

# DOSSIER DE PRESENTATION

## LA VOITURE EN VILLE

NOUVELLES MOBILITES, NOUVELLES OPPORTUNITES, NOUVELLES QUESTIONS...



ARCHITECTURE NANCY

**métropole  
GrandNancy**



UNIVERSITÉ  
DE LORRAINE

26ème Semaine Internationale d'Architecture / ENSA NANCY 2019

Cars are dedicated to urban men like faithful companions. They permitted emancipation and freedom of movement in the context of post-war economic boom. The Taylorisation of the industrial production, initiated by Henry Ford, made it possible for many to acquire a car, move quickly and autonomously, while transporting several passengers and purchases, all together. For the Western countries economy based on economical growth, the cars, its by-products and related markets emerged as major sources of development.

Today, things are changing. New forms of travel, whether collective or individual related, are developing. Cities' inhabitants aspire to a renewed environment that is healthier and friendlier. In addition, climate changes and new economic paradigms compel us to reduce our dependence on fossil fuels as well as the amount of carbon rejected in the atmosphere. The time for no-car has not yet arrived (will it one day?) but a more reasonable use of it has certainly come.

Considering this theme, five locations within the Metropolitan area of Nancy are proposed as urban situations to work with. Each site is specific and relates to different issues. However, the two following questions are considered recurrent:

- which room should be given to cars in our urban lifestyles today? And tomorrow?
- what should be done with the space preserved or possibly reclaimed from using fewer cars?

You and your group of students are invited to address these general questions while considering issues related to the site(s) you chose to work with. Use your architectural, urban or landscape experiences to build your own didactic and set up your framework. Please feel free to include forward-looking projects, if not Utopian.

#### **1// Rue des Dominicains, Rue du Pont-Mouja**

These busy shopping streets are not yet pedestrian streets while other areas of the city center, like the market square and, more recently, the Place Stanislas have become car-free. The public pressure and the introduction of new transportation means allow us to imagine differently these streets that today are filled up with cars (driven or parked). What could be new uses of these streets today? According to which temporality may changes happen?

#### **2 // Vaudémont Parking**

The Vaudémont bastion has always been a car park, while it is one of the last vestiges of Nancy fortification, notably with a remarkable urban and landscape situation at the heart of Nancy 18<sup>th</sup> century, between Place Stanislas and the Parc de la Pépinière. The introduction of park-and-ride facilities at the entrances of the city, an effective public transportation network as well as the need to make the city center car-free could be an opportunity to rethink this area while considering its morphologic, topographic characteristics and singular position. Which program for which uses and which arrangements?

#### **3 // Gate Sainte-Catherine & Port**

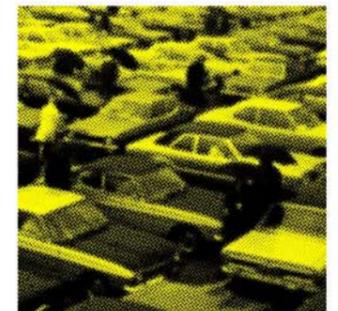
The area around the small port located by the former city gate Ste-Catherine is nowadays mainly occupied by ordinary parking lots (cars and buses) although this area is strongly structured around the presence of water and by a meaningfully urban and landscape project around the port. If every space can't be turned into a pedestrian zone, could the traffic and the parking lot be reconsidered and the characteristics and potential of the place better taken into account?

#### **4// Les Deux-Rives Park-and-Ride (TBC)**

In spite of its notorious architectural qualities, this building complex that includes retail facilities, housing and several parking spaces does not work like expected. Indeed, its urban situation, close to the city center prevents it to be used as a park-and-ride facility. Indeed, car owners coming from the suburbs are only a few hundred meters away from the city center. Could the partial inefficiency of this recent facility be acknowledged and the transformation of all or part of this superstructure be considered? What could be done using the structural and spatial characteristics of this building?

#### **5 // Marcel-Picot Stadium Parking**

A stadium is one of those great metropolitan facilities that attract far beyond the urban area where they stand and that require large parking capacities to be used during short periods of time and occasionally. In Nancy, the major development projects around the stadium made possible by recent demolitions are now suspended to economic hazards related to its unsuccessful soccer team. The vast and open space between the stadium and the Meurthe River, right next to family gardens, is like a wild parking area. Which architectural, urban or landscape proposals could be made in order to take over this territory with unique qualities and still meet the needs of the stadium to have a car park?



**La voiture en ville - Nouvelles opportunités, nouvelles questions...**

Fidèle compagnon de l'homme urbain, l'automobile est devenue une sorte de drogue dure dont il semble difficile de se désaccoutumer ... Elle a permis une forme d'émancipation. Avec le boom économique de l'après-guerre et la taylorisation initiée par Ford, il devenait possible pour tous (ou presque) d'acquérir une voiture (au moins) pour se déplacer de façon rapide et autonome, avec une capacité de transport utile pour d'autres passagers (et pour ses achats).

Pour les économies occidentales basées sur une nécessité de croissance : l'automobile, ses dérivés et ses marchés annexes se sont présentés aussi comme un support majeur de développement.

Aujourd'hui, les choses ont changé.

De nouveaux modes de déplacement collectifs ou individuels très efficace se développent, les habitants des villes aspirent à un cadre de vie rénové, plus sain et plus convivial. De plus, de nouveaux paradigmes économiques imposent de réduire nos dépendances aux énergies fossiles, dont sont gourmands nos compagnons à 4 roues (qui par ailleurs inondent l'environnement de leurs déjections carbonées).

Si l'heure du zéro voiture n'a pas encore sonné (mais sonnera-t-elle un jour ?), il semble que celle d'une cohabitation plus raisonnée entre l'homme et son automobile (ou celle des autres...) soit arrivée !

Dans le cadre de la SIA2019, 5 lieux ou situations urbaines de la Métropole du Grand Nancy sont proposés aux enseignants-invités pour le travail qu'ils mèneront avec des élèves architectes de niveau master, sur le thème de la voiture en ville.

Pour chacun de ces sites, les réalités et les enjeux sont différents. Mais pour tous 2 questions s'énoncent de façon simple et récurrente :

- quelle place pour l'automobile en ville aujourd'hui et demain ?
- que faire de l'espace préservé ou possiblement reconquis ?

À partir de leurs recherches et expériences, les enseignants-invités sont invités à répondre concrètement à ces questions générales, comme à celles induites par chaque site proposé à l'étude. Toutefois, il leur est laissé la liberté de choisir d'autres points de vue didactiques et de se fixer leur cadre, notamment sur le plan de la prospective et de l'utopie.

**1 // la rue des Dominicains et son prolongement rue du Pont-Mouja**

Ces rues très commerçantes n'ont pas été piétonisées lorsque d'autres espaces de l'hypercentre l'ont été, comme le secteur du marché ou plus récemment la Place Stanislas.

La pression citoyenne et l'apparition de nouveaux modes de déplacements permettent d'imaginer différemment ces espaces dans lesquels l'automobile s'impose aujourd'hui (qu'elle soit en mouvement ou en stationnement). Mais quel partage, pour quels usages, dans quelles temporalités ?

**2 // le parking Vaudémont**

Le Bastion Vaudémont a été transformé 'depuis toujours' en parc de stationnement, alors qu'il est un des derniers vestiges de la fortification de Nancy et qu'il se trouve dans une situation urbaine et paysagère particulièrement remarquable au cœur du Nancy XVIII<sup>e</sup>, entre Place Stanislas et parc de la Pépinière.

La mise en place de parking-relais aux entrées de ville et d'un réseau efficace de transports en commun, mais aussi la nécessité de se débarrasser dans le centre-ville des flux automobiles autres que ceux strictement nécessaires amène à envisager concrètement la requalification d'un tel espace. À partir de ses caractéristiques morphologiques et topographiques, mais aussi à partir de sa position paysagère et urbaine très singulière : quels programmes pour quels usages et dans quelle configuration ?

**3 // les espaces du Port et de la Porte Sainte-Catherine**

Pourtant à proximité d'ouvrages et d'aménagements structurants qui présentent une forte identité et même pour certains, de grandes qualités architecturales, urbaines ou paysagères, ces espaces sont aujourd'hui principalement et banalement dédiés au stationnement des véhicules (automobiles ou autocars).

Si tous les espaces n'ont pas vocation à être réservés aux piétons, les usages liés à la circulation routière ou au stationnement ne pourraient-ils pas être pris en compte de façon plus opérante, en lien avec les caractéristiques et le potentiel du lieu ?

**4 // le parking-des 2 rives (sous réserves)**

Malgré des qualités architecturales notoires, cet édifice complexe qui associe un équipement commercial, des logements et plusieurs parkings ne fonctionne pas comme cela était attendu. En effet, la situation urbaine de ce bâtiment très proche du centre-ville ne le met pas en situation de parking-relais, les automobilistes venus de l'extérieur de l'agglomération n'ayant plus que quelques centaines de mètres à faire pour se trouver là où ils souhaitent se rendre...

Peut-on reconnaître l'inefficacité partielle de cet équipement récent et envisager une reconversion de tout ou partie de sa superstructure dédiée au stationnement ? Pour quels usages compte-tenu des caractéristiques structurelles et spatiales de l'édifice ?

**5 // les aires de stationnement du stade Marcel-Picot**

Le stade est un de ces grands équipements métropolitains qui attirent bien au-delà de l'aire urbaine et qui nécessitent encore de grandes capacités de stationnement, mobilisées sur des temps courts et de façon épisodique.

À Nancy, les grands projets d'aménagements des abords du stade rendus possibles par de récentes démolitions sont suspendus aux aléas économiques liés aux (in)succès de son équipe de football. Les vastes espaces récemment dégagés entre stade et rivière, au contact de jardins ouvriers, ne sont dédiés qu'à un stationnement de voiture quasiment sauvage... Quelles solutions architecturales, urbaines ou paysagères pour s'approprier un territoire aux qualités exceptionnelles, tout en répondant aux nécessités d'usage du stade ?

# GEOGRAPHIE DE NANCY

## NANCY GEOGRAPHY

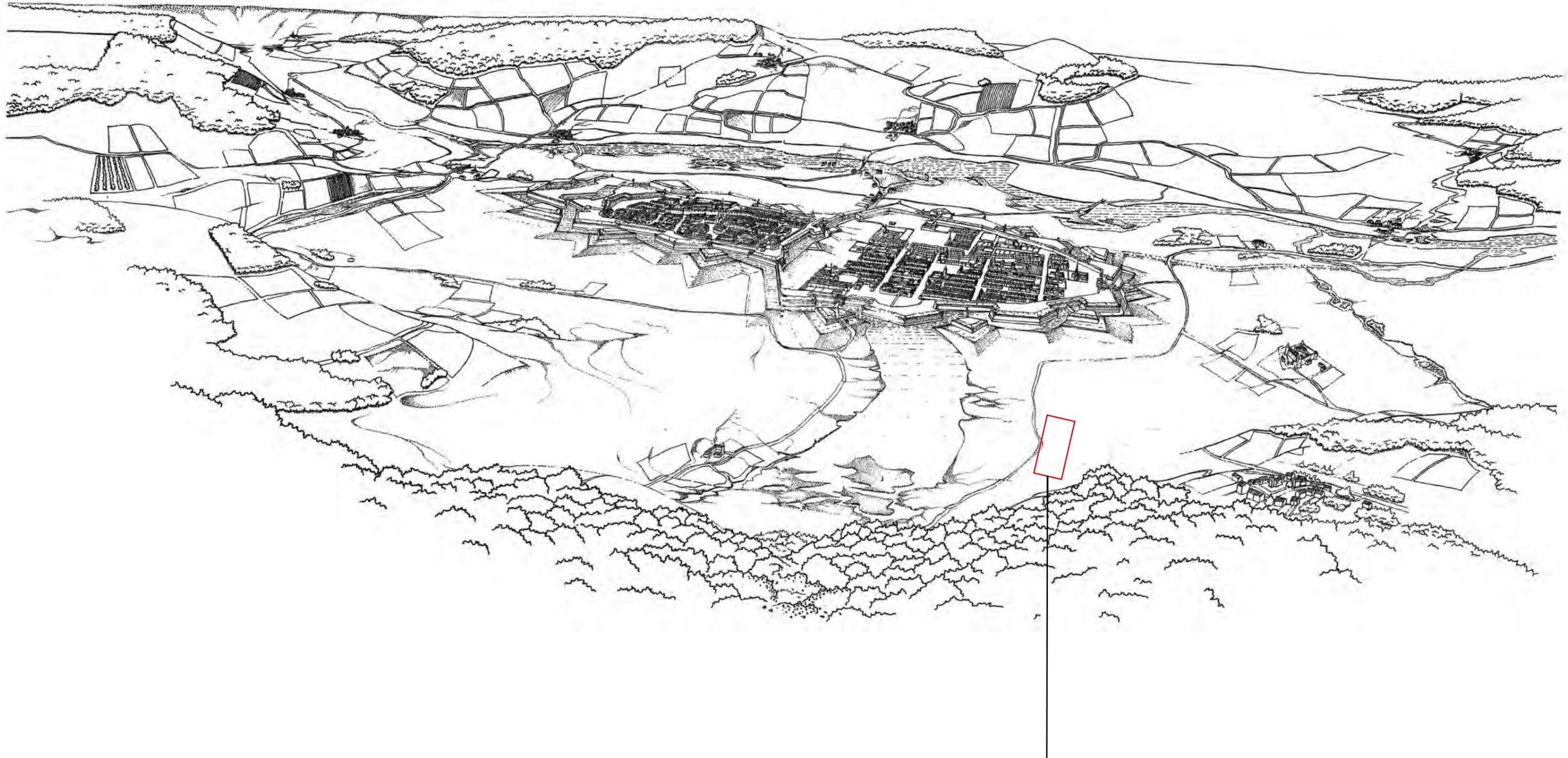


### LES ÉLÉMENTS MARQUANTS DU PAYSAGE DE L'AGGLOMÉRATION NANCÉIENNE

Source : Traitement 3D ADUAN - IGN 25000

# EVOLUTION DE LA VILLE DE 1650 A 1980

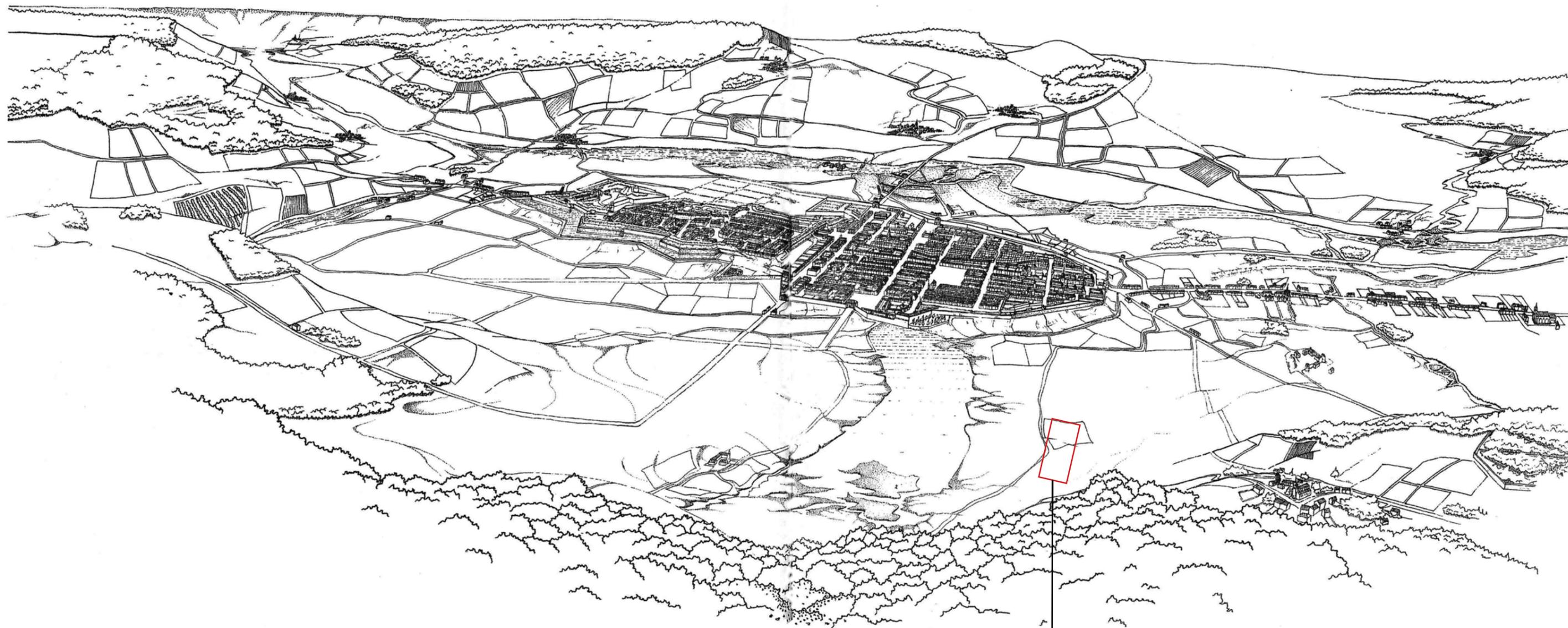
## EVOLUTION OF THE CITY FROM 1650 TO 1980



ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE NANCY  
SITE BOFFRAND

### ÉVOLUTION DE LA VILLE DE NANCY / 1650

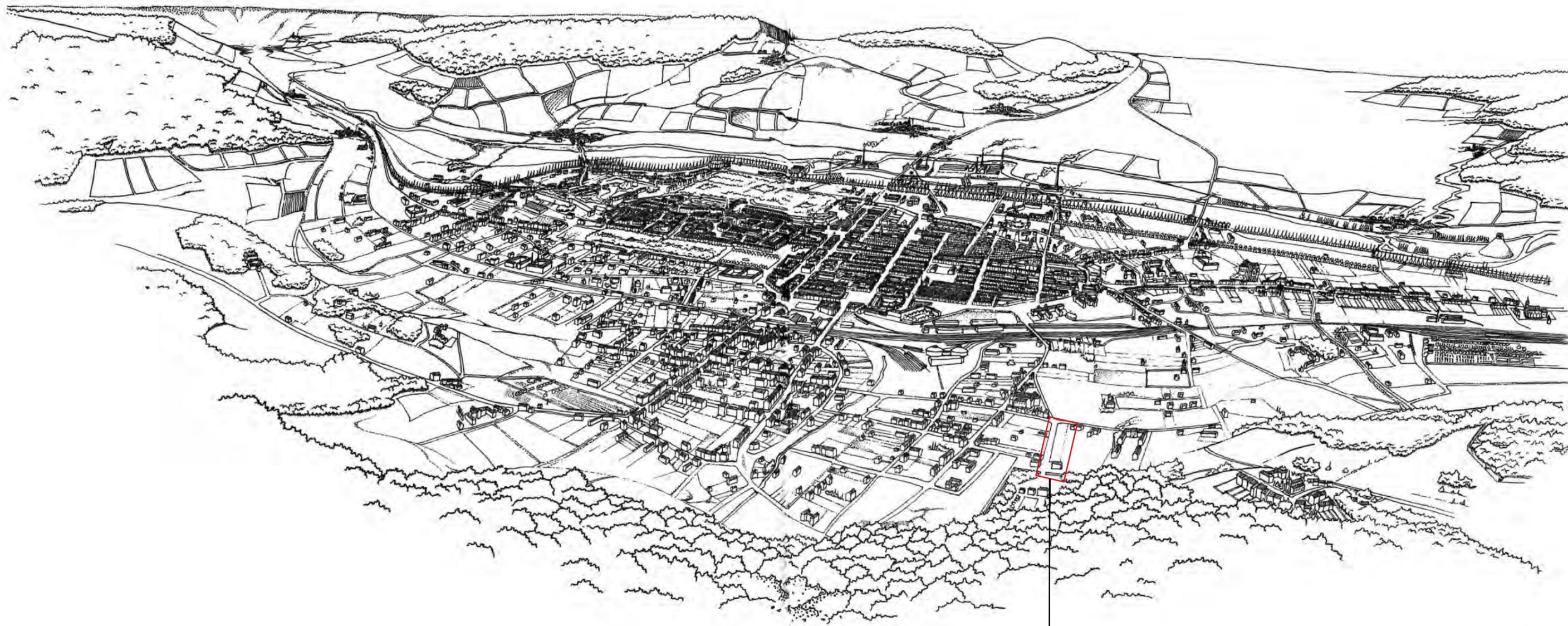
Source : «Nancy, naissance d'une communauté humaine» René Elter et Yannick Heckel - édition La Gazette Lorraine 2007



**ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE NANCY  
SITE BOFFRAND**

**ÉVOLUTION DE LA VILLE DE NANCY / 1750**

Source : «Nancy, naissance d'une communauté humaine» René Elter et Yannick Heckel - édition La Gazette Lorraine 2007



**ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE NANCY  
SITE BOFFRAND**

**ÉVOLUTION DE LA VILLE DE NANCY / 1850**

Source : «Nancy, naissance d'une communauté humaine» René Elter et Yannick Heckel - édition La Gazette Lorraine 2007



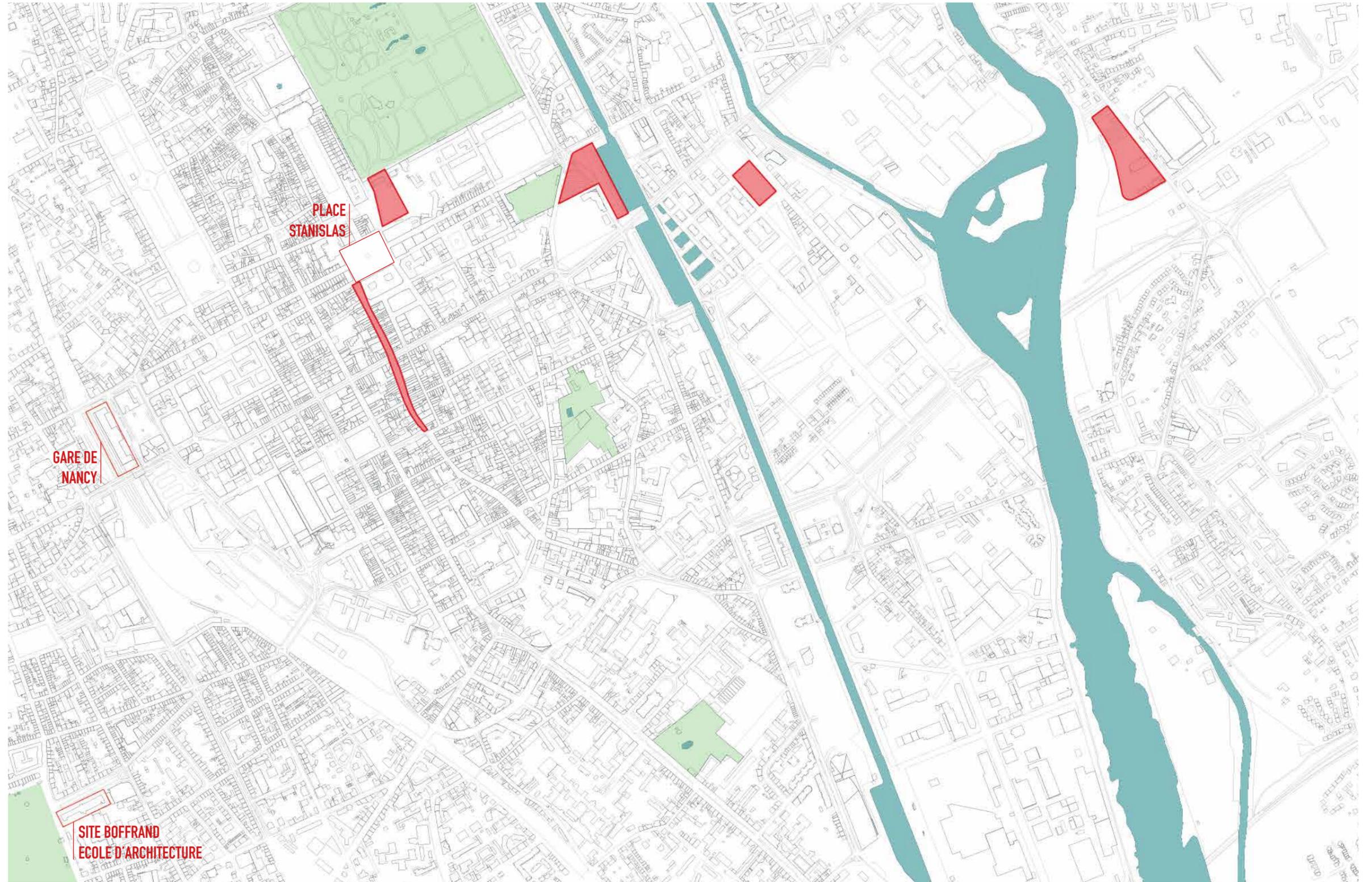
ÉCOLE D'ARCHITECTURE DE NANCY  
SITE BOFFRAND

## ÉVOLUTION DE LA VILLE DE NANCY / 1900

Source : «Nancy, naissance d'une communauté humaine» René Elter et Yannick Heckel - édition La Gazette Lorraine 2007

# PLAN DE SITUATION DES SITES \_SIA19

## SITE PLAN OF SITES



### Légende

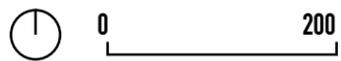
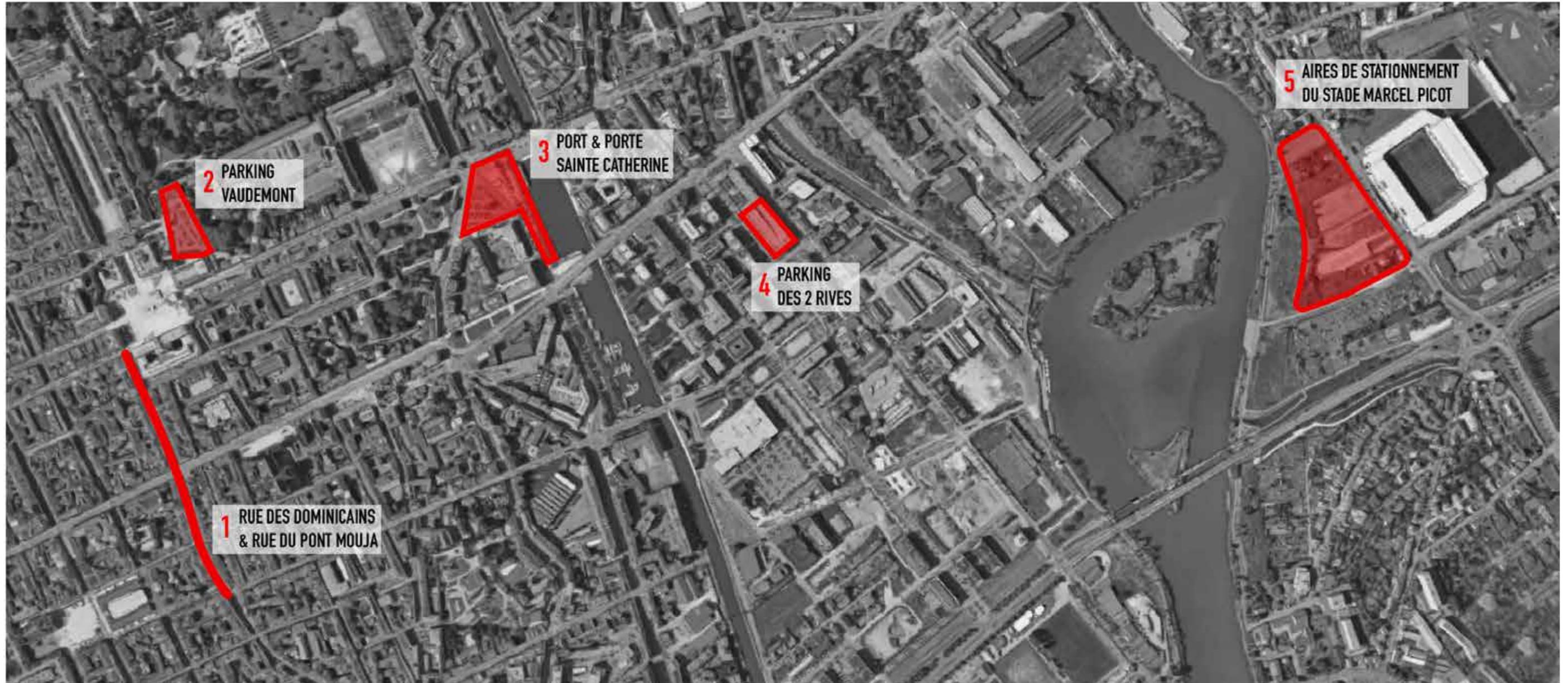
- Parcs
- Sites de travail SIA19
- Meurthe et canal

### Echelle

1/10000 ème

# MISE EN SITUATION DES CINQ SITES

La rue des Dominicains / Le parking Vaudémont / Les espaces de la Porte Sainte Catherine / Les aires de stationnement du stade Marcel Picot



# 1. LA RUE DES DOMINICAINS ET SON PROLONGEMENT RUE DU PONT-MOUJA

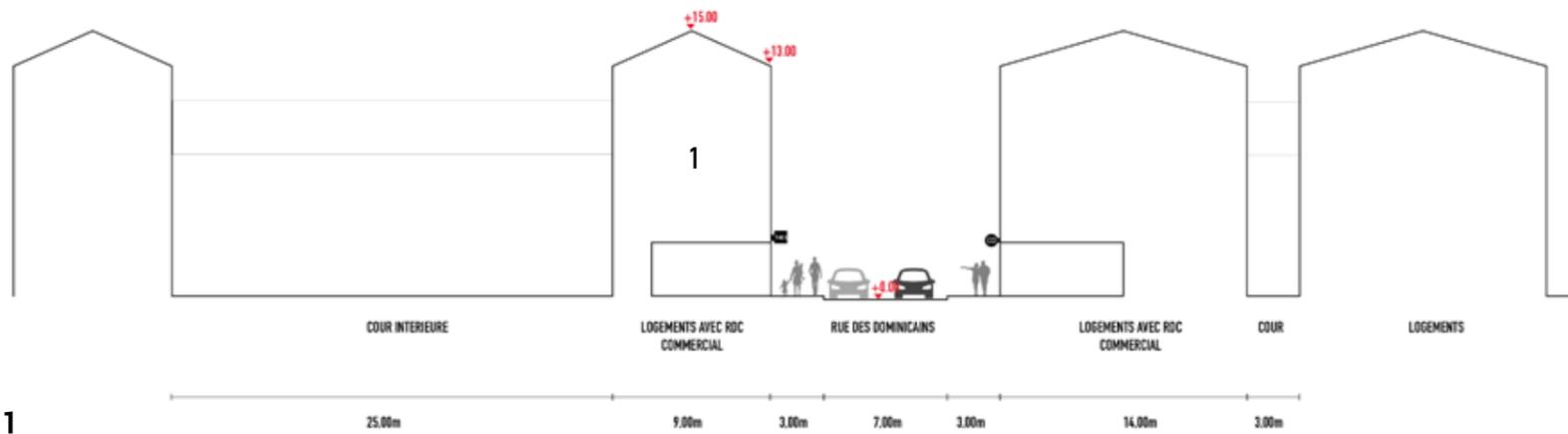


# 7. LA RUE DES DOMINICAINS ET SON PROLONGEMENT RUE DU PONT-MOUJA



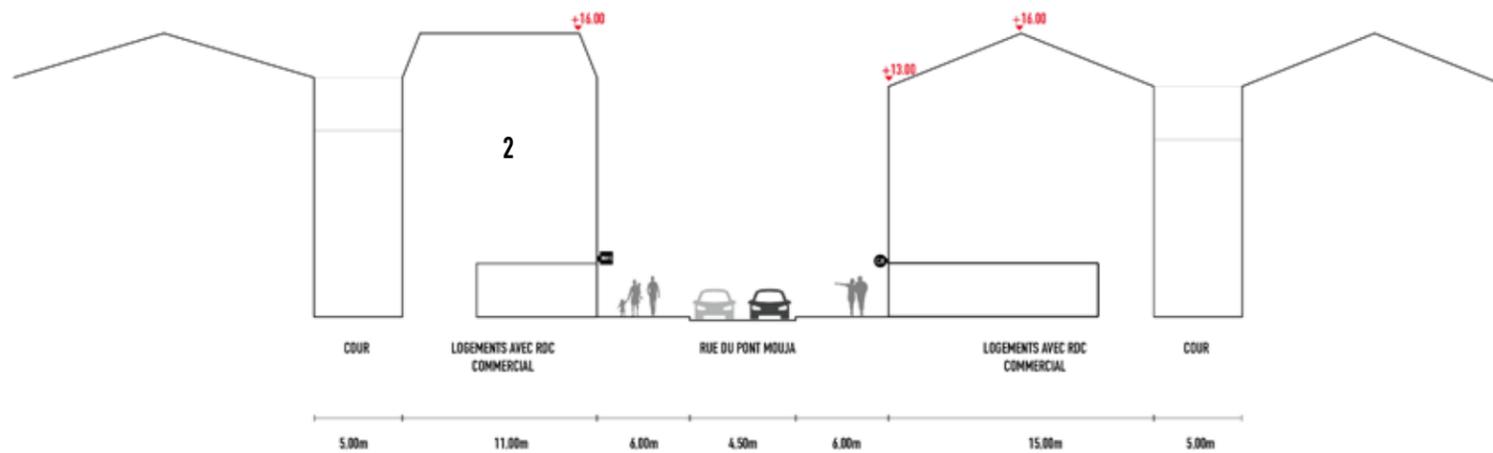
# 1. LA RUE DES DOMINICAINS ET SON PROLONGEMENT RUE DU PONT-MOUJA

COUPE 1



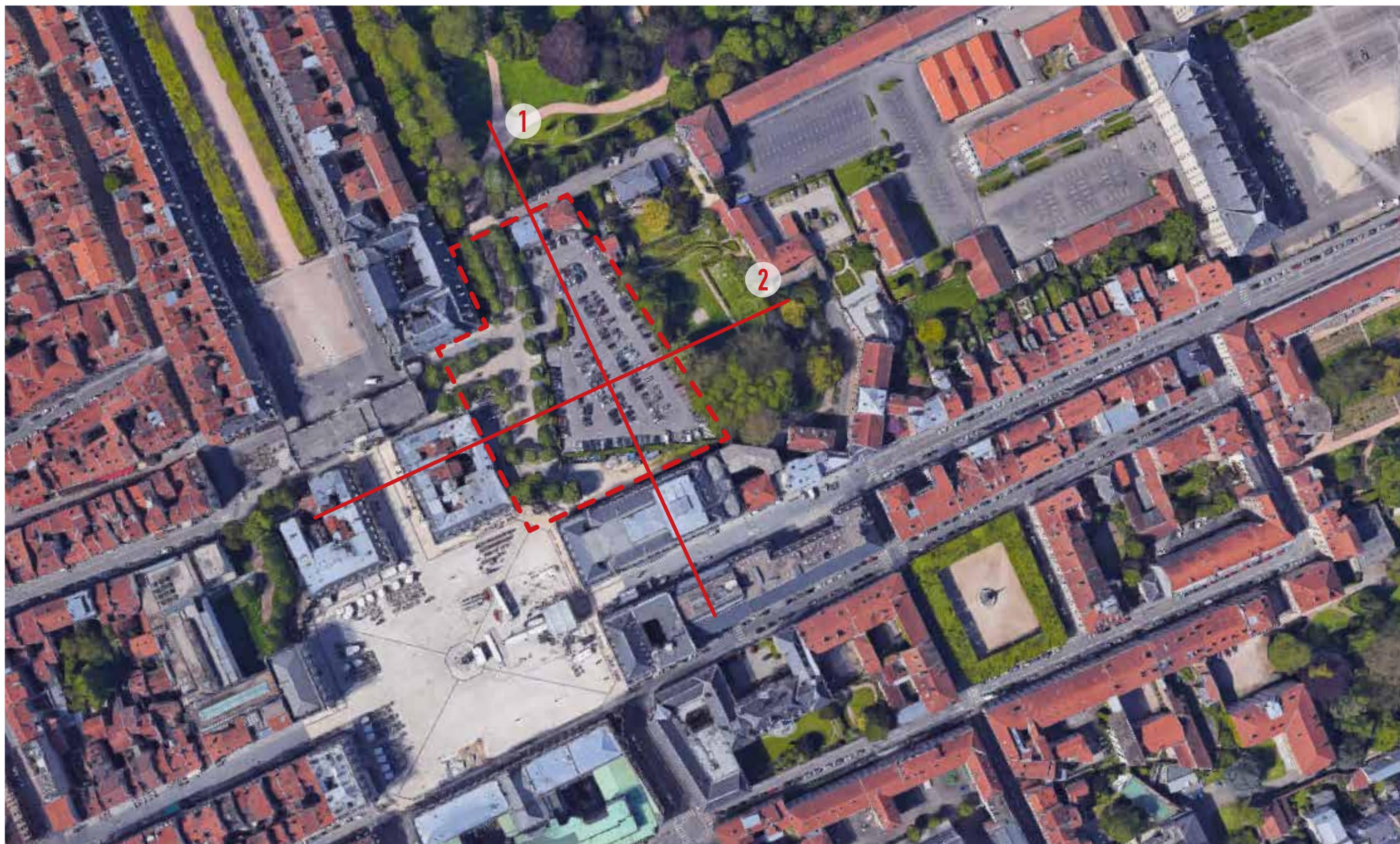
La rue des Dominicains, vers la rue du Pont Mouja

COUPE 2

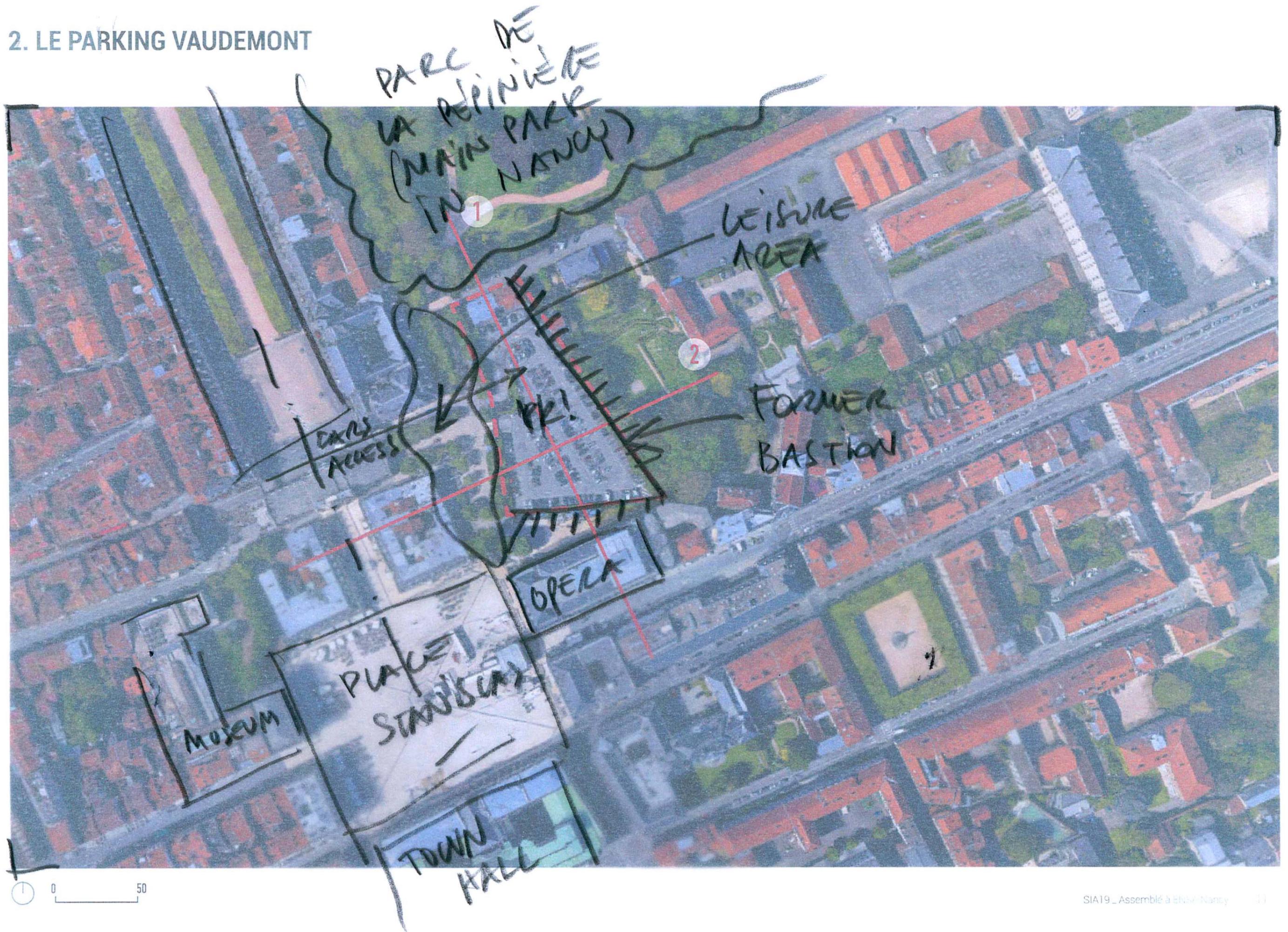


La rue du Pont Mouja vers la rue des Dominicains

## 2. LE PARKING VAUDEMONT

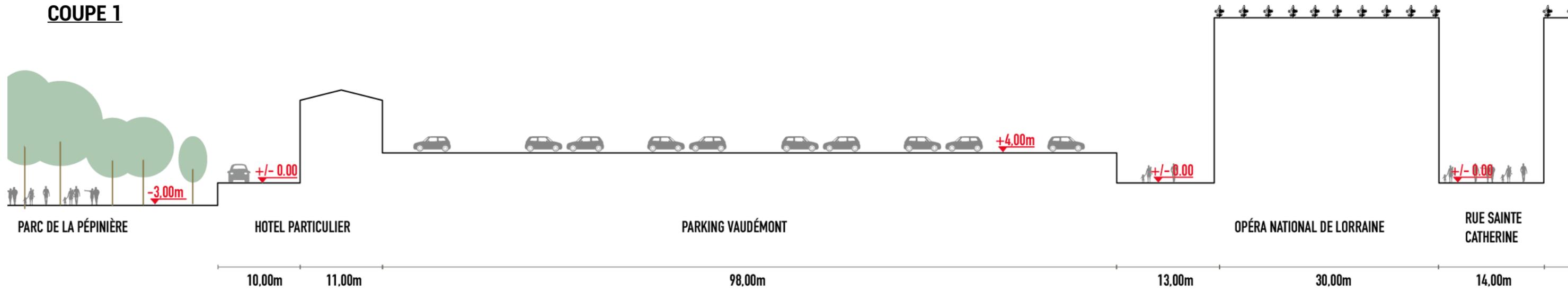


## 2. LE PARKING VAUDEMONT



## 2. LE PARKING VAUDEMONT

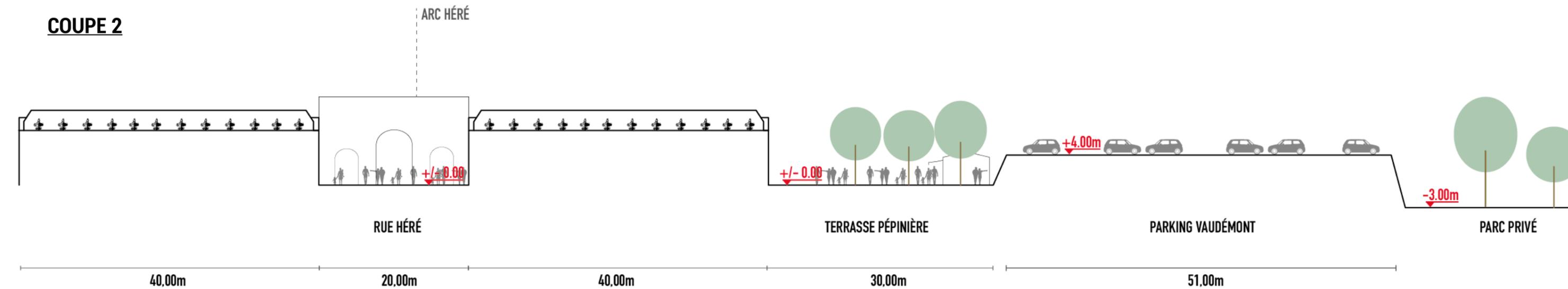
### COUPE 1



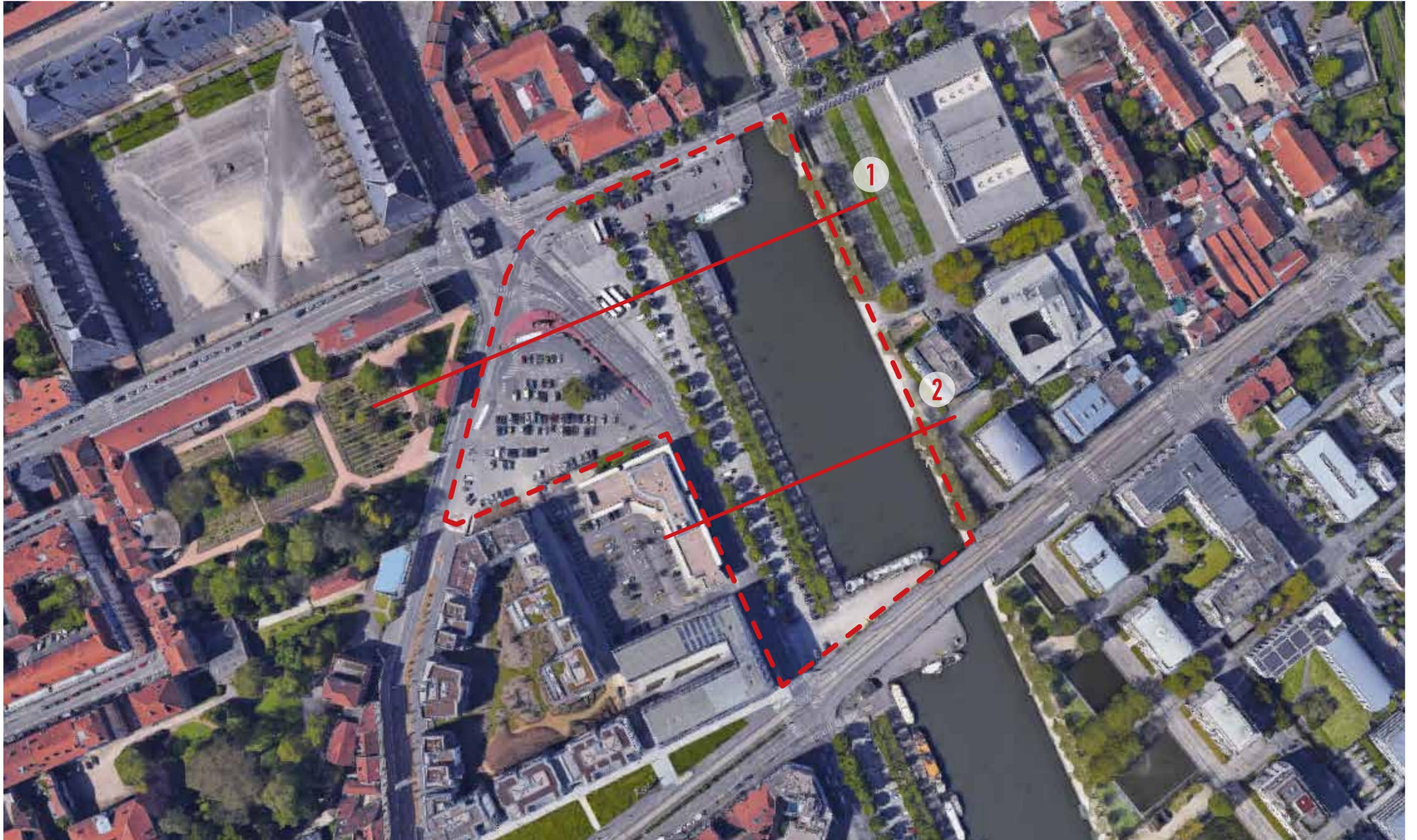
vue depuis place Stanislas vers la rue Héré



### COUPE 2



### 3. LES ESPACES DU PORT ET DE LA PORTE SAINTE-CATHERINE

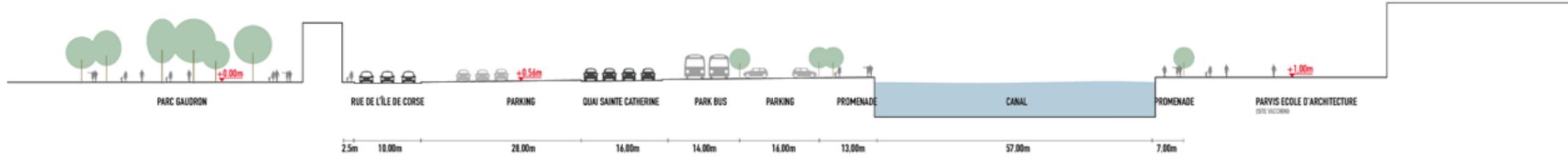


### 3. LES ESPACES DU PORT ET DE LA PORTE SAINTE-CATHERINE



### 3. LES ESPACES DU PORT ET DE LA PORTE SAINTE-CATHERINE

#### COUPE 1



vue du quai Sainte Catherine

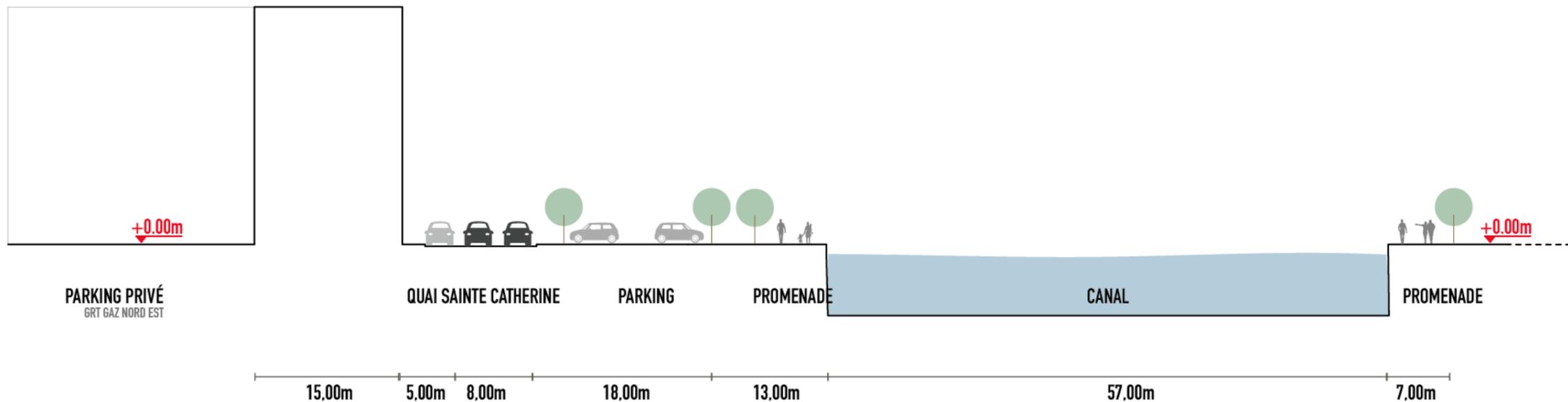


vue du parking en direction du canal

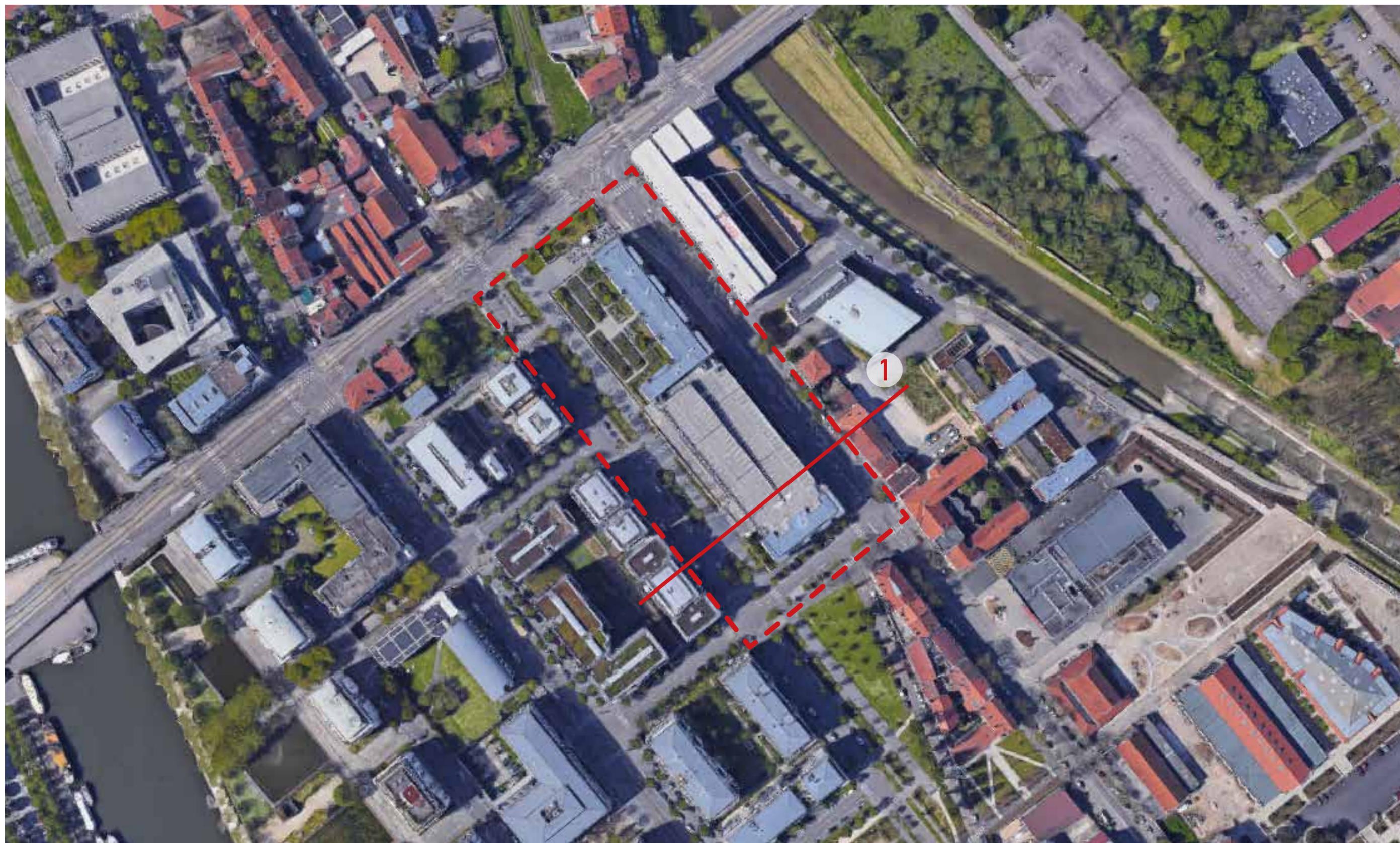


vue du parking en direction du parc Godron

#### COUPE 2



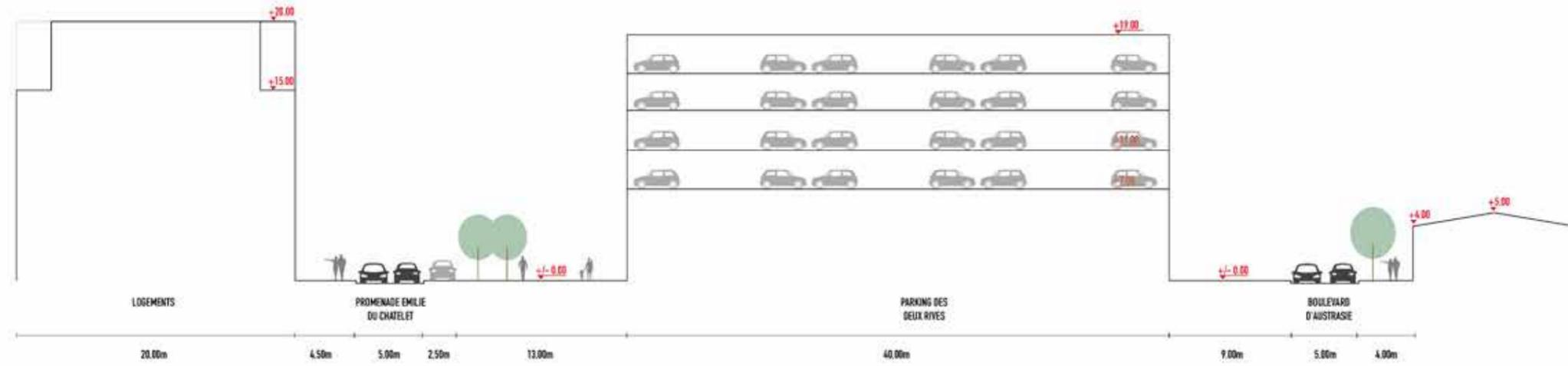
## 4. LE PARKING DES 2 RIVES



# 4. LE PARKING DES 2 RIVES



## 4. LE PARKING DES 2 RIVES



vue du parking des 2 rives

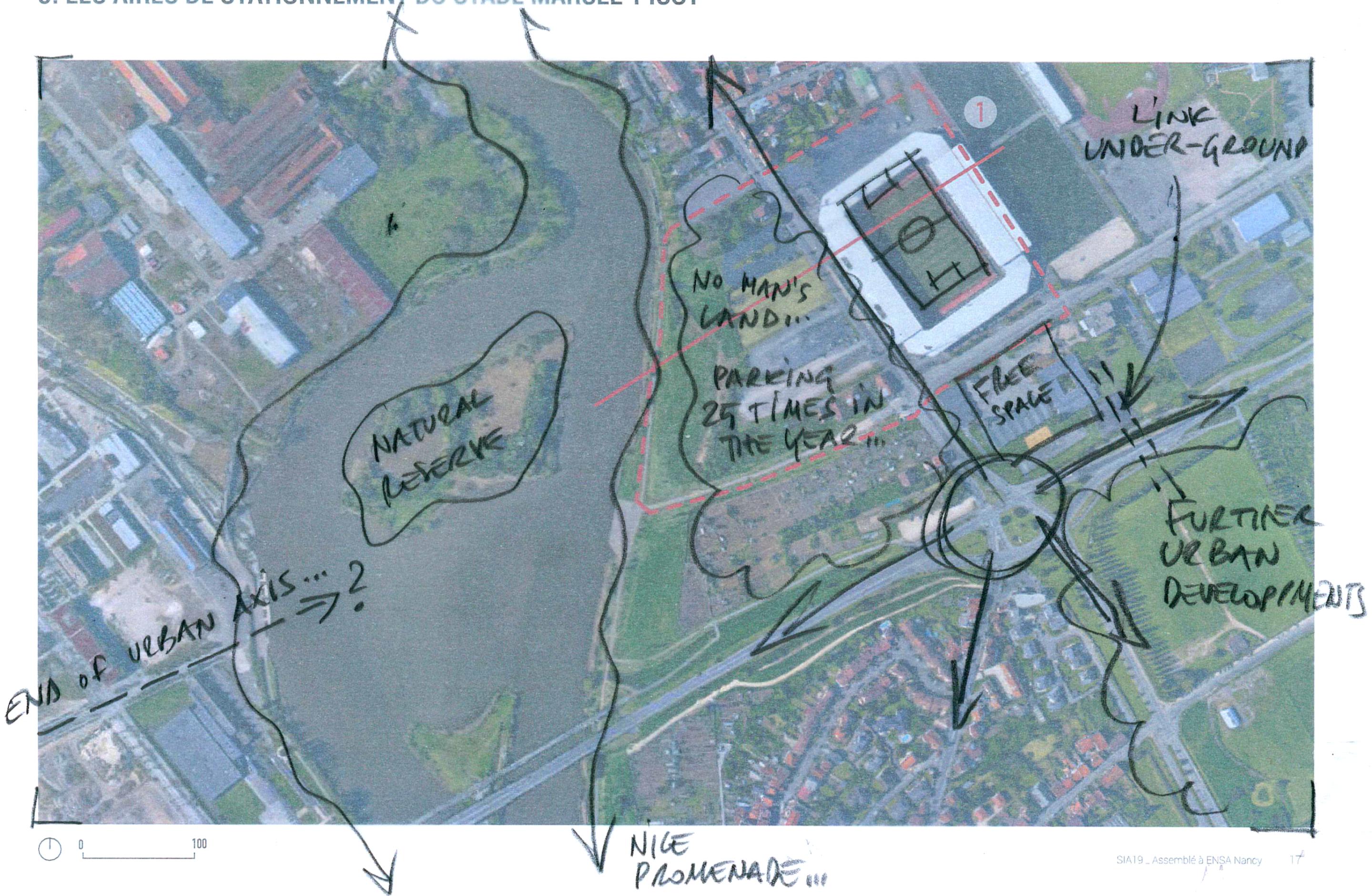


vue du parking des 2 rives depuis la promenade Emilie Chatelet

## 5. LES AIRES DE STATIONNEMENT DU STADE MARCEL-PICOT



# 5. LES AIRES DE STATIONNEMENT DU STADE MARCEL-PICOT



0 100

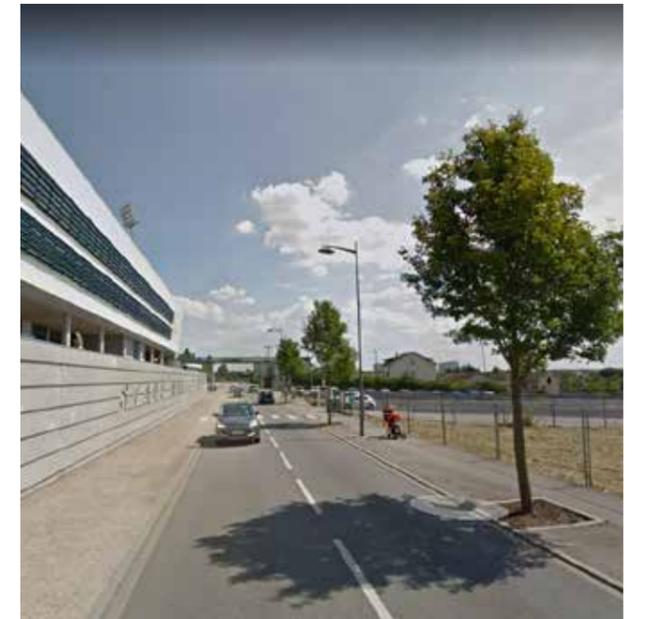
## 5. LES AIRES DE STATIONNEMENT DU STADE MARCEL-PICOT



vue du stade Marcel Picot



vue du stade Marcel Picot vers la Meurthe



vue depuis le boulevard Jean Jaurès