on se met dans le cadre d'une montée des eaux à l'horizon 2100, alors le quartier sera sous le niveau de la mer dans plus de 60 % des marées.

Mon PFE s'inscrit dans un cadre expérimental de transformation d'un quartier touché par la montée des eaux comme le seront de très nombreux territoires construits à travers le monde. Je viens donc me poser la question de comment rendre ce quartier résilient à la montée des eaux, et quelles opportunités cette mutation peut-elle offrir aux habitants y vivant à l'année.

Pour cela je viens transformer tant le trait de côte que le tissu bâti en arrière de celui-ci pour permettre à l'eau de reprendre sa place dans cet ancien marais et retrouver le caractère naturellement protecteur de ce type de paysage.

Ces mutations comprennent une nouvelle typologie d'habitat adapté aux marées : amphibien, collectif, doté d'espaces partagés. Par ailleurs l'implantation de services et d'activités agricoles en lien avec les marais recréés permet d'insuffler une nouvelle dynamique pour la vie locale.





INTERFACE VILLE/LAGUNE

VERS UN DIALOGUE ENTRE L'ÉTANG DE THAU ET LE CENTRE-VILLE DE SÈTE



**ARTHUR
MARC**
arthurmarc34@yahoo.fr

L'étang de Thau se situe sur le littoral héraultais. Deux mille personnes y exercent la pêche et la culture de coquillages (conchyliculture). Ils y ont, au fil des années forgé l'identité du lieu en s'inscrivant dans un paysage singulier au cœur de zones humides locales : marais salant, sansouïre et prés-salés.

L'enjeu de ce projet de fin d'études (PFE) est d'affirmer la présence de cet univers dans un quartier de la ville de Sète qui tourne actuellement le dos à l'étang.

Proche de la gare et pourtant quasiment inaccessible ; accolé à l'étang mais lui tournant le dos ; affichant des bâtiments (parmi les plus grands de la ville) mais construits dans l'une des zones les plus inondables, ces contradictions notoires propres à ce lieu n'ont eu de cesse de stimuler mon envie de projeter le devenir de ce site contraint dont la complexité nourrit la singularité.

La stratégie urbaine de ce PFE tient compte de deux projets planifiés par la ville :

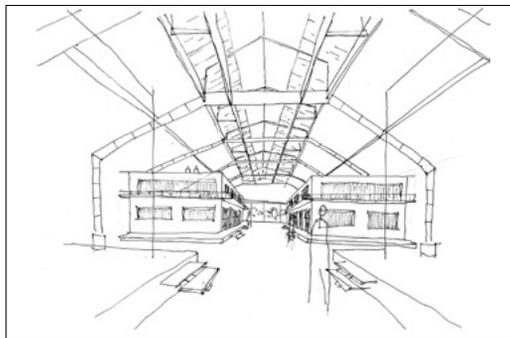
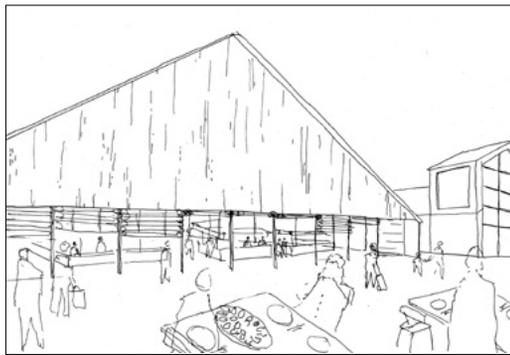
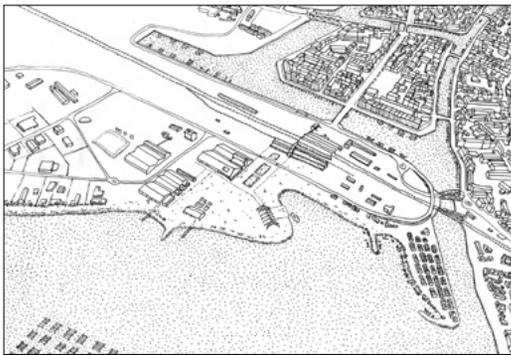
- la transformation de la gare SNCF en un pôle d'échange multimodal (horizon 2022) ;
- l'aménagement de la ZAC Entrée est (horizon 2035).

Mais comment réduire l'impact des fractures qui isolent l'étang du centre-ville sétois ? Dans quel type de paysage la rencontre entre Sète et l'étang doit-elle avoir lieu ? Quel avenir pour les friches industrielles issues de la production d'engrais chimiques, polluées et situées dans une « cuvette » inondable, sur les berges de l'étang ? En réponse à ces problématiques, ce projet de fin d'études vise à :

- faire du pôle d'échange multimodal un outil

- de desserte et d'activation des berges ;
- faire de l'acte de dépollution par excavation des sols une opportunité pour générer de nouveaux rapports au sol, réintroduire des paysages locaux ;
- tirer profit d'une partie du tissu industriel en place pour y implanter des programmes en lien avec les filières conchylicoles et halieutiques qui dynamiseront l'interface renaturée ;
- s'appuyer sur ce nouvel espace naturel pour y articuler et apaiser la future ZAC entrée est.

Une fois les berges devenues accessibles depuis le centre-ville, une fois le point de départ du nouveau réseau de mobilité fluvial implanté en bordure d'étang, les contraintes lourdes liées à l'historique de ce polder industriel (inondabilité et pollution) m'ont conduit au parti pris d'y établir un écoparc. Celui-ci jouera le rôle de vitrine sur l'étang, d'espace de découverte, d'appropriation de la lagune et de ses activités connexes. Il prendra forme, d'une part dans la renaissance des paysages humides et de l'autre dans l'implantation de programmes en lien direct avec l'étang. Accessible, transformé et renaturé, l'ancien site industriel devient apte à dialoguer avec la future ZAC Entrée est (qui s'implantera le long du parc, là où les sols ne sont ni sujets à la pollution ni aux aléas d'inondation). Habitants, touristes, actifs et producteurs interagissent avec l'étang, chacun à leur manière, au sein d'un lieu porteur d'identité locale.





PRÉSERVER LA BUTTE DE SAINT-MAURONT PAR L'ARCHITECTURE COLLABORATIVE



**GABRIELLE
MARCHAL**
marchalgabrielle@gmail.com

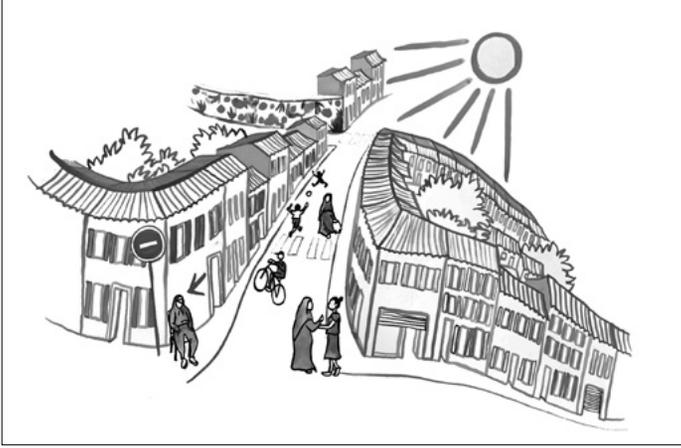
Sur les hauteurs de Marseille, au sein du 3^e arrondissement, se trouve Saint-Mauront. Organisé par de ruelles étroites et une architecture traditionnelle « trois fenêtres », le quartier vit au rythme de l'activité de ses habitants, où la « vie dans la rue » y est culturellement ancrée. Dans ce quartier en péril vit une population désœuvrée et sans activité. Les gens sont dans la rue. Alors que l'on y partage les dernières nouvelles, installé sur quelques chaises, le « squatte » des dealers au coin de la rue du Jet d'eau en inquiète certains. Néanmoins, tout le monde se connaît. On s'entraide, on se respecte et on veille les uns sur les autres. On dit que « Le quartier c'est comme une grande famille ». Suite à une forte immigration, la surpopulation entraîne un besoin en logement trop important. Les commerces ferment et servent de logements. Les marchands de sommeil prennent possession de l'immobilier, entraînant la boucle infernale de la dégradation de l'habitat et le départ forcé des habitants. Les immeubles ne sont plus habitables, et l'état de péril est lancé. Un plan de rénovation actuel vise à démolir pour reconstruire de l'immeuble collectif, densifier et gentrifier. Le paysage typique de la butte est ainsi voué à disparaître, enseveli sous le béton.

Comment réagir ? Des objectifs multiples - Préserver le patrimoine bâti de la butte en rénovant l'habitat en péril. Graduer plus finement l'échelle d'intimité existante privé/public, en offrant un espace semi-privé en cœur d'îlot, en prolongeant l'espace semi-public de la rue, et en procurant un lieu de quartier public. Une stratégie nouvelle - Proposer une alternative sociale visant

à concevoir et bâtir de manière collaborative avec les habitants. Cette approche permettrait de reconstruire un lieu à leur image tout en profitant d'une réinsertion professionnelle. Ma place en tant qu'architecte serait celle d'un accompagnateur, donnant les outils et le cadre pour une architecture collaborative possible.

Agir sur trois leviers Rénover les sous-îlots en péril en opérant en cœur d'îlot - Le cœur du sous-îlot devient un chantier de réparation du bâti en péril le composant, unissant les habitants autour d'une même cause. Réactiver les commerces de rez-dechaussée pour régénérer l'espace semi-public de la rue - La remise en fonction des commerces permet aux lieux de rencontre de se recréer d'eux-mêmes. Il s'agit d'accompagner cette réactivation de la rue en proposant une structure appropriable par les habitants. Réhabiliter le Centre Victorine pour en faire une maison de quartier - Ancienne usine désaffectée, il s'agit d'en faire le lieu unificateur des habitants du quartier, où chacun y trouve sa place.

Comment actionner la machine ? Un premier temps - Investir l'îlot Victorine comme centre réparateur du quartier pour expérimenter la construction collaborative avec les habitants, entreprises, et politiques du quartier. Lieu d'apprentissage et de stockage, les habitants y seraient sensibilisés et formés aux méthodes de construction et rénovation. Un deuxième temps - Investir les îlots habités comme chantier de rénovation, pour régénérer la rue et rénover les sous-îlots en péril avec les habitants. Ce second temps s'accompagnerait de la réhabilitation du Centre Victorine en un centre de quartier.



*



AU BOUT DU MONDE

NOUVELLES URBANITÉS POUR LA VILLE-PORT DE LORIENT



**MATHILDE
MARTINOT-LAGARDE**
mmartinotlagar01@gmail.com

De la Laïta jusqu'à la rivière d'Étel, le pays de Lorient compte un linéaire côtier long de 132 km offrant à la ville une richesse paysagère et une position stratégique sur l'océan. Lorient est communément désignée comme « la ville aux cinq ports » évoquant ainsi l'arsenal historique, le port militaire, le pôle de course au grand large ainsi que le port de commerce de Kergroise et le port de pêche de Keroman.

Au cours de son histoire la relation ville-port de Lorient s'est transformée. Depuis les années vingt, les ports se sont éloignés du bourdonnement du centre-ville pour venir s'étendre le long de la rade en récupérant du terrain sur la mer. Ils se sont peu à peu renfermés sur eux-mêmes créant une ville compartimentée par fonctionnalités. Cette migration éloigne les habitants de l'univers de la pêche qui est pourtant un marqueur identitaire lorientais ; la ville perd aussi son contact avec l'eau.

Ce projet vise ainsi à s'interroger sur le rapport entre la ville de Lorient et son identité portuaire, industrielle et maritime à travers les espaces du port de pêche et de commerce.

Aujourd'hui, on peut repérer deux ouvertures au sein de Kergroise et Keroman propices à imaginer le port de demain : sur un temps court, un nombre important de parcelles et de bâtiments ont été abandonnés ; dans une perspective prochaine, on peut aussi identifier des activités qui vont être amenées à muter comme le stockage d'hydrocarbures qui ne s'avère plus stratégique pour un port secondaire.

Ce projet développe une approche urbanistique et

paysagère à la fois globale à l'échelle du port et détaillée à l'échelle d'un quartier sud « entre deux ports ».

À l'échelle paysagère et urbaine, le travail vise à réaffirmer différentes facettes de paysages maritimes pour la ville tout en cherchant à accueillir de l'habitat dans le port grâce à des quartiers à forte mixité fonctionnelle. Il questionne le statut du littoral portuaire dont certaines zones étaient encore des marécages il y a moins de cent ans. L'objectif est aussi de couture les différents compartiments portuaires par de nouveaux espaces de natures et de nouvelles dynamiques circulatoires.

Au niveau du quartier du Bout du monde, l'approche se veut respectueuse du contexte existant par la réactivation de friches et une conformation au langage architectural portuaire et industriel. Ce quartier transformé développe une forte vocation d'accueil avec une offre de logements destinés en priorité aux travailleurs du port. Le paysage végétal créé opère comme un outil de protection, de purification et de pacification.

Ce projet vient se développer sur un temps long. Il invite donc dans un premier temps à cheminer à travers des interventions transitoires. Des premiers objets clés s'animent : l'ancienne glacière reprend vie, les ateliers du port s'éclairent et le toit de la criée se met en mouvement. Des bassins de filtrations redonnent à la pointe un aspect d'île et le quartier commence à accueillir les premiers habitants. Le jardin des anciennes cuves viendra ensuite permettre la colonisation d'une autre frange par des habitats de pêcheurs, des ateliers et des bureaux.





TRANSFORMATION DE L'ÉGLISE NOTRE-DAME DE BETHLÉEM DE CLAMECY EN ESPACE DE RENCONTRE CULTUREL



**EMMA
NARDIN--GENNEQUIN**
emma.nardingennequin@gmail.com

L'église Notre-Dame de Bethléem est située à Clamecy, au nord du département de la Nièvre, en Bourgogne, sur les bords de l'Yonne. Il s'agit d'une ville rurale dont la population décroît au fil des ans et dont le principal secteur d'activité est l'agroalimentaire. La ville vit également du tourisme, jouissant de sa proximité avec Vézelay et du parc naturel du Morvan. Elle est ainsi traversée par des chemins de randonnées tels que le chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle ou encore la vélo-route du canal du Nivernais.

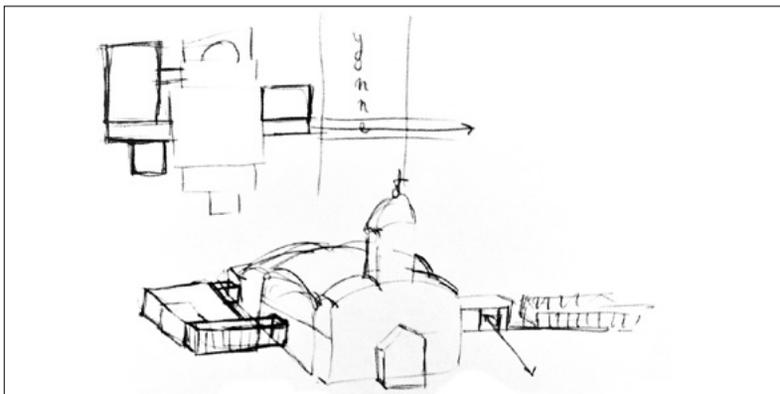
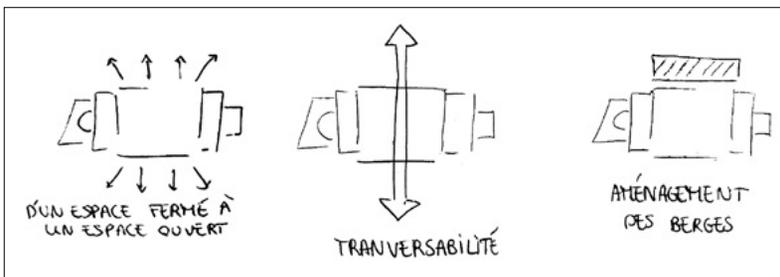
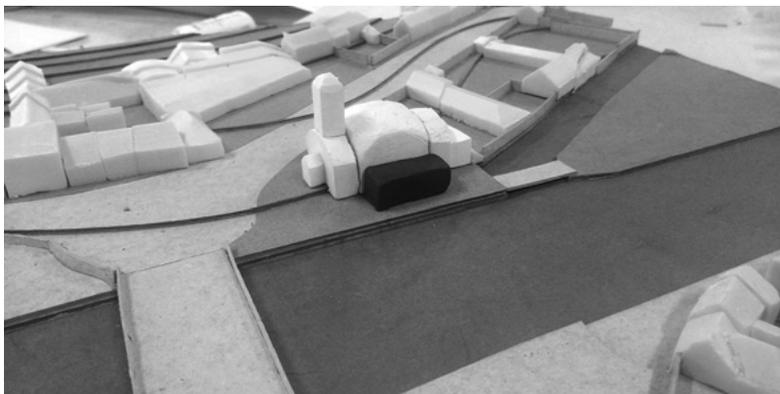
Par ailleurs, Clamecy bénéficie d'une histoire riche, en lien étroit avec les évêques de Bethléem, exilés là de 1225 à la Révolution française. L'église Notre-Dame de Bethléem leur rend ainsi hommage, située dans ce qui était autrefois le faubourg de Bethléem. Son emplacement actuel découle de la présence d'une église provisoire, commandée par les floteurs de Clamecy, un métier traditionnel consistant à acheminer le bois de chauffage vers Paris par les canaux, au XIX^e siècle. Construite en 1927 par Théodore Renaud, il s'agit d'une architecture étonnante, entièrement conçue en ciment armé et d'inspiration byzantine. Le culte n'y est cependant plus célébré depuis 1966 et la ville de Clamecy a acquis le monument auprès de l'association diocésaine de Nevers en 2002. Sa volonté serait de faire de l'édifice un nouvel espace pouvant abriter diverses manifestations culturelles.

De plus, l'église Notre-Dame de Bethléem jouit d'une position stratégique, au carrefour entre la route menant d'Auxerre à Vézelay et le pont de Bethléem qui permet d'accéder au cœur historique de la ville. Se plaçant

ainsi comme porte d'entrée de la ville, son parvis donne sur ce carrefour qui est cependant dominé très largement par le flux routier. À l'ouest, elle bénéficie des berges de l'Yonne, largement accessibles et empruntées par les habitants de la ville, mais qui, toutefois, se pose encore comme frontière entre les deux quartiers.

Autrefois un lieu de rencontre entre les habitants du quartier, le but du projet est de rouvrir les portes de l'édifice aux habitants de la ville mais également de la communauté de communes en proposant un nouvel espace de rencontre. L'espace de la nef, caractérisé par ses claustras colorés et son architecture en ciment armé, sera mis en valeur par une salle modulable, tantôt salle de conférences et de spectacle, salle d'exposition ou salle de banquet, se transformant ainsi en fonction des besoins de la ville. Tout autour de cet espace viendront graviter un espace dédié au personnel, des espaces techniques et un espace d'accueil du public.

Il s'agira alors de proposer une extension qui fera également office de connexion à l'eau et au quartier de Bethléem, une extension qui devra mettre en valeur l'église Notre-Dame de Bethléem tout en faisant écho à son histoire.





À LA RECONQUÊTE DE L'ESPACE LITTORAL LACUSTRE : UNE NOUVELLE INTERFACE ENTRE LAC ET MONTAGNE POUR UNE COHABITATION DURABLE

REQUALIFICATION DES MARQUISATS, ENTRÉE DE VILLE EN RIVE OUEST DU LAC D'ANNECY



**LÉA
NICAISE**
lea.nicaise@gmail.com

Niché dans un écrin de petites montagnes, le lac d'Annecy offre un panorama grandiose. Le relief lui confère son charme mais engendre une forte pression aménagiste, si bien que les berges marécageuses et les villages perchés ont laissé place à des rives endiguées et à une forte urbanisation du littoral. Ce développement s'est fait autour de la route qui longe le lac, notamment sur le tronçon ouest qui relie Annecy à Albertville. Cette route, souvent saturée, contraint davantage le territoire en générant des rives étroites. De plus, les accès publics au lac sont rares : quelques promenades sur berges, plages ou ports ponctuent le pourtour du lac mais la majorité des terrains sont privés. Habitants et touristes se partagent le peu de rives disponibles qui sont bondées en été. C'est dans ce décor idyllique mais fortement marqué par l'homme que ce projet propose de réfléchir à la façon de créer une cohabitation durable entre loisirs, vie urbaine et éléments naturels.

En entrée sud-ouest d'Annecy, le site des Marquisats réunit les enjeux à l'échelle du lac. Les berges sont publiques et regroupent les activités nautiques municipales. La route vers Albertville sectionne le site : les rives sont serrées et déconnectées de la profondeur du territoire. Pourtant, c'est un point de contact entre l'eau et le massif du Semnoz, dont les pentes boisées viennent effleurer le lac. D'abord en marge de la ville, les Marquisats ont été dédiés post-guerre à la culture et au sport et accueillent dès 1962 une maison des jeunes et de la culture conçue par André Wogenscky. Ainsi, un complexe de bâtiments modernistes s'inscrit dans la pente et trône devant le lac. Mais depuis

sa conception, le trafic routier s'est intensifié et de nombreux équipements sportifs se sont disséminés sans lien de part et d'autre de la route. Le piéton peine à trouver sa place et le territoire ne se lit et se pratique plus que dans cette linéarité et cette succession d'usages. De plus, les habitants et les touristes toujours plus nombreux se massent en été sur des rives qui ne sont plus adaptées à tant de monde et d'usages, tandis que le relief à l'arrière est délaissé.

Ainsi des dysfonctionnements spatiaux et dans la temporalité des usages entravent le site pourtant exceptionnel des Marquisats. L'objectif est donc de redonner de l'épaisseur à ce territoire qui s'est fonctionnellement construit autour de la route, afin de faire des Marquisats une véritable interface entre le lac et le massif, où les loisirs et la vie urbaine peuvent se déployer et se compléter en symbiose avec les éléments naturels du paysage.

Cette ambition implique d'abord de repenser les mobilités afin que les infrastructures routières ne soient plus le paradigme d'aménagement et que le trafic soit diminué. Les dispositifs spatiaux et programmatiques doivent ensuite accompagner ce nouveau rapport au territoire et s'y intégrer durablement, dans le respect du patrimoine naturel et bâti. Un cheminement sur les berges au contact de l'eau et un autre dans la pente avec panorama sur le lac viendront structurer le projet. Il s'agit alors de tisser des liens transversaux entre ces deux parcours, entre lac et relief. Les dispositifs mis en œuvre doivent rompre la linéarité du site en venant séquencer le territoire pour donner à lire toute sa profondeur.



À LA RECONQUÊTE DE L'ESPACE LITTORAL LACUSTRE:
UNE NOUVELLE INTERFACE ENTRE LAC ET MONTAGNE POUR UNE COHABITATION DURABLE
LÉA NICAISE



RÉCONCILIER QUARTIER HISTORIQUE ET LAC; UNE NOUVELLE ENTRÉE DANS LA VILLE D'ANNECY



**NICOLAS
ORSET**
nicolas-orset@hotmail.fr

Située en Haute-Savoie, la ville d'Annecy dévoile un cadre paysager unique et enchanteur, entre lac et montagnes; véritable marqueur identitaire de la ville. Se formant au XII^e siècle, la ville se développe en marge du lac et le long du Thiou, exutoire de ce dernier. Au fil des siècles, les rives du lac ont été conservées comme dans un écrin qui aujourd'hui compose le noyau végétal de la ville et son centre de vie.

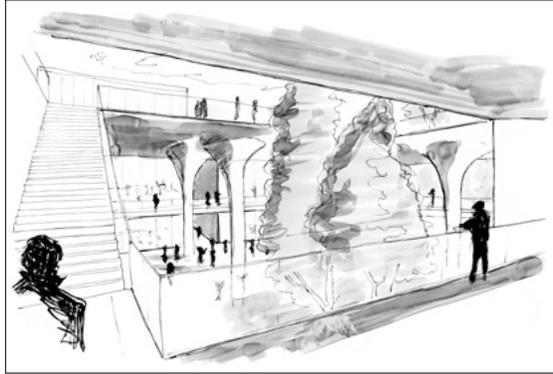
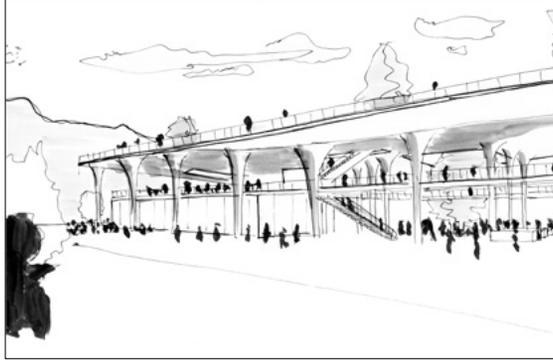
Ville d'art et d'histoire au contact de la nature, Annecy s'anime chaque année au rythme des 3 millions de touristes qui déambulent dans les rues de la ville historique et le long des berges. Ce tourisme débordant allié à une topographie parfois contraignante, imposent aux rives une forte présence de la voiture. Seul axe routier en contrebas de la montagne du Semnoz, la départementale 1508, reliant les villes à l'ouest du lac aux principaux lieux de travail (Annecy, Épagny, Seynod et Genève), au nord, vient accueillir et maintenir un flux journalier de 35 000 voitures. Cette omniprésence de la voiture, vient elle-même accentuer la distanciation entre quartier historique et lac, symptomatique du développement de la ville.

Point d'accroche avec le quartier historique, le terrain Balleydier et la zone du petit Pâquier sont dédiés au stationnement des voitures et constituent l'entrée dans la vieille ville. Présentant pourtant de grandes qualités paysagères, le site fait aujourd'hui rupture dans son contexte immédiat entre le monastère de la Visitation et le nouveau quartier de 600 logements, dessiné par Christian de Portzamparc, actuellement en construction. Ce quartier que l'on nomme l'Avant-

scène, destiné à accueillir près d'un millier de nouvelles âmes, semble quant à lui déjà déconnecté de son environnement; érigé à l'extérieur de la ville.

« Comment réconcilier le quartier historique d'Annecy avec son lac? ». Autour de cette problématique, gravitent d'importants enjeux urbains de connexion de quartiers, de réduction de la présence de la voiture ainsi que de valorisation de l'entrée dans la ville. Cette problématique soulève aussi d'autres enjeux, paysagers et patrimoniaux, comme la réappropriation des berges, la diversification du parcours de bord de lac ainsi que la valorisation des bâtiments historiques du site.

Répondant à ces enjeux, le projet développe une approche urbaine et architecturale proposant une nouvelle façon de vivre le paysage. Profitant d'une déclivité d'environ 13 mètres s'étirant du jardin du monastère jusqu'à la départementale, le projet offre un dispositif de franchissement de la route réintégrant le site dans son contexte. Il met en relation, dans un sens, le haut de la ville avec les berges, et dans l'autre sens, l'Avant-scène avec le quartier historique. Le projet profite aussi de cette déclivité pour intégrer des surfaces de stationnement, remplaçant celles qui paralysent le site. En proposant un programme répondant aux besoins du site et de la ville, le projet devient un édifice culturel, connectant les parcs de bord de lac à la vieille ville, qui s'inscrit dans la continuité de la qualité paysagère des rives. Ce lieu de partage et de rencontre, ayant pour vocation la corrélation des espaces, vient instaurer un nouveau dialogue transversal au lac et au paysage permettant le rapprochement des lieux et des personnes.





LE LIEU DU PRENDRE SOIN

CENTRE D'ACCUEIL ET D'HÉBERGEMENT POUR LES MALADES DU CANCER ET LEURS PROCHES



**FLORIANE
PAGNON**

floriane.pagnon@outlook.fr

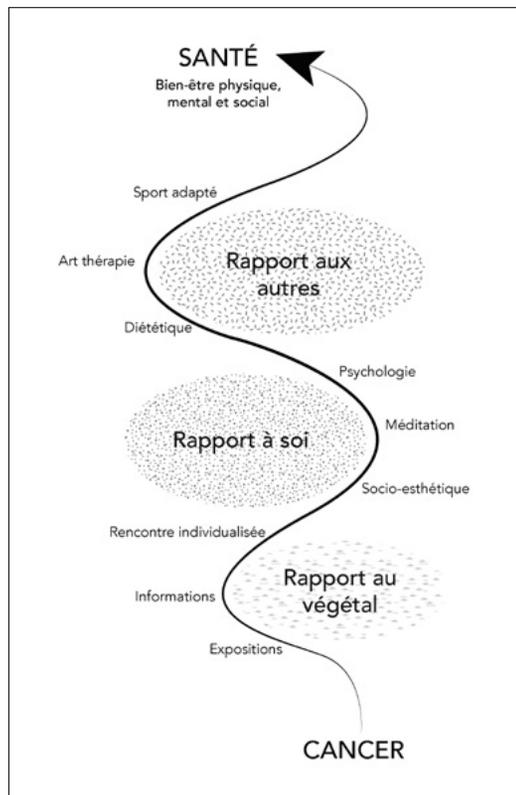
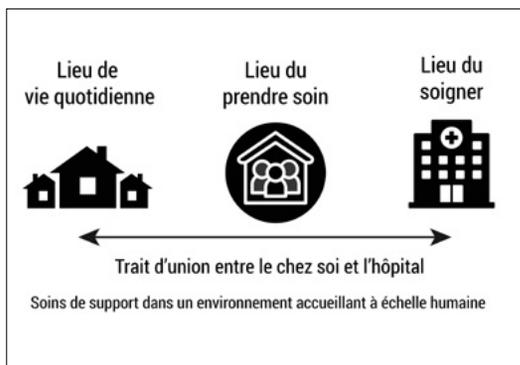
Près de 400 000 personnes sont touchées chaque année en France par le cancer et 4 millions de Français vivent actuellement avec, soit près de 6 % de la population. Les chiffres permettent de mesurer l'ampleur du cancer, la proportion énorme de la population qui en est victime. Cependant, ce qu'ils ne disent pas, ce sont les difficultés rencontrées par les malades et leurs proches lors de l'annonce de la maladie, durant les traitements, mais également après. Le cancer est un mal face auquel on peut se sentir seul, désespéré et impuissant. Que l'on soit malade ou proche, il décontenance et est source d'angoisse. Les personnes touchées par le cancer ont alors besoin d'aide et de soutien face à cette épreuve. Je souhaite ainsi, par le biais du projet de fin d'études, leur offrir un lieu du prendre soin. Un lieu pour les accueillir, les informer, les soutenir. Un lieu chaleureux, dénué des signes angoissants du milieu hospitalier. Un lieu qui s'attache plus à la personne dans son entièreté qu'à sa seule maladie.

La conception du projet s'inscrit selon un processus visant au bien-être global des personnes. L'idée est de prendre soin de la personne, tant du point de vue social, que mental et physique; en complément de l'hôpital qui traite uniquement la maladie. L'intention est ici d'accompagner l'utilisateur dans son cheminement vers la santé, au travers de trois rapports que je juge essentiels: le rapport au végétal, le rapport à soi, le rapport aux autres. Les différents éléments de programme, dans leur spatialisation et leur mise en relation, accompagnent ainsi l'utilisateur dans son cheminement. Espaces d'accueil, de rencontres et

d'échanges, salles d'activités et de soins de support, chambres, terrasses et jardins. Autant d'espaces pour venir compléter la mission de l'hôpital, pour offrir le lieu du prendre soin.

Pour développer un tel programme, l'idée est de venir s'implanter à proximité directe d'un hôpital disposant d'un service d'oncologie pour permettre aux usagers un passage fluide de l'un à l'autre. L'objectif est de ne pas fuir l'hôpital, mais de proposer un espace à la transition entre le chez soi et celui-ci. L'utilisateur est alors à placer au cœur de la conception. Celui-ci doit en effet se sentir accueilli, accompagné, enveloppé, protégé et stimulé. Il faut lui offrir la possibilité de s'isoler et se ressourcer, mais également lui permettre une ouverture aux autres. Un équilibre est à trouver entre calme et sérénité, dynamisme et convivialité. Il faut concevoir un lieu qui puisse apporter un sentiment d'apaisement. Un lieu chaleureux qui offre une possibilité de déambulation et contemplation, de rencontre et discussion. Un microcosme apaisant en plein site hospitalier.

Cela pose ainsi la question première de son insertion dans le site particulier de l'hôpital, et plus largement celle des seuils, filtres et séquences afin d'accompagner l'utilisateur dans son cheminement vers le projet et plus profondément dans son parcours vers la santé. Mais également celle des ambiances et matières, tant intérieures qu'extérieures, pour lui procurer ce sentiment paisible d'être « comme à la maison ». Les vues, le rapport à la nature, l'éveil des sens, la lumière... sont autant d'outils pour générer des espaces chaleureux et agréables, stimulants et réconfortants.





LA BAIE D'AJACCIO. DE LA VILLE À LA MER; DE COUPURES EN COUTURES



**SARAH
PARIENTE**
sarah.mpariente@gmail.com

Implantée entre mer et montagne, au fond d'un golfe, la ville d'Ajaccio bénéficie d'une situation géographique unique. Elle a été édiée en 1492 par les Génois, qui ont su trouver en ce lieu les conditions de développement d'un port militaire et de commerce, naturellement protégé des vents et d'éventuels ennemis.

Depuis l'ère napoléonienne, et jusqu'à nos jours, la mutation d'Ajaccio n'a cessé de s'amplifier en termes d'activité économique, d'urbanisme et de démographie.

Cependant, la ville actuelle semble davantage subir son environnement naturel, au relief escarpé, que n'en tirer profit. Les nécessités de son développement l'ont contrainte à s'étendre là où le relief le permettait, à savoir le long de la mer et au cœur de vallées adjacentes.

Ainsi, le bord de mer a été, au fur et à mesure, colonisé par de nombreuses infrastructures portuaires, routières et ferroviaires. Si ces dernières ont participé au développement de la ville, elles nuisent parallèlement aux qualités de vie du centre et à son accessibilité au profit des zones périurbaines. Nuisances sonores, congestion du centre-ville, omniprésence de la voiture, pollution de l'air par les ferries et les camions, ainsi que le manque d'espace ouvert au public sont autant de raisons qui expliquent l'attrait grandissant pour les périphéries.

Par ailleurs, la rupture ville-mer, induite par les diverses infrastructures tend à renforcer les inégalités sociales et économiques autour de la baie. La cité génoise initiale continue de catalyser richesses et activités de la ville (loisirs, travail, tourisme...), quand le fond

de baie devient un simple lieu de transit, enclavé par des axes routiers.

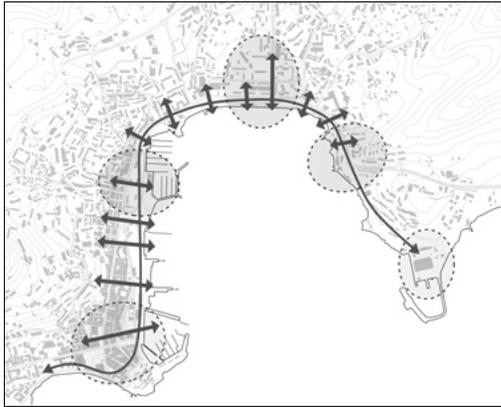
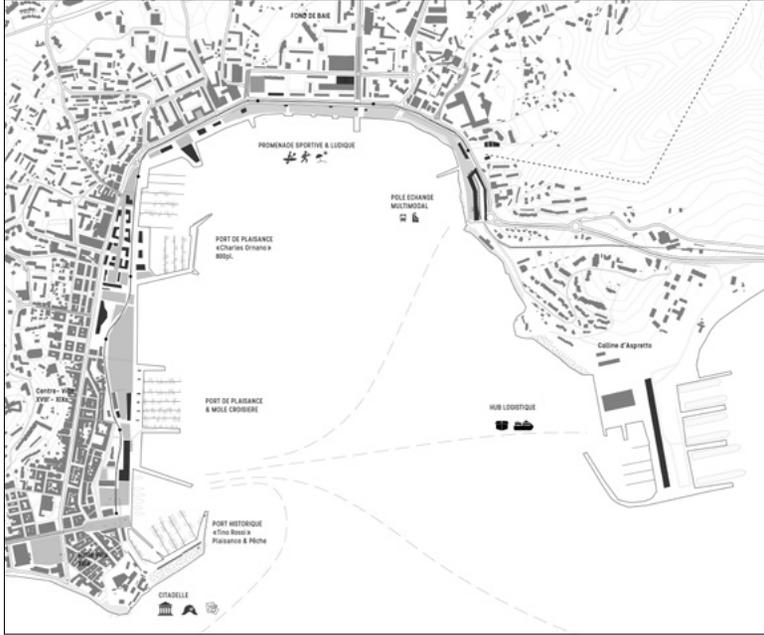
Finalement, le bord de mer actuel ne permet plus à la baie de jouer son rôle « fédérateur ». La place de l'eau au cœur de l'organisation de la ville, qui tissait des liens physiques et visuels entre les différents quartiers de la baie, s'est estompée. Alors que les quais incarnaient, autrefois un lieu de vie, d'animation et de sociabilisation, en réunissant habitants, pêcheurs et voyageurs, ils ont perdu cette vocation et le contact à l'eau a évolué en un rapport purement fonctionnel et logistique.

Ce projet de fin d'études a alors pour ambition de retisser du lien entre la ville et la mer, afin de revaloriser le centre-ville, lutter contre sa perte d'attractivité, et renouer avec l'histoire et l'identité maritime du lieu.

Pour ce faire, le projet s'est construit selon trois échelles d'interventions :

- une échelle territoriale ayant pour rôle de redonner cohérence et lisibilité à la baie, tout en y intégrant les usages actuels ;
- une échelle de quartier, interrogeant les différents rapports à l'eau selon les spécificités de chaque secteur bâti de la baie ;
- une échelle à taille humaine, proposant une réappropriation des espaces en bord de mer à travers la création d'une promenade piétonne architecturée.

Chacune de ces interventions s'attachera à repenser la question de la gestion des différents flux (routiers, maritimes, ferroviaires...), de leurs évolutions, et de la réversibilité de leurs infrastructures.





CONSTRUIRE LIBREMENT

UNE NOUVELLE GARE À KLIPTOWN



LUCAS
PARTIOT
lucas.partiot@free.fr

C'est au cœur de Soweto, le plus grand et le plus célèbre *township* d'Afrique du Sud que ce projet prend racine. Kliptown est un noyau urbain qui s'est développé dans les interstices de la ville d'apartheid, un lieu socialement organisé qui tente avec ses propres moyens de répondre à ses besoins et de produire une structure autonome.

La macro-échelle qualifie Kliptown de bidonville, ou tissu informel en cours de régularisation; autant de termes unificateurs et simplificateurs d'un système pourtant complexe. Il existe une richesse dans la fabrique urbaine de Kliptown, un ensemble de situations diverses qui font sa particularité et que l'on tend à perdre lors de sa régularisation. Ainsi, le programme de développement actuel tend à appliquer un modèle unique, une fabrique orthogonale et uniforme, venant petit à petit lisser les richesses existantes. Ce constat soulève la question du rôle de l'architecte dans un environnement dont les qualités relèvent de son absence. Comment peut-on alors, par l'architecture, accompagner le processus de transformation et de solidification de la ville informelle, qui est un passage du hors-lieu au lieu ?

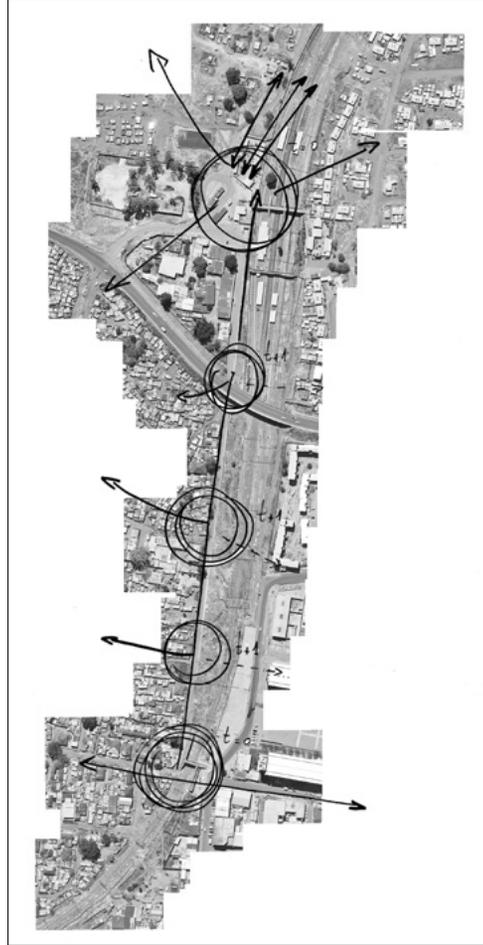
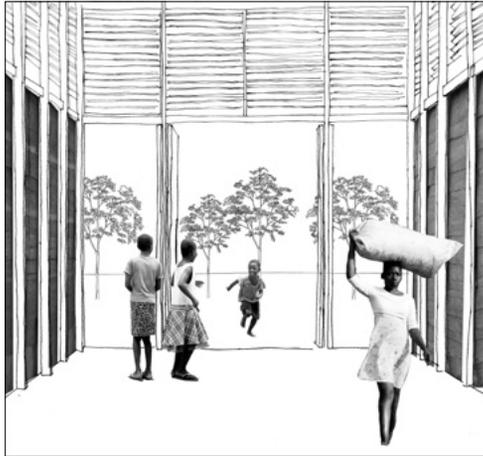
Pendant le confinement de mars dernier, la gare de Kliptown a été détruite. Je perçois la reconstruction de cette gare comme point de départ de projet. Cependant il ne s'agit pas de reproduire les erreurs du passé et de projeter un morceau de ville formelle isolé de son contexte.

Je propose de dissocier la gare en deux stations. La première station est une ressourcerie. Connectée à

la voie ferrée, elle génère une nouvelle microéconomie locale. Elle est un lieu de transformation des déchets du quartier en ressources constructives et de sensibilisation des habitants à de nouveaux systèmes constructifs valorisant les ressources naturelles locales: la terre et le roseau. La deuxième station, opère la reconnexion de Kliptown au centre-ville de Johannesburg et aux autres quartiers de Soweto. Le projet, unique mais réparti sur plusieurs sites, dessine une trame spatiale permettant de relier et de consolider le quartier.

En étant exemplaire tant sur les matériaux que sur les systèmes constructifs mis en place, les habitants sont sensibilisés à l'utilisation de nouvelles ressources disponibles localement pour répondre à leurs problématiques d'habitat. La transformation du quartier se fait depuis l'intérieur en favorisant l'autoconstruction et grâce à l'improvisation des habitants.

J'ai préféré aborder ce projet comme un processus architectural, plutôt que comme un objet d'architecture fini. Mon ambition est de proposer un système autour de la voie ferrée propice à l'expérimentation, à la rencontre, aux rassemblements et à la communication de l'âme de Kliptown aujourd'hui et demain.





PARCOURIR LA CITADELLE DE MONTMÉDY: RÉACTIVER UN PATRIMOINE OUBLIÉ



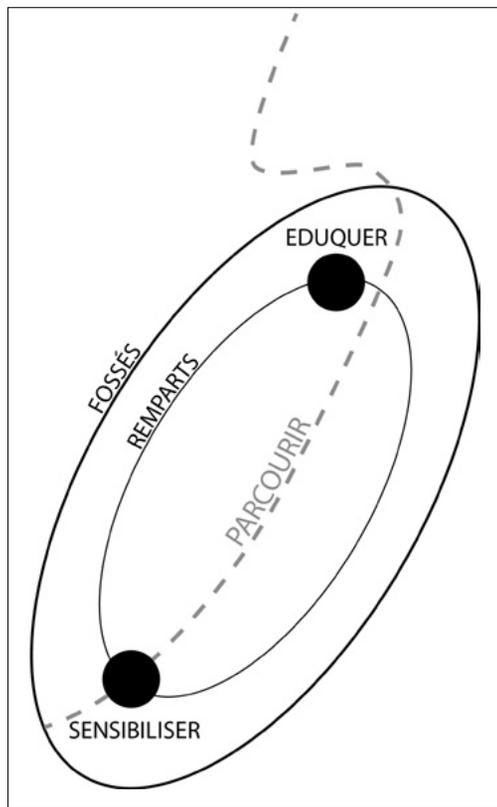
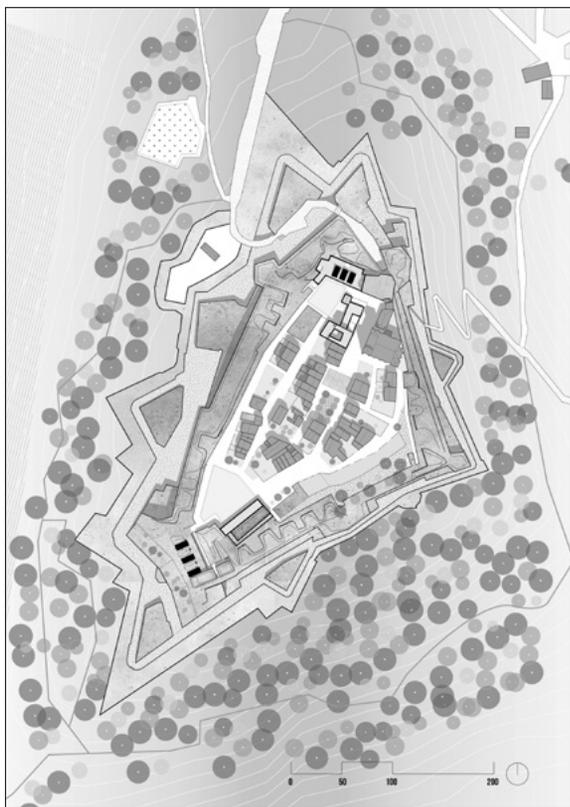
**MAËLLE
PEIFFERT**
maellepeiffert@gmail.com

Dans la campagne meusienne, à la frontière entre la France et la Belgique, la ville de Montmédy bénéficie d'un ouvrage hors du commun parmi ses grandes étendues de champs: une citadelle Vauban. Les imposants remparts, perchés en haut d'un éperon rocheux, surplombent la ville basse et ses 2100 habitants. Vestige de l'histoire militaire de la région, la citadelle est une ancienne place forte chargée d'histoire, lieu de nombreux affrontements depuis son apparition au XIII^e siècle. Mais en raison de nombreux bombardements et de la progressive désuétude de son armement au cours des siècles, elle a perdu son intérêt militaire ainsi qu'une partie de son patrimoine bâti. De ce fait, elle a progressivement été désertée, passant de 2500 habitants au XIX^e siècle à 80 habitants vivant actuellement en son sein.

Depuis quelques années, la citadelle se tourne vers le tourisme en proposant des activités culturelles et de découverte du patrimoine, accueillant 12 000 visiteurs chaque année. Malgré ce nouvel élan, la ville haute garde les stigmates du passé. Bien que le bâti résidentiel soit rénové par ses habitants, certaines constructions historiques sont en péril. L'ancien refuge des moines d'Orval de 1632 n'est plus qu'une ruine qui menace de s'effondrer et les casemates du XVIII^e siècle se délabrent et sont peu mises en valeur dans la découverte des remparts. C'est pourquoi, à travers ce projet, je souhaite revaloriser le patrimoine à l'abandon, pour le faire redécouvrir aux visiteurs mais aussi pour rendre les habitants fiers de leur architecture locale. Aussi, j'aimerais redynamiser la vie quotidienne de la citadelle et la rendre vivante à nouveau.

Pour cela, j'établis un pasage temporel avec deux lieux d'activation. Dans un premier temps, je propose de restructurer les accès à la citadelle, la nature des espaces publics et redéfinir les zones de parkings, en prévision des futurs projets et axes de découverte de la ville. Dans un deuxième temps, un Centre d'interprétation de l'architecture et du patrimoine [CIAP] s'insérera dans les bâtiments les plus caractéristiques du site, les casernements sud. Situé à l'opposé de l'entrée de la citadelle, le CIAP sera un point d'appel programmatique amenant les visiteurs à parcourir l'entièreté de la ville haute. Il permettra de comprendre l'histoire du site et accompagnera le visiteur dans sa découverte des casemates et des remparts. Dans un troisième temps, une école des Compagnons du devoir axée sur la taille de pierre s'installera à l'entrée du site. Sur les traces de l'ancien tribunal de Montmédy, ce nouveau pôle pédagogique sensibilisera à la rénovation et insufflera un nouvel élan de métamorphose de la citadelle. Il sera complété par un restaurant et des logements pour les étudiants dans l'ancien refuge des moines d'Orval. À travers ces phases, une densification progressive des îlots de logements permettra d'accueillir plus d'habitants dans Montmédy, pour que les habitants se réapproprient leur citadelle.

Pour finir, le CIAP et l'école forment des accroches aux extrémités de la citadelle. Ils initient un nouveau parcours dans la ville ainsi qu'une découverte plus complète du site et de son histoire. Ils unissent la ville haute avec ses remparts et réaniment un patrimoine aujourd'hui oublié.





PENSER L'AVENIR D'UNE ANCIENNE STATION DE SKI CRÉER UN LIEU DE VIE POUR TOURISTES, PROPRIÉTAIRES DE RÉSIDENCES SECONDAIRES ET LOCAUX



**SOLÈNE
PLAUCHU**
solene.plauchu@gmail.com

La station de Drouzin-le-Mont, sur le territoire du petit village du Biot (Le Biot) en Haute-Savoie se situe dans le massif montagneux sous le lac Léman, tout près de l'énorme domaine skiable réputé des Portes du soleil. Cependant, pour cette station à 1200 mètres d'altitude dont les remontées ont fermé en 2012 par manque d'enneigement et de rentabilité, le rêve de l'or blanc et du « tout ski » est terminé. Depuis, la station est station fantôme, les résidences sont vides. Elle ne génère plus les activités économiques et la vie qui auparavant l'animaient, et ce malgré les efforts de la commune pour mettre en place des mesures de diversification. En effet les bâtiments sur ce col sont uniquement des résidences secondaires : de minuscules appartements vieillissants avec leurs déclinaisons de canapés convertibles. Il n'y a pas d'autres typologies d'accueil touristique ou d'équipements de loisirs. Les propriétaires viennent peu et ne proposent pas leur appartement en location. Ces logements dans un cadre magnifique sont sous-utilisés.

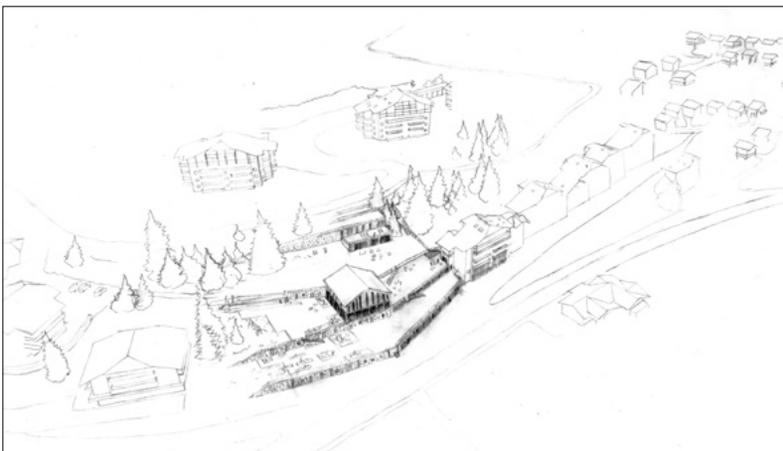
Alors que le marché de l'immobilier de montagne est très tendu dans la région, on est face à un parc bâti délaissé qui souffre de son passé de station de ski. Près de dix ans après la fermeture des remontées il est temps de trouver comment accélérer sa mutation. Comment retrouver vitalité économique et vie, attirer touristes, propriétaires de résidences secondaires et locaux en cette ancienne station de moyenne montagne aux bâtiments aujourd'hui sous-occupés ? Comment promouvoir un tourisme autre, lequel ? Quels programmes peuvent inciter les résidents secondaires à plus occuper leur logement ou à plus le mettre

en location ? Comment diversifier l'offre touristique ? Que faire de la voiture et des parkings omniprésents ? Comment instaurer une vie locale pérenne ?

Le projet a pour ligne de conduite de retrouver possession du sol, aujourd'hui parkings, pentes abruptes, rez-de-chaussée désaffectés ou garages, et de créer un lieu de vivre ensemble animé. Ce lieu est créé grâce au rassemblement de nouveaux programmes : un bâtiment de *coworking* venant promouvoir un autre type de tourisme qui dilue lieu de vie et de travail, couplé à une pépinière d'entreprises, un gîte ou auberge diversifiant l'offre touristique, un café-bar, un espace sauna, une salle d'escalade et une conciergerie pour aider les propriétaires à mettre en location leur logement. Un parking silo paysage couvert mais ouvert, comme intégré à la topographie de la montagne, est le support et l'organisateur des programmes. Il les met en relation à différents niveaux par des jeux de terrasses et d'escaliers, réemployant les roches extraites pour le terrassement pour en faire des murs de soutènement rustique. Le projet avec son jardin éducatif présente les plantes locales et constitue comme une première boucle de la randonnée phare du lieu. Le choix de proposer des stationnements couverts permet de libérer le col de montagne de son bitume et de redonner leurs places aux alpages. Les logements tournés vers le sud en balcon ont alors une vue dégagée vers le magnifique paysage de montagnes. Enfin, le projet en terrasses comme un grand escalier, relie les différents groupes de résidences isolés. Il donne de vrais jardins aux habitants permanents de la résidence rénovée en logements permanents.



*



PENSER L'AVENIR D'UNE ANCIENNE STATION DE SKI
CRÉER UN LIEU DE VIE POUR TOURISTES, PROPRIÉTAIRES DE RÉSIDENCES SECONDAIRES ET LOCAUX
SOLÈNE PLAUCHU



EN PRESQU'ÎLE DE ROSCANVEL, SUR LE CHEMIN DES PROJECTEURS

MISE EN LUMIÈRE D'UN PATRIMOINE MILITAIRE,
POUR LA VALORISATION RAISONNÉE D'UN TERRITOIRE



**DORICK
PUJOL**
dorick.pujol@gmail.com

À la limite occidentale française, le long de la côte bretonne, s'est développé au fil des siècles un vaste patrimoine militaire de plusieurs centaines de fortifications, destinées à défendre le goulet de la rade de Brest. Édifiés notamment du temps de Vauban, étouffés au XIX^e siècle et utilisés durant les deux guerres mondiales, ces édifices majoritairement non entretenus posent aujourd'hui la question de leur avenir. Alors que la plupart de ces sites sont interdits d'accès et dangereux, les promeneurs s'y rendent chaque week-end – par centaines l'été – explorer ces ruines empruntées d'un imaginaire fort, battues par les vents et incluses dans un paysage tout aussi exceptionnel, une biodiversité aux multiples visages, celle des Parc naturel régional d'Armorique et Parc naturel marin d'Iroise.

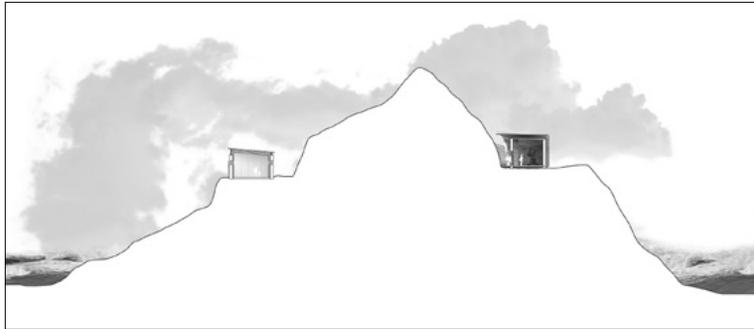
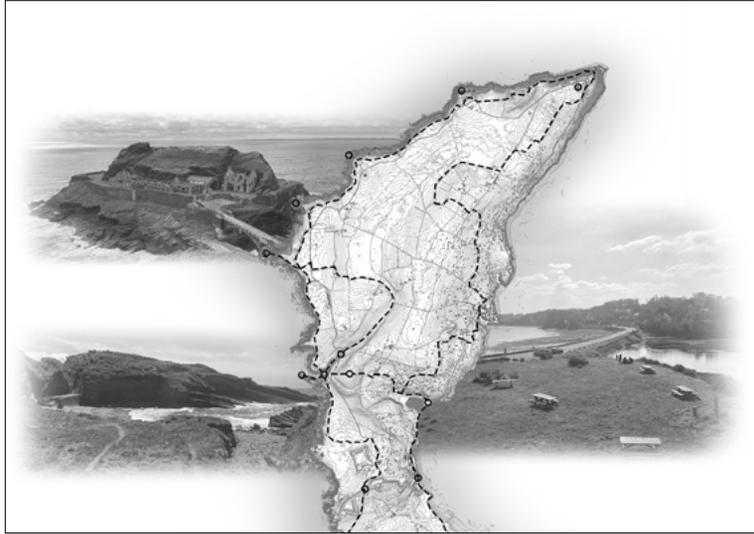
La presqu'île de Roscanvel, qui fait plus spécifiquement l'objet de ce projet de fin d'études, est un maillon de ce territoire. Cependant, cette avancée de terre de six kilomètres de long par à peine deux de large n'a que très peu développé les outils de sensibilisation à son patrimoine et à sa biodiversité, et peine à en garantir une gestion raisonnée alliant préservation et valorisation. Bien loin d'en garantir la sérénité, c'est une pratique peu maîtrisée du territoire qui s'y est développée. Les visiteurs de passage s'y rendent principalement en voitures, garées sur le bas-côté des routes bordant les sites les plus sauvages ou alignées sur les grands parkings des pointes les plus touristiques, et arpentent ce territoire par rebonds successifs entre points d'intérêts. De même, pour les habitants locaux, ce sont dès lors les inconvénients de

cette identité insulaire, isolée et pour autant touristique qui prennent le pas sur ses richesses et ses qualités.

Ce projet cherche donc, dans ce contexte, à participer au rétablissement d'un équilibre plus vertueux entre ouverture et préservation, en questionnant la manière dont il se connecte à son environnement, et la manière dont il peut préserver et valoriser durablement sa richesse patrimoniale, environnementale et rurale. La réponse ainsi proposée se mesure à plusieurs échelles, et au travers des trois grandes thématiques abordées que sont la mobilité, la biodiversité et le patrimoine.

Il s'agit ainsi de faciliter la desserte de cette presqu'île par transport en commun, tant par la terre que par la mer, de permettre la découverte de ce territoire au rythme de mobilités plus douces, de remettre en avant les séquences et parcours qui le caractérisent, de conforter et présenter ce patrimoine militaire, d'en questionner l'usage contemporain, de sensibiliser à cette biodiversité et de concevoir les infrastructures nécessaires à cette nouvelle pratique du territoire.

Ces interventions – un bâtiment servant d'accueil et de nœud de mobilité à l'interface avec le village de la presqu'île, un lieu de sensibilisation à la biodiversité, une intervention muséographique sur l'un des sites patrimoniaux, complété de quelques interventions paysagères – doivent permettre de donner aux visiteurs les clés de lecture de ce territoire, tant patrimoniales que naturelles, d'en révéler les atmosphères et de dialoguer avec afin de le faire vivre pleinement dans son époque contemporaine.



EN PRESQU'ÎLE DE ROSCANVEL, SUR LE CHEMIN DES PROJECTEURS
MISE EN LUMIÈRE D'UN PATRIMOINE MILITAIRE, POUR LA VALORISATION RAISONNÉE D'UN TERRITOIRE
DORICK PUJOL



MELTING PORT : OUVRIR LE PORT ÉDOUARD HERRIOT AUX LYONNAIS ET ASSEOIR LA PLACE DE L'INDUSTRIE EN VILLE



**CLOÉ
URBAN**
cloe.urban@gmail.com

Le port de Lyon Édouard Herriot (PLEH), inauguré en 1938, se trouve au sud de Lyon, dans l'actuel 7^e arrondissement. Il était autrefois à l'extérieur de la ville, éloignant ainsi la population des risques liés à l'activité portuaire et au stockage d'hydrocarbures. Aujourd'hui, le 7^e arrondissement est le quartier de Lyon connaissant la plus grande transformation urbaine et la plus forte augmentation de population de la ville. De même, les communes de Saint-Fons et d'Oullins, respectivement à l'est et à l'ouest du port, accueillent de nouveaux projets urbains. Le port se retrouve alors enclavé dans une zone en pleine mutation.

Tandis que la ville arrive progressivement aux portes du port, ce dernier est pourtant très mal connu des Lyonnais. Beaucoup ignorent son existence et, pour ceux qui ont conscience de cette présence, très peu ont une idée de l'activité portuaire cachée derrière les grilles qui délimitent son emprise.

Avec ses 184 hectares, le PLEH est pourtant le plus grand port que la ville de Lyon ait connu. Sa localisation est particulièrement stratégique puisqu'il est à la fois desservi par la voie d'eau, la voie ferrée et la route, et les 12 millions de tonnes de marchandises manufacturées sur le port en 2019 illustrent parfaitement son importance dans l'économie de la région.

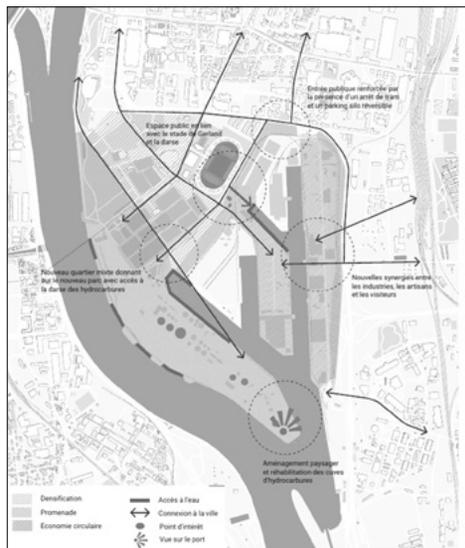
Les enjeux de ce projet sont donc d'ouvrir davantage le port aux Lyonnais et d'améliorer sa perception. Il convient donc de créer de nouvelles entrées, de nouveaux axes et d'amener de la mixité dans l'enceinte du port, mais aussi aux alentours, avec la création d'un nouveau quartier mêlant logements, commerces,

bureaux et espaces publics afin de dynamiser la zone et de la connecter à la ville.

Toutefois, le but de ce sujet n'est pas de requalifier des espaces portuaires en friche mais bien d'asseoir la place de l'industrie en ville et la rendre compatible avec la présence d'une activité urbaine et citadine, en assurant notamment la transition écologique du PLEH.

L'activité portuaire du PLEH repose aujourd'hui principalement sur le stockage d'hydrocarbures et sur les domaines d'activité du béton et de l'acier. Il s'agit donc de diversifier ces domaines d'activité en faisant du port un grand centre de traitement des déchets. Des nouvelles logiques d'économie circulaire pourraient alors être introduites dans le port. Les déchets pourraient être valorisés à la fois grâce à des processus industriels mais aussi grâce au travail d'artistes et d'artisans dont les ateliers seraient présents dans le port, au côté des industries plus lourdes. La présence de ces ateliers rendrait ainsi le port plus accessible aux Lyonnais, qui pourraient découvrir comment leurs déchets sont revalorisés, que ce soit en visitant une entreprise de fabrication d'isolant en textile recyclé ou en achetant des habits de seconde main et des meubles réparés sur place.

La fin du stockage d'hydrocarbures, prévue pour 2050, amène également à se questionner sur l'avenir des cuves. En effet, ces éléments font partie de l'identité du port et les espaces qu'ils renferment peuvent se prêter à de nouveaux usages de type culturel et récréatif, faisant ainsi du port une zone de promenade offrant des vues inédites sur l'activité industrielle et portuaire.



**MELTING PORT : OUVRIER LE PORT ÉDOUARD HERRIOT AUX LYONNAIS
 ET ASSEoir LA PLACE DE L'INDUSTRIE EN VILLE**
 CLOË URBAN



LETHES GO! - RÉHABILITATION DU TEATRO LETHES, RENAISSANCE D'UN LIEU DE CULTURE HISTORIQUE DANS LA VILLE DE FARO



**BASTIEN
VOGT**
vogt.ba@gmail.com

Depuis une cinquantaine d'années, l'activité touristique guide et façonne l'urbanisme, l'architecture, les infrastructures de toute la région de l'Algarve. La ville de Faro, chef-lieu de la région, avec ses nombreux services et administrations n'est rentrée qu'à moitié dans le bain de la métamorphose touristique totale. Aujourd'hui, elle s'interroge sur son identité, à mi-chemin entre la ville balnéaire et l'héritière de la longue histoire de la région. Elle a ainsi fait le choix d'un nouveau développement centré autour de la culture. Elle souhaite candidater pour devenir capitale européenne de la culture en 2027 (ECOC 2027) et lance donc un grand projet d'urbanisme ainsi qu'une refonte profonde de son offre culturelle. Ce nouveau projet urbain fait le choix de revaloriser les bords de mer de la ville avec une grande promenade connectant différents espaces culturels de la ville.

Cependant, un témoin de la construction et de l'histoire culturelle de la ville est oublié de cette grande stratégie urbaine et programmatique. Ce témoin est le Teatro Lethes, théâtre historique de Faro dont le bâtiment observe depuis plus de quatre siècles l'évolution de la cité algarvoise.

Construit en 1605 par les moines jésuites comme couvent de l'ordre dans la région, l'édifice a connu plusieurs vies et il prend sa fonction actuelle en 1845 lorsque l'église jésuite, au cœur du bâtiment, est transformée en un petit théâtre à l'italienne. Ce théâtre sera l'épicentre de la vie culturelle farense jusqu'à la première partie du XX^e siècle. Le bâtiment est vendu à la croix rouge du Portugal dans les an-

nées cinquante et l'institution est toujours propriétaire aujourd'hui de la moitié du bâtiment.

Ainsi ce lieu emblématique de Faro, qui est le deuxième théâtre le plus ancien du Portugal toujours en activité, se partage entre les bureaux des médecins et des productions théâtrales qui ont du mal à toucher les populations actives de la ville. Du fait de son histoire complexe, l'organisation du théâtre est obsolète et manque de cohérence à l'échelle du bâtiment et du quartier. Ce lieu magique par la richesse des peintures et des ferronneries de la salle de spectacle doit retrouver une place dans l'imaginaire des habitants de Faro.

Quelle place peut alors occuper ce lieu dans la programmation culturelle de la ville? Comment faire évoluer ce bâtiment ancien pour répondre à de nouveaux enjeux et l'inscrire dans la nouvelle stratégie culturelle de la ville? Le Teatro Lethes doit redevenir un lieu pour les Farense, un espace de rencontre dans le quartier et il doit se libérer de son image austère et guindée qui le rend inaccessible pour les habitants. La position stratégique de l'édifice dans la ville permettrait de tisser un lien entre les grands projets du front de mer et les périphéries. La dynamique impulsée par la capitale européenne de la culture 2027 permettrait de donner une nouvelle ampleur aux usages du théâtre. Du théâtre à l'italienne très formaté à un lieu d'expérimentation ouvert sur son quartier.





LA VILLE-MARCHÉ: UN NOUVEAU SOUFFLE POUR LE MARCHÉ MBOPPI DE DOUALA



**HENRIETTE
WAMAL**
princi_wamal@yahoo.fr

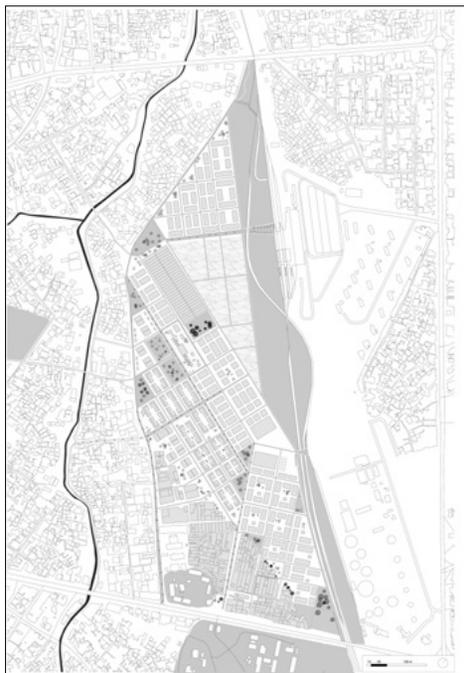
Située dans une région littorale, Douala est la capitale économique du Cameroun. Son emplacement stratégique côtier a fait d'elle le siège du plus grand nombre d'industries et de marchés du pays. Douala accueille différentes typologies d'espaces commerciaux, en particulier les centres commerciaux importés par la mondialisation et cherchant à influencer l'ensemble des modes marchands. Parmi ces multiples typologies, le marché – planifié ou spontané – tient une place prépondérante. Il s'immisce dans tous les interstices de la ville, faisant ainsi d'elle une « ville-marché ».

Le marché qui nous intéresse ici est le marché Mboppi, situé à la jonction entre le centre-ville et la grande périphérie de Douala. Représentant le plus grand marché d'Afrique centrale, sa spécialité est la vente en gros de produits excluant les vivres frais. Il vise ainsi autant les particuliers que les revendeurs de la ville, du pays et même de la sous-région d'Afrique centrale. Bien que le marché représente l'un des lieux de rencontre privilégiés à Douala, Mboppi – comme la plupart des grands marchés de la ville – est limité par sa surdensité, sa compacité et son cloisonnement. L'étude de ce marché et de la situation urbaine doualaïse a permis de cibler les deux enjeux principaux de ce projet: rendre la rue au marché et le marché à la rue, en l'étalant, en l'éclatant et en le fluidifiant, et adapter ce marché aux nouveaux enjeux climatiques et énergétiques auxquels la ville devra faire face.

En réponse à ces enjeux, ce projet vient tout d'abord donner de l'ampleur au marché en l'étalant sur l'aire

actuellement occupée par des rails de chemin de fer de maintenance avoisinant le site. Afin de rendre la rue au marché et le marché à la rue, il s'agit également d'éclater sa structure, de donner plus de largeur aux rues et d'offrir sur celles-ci une place identifiée à la vente, à l'achat, à la circulation piétonne et motorisée, à la végétation et au métabolisme urbain. En vue d'accroître le rôle de plaque tournante distributrice du marché Mboppi, ce projet propose de développer une dimension productive et agricole au cœur même du marché. Ce nouveau rôle, qui permettra la production et l'autosuffisance, viendra s'insérer à ses usages habituels. En guise de point de départ de cette nouvelle fonction, un centre d'apprentissage coopératif des métiers de l'artisanat, de l'agriculture et de la construction, à destination des acteurs et des producteurs du marché est mis en place au cœur du marché. Enfin, une ville ne pouvant vivre sans habitations, ce projet intègre le développement de logements évolutifs au sein même du marché.

Le nouveau marché prend ainsi trois formes: le marché-distributeur [s'apparentant au marché existant], le marché-producteur et le marché-diffus intégrant les habitations et le tertiaire. La première s'accroche aux grands boulevards bordant le site au nord et au sud, la seconde, elle, se raccroche à la gare de marchandises et voyageurs et la dernière au quartier d'habitat à l'ouest. Ce projet de fin d'études propose ainsi de penser un nouveau rôle, de nouveaux usages et une nouvelle spatialisation du marché Mboppi, afin d'en faire un exemple pour de prochaines initiatives urbaines intégrant une fonction marchande à échelle équivalente.



*



LA MINE D'OR DE SALSIGNE



**JOËLLE
WILLUTH**
joelle.willuth@gmail.com

Au cœur de la Montagne Noire, au nord de Carcassonne, gît la mine d'or de Salsigne. De nombreux minerais y abondent, grâce à une formation géologique particulièrement favorable. Mais la montagne, gorgée d'or et de métaux précieux, referme également l'un des gisements d'arsenic les plus importants du monde.

À l'état naturel, l'arsenic ne présente aucun danger pour la vallée. Néanmoins, les décennies d'exploitation industrialisée des années quatre-vingt l'ont fait ressurgir sous forme de poussières toxiques. Il a ainsi infiltré les eaux de l'Orbiel et l'air des pourtours, engendrant de nombreux cancers dans la région.

L'exploitation de Salsigne sera, pendant un siècle, la plus importante d'Europe. Elle est d'abord productrice d'argent, de fer et d'arsenic. Mais la découverte d'un gisement d'or en 1892 marquera le début d'un nouveau visage pour Salsigne. L'usine de cyanuration est alors construite en un temps record, les niveaux de souterrains dévorent les entrailles de la montagne et la mine à ciel ouvert finit par l'éventrer.

Même si l'or et l'arsenic sont vendus au monde entier, l'exploitation souffre, dès 2000, d'un manque de rentabilité. Le cours de l'or étant au plus bas depuis le choc pétrolier, la mine ferme en 2004. Elle est revenue à l'État qui entreprend de réhabiliter le site. L'usine est enfouie, sur place, et les déchets arséniés stockés dans d'énormes montagnes toxiques bitumées. Les nombreuses polémiques liées à la pollution, invisible mais encore présente, se sont ainsi endormies.

Mais les crues catastrophiques de 2018 ont fragilisé les montagnes d'arsenic, et l'Orbiel, chargé du

poison, dévala la vallée et déposa langoureusement l'arsenic sur son passage. Aujourd'hui, il persiste une non-sensibilisation des populations et une mémoire en péril.

Mon projet de fin d'études souhaite lever le rideau sur les coulisses du passé et rendre aux populations locales un lieu de mémoire, de médiation et d'espoir. Le projet développe ainsi trois enjeux : comprendre le passé, se révolter du présent, préparer le futur.

Pour répondre à ces enjeux, le projet est pensé comme un parcours, durant lequel le visiteur passe par plusieurs phases : il se gorge de savoirs sur la mine dans le musée-mémorial honorant le passé. Il visite ensuite l'exposition militante sur la pollution minière en parcourant le pourtour du cratère où il est confronté à l'ampleur des dégâts actuels. Enfin, renseigné et révolté, il termine la visite sur un message d'espoir et de médiation pour le futur de la vallée, en longeant les champs d'expérimentations scientifiques de dépollution du laboratoire. L'ensemble du projet réinvestit le chevalement du Puits Castan, le seul en France à avoir extrait de l'or.



LA MINE D'OR DE SALSIGNE
JOËLLE WILLUTH



FLAKTÜRME. RECONVERSION DE DEUX TOURS DE LUTTE ANTIAÉRIENNE À VIENNE



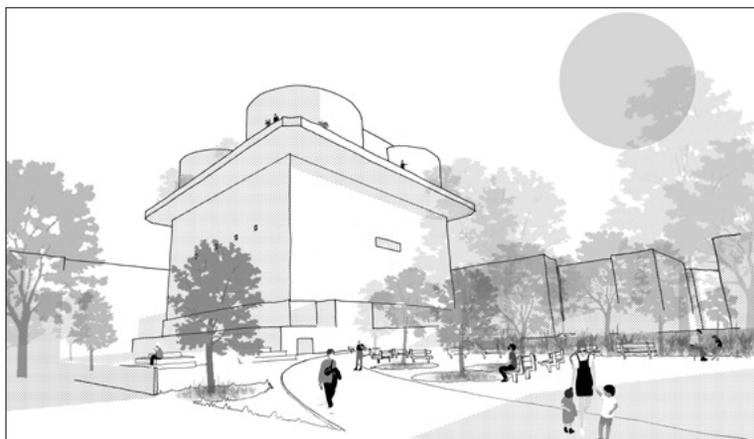
**CLARA
WOLF**
clara.wolf@outlook.fr

Pendant la seconde guerre mondiale, des tours de Flak ont été érigées dans les principales villes du III^e Reich [Berlin, Hambourg et Vienne] afin de les protéger des bombardements. Esquissées par Hitler lui-même, ces imposantes tours en béton armé abritaient à la fois un très grand nombre de civils et le matériel militaire nécessaire pour tenter d'abattre les avions des Alliés. Elles ont participé à la propagande nazie en devenant des marqueurs psychologiques de l'omniprésence de la guerre, de la destruction et de la mort. Aujourd'hui, leurs fonctions initiales sont obsolètes. Quasiment impossibles à détruire du fait de leur épaisse structure, les édifices sont souvent abandonnés et marquent le paysage urbain comme des cicatrices du passé. Pourtant le temps passe, les générations défilent, les plaies se pansent et le patrimoine militaire est peu à peu réinvesti et reconverti. Mais qu'en est-il de ces colosses de béton au passé sombre ? Comment peut-on se réapproprier de tels objets ?

C'est à deux pas du centre-ville de Vienne en Autriche, dans l'Arenbergpark, un petit parc familial du 3^e arrondissement, que gisent deux tours de Flak dans leur état d'origine. Inutilisées, elles semblent invisibles pour les habitants. Pourtant au vu de leurs caractéristiques hors du commun, les ignorer ne suffit pas à les rayer du paysage. L'Autriche a été profondément marquée par son annexion au III^e Reich en 1938 et la vision quotidienne de ces lieux clos et hantés par leur histoire peut encore créer des sentiments négatifs auprès des passants. Ouvrir ces bâtiments au public tout en les intégrant pleinement dans l'aménagement du parc serait un premier pas pour en-

tamer une démarche résiliente vis-à-vis de l'histoire du pays.

Vienne est une ville où il fait bon vivre et où la culture est omniprésente. Ces bunkers offrent la possibilité de créer des lieux uniques et à l'image de la ville, en proposant deux univers bien distincts. L'art et la culture ainsi que la détente et le bien-être formeront un complexe accueillant tout en faisant un véritable pied de nez au nazisme qui a tenté de convertir l'Europe à la haine, à la violence et à l'oppression. L'objectif étant de proposer des expériences singulières dans ces lieux surprenants et d'activer un quartier méconnu des Viennois. La tour d'attaque, la plus grande des deux, tentera de s'ouvrir très largement au public. Émulant de créativité et de partage, elle présentera une offre culturelle variée, permettant à tout un chacun d'y trouver son compte. Expositions et conservation d'art, laboratoire créatif et salle de concert feront vivre l'intérieur de ce bunker. La tour de commandement, la plus petite, offrira un lieu de détente et d'introspection inédit et surprenant avec la création de bains verticaux. Les passants seront naturellement invités à arpenter ces tours et passer de bons moments sur les terrasses offrant de nouveaux points de vue sur Vienne, pour les accepter elles et l'histoire qui leur est liée.



INSA Strasbourg

24 boulevard de la Victoire
67084 Strasbourg Cedex

Tél. +33 (0)3 88 14 47 00

www.insa-strasbourg.fr

Blog architecture :

architecture.insa-strasbourg.fr

Publication des diplômes d'architecture :

architecture-diplome.insa-strasbourg.fr