



école
nationale
supérieure
d'
architecture
de
Nancy



24^E SEMAINE INTERNATIONALE D'ARCHITECTURE

Architecture Nancy

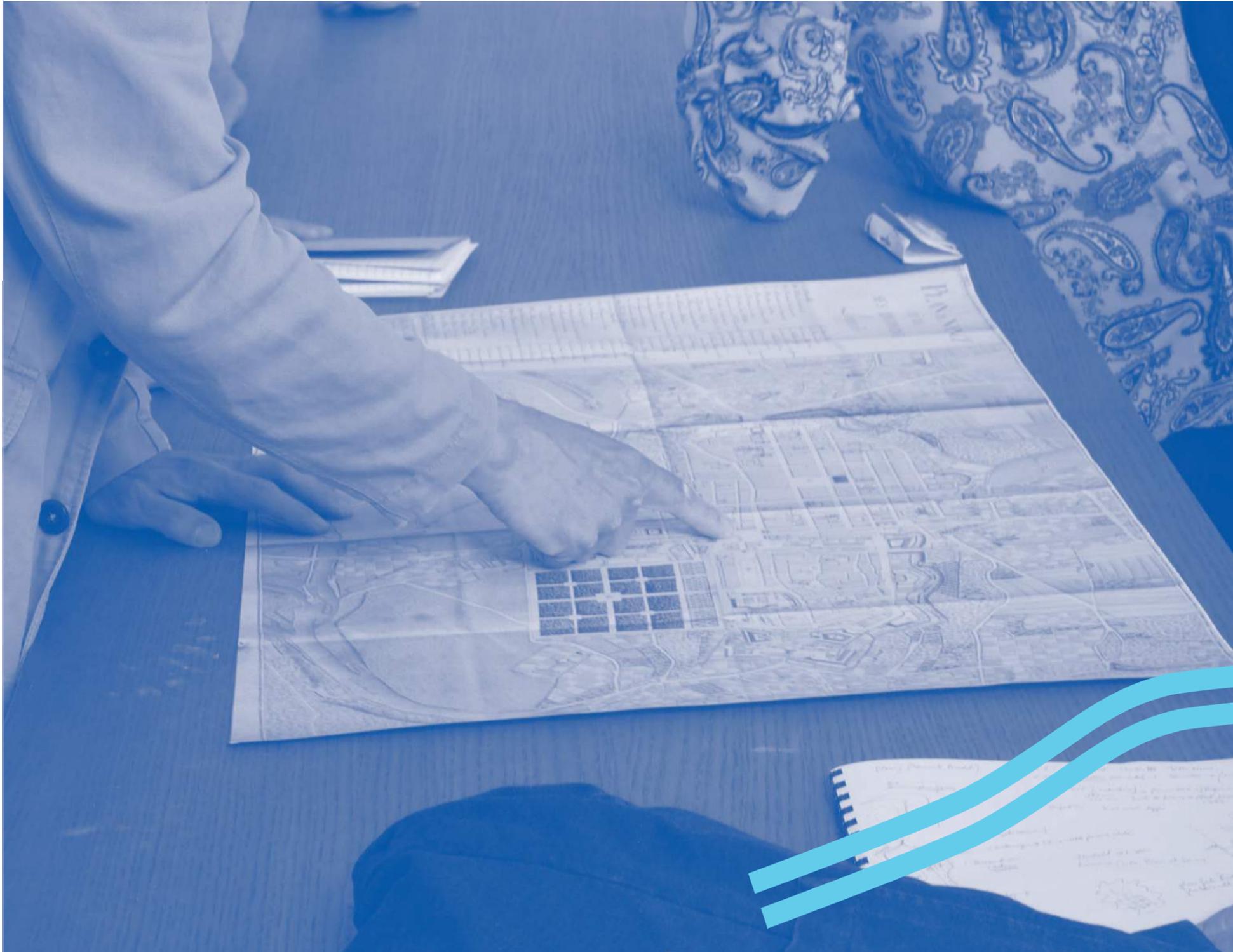
03/09 JUIN 2017



24^E SEMAINE
INTERNATIONALE
D'**ARCHITECTURE**

Architecture Nancy

03/09 JUIN **2017**





AVANT - PROPOS

Dans le cadre de l'expérience pédagogique semaine internationale d'architecture (SIA) comme dans toutes ses missions d'enseignement et de recherche, l'ENSArchitecture de Nancy est engagée de façon intensive à réfléchir et à participer à la transformation de la métropole du Grand Nancy. Chaque année, en invitant des architectes reconnus internationalement, elle met en jeu des connaissances transversales entre théorie et pratique nécessaires à toute production architecturale et urbaine.

Depuis sa création en 1994, 117 concepteurs de l'architecture, de la ville et du paysage, venant du monde entier, ont mobilisé leurs connaissances et leurs expériences professionnelles sur des lieux précis, liés à des problématiques propres à la Métropole. A partir de points de vue culturels, sociaux, et géographiques divers ils ont engagé les étudiants de Master 1 à intervenir pleinement sur ce territoire pour en révéler ses forces et ses singularités.

Par la mise en place de la semaine internationale d'architecture, l'ENSArchitecture de Nancy et son partenaire la métropole du Grand Nancy s'affirment comme le laboratoire privilégié pour observer l'architecture en train de se penser et de se faire.

FOREWORD

As part of the teaching experiment inherent to the International Week of Architecture (SIA for Semaine Internationale d'Architecture) as in all of the School of Architecture of Nancy's teaching and research activities, the school is committed to intensively studying and taking part in the transformation of Greater Nancy. By inviting internationally renowned architects each year, the school applies transversal knowledge between theory and practice to the subject which is necessary for all architectural and urban productions.

Since its creation in 1994, 117 architecture, town and landscape designers from all over the world have applied their professional knowledge and experience to actual sites linked with important issues for the City itself. Based on their diverse cultural, social and geographical points of view, they encouraged Master 1 students to become fully involved with this territory to reveal its strong points and specific features.

Through the organization of the International Week of Architecture, the School of Architecture of Nancy and its partner the Greater Nancy authorities have created a major laboratory for the observation of architecture being thought about and put into practice.

SOM- MAI- RE

08. ENJEUX & OBJECTIFS

10. PROGRAMME

12. INVITÉS

- 14. Joan Busquets (Espagne)
 - 18. Tim Bauerfeind (Allemagne)
 - 22. Thorsten Sahlmann (Allemagne)
 - 26. Anapuma Kundoo (Inde)
 - 30. Sojin Lee (Corée)
-

34. SITES & THÉMATIQUES

38. LES CINQ ATELIERS

- 40. Atelier Joan Busquets
Topographies
 - 58. Atelier Tim Bauerfeind
Les ponts habités
 - 66. Atelier Thorsten Sahlmann
Ligne d'acier
 - 78. Atelier Anupama Kundoo
Rives de Meurthe
 - 92. Atelier Sojin Lee
Jardin d'ivresse
-

104. HISTORIQUE

EN- JEUX & OBJEC- TIFS

Comme tous les ans, la semaine internationale d'architecture (SIA) participe, par ses collaborations successives, au projet de métropolisation, enjeu majeur du Grand Nancy. Cette année, l'ENSArchitecture Nancy a proposé à ses partenaires, la métropole du Grand Nancy et l'Agence Gares de l'est européen SNCF, d'étudier l'infrastructure ferroviaire comme vecteur de métropolisation.

Offrant d'un seul tenant des surfaces considérables, l'axe ferroviaire caractérise formellement la ville centre par son emprise. Il participe par son tracé à mettre en lien passé industriel, canal et fleuve avec son territoire. En explorant ce sillon ménagé par l'implantation du chemin de fer, on peut imaginer de possibles aménagements architecturaux urbains et paysagers à l'échelle de la métropole. Le sillon ferroviaire comme réserve foncière peut conforter, par son ambition programmatique, la place des architectures qui le jalonnent des années 70 à nos jours, et ainsi révéler des dispositifs urbains inédits ainsi qu'initier et faciliter de nouvelles mobilités à travers le territoire métropolitain.

Les cinq architectes et les 80 étudiants de Master1, autour de cinq ateliers au sein d'un lieu unique, la Grande Halle dans le quartier Rives-de-Meurthe, ont focalisé leurs recherches sur cette hypothèse de travail. En transformant

leurs connaissances et expériences personnelles en approche pédagogique commune, les cinq intervenants ont saisi la pertinence géographique, historique et urbaine du sillon. Ils ont mesuré combien la différence altimétrique générée par l'implantation des voies ferrées est une opportunité programmatique dans le développement en devenir du Grand Nancy.

L'atelier de Joan Busquets, en référence à ses réalisations urbaines à travers le monde, a révélé à partir du tracé du sillon ferroviaire, la ville dans son épaisseur. Il a montré comment la ville ainsi que ses usages sont des vecteurs, du point de vue de la mobilité, pour approcher l'échelle globale de la métropole.

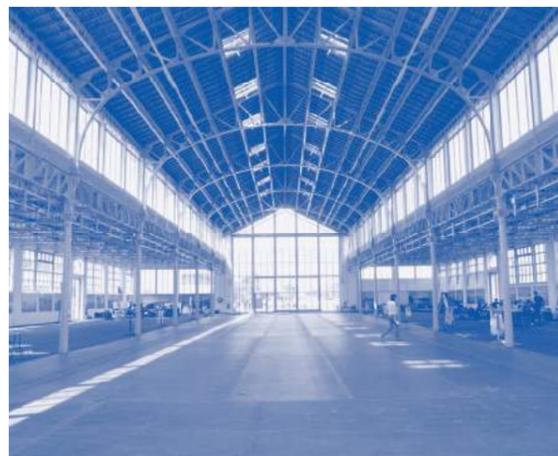
Pour des raisons didactiques, Tim Bauerfeind et Thorsten Sahlmann ont focalisés les étudiants de leurs ateliers sur la question du franchissement des voies ferrées dans le cadre du projet Nancy Grand Cœur. Tous deux considèrent que le franchissement est à traiter à l'échelle du territoire par la mise en place de nouvelles pratiques urbaines. Pour Tim Bauerfeind, le concept de pont habité est convoqué tandis que pour Thorsen Sahlmann, le franchissement associé à des situations altimétriques est à exploiter de façon soutenable.

Sojin Lee a fait mesurer aux étudiants l'intérêt de regarder les bâtiments

des brasseries de Maxéville depuis l'assiette basse du sillon ferroviaire, comme elle-même l'a expérimenté en traitant les infrastructures routières en Corée. Ainsi perçu, l'aménagement de la partie enterrée des brasseries structure les propositions architecturales de l'atelier.

Anupama Kundoo, habituée à une démarche architecturale où chaque ressource humaine et matérielle compte, a considéré le site Rives de Meurthe comme un lieu ouvert à des pratiques habitantes innovantes. Conforter ces pratiques par la reconquête des friches industrielles liées à l'axe ferroviaire est exemplaire pour penser, par effet papillon, l'aménagement du sillon ferroviaire de la Métropole.

L'ensemble de ces propositions urbaines et architecturales soutenues par des documents graphiques et des maquettes, a été exposé et commenté par le président de la Métropole du Grand Nancy à La Grande Halle. A la fois lieu d'exposition et lieu de recherches architecturales, urbaines et paysagères pendant cinq jours, la Grande Halle, au cœur du quartier Rives de Meurthe, est devenue pour les élus et les usagers un lieu de production pour penser physiquement et symboliquement la métropole du Grand Nancy.



MAIN ISSUES AND OBJECTIVES

Every year, the International Week of Architecture's successive collaboration projects have participated in Greater Nancy's metropolization project which is of major importance for the city. This year, the School of Architecture of Nancy suggested to its partners, the Greater Nancy authorities and the Agence Gares de l'Est Européen SNCF1, that the railway infrastructure as a vector for metropolization should be the subject of study. The railway network offers an unsegmented surface area of considerable size and thus its power formally characterizes the city centre. Its route network links the industrial past, the canal and river with the surrounding territory. Exploring the corridor created by the installation of the railways helps those involved imagine possible architectural developments in the urban and landscaping spheres on the scale of the city as a whole. The railway corridor's programmatic ambition means it can support architectural developments dating from the 1970s right up to the present and thus reveal previously undetected urban systems whilst also initiating and facilitating new forms of mobility across the metropolitan territory.

The five architects and 80 Master 1 students worked in five workshops in the unique setting of the Grande Halle des Rives-de-Meurthe2 and focused their research on this working hypothesis. Transforming their personal knowledge and experience into a common pedagogical approach enabled the five participating architects to grasp the geographical, historical and urban relevance of the rail corridor. They measured how the difference in elevation levels generated by the implantation of railways is a programmatic opportunity for Greater Nancy's future development.

Joan Busquets's workshop referred back to his urban creations all over the world to help show the full breadth of the city through its railway corridor. He showed how the city itself and its usages are vectors to help grasp the overall scale of the city from the standpoint of mobility.

For teaching purposes, in their workshops Tim Bauerfeind and Thorsten Sahlmann made the students focus on the question of crossing railway lines in the framework of the Nancy Grand Cœur3. Both consider that railway line crossings need to be thought about and managed at the scale of the whole territory through the implementation of new urban practices. Tim Bauerfeind came up with the concept of an inhabited bridge while for Thorsen Sahlmann railway line crossings associated with altimetric situations should be exploited sustainably. Sojin Lee asked the students to look at the

brewery buildings in Maxéville from the lower level of the railway corridor as she had herself previously done in Korea when working on the road infrastructure. Seen in this way, the development of the buried part of the breweries structured this workshop's architectural proposals.

In Anupama Kundoo's architectural approach every human and material resource counts and thus she considered the Rives de Meurthe riverbanks district as an open space with innovative living practices. Supporting these practices by redeveloping industrial wasteland linked to the railway line is an exemplary way of envisaging the development of the City's railway corridor by logical extension.

All of these urban and architectural proposals were backed up with graphic documents and models and were presented and commented upon by the president of the Greater Nancy authorities in the Grande Halle. This Hall became an exhibition space and the site for architectural, urban and landscaping research for five days. It is in the heart of the Rives de Meurthe district and for local politicians and users it became a place of production to think about the city of Greater Nancy in physical and symbolic terms.



PRO-GRAMME

SAMEDI 3 JUIN

9h : Accueil des architectes invités par Marie-José Canonica, enseignante responsable de la semaine internationale de l'architecture – Présentation des réalisations et projets les plus importants des architectes invités en format court. A la suite de cette présentation, les étudiants ont pu s'inscrire dans un des cinq ateliers proposés.

13h : Présentation des différentes étapes du développement de Nancy par l'enseignant chercheur de l'école d'architecture de Nancy, Vincent Bradel.

14h : Visite, notamment en train, des différents sites proposés par l'école aux architectes invités avec Marie-José Canonica et les enseignants encadrants afin de compléter les informations relatives au sillon ferroviaire.

Cette visite permet de prendre la mesure des lieux étudiés mais n'engage pas définitivement les architectes : ils ont toute latitude pour choisir un autre support et traiter le thème de travail qui correspond le mieux à leur approche personnelle et à leurs attentes.

SATURDAY JUNE 3RD

9 a.m. - Reception of the guest architects by Marie-José Canonica, the teacher in charge of the International Week of Architecture. Presentations of the guest architects' most significant buildings and projects (following these presentations, students sign up for one of the 5 proposed workshops).

1 p.m. - Presentation of the different stages of Nancy's development

2 p.m. - Visit to different sites proposed by the school to complete the information on the railway corridor. This visit enable the guest architects to take stock of these sites but they are not obliged to commit to working on them. They are free to choose another study subject and the theme for work which best corresponds to their personal approach and expectations.



LUNDI 5 JUIN

8h30 : Présentation des sujets et des sites choisis par les architectes invités aux étudiants dans la Grande Halle. Installation des ateliers.

13h : Ateliers

17h : Visite des architectes invités au Centre Pompidou-Metz, réalisation de l'architecte japonais Shigeru Ban, avec Fabrice Pierga, Directeur du CPM (Insight - Influence - Sales).

MONDAY JUNE 4TH

9 a.m. to 5 p.m. - Presentation to students of the subjects and sites selected by the guest architects. Setting up workshops.

5 p.m. - Visit of the Pompidou Centre in Metz, designed by the Japanese architect Shigeru Ban

MARDI 6 JUIN

9h00 : Ateliers

11h : Visite architecturale d'un bâtiment emblématique de la région.

13h : Ateliers

18h - 19h : Conférence de Joan Busquets dans la Grande Halle

19h - 20h : Conférence de Tim Bauerfeind dans la Grande Halle

TUESDAY JUNE 5TH

9 a.m. to 6 p.m. - Work with the students in the project room

11 a.m. - Architectural visit in Nancy.

6 p.m. to 8 p.m. - Conferences which are open to the public : Joan Busquets and Tim Bauerfeind

MERCREDI 7 JUIN

9h : Ateliers

11h : Visite des architectes invités à l'INIST (Institut National de l'Information Scientifique et Technique), bâtiment de Jean Nouvel (1986-1989).

18h - 19h : Conférence d'Anupama Kundoo

19h - 20h : Conférence de Thorsten Sahlmann

WEDNESDAY JUNE 6TH

9 a.m. to 6 p.m. - Work with the students in the project room

11 a.m. - Visit of the INIST, the French Institute for Scientific and Technical Information building designed by the architect Jean NOUVEL and opened in 1989.

6 p.m. to 8 p.m. - Conferences which are open to the public : Anupama Kundoo and Thorsten Sahlmann

JEUDI 8 JUIN

9h : Ateliers

18h - 19h : Conférence de Sojin Lee

THURSDAY JUNE 8TH

9 a.m. to 6 p.m. - Work with the students in the project room

6 p.m. to 8 p.m. - Conference which is open to the public : Sojin Lee

VENDREDI 9 JUIN

8h30 : Restitution publique des travaux par chaque atelier à la Grande Halle Renaissance, en présence des enseignants et de personnalités qualifiées.

13h- 14h : Clôture de la semaine autour d'un buffet avec les étudiants, les enseignants de l'école et les personnalités.

FRIDAY JUNE 24TH

8:30 a.m. - Public presentation of the work carried out in each workshop in the student gallery in the presence of teachers and qualified figures.

1 p.m. to 2 p.m. - Closing ceremony for the week with a buffet for students, teachers and guest speakers.



LES ARCHI- TECTES INVI- TÉS

THE GUEST
ARCHITECTS

Joan Busquets
(Espagne)

Tim Bauerfeind
(Allemagne)

Thorsten Sahlmann
(Allemagne)

Anapuma Kundoo
(Inde)

Sojin Lee
(Corée)

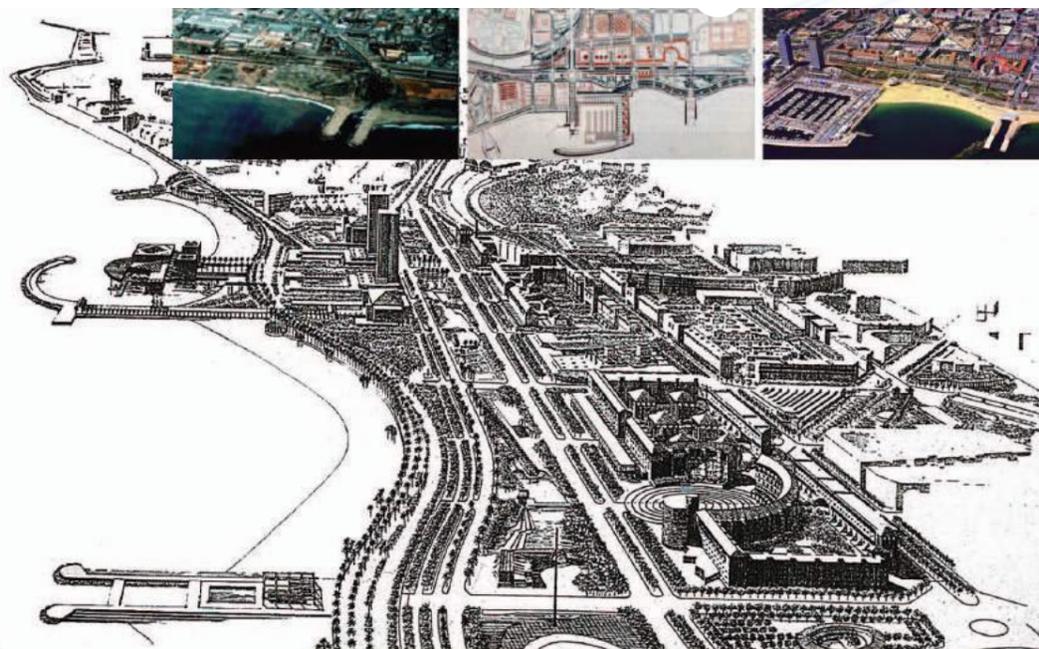


Joan BUSQUETS

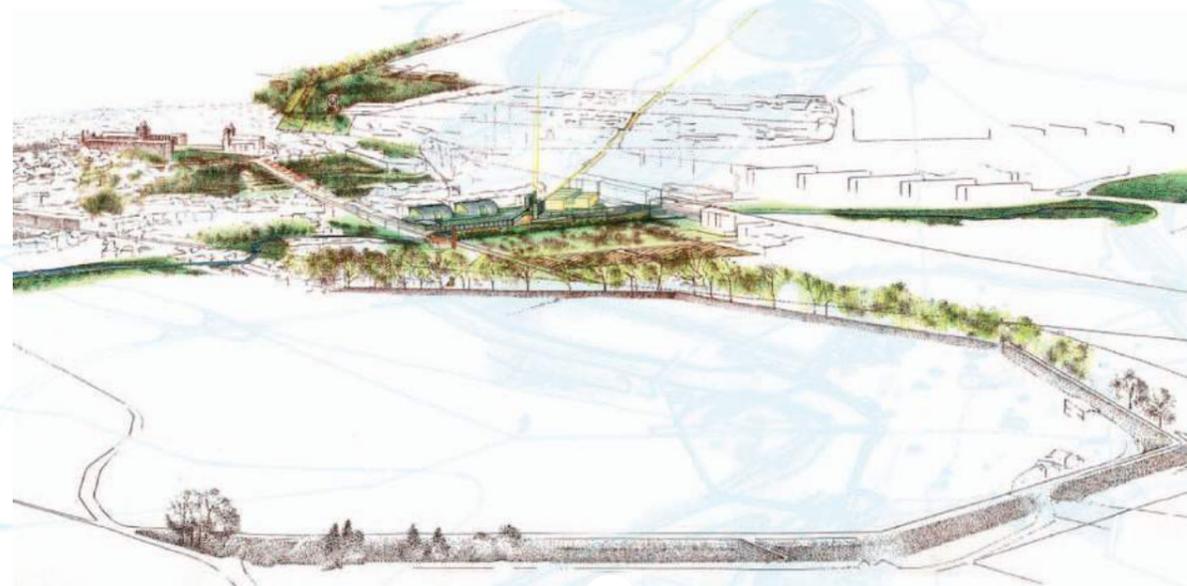
BARCELONE – ESPAGNE - BAU-BLAU
WWW.BAU-BARCELONA.COM

Joan Busquets, pour tous les architectes urbanistes du monde, est associé à la métamorphose de la ville de Barcelone dont il a été l'un des responsables de 1975 à 1992. Ses travaux cartographiques et ses recherches sur la croissance métropolitaine, au sein du laboratoire d'urbanisme de Barcelone LUB ont contribué à renouveler la pratique urbaine au profit d'un urbanisme qui conjugue par l'action qualité spatiale et responsabilité sociale. En s'appuyant sur l'expérience de qualification des espaces publics à Barcelone, Joan Busquets fonde sa démarche sur la valeur structurante accordée à l'espace public et sur le concept de nouvelles centralités. Tout en s'engageant dans l'enseignement qu'il développe à Escuela Técnica superior d'Arquitectura à l'université de Barcelone de 1979 à 2002, puis d'ailleurs à la Graduate School of Design de l'université Harvard de 2002 à 2012, il fonde l'agence d'urbanisme Bau-Blau en 1992 pour exercer son métier en Espagne comme ailleurs (Europe, Amérique latine et Asie). Les villes et les métropoles en mutation comme Toulouse, Marseille, Rotterdam, Tolède, La Corogne, La Haye, Lisbonne, Genève, Sao Paulo Singapour et Shanghai, sollicitent ses compétences pratiques et théoriques. Dans leur complémentarité comme dans leur confrontation, ces différents modes d'exercices constituent un corpus dense dont de nombreuses publications rendent compte (21 ouvrages dont Cities X-lines: a new Lens for the Urbanistic (2007) / Designing Urban Architecture : Joan Busquets +bau/blau (2013), Toulouse-Identité et partage du centre-ville (2014). Le prix néerlandais Erasme en 2011, le Prix Catalan pour l'architecture 2011 (CoNCA), le Grand Prix de l'Urbanisme en 2011 et les invitations à des institutions prestigieuses (membre du jury Expo Shanghai China Award 2010 ; de l'Académie d'ar-

chitecture depuis 2016) honorent sa notoriété acquise à l'échelle mondiale. Joan Busquets, passionné par l'histoire des villes, a construit une pensée urbaine en action qui lui confère une grande capacité analytique. Son analyse inventive par ses figurations et ses échelles cartographiques (graphes, cartes, schémas, plans, coupes, vues paysagères), conduit Joan Busquets à élaborer des propositions comme des stratégies que l'ensemble de ses partenaires apprécient dans le temps long de la négociation. Aujourd'hui, Joan focalise ses recherches comme territoires, l'ensemble des espaces souterrains (axes ferroviaires, métros, routes, parkings, rampes, fluides de toute nature) qui composent le «sol multiple» des villes et les systèmes de déplacement, nécessairement maîtrisés pour y développer une culture de la mobilité propre à la ville durable et connectée.



WATERFRONT – BARCELONE, ESPAGNE



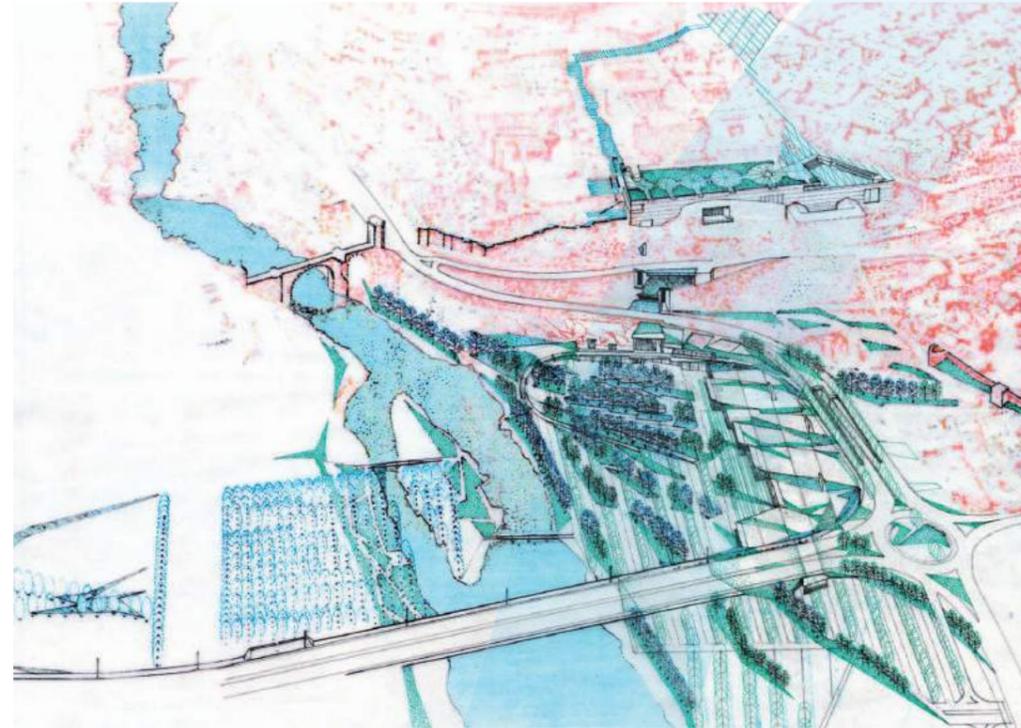
The world's urbanists associate Joan Busquets with the metamorphosis of the city of Barcelona which he was in charge of with other architects from 1975 to 1992. His cartographic work and research into metropolitan growth at the Barcelona Laboratory of Urbanism (LUB) contributed to renewing urban practices to benefit urban planning which combines spatial quality initiatives with social responsibility. Joan Busquets's approach is based on his experience in the qualification of public spaces in Barcelona, on the structuring value attributed to such spaces and on the concept of new urban centralities. While teaching at the Escuela Técnica Superior d'Arquitectura¹ at Barcelona University from 1979 to 2002 then at Harvard University's Graduate School of Design from 2002 to 2012, he created the urbanism agency Bau B in 1992 to work as an urbanist in Spain and elsewhere in Europe, Latin America and Asia. Towns and cities going through mutation periods like Toulouse, Marseille, Rotterdam, Toledo, A Coruña, The Hague, Lisbon, Geneva, Sao Paulo, Singapore and Shanghai called upon his practical and theoretical skills. In their complementarity and conversely their confrontation, these different working modes helped constitute an impressive corpus which his numerous publications testify to (21 books including Cities X-lines: a new Lens for the Urbanistic (2007) / Designing Urban Architecture: Joan Busquets +bau/blau (2013), Toulouse-Identité et partage du centre-ville (2014)), The Dutch Erasmus Prize in 2011, the 2011 Catalan prize for architecture (CoNCA), the Special Grand Prize for Urbanism in France in 2011 and invitations to join prestigious institutions (member of the Jury for the 2010 Expo

Shanghai China Award; elected a Full Member of the French Académie d'Architecture in 2016) also demonstrate his worldwide renown. Joan Busquets is passionate about the history of cities and has constructed a form of urban thought in action which gives him great analytical capacities. His inventive analysis expressed through his image-based work and cartographic scales (graphs, maps, diagrams, plans, cross-sections, landscaping views) has led Joan Busquets to develop both proposals and strategies that all his partners appreciate during long negotiation processes. Today, Joan focuses his research and territories he selects to work with on all underground spaces (railway and underground lines, roads, car parks, ramps, fluids of all sorts) which make up the «multiple ground» of cities and on transport systems which need to be well-controlled to develop a culture of mobility which suits sustainable and connected cities.

1 - Barcelone / Espagne
 2 - Viseu / Portugal



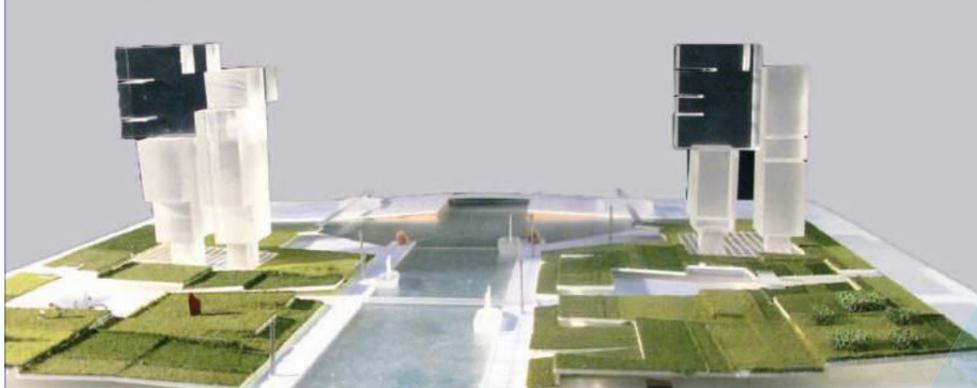
1



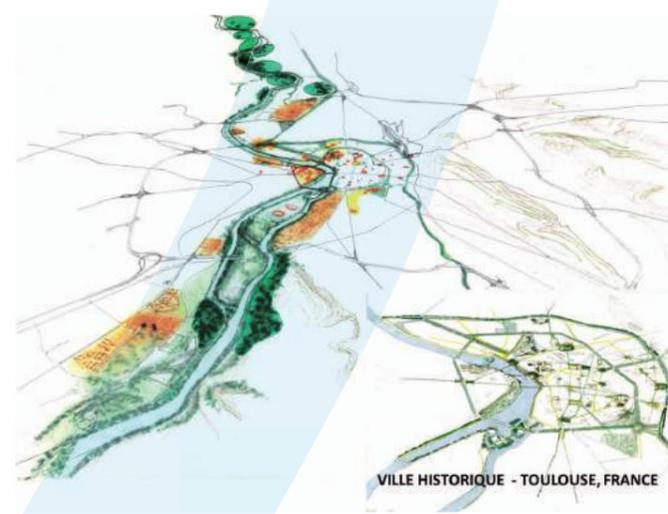
2



2



NINGBO GATEWAY – NINGBO, CHINE

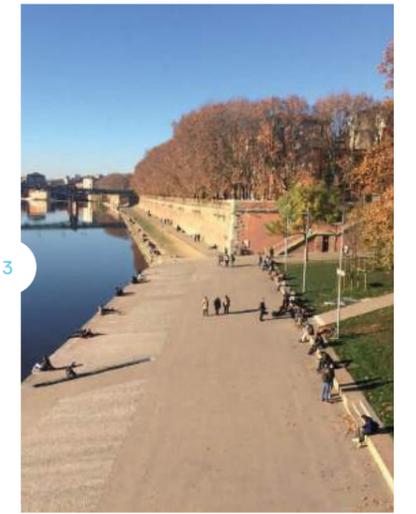
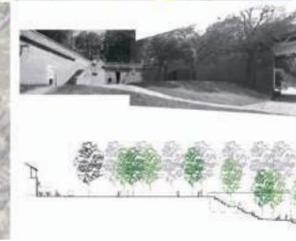


VILLE HISTORIQUE - TOULOUSE, FRANCE

3



3



- 1 - Ningbo Gateway / Chine
- 2 - Toledo / Espagne
- 3 - Toulouse / France



Tim BAUERFEIND

BERLIN – ALLEMAGNE – TRU ARCHITEKTEN
WWW.TRUARCHITEKTEN.DE

Tim Bauerfeind membre associé de l'agence TRU Architekten, fait partie de ces jeunes architectes distingués sur la scène professionnelle allemande pour la pertinence architecturale et constructive de leurs réalisations (Identités Emergentes Est jeunes architectes en Europe de l'Est en 2005/2006).

Diplômé d'un master d'architecture de l'université des sciences appliquées de Munster en 2004, il rejoint, pour compléter sa formation professionnelle de 2004 à 2008, plusieurs agences réputées comme HBM à Riga, Massimiliano Fuksas à Paris, puis celle de Foster et Partners à Berlin. Fort de ses expériences comme chef de projet, il fonde sa première agence UTARchitects tout en assurant un poste de maître associé à la Technische Universität de Dortmund en 2012-2013 et des cours de construction à la Münster School of Architecture (MSA) en 2012-2014. En 2014 il fonde TRU Architekten avec cinq associés. L'agence, ainsi constituée de façon collaborative à Berlin et à Düsseldorf peut accéder à des concours emblématiques (église, mémorial, musée) et à des commandes importantes qui les impliquent plus fortement dans la transformation de la ville contemporaine.

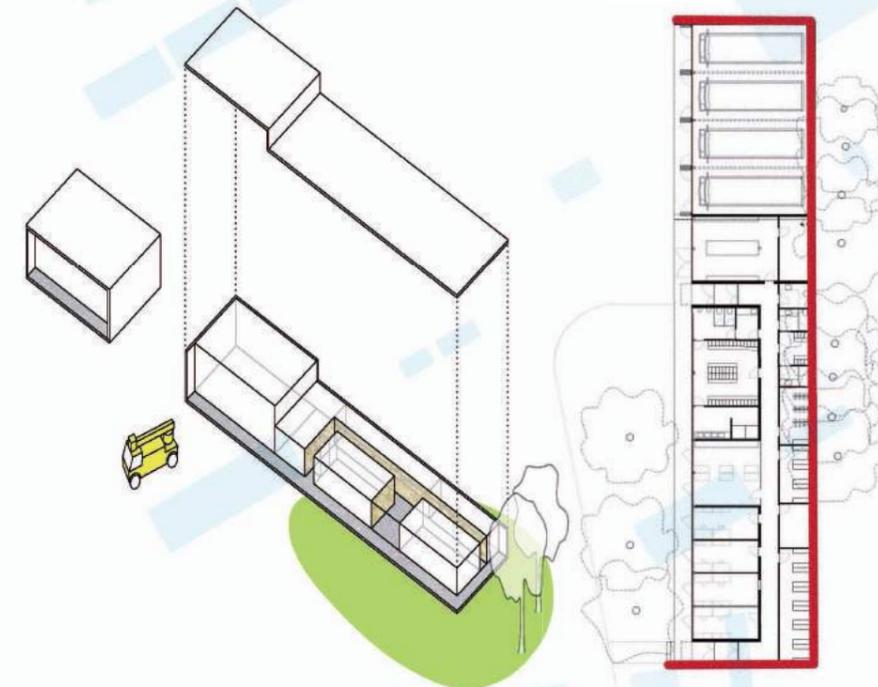
La production architecturale est variée dans ses formes, ses systèmes constructifs, ses matériaux, parce qu'elle est nourrie de l'analyse sensible du site et de thèmes récurrents à l'agence : rapport entre espace servant/servi, contenant/contenu. L'implantation et l'interprétation du programme sont majeures dans l'élaboration du concept qui génère le projet et son développement.

Par exemple, la réalisation du centre d'apprentissage à Berlin Grünau, honorée par le prix construction bois 2013, et le PBB Architekturpreis für Vorbildliche Gewerbauten 2012 par son implantation soignée en limite de propriété et le traitement différent de ses façades, confir-



ment le statut de la cour comme enjeu du projet dans cet ensemble patrimonial. De même, pour le projet Auropas 2009 « Vilnius in the air », Tim a radicalisé sa réalisation par la suspension et la facilité du montage et démontage du cube en PVC gonflé à l'hélium. La typologie choisie pour le bâtiment de service du cimetière Lichterfeld comme celle du parc olympique de Berlin, outre la finesse du calage au sol, est conditionnée formellement par la taille des locaux et leur variété, de façon métaphorique.

Pour Tim, l'architecture doit être accessible à tous, d'où l'importance donnée au confort des bâtiments par la qualité des matériaux et à leur mise en œuvre soignée. De nombreuses revues architecturales (Architektur Berlin, Braun Publishing : der Verlag Berlin, 6/2016, 2014, Cube Magazin für Architektur 9/2015, Aus allen Richtungen: Positionen junger Architekten AKJAA im Bund Deutscher Architekten BDA, Karl Kramer Verlag 2013, Mikado 05/2011..) ont remarqué cette exigence de caractériser les bâtiments par la cohérence entre concept et choix constructif.



Tim BAUERFEIND, an associate member of the Architekten agency, is among the young architects from the German professional scene who are the most recognized for the architectural and constructive importance of their work (Emerging Identities of the East, young architects in Eastern Europe in 2005/2006).

He graduated with a masters degree in architecture from the Münster University of Applied Sciences in 2004 then from 2004 to 2008 he joined several renowned agencies such as HBM in Riga, Massimiliano Fuksas in Paris then Foster and Partners in Berlin to complete his professional training. Thanks to his experience as a project leader, he founded his first agency UTARchitects whilst working as an associate lecturer at the Dortmund Technische Universität in 2012-2013 and teaching construction classes at the Münster School of Architecture (MSA) in 2012-2014. In 2014 he founded TRU Architekten with five associates. The agency was set up on a collaborative basis in Berlin and Düsseldorf which means it can both participate in emblematic architecture calls for tender (churches, a memorial, a museum, etc.) and work on major orders which involve it to a greater degree in the transformation of contemporary cities.

The agency's architectural production is varied in its forms, constructive systems and materials used because it feeds off a sensitive analysis of sites and the agency's recurring themes - the relationship between servant/served, containing/contained space. The implantation and interpretation of the programme are major elements in the formulation of the concept which generates the project and its development.

For example, the creation of the learning centre in Berlin Grünau, which won the 2013 wood construction prize, and the 2012 PBB Architekturpreis für Vorbildliche Gewerbauten for its

immaculate location on the outskirts of a piece of real estate and the different materials used for its facades confirm the status of the courtyard as a highly important element for the project within this architectural heritage ensemble. Similarly, for the Auropas 2009 « Vilnius in the air » project, Tim created a radical building because of its suspension and the ease of assembly and disassembly of the PVC cube which is inflated with helium. The typology selected for the services building at the Lichterfeld cemetery and for the Berlin Olympic Park is formally conditioned by the size of the premises and their variety in metaphorical terms apart from the finesse with which they are fixed to the ground.

For Tim, architecture should be accessible to all and therefore the comfort of buildings, achieved through using quality materials with great care is highly important for him. Many architectural journals (Architektur Berlin, Braun Publishing: der Verlag Berlin, 6/2016, 2014, Cube Magazin für Architektur 9/2015, Aus allen Richtungen: Positionen junger Architekten AKJAA im Bund Deutscher Architekten BDA, Karl Kramer Verlag 2013, Mikado 05/2011..) have commented on his high standards regarding characterizing buildings through the coherency between the concept and the choices for construction.

Bâtiment de services Cimetière Lichterfeld



1



2



3



2



3

1 - Vilnius in the air Auropas
2 - Centre d'apprentissage Berlin Grunau
3 - Bâtiment de services Parc Olympique de Berlin



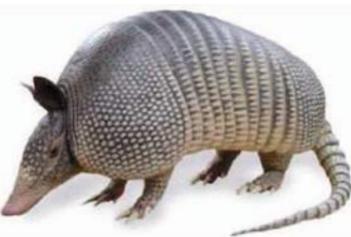
Thorsten SAHLMANN

GENE – PARIS – NEW YORK – RPBW ARCHITECTS
WWW.RPBW.COM

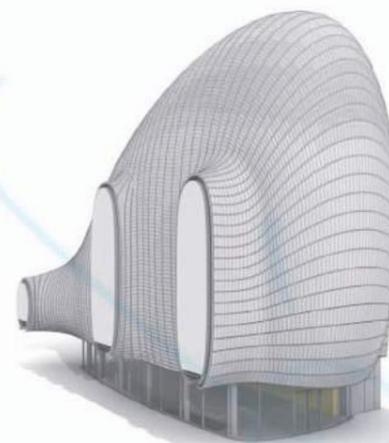
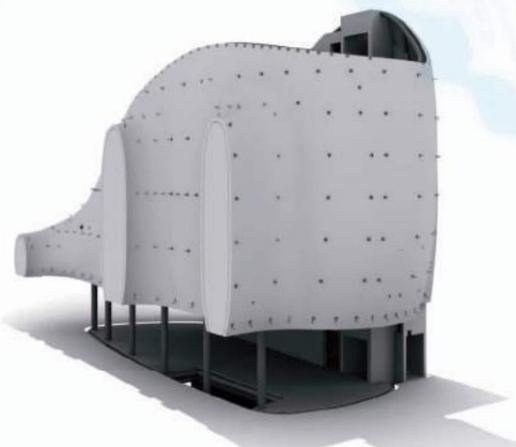
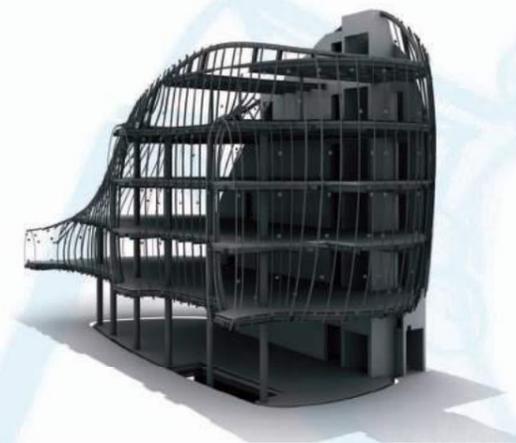
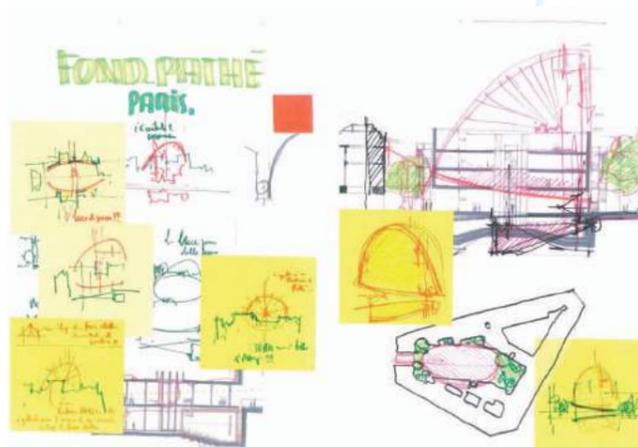
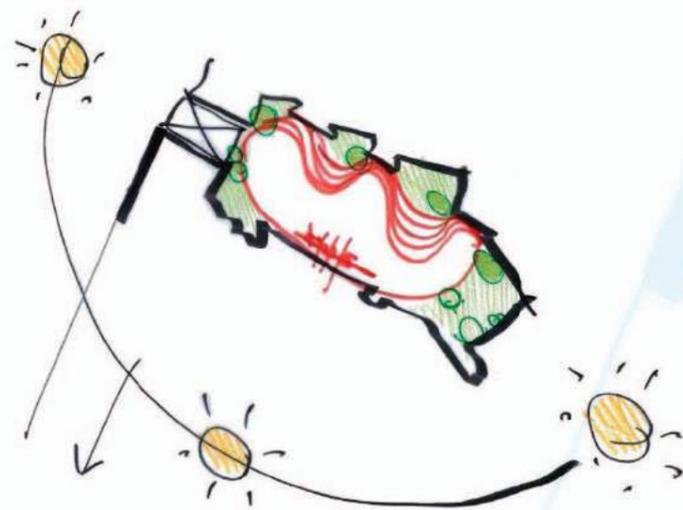
Thorsten Sahlmann est depuis 2010 architecte associé de l'agence d'architecture Renzo Building Workshop (RPBW) qui l'a accueilli en décembre 2001, deux ans seulement après l'obtention de son diplôme d'architecte. Diplômé en 1999 de l'Université technique Carolo-Wilhelmina de Brunswick, Thorsten rejoint l'école d'architecture de Lyon, en cycle master 2 puis l'agence Helmut Riemann Architekten à Lubeck et celle d'Architecture Studio à Paris d'avril à novembre 2001. Fort de cette expérience professionnelle acquise dans le cadre de projets de l'agence Architecture studio (la salle d'opéra de la fondation Onassis à Athènes, la cité des sciences à Gunzhou, l'hôpital d'Arras), il rejoint l'agence parisienne RPBW.

La renommée internationale du travail de Renzo Piano place évidemment Thorsten Sahlmann au cœur d'une production architecturale d'exception attentive aux éléments constitutifs du site comme aux critères de durabilité, cependant éloignée d'une économie du peu. Habitué à traiter des programmes prestigieux et complexes dans des villes mondes, Thorsten Sahlmann a pris part à l'élaboration partielle ou complète des projets et réalisations suivants : le musée bibliothèque Morgan à New York (2001/2006), la casa Stupenda à Düsseldorf (2006/2008), la tour télécom à Séoul (2010/2015), l'ensemble foncier au Belvédère à Vienne (2013/2018). Par leur structure sophistiquée, leur matériau et leur mise en œuvre savante, ces réalisations génèrent des espaces surprenants mais domestiqués comme ceux de la Fondation Seydoux-Pathé, que Thorsten a imaginés de l'esquisse (2006) au chantier (2014).

A Nancy, lors de sa conférence, Thorsten s'est appliqué avec passion à décrire les enjeux urbains, architecturaux, constructifs de la fondation, tout en déconstruisant la démarche itérative engagée. De façon didactique, comme un enseignant qu'il est, il a montré comment peu à peu les contraintes de prospects du site et les exigences diverses du programme hiérarchisées et maîtrisées par des figurations



multiples sont sources d'inventivité ; ici mettre en place dans un terrain exigu cerné par de hauts murs, 2200 mètres carrés de plancher dans une enveloppe capable par sa forme organique d'offrir lumière et vues. En convoquant tour à tour les souhaits contradictoires du commanditaire, la géométrie de sa structure testée par de multiples maquettes, le recours à la modélisation numérique et ses limites par rapport à la mise en œuvre artisanale du béton, Thorsten Sahlmann nous invite à dépasser la dimension métaphorique de la fondation au profit d'une réponse architecturale sensible ajustée à la mémoire du lieu.

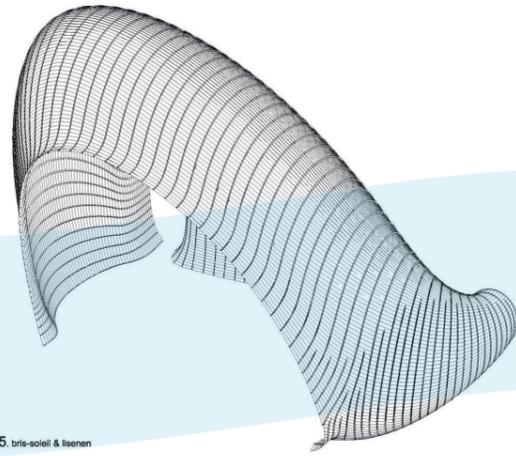
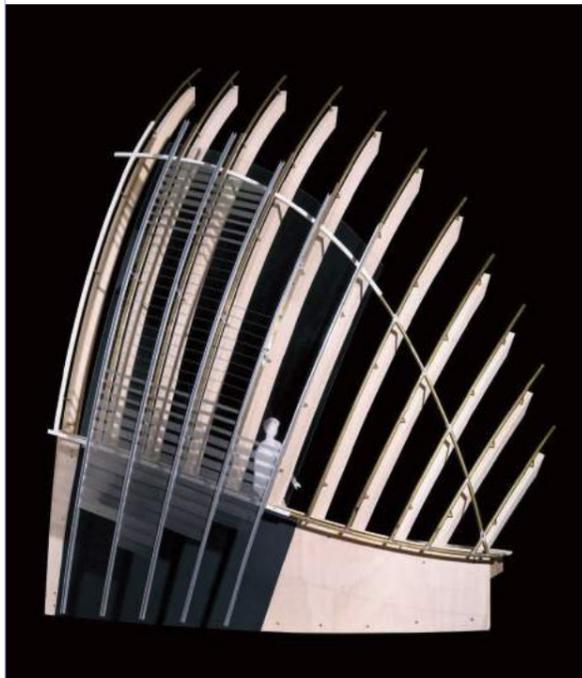
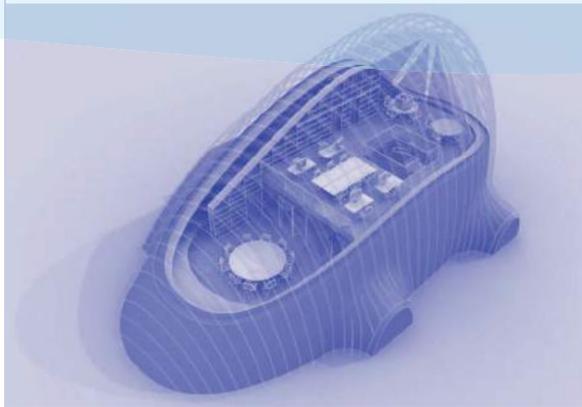


Thorsten Sahlmann has been an associate architect with the Renzo Building Workshop (RPBW) architecture agency since 2010. He joined RPBW in December 2001 just two years after graduating as an architect. In 1999 Thorsten graduated from the Carolo-Wilhelmina Technical University in Brunswick then attended the Lyon École d'Architecture on a master 2 course before joining the Helmut Riemann Architekten agency in Lubeck and then the Architecture Studio agency in Paris from April to November 2001. Following on from his professional experience acquired working on projects for the Architecture studio agency (the opera house of the Onassis Foundation in Athens, Guangzhou Science City, Arras hospital), he joined the RPBW Paris agency.

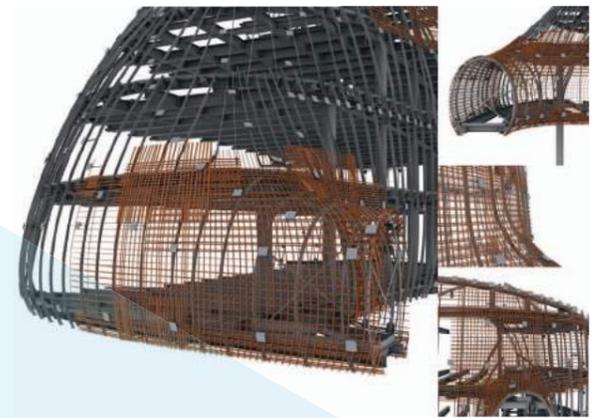
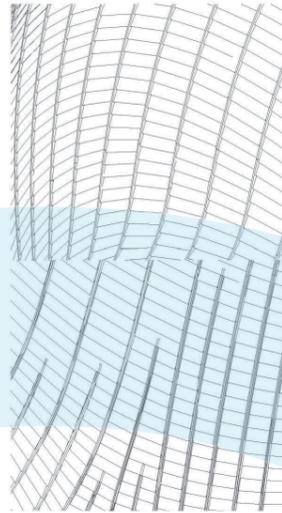
The international renown of Renzo Piano's work evidently means Thorsten Sahlmann works at the heart of exceptional architectural production which is attentive to the constitutive elements of the site and to criteria of sustainability while nonetheless existing far from the small-scale economy. Thorsten Sahlmann is used to working on prestigious, complex programmes in major world cities including the partial or complete development of the following projects and creations: the Morgan Library and Museum in New York (2001/2006), the Casa Stupenda in Düsseldorf (2006/2008), the telecoms tower in Seoul (2010/2015) and the Belvedere property estate in Vienna (2013/2018). These architectural creations' sophisticated structure, materials and expert construction all generate spaces which are surprising but domesticated like those of the Seydoux-Pathé Foundation which Thorsten designed from the first sketches (2006) to the building site (2014).

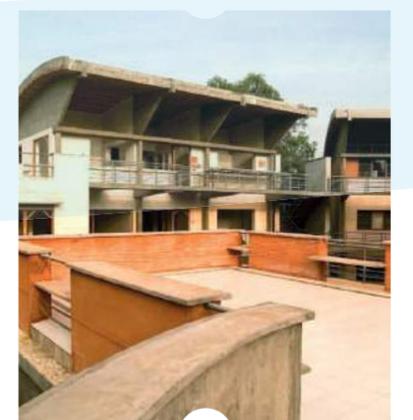
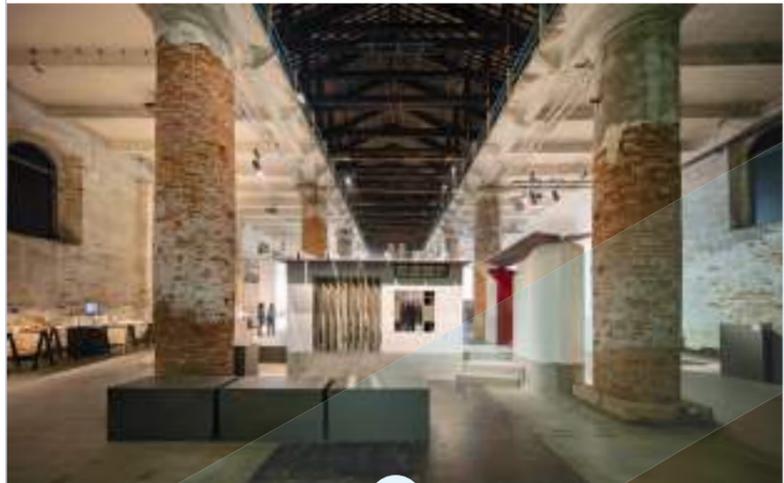
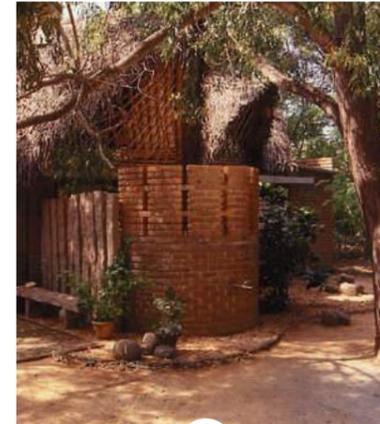
During his conference speech in Nancy, Thorsten passionately described the foundation's important urban, architectural and constructive issues while deconstructing the iterative approach which was used. Like the teacher he is, he didactically showed how little by little the limits of the site's prospects and a programme's diverse demands hierarchized and controlled using multiple portrayals actually become sources of inventiveness. In this case this involved building on a cramped site surrounded by high walls, 2200 square metres of flooring space within an outer envelope capable of providing light and views through its organic form. By successively relating the project backer's contradictory wishes, the geometry of the structure tested using multiple models, the use of digital modelling and its limits for artisanal construction with concrete, Thorsten Sahlmann invited us to go beyond the foundation's metaphorical dimension to find a sensitive architectural response which suited the site's past memories.

La totalité des images des pages 22 à 25 sont des extraits de documents genèse de la réalisation de la fondation Seydoux-Pathé par l'agence RPBW présentée et expliquée par Thorsten Sahlmann lors de sa conférence.



5. bris-soliel & faïen





1 - Feel the ground wallHouse one to one Biennale de Venezia 2012
2 - Ferrocement pavillion in Auroville
3 - Wall house / Auroville
4 - Hut in petite ferme / Auroville
5 -Books in Bloom Museo Ico / Madrid
6 - Urban eco community / Auroville



Sojin LEE

SÉOUL - CORÉE DU SUD - ATELIERS LION
WWW.LIONSEOUL.COM

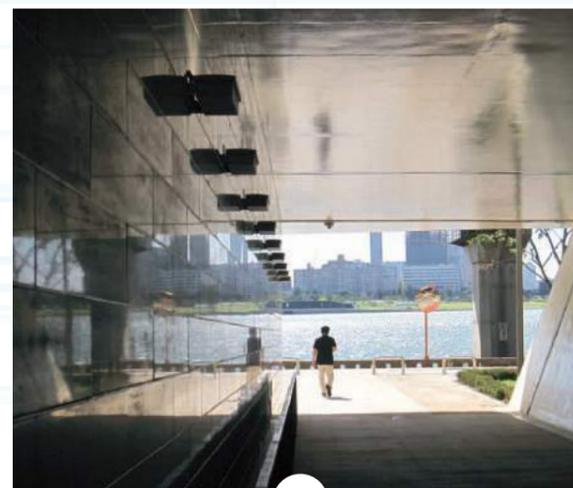
Sojin Lee, est une architecte coréenne remarquée par le Korean Young Architect Award Prize en 2012, quatre ans après la fondation de sa jeune agence en 2008 et paradoxalement, après quinze années de pratique architecturale et urbaine en France. Habituee à habiter le monde comme fille de diplomate, Sojin Lee est partie en 1990 aux Philippines puis s'est installée à Paris en 1992 pour parfaire sa formation à l'école d'architecture de Paris-Tolbiac (UP7). Elle obtient son diplôme DPLG en 1998 tout en travaillant dans les agences réputées Taillibert et Renzo Piano building Workshop. Elle rejoint ensuite l'agence de l'architecte Yves Lion à laquelle elle sera associée en France comme à Séoul à partir 2000. Les concours de la Mecque, de l'ambassade de France à Beyrouth (Equerre d'argent 2003 pour les ateliers Lion), du lycée Français De Gaulle à Damas, de l'Institut de physique du globe à Paris 16e, du Pôle de langues et civilisations Paris 13e sont des opérations majeures pour Sojin Lee, déjà aguerrie à des programmes importants de logements dans la proche banlieue parisienne.

tracé la structure agraire et les paysages y afférant. Attentive à l'usage et à l'adaptabilité de l'espace public, Sojin Lee exploite des situations brutales que la ville de Séoul a produites dans son développement. Les passages pédestres Geumho et Mapo vers la rivière Hangang sont des commandes publiques qu'elle traite avec justesse et inventivité. Pour elle, « concevoir sans un commanditaire habitant », implique de chercher avec persuasion une réponse architecturale partageable et appropriable, concept que le musée mémorial du poète Dongju illustre. En calant dans la composition générale du mémorial, les deux cuves en béton du réservoir d'eau existant sur le terrain, Sojin introduit de façon sensible le passé du lieu en révélant le matériau et ses usures. Elle offre ainsi aux visiteurs dans leur déambulation, des espaces différenciés et signifiants que le Prix Séoul Architecture Award a honorés en 2014.

De retour en Corée en 2007, sa maîtrise professionnelle est un atout pour résister à la commande urbaine exponentielle de Séoul à laquelle tous les architectes coréens sont soumis. Sa sensibilité à la notion de temps, aux traces du passé, caractérisent son approche architecturale, introduisant de la lenteur face à une transformation urbaine constamment renouvelée. A l'obsolescence rapide de la ville Sojin Lee oppose la présence du contexte urbain comme une question essentielle à toute construction. Elle met infrastructure, édifice et espaces urbains en lien en convoquant toutes les échelles géographiques à sa disposition : pour exemple le projet Daejeon Urban Renaissance en partenariat avec Lion et Foster associe la station de train à un parc ; la route menant de l'aéroport en passant par l'île de Ganghwa jusqu'à Gyeseong évoque dans son



1



2



3



2



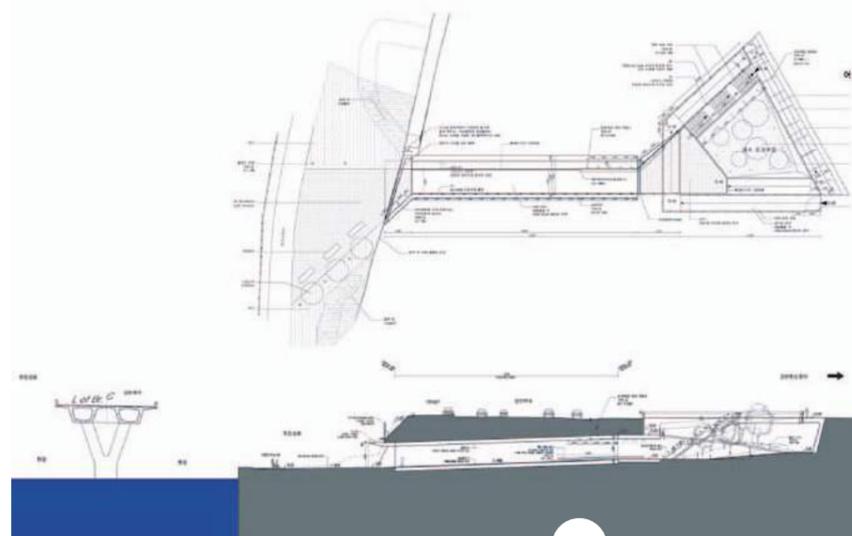
2

HANGANG RENAISSANCE PROJECT

한강공원 지하통로 개선 프로젝트
Lokaldesign, Ateliers Lion Seoul, 계공건축, System lab, Xiao Liu Yang
발주처 : 서울특별시 한강사업본부



4



2

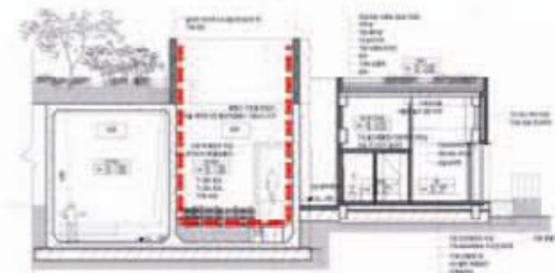
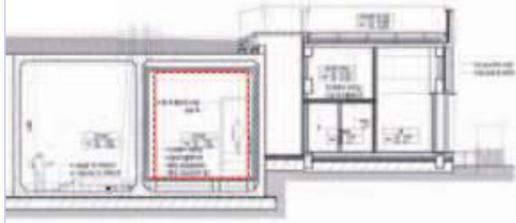
Sojin Lee, is a Korean architect who won the Korean Young Architect Award Prize in 2012, four years after founding her agency in 2008 and, paradoxically, after fifteen years of architectural and urban work in France. As the daughter of a diplomat, Sojin Lee is used to living all over the world and went to the Philippines in 1990 before moving to Paris in 1992 to perfect her training at the École d'Architecture de Paris-Tolbiac (UP7). She graduated with her DPLG1 qualification in 1998 while working in the renowned Taillibert and Renzo Piano building Workshop agencies. She next joined the architect Yves Lion's agency becoming an associate in both France and Seoul from 2000 onwards. The competitions for Mecca, the French Embassy in Beirut (Equerre d'Argent 2003 for the Lion workshops), the French de Gaulle lycée in Damascus, the Institute of Earth Physics of Paris (16th arrondissement) and the Pôle de Langues Et Civilisations2 in Paris (13th arrondissement) were major projects for Sojin Lee who had already cut her teeth on important housing programmes in the inner suburbs of Paris.

When she returned to Korea in 2007, her professional ability was an asset which helped her resist the exponential urban order in Seoul which all the Korean architects are subject to. Her sensitivity to the notion of time and the traces of the past characterize her architectural approach which introduces slowness when faced with urban transformation which is constantly renewed. Sojin Lee opposes the presence of the urban context as an essential question for all construction work to the rapid obsolescence of cities. She links infrastructure, urban edifices and spaces by working with all the geographical scales available to her. For example the Daejeon Urban Renaissance project in partnership with Lion and Foster associates the railway station with a park while the layout of the road to the airport passing through Ganghwa Island on the way to Gyeseong evokes the agrarian structure and landscapes pertaining to the road.

Sojin Lee is attentive to the use and adaptability of public space and thus uses the brutal situations which the city of Seoul has produced during its development. The Geumho and Mapo pedestrian walkways to the Hangang river were public sector orders which she worked on with precision and inventiveness. For her, «designing without a contractor who lives in the area (commanditaire habitant)» means persuasively searching for a shareable architectural response which people can easily appropriate. This concept is well illustrated by the poet Dongju's memorial museum. By setting the two concrete tanks of the existing water reservoir on the ground within the memorial's general composition, Sojin sensitively introduced the site's past by revealing both the material and its signs of wear. She thus offered visitors differentiated and meaningful spaces to walk around and this was rewarded by the Seoul Architecture Award in 2014.

- 1 - Hangang pedestrian Geumpho passage
- 2 - Hangang pedestrian Mapo terminal
- 3 - Hangang pedestrian Mapo terminal passage
- 4 - Hangang pedestrian situé

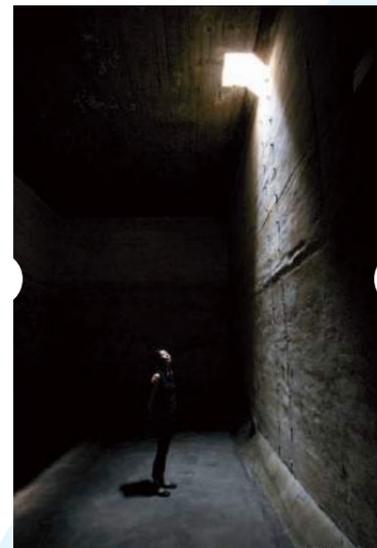
물탱크의 활용방안 |



2



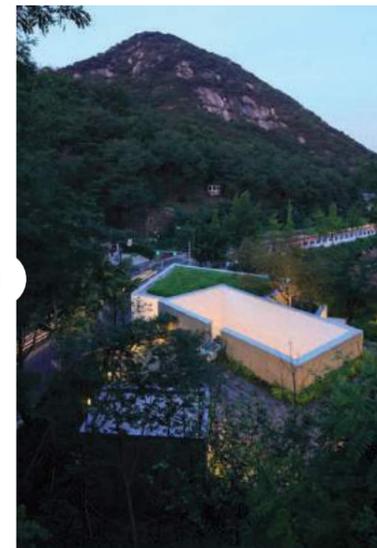
1



1



1



1 - Memorial musée du poète Yoon Dongju
2 - B-boy youth Center

SITES & THÉMATIQUES

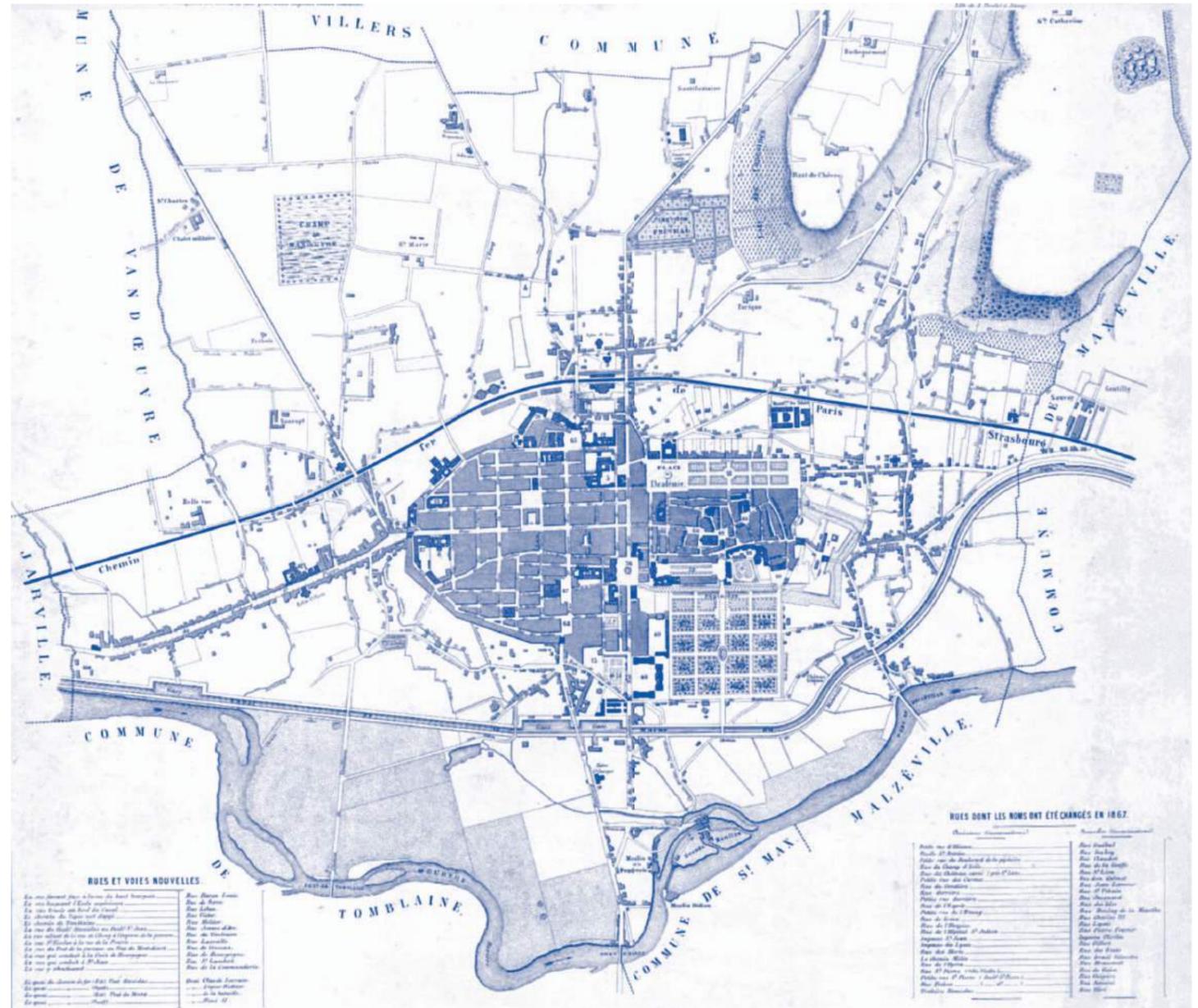
« Le sillon ferroviaire, vecteur de métropolisation, » est une hypothèse de travail que l'école nationale supérieure d'architecture de Nancy a proposée à la Métropole du Grand Nancy pour s'associer aux axes de réflexions en discussion. La Métropole du Grand Nancy en partenariat avec l'agence Gares de l'est européen SNCF a confirmé l'intérêt de cette proposition considérée du point de vue métropolitain comme étant nouvelle et ambitieuse.

L'infrastructure ferroviaire, par son tracé volontaire, caractérise formellement la métropole : elle l'identifie. Elle rassemble de façon continue, sur un même territoire, passé industriel, canal et fleuve. Ce sillon pertinent à l'échelle géographique révèle par ses différences altimétriques, la stratification historique de la Métropole, en quelque sorte le palimpseste de ses occupations successives.

En explorant ce sillon depuis son assiette basse vers tous les terrains le bordant, on peut imaginer de possibles

aménagement architecturaux, urbains et paysagers à l'échelle de la métropole. Comme dans toute métropole, la destruction de bâtiments techniques désaffectés liés au trafic ferroviaire crée des réserves foncières opportunes pour de nouvelles programmations. À Nancy, elles peuvent conforter la place des architectures des années 70 à nos jours qui jalonnent les voies de chemin de fer. En plus de ces terrains en jachère, cinq sites sur ce trajet qui va de Laneuveville-devant-Nancy à Frouard ont été repérés parce qu'en attente de nouvelles affectations, ou en cours de transformation.

Ces cinq sites, par leurs traitements architecturaux en lien avec la singularité formelle de l'emprise ferroviaire, peuvent offrir des dispositifs urbains inédits, une déambulation moins fragmentée, des services dédiés à de nouveaux usages de la ville connectée ainsi qu'initier et faciliter de nouvelles mobilités inhérentes au statut de métropole.



CHIFFRES-CLÉS DE LA FRÉQUENTATION

GARE DE NANCY	GARE DE JARVILLE-LA-MALGRANGE	GARE DE CHAMPIGNEULLES
328 ARRÊTS PAR JOUR	59 ARRÊTS PAR JOUR	24 ARRÊTS PAR JOUR
11695 VOYAGEURS PAR JOUR	128 VOYAGEURS PAR JOUR	100 VOYAGEURS PAR JOUR

Source : Etudes haltes et gares du SCoT Sud 54 réalisée par l'agence Scalen

BRADEL Vincent, «Du concours des chemins de fer et des canaux à la lumière de la double traversée de Nancy», in PRÉLORENZO Claude [dir.], Infrastructures, Villes et Territoires, Paris, L'Harmattan, 2000, pp. 79-84.



SITES & THEMES

«The railway corridor as a vector for metropolization» was the working hypothesis which the School of Architecture of Nancy proposed to the Greater Nancy authorities to associate this work with ongoing study projects. The Greater Nancy authorities in partnership with the Agence Gares de l'Est Européen SNCF confirmed their interest in this proposal as a new and ambitious way of looking at the metropolis.

The railway infrastructure's deliberate pathways formally characterize and contribute to the city's identity. It brings together in the same territory the industrial past, canal and river in a continuous fashion. This network is of relevance on the geographical scale and its altimetric differences reveal the City's historical stratification which to some extent is the palimpsest of its successive occupations.

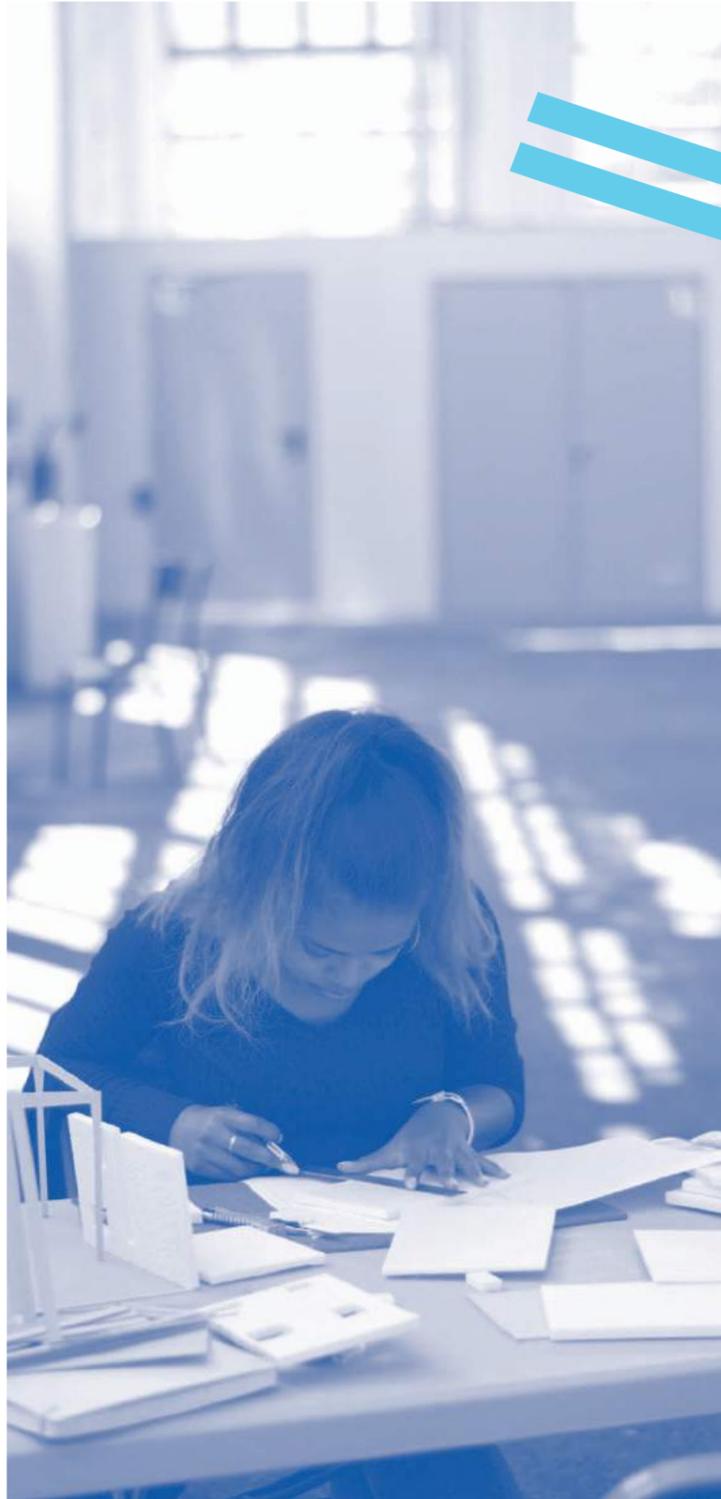
Exploring these railway pathways from their low level towards all the surrounding land makes it possible to imagine potential architectural, urban and landscaping developments at the scale of the city. As in any metropolis, the destruction of empty technical buildings linked to the railways creates useful property reserves for new programming. In Nancy, these can support the town's architecture alongside the railway tracks which date from the 1970s to the present day. As well as this undeveloped land, five sites between Laneuveville-devant-Nancy and Frouard were chosen because they are awaiting new usages or are undergoing current transformation.

The way these five sites have been used architecturally in connection with the formal singularity of the dominance of the railways could offer previously unthought-of urban systems, a less fragmented way of moving around in these areas and services dedicated to new usages of the connected city. They would also initiate and facilitate new kinds of mobility inherent to the status of a metropolis.



1. Sillon du Fonteno // Baquéchamps
2. Maternité // Site Hospitalier Villemin M.Fournier
3. Nancy Grand Cœur
4. Grandes Brasseries de Maxéville
5. Porte Nord // Rives de Meurthe





LES ATE- LIERS

WORKSHOPS

Atelier Joan Busquets
Topographie

Atelier Tim Bauerfeind
Les Ponts habités

Atelier Thorsten Sahlmann
Ligne d'acier

Atelier Anupama Kundoo
Rives de Meurthe

Atelier Sojin Lee
Jardin d'ivresse

Atelier Joan BUSQUETS

Topographie



Joan Busquets a souhaité que l'atelier par ses procédures de travail, soit un lieu d'échange de points de vue pour établir des concepts forts et communicables. Pour y parvenir, il a focalisé l'intention des étudiants lors de leur déambulation commune sur les composantes de la ville ancienne et nouvelle. Il leur a fait observer physiquement rampes, trottoirs, voies, comme des espaces de rupture parce que peu ou pas partagés par toutes les formes de mobilité. C'est en établissant des coupes de principe sur les espaces publics et les bâtiments que chacun a relevé les couches historiques et actives de la ville et leurs relations parfois arbitraires à la topographie. La coupe conventionnelle ou en relief, choisie par Joan Busquets comme le médium commun de l'atelier, a la capacité de mesurer et de figurer tous les niveaux superposés qui composent la ville : en dessous, l'infrastructure des réseaux et parking, niveau ville la superstructure du bâti et de ses espaces urbains, au-dessus voirie et ponts par rapport aux réseaux ferroviaire et fluvial. L'architecte engage les étudiants, répartis en quatre groupes, à mener de façon significative leur travail selon quatre axes de recherche :

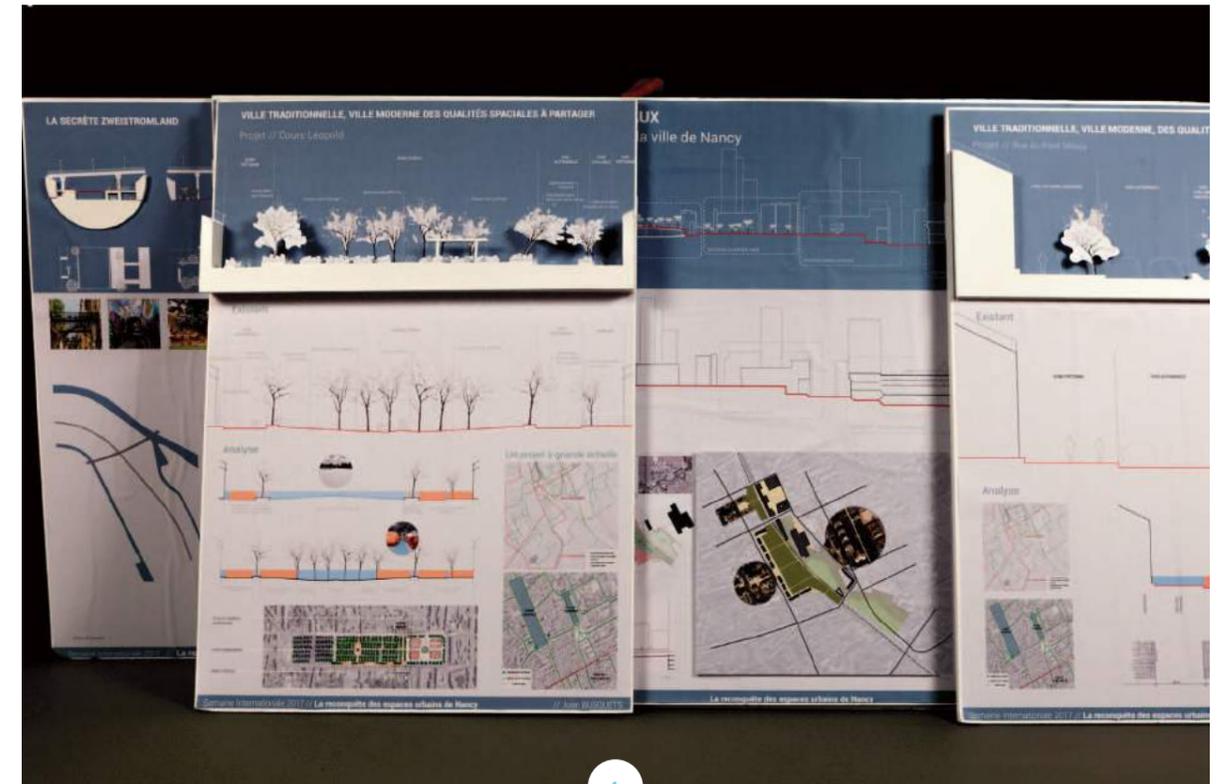
- ville et géographie,
- ville et espace public,
- ville et mobilité,
- ville et strates.

L'objectif du projet de l'atelier est de montrer et de communiquer comment les strates qui composent le sol de l'hyper ville et de la ville vieille et leurs usages du point de vue de la mobilité sont des vecteurs majeurs pour approcher l'échelle globale de la métropole. La lisibilité de cette démonstration étant au cœur du travail de l'atelier, chaque planche est présentée rigoureusement avec les mêmes conventions graphiques, liste constats et propositions.

Flavien ANCHAO
Amaury BOULANGER
Amélie CREMONESI
Mathieu HEIMLING
Clémentine HENRY

Lionel MASSARI
Mariyem MOUTAOUAKKIL
Fabien RECKERS
Marine RICHARD

Bertrand RODANGE
Alexandre ROEHN
Pauline SPERLING
Quentin VIONNET



TOPOGRAPHIES

Through its working procedures, Joan Busquets wanted his workshop to be a place for the exchange of viewpoints to establish strong transmissible concepts. To achieve this he focused the students' intentions on the components of the old and new town when they walked around it. He made them physically observe ramps, pavements and routes as spaces which cause breakdowns in relations because they are little or not at all shared by all forms of mobility. By cross-sections of public spaces and buildings, the students noted the city's historical and active layers and their sometimes arbitrary relations with the topography. Joan Busquets chose conventional or relief cross-sections as the workshop's common medium. These make it possible to measure and portray all the superimposed levels which make up the city - below ground, the networks and parking infrastructure, the building superstructure and its urban spaces at the city level and above the roadways and bridges with relation to the rail and river networks. The architect divided the students into four groups asking them to work on four research subjects:

- the city and geography,
- the city and public space,
- the city and mobility,
- the city and strata.

The workshop project's objective was to show how the strata which make up the ground of the town centre and the old town and their usages from the

standpoint of mobility are major vectors for the study of the city as a whole. The readability of this demonstration was at the heart of the work done in the workshop and each drawing was rigorously presented with the same graphic conventions and the same list of findings and proposals.

1 - Présentation finale

Groupe Géographie

Le sillon ferroviaire, la nouvelle « pépinière » de la ville

Notre groupe s'est intéressé au tracé du chemin de fer à l'échelle géographique paysagère et hydrographique de la métropole. Le sillon ferroviaire, en traversant la vallée, révèle sur ses accotements les épaisseurs de la ville et leurs conséquences sur les espaces publics. Par exemple, à la gare, le niveau altimétrique des rails plus bas que celui de la ville facilite les passages entre la gare et les espaces publics ouverts sur la ville. La situation singulière de la voie ferrée au niveau de la gare nous a incités à vérifier l'assiette du sillon en dessous, au-dessus, au niveau de la ville et à mesurer les conséquences urbaines et architecturales induites par ce rapport. Nous comprenons qu'à partir de l'étude de ces deux axes majeurs que sont la voie de chemin de fer et Meurthe/canal, nous pouvons relever et révéler dans l'épaisseur du sol de Nancy, les couches et leurs logiques pour imaginer de nouveaux usages de la ville.

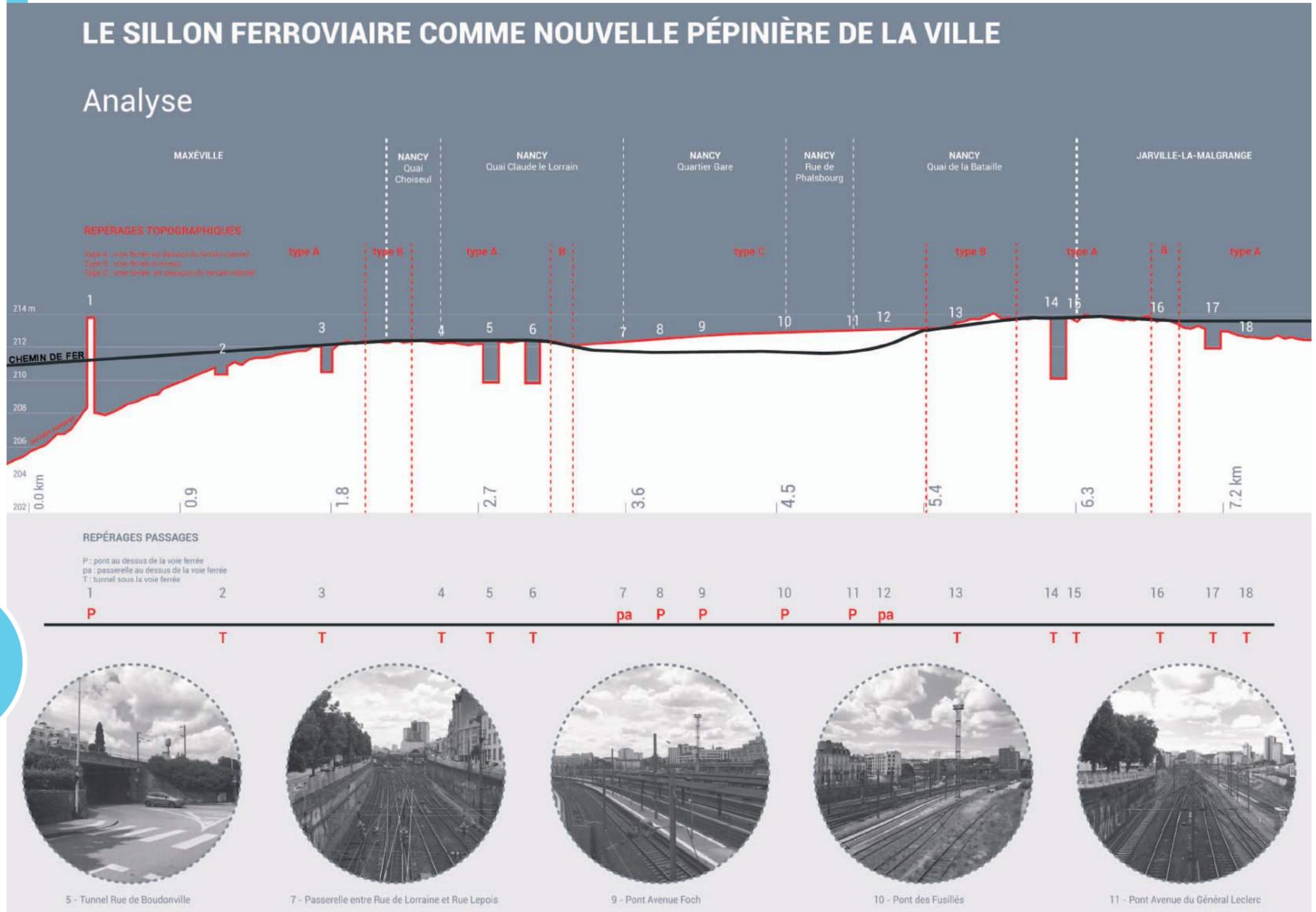
THE GEOGRAPHY GROUP / THE RAILWAY NETWORK, A NEW INCUBATOR FOR THE CITY

Our group focused on the railway network on the geographical landscaping and hydrographical scale of the city. The railway network crosses the valley and so reveals on its banks the depths of the city and their consequences for public spaces. For example, at the station, the altimetric level of the railway lines is lower than that of the city which facilitates movement and passages between the station and the public spaces which open onto the city. The singular situation of the railway line within the station led us to study the site of the railway corridor below, above, at the level of the city and to measure the urban and architectural consequences caused by this relationship. We understood that this study of the two major axes - the railways lines and the Meurthe/Canal region - meant we could note and reveal the layers and their logics in the depths of Nancy's ground to imagine new forms of usage for the city.

L'Assiette du sillon : en dessous, au dessus, au niveau ville.

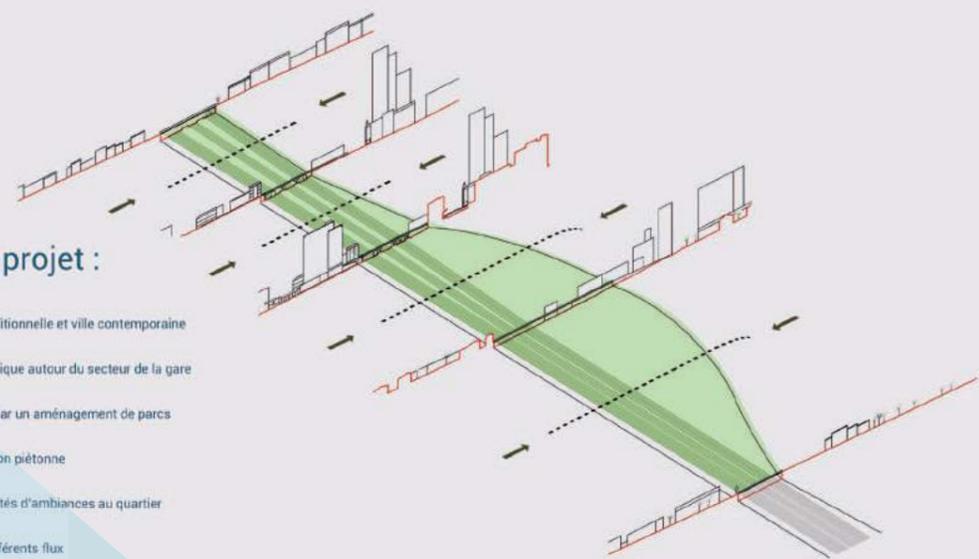


Lionel MASSARI
Mathieu HEIMLING
Mariyem MOUTAOUAKKIL
Fabien RECKERS



Pistes de projet :

- Connecter ville traditionnelle et ville contemporaine
- Recréer une dynamique autour du secteur de la gare
- Liaison des ponts par un aménagement de parcs
- Faciliter la circulation piétonne
- Redonner des qualités d'ambiances au quartier
- Hiérarchiser les différents flux



Profils transversaux sur le sillon ferroviaire

Atelier
Joan
BUSQUETS



Groupe Ville & espaces publics

Ville moderne, ville traditionnelle, des qualités spatiales à partager

Quels sont les espaces publics qui occupent le plan du sol ? Qu'est ce qui qualifie un espace public ? Quelles différences entre les espaces de la ville moderne et traditionnelle ? L'ensemble de ces questions nous a conduit à observer les espaces offerts aux publics : rues, places dans chacune des structures urbaines. On remarque dans la ville vieille des espaces publics plus nombreux, des voies partagées à la fois par des piétons, des bus, des voitures et des places aux usages multiples comme celles de la place de la Carrière et la place Carnot. La ville moderne est quant à elle monofonctionnelle et traversée par des rues passantes bordées de voies automobiles privant le piéton de sécurité et de tranquillité. L'enjeu de notre analyse est de comprendre ces écarts en fonction de la typologie des rues et de leur usage. A partir de ces cas concrets, nous avons imaginé

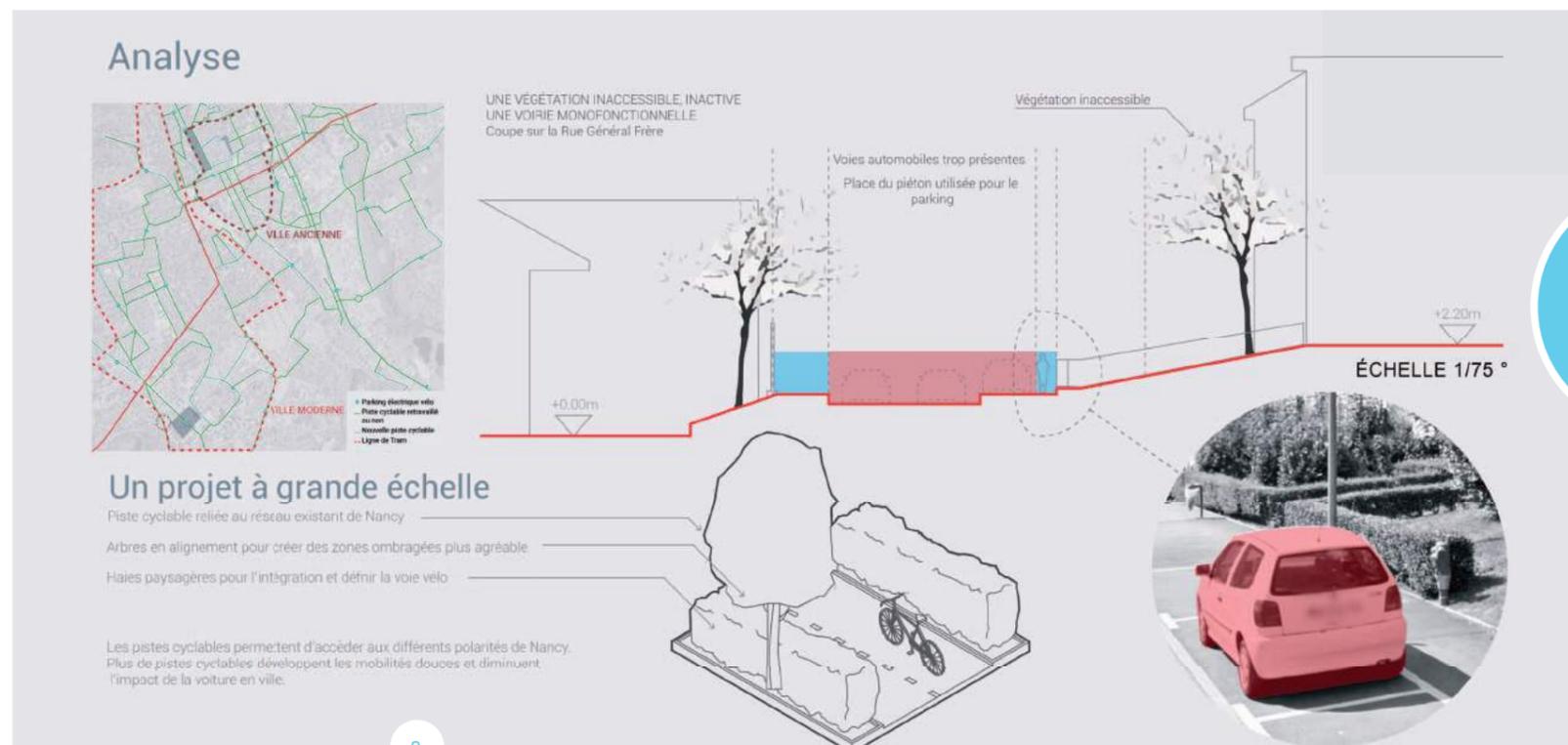
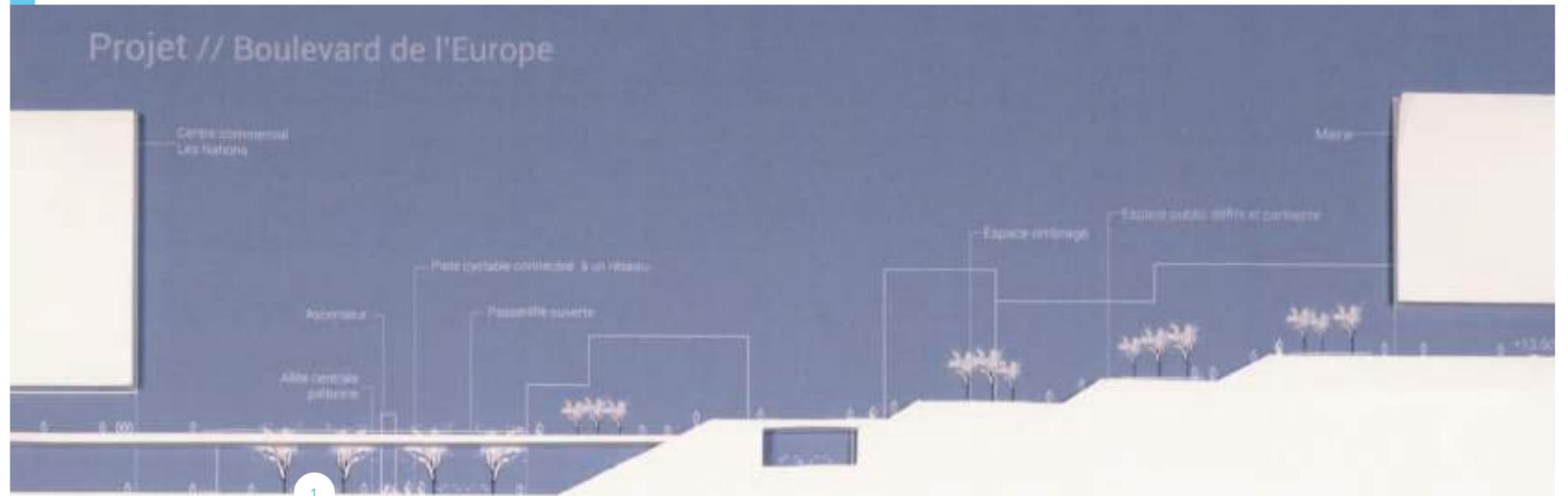
des aménagements qui puissent reconquérir une diversité de fonctions sans dangers pour tous ceux qui se déplacent. Axes majeurs du trafic de la Métropole du Grand Nancy, le boulevard de l'Europe à Vandœuvre-lès-Nancy et le Cours Léopold à Nancy sont des projets tests pour le groupe.

THE CITY AND PUBLIC SPACES GROUP / A MODERN CITY, A TRADITIONAL CITY, SPATIAL QUALITIES TO BE SHARED

Which public spaces occupy the ground map? What qualifies a space as a public space? What are the differences between the spaces of the modern and traditional parts of the city? All of these questions led us to observe the spaces provided for the public such as streets and squares in each of the urban structures. In the ville vieille (Old Town) there are more numerous public spaces with thoroughfares shared by pedestrians, buses, cars and squares with multiple usages such as Place de la Carrière and Place Carnot. The modern part of town is monofunctional and crossed by busy streets with traffic lanes which mean pedestrians are not safe and in peace. The major question underpinning our analysis was to understand these differences according to the streets' typology and usage. Based on these tangible case studies, we imagined developments capable of re-creating a diversity of functions without danger for those moving around the city. The Boulevard de l'Europe in Vandœuvre-lès-Nancy and the Cours Léopold square in Nancy are main traffic through-roads in Greater Nancy and were selected as test projects for the group.

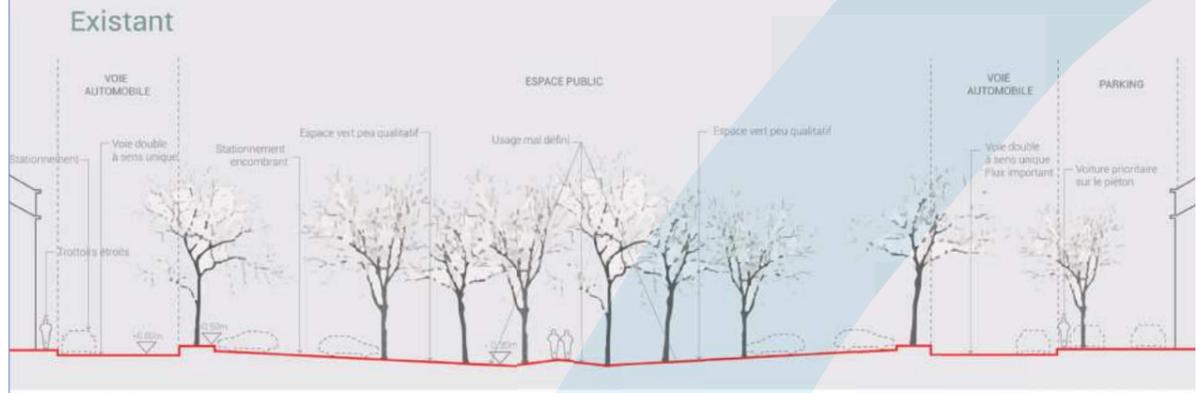
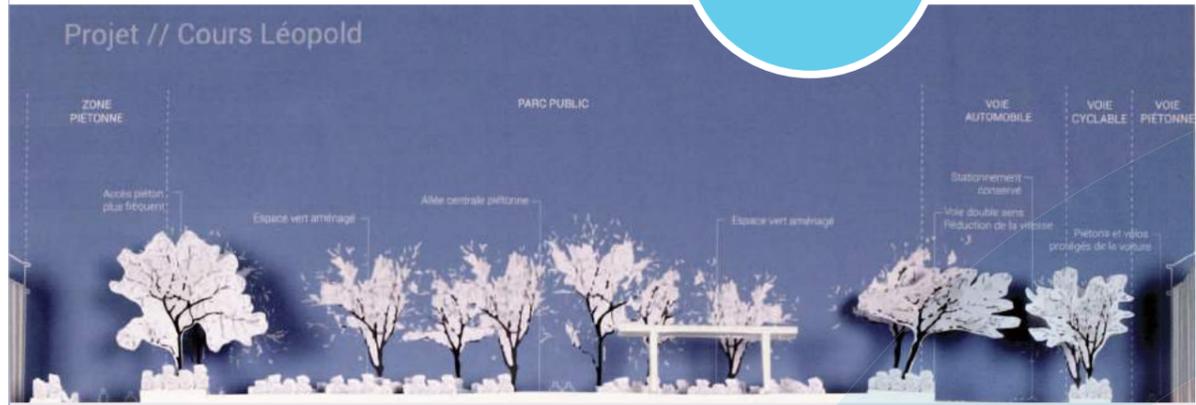
1 - Boulevard de l'Europe (échelle 1/250°)
2 - Rue du Général Frère (échelle 1/75°)

Marine RICHARD
Pauline SPERLING
Bertrand RODANGE
Flavien ANCHAO
Quentin VIONNET

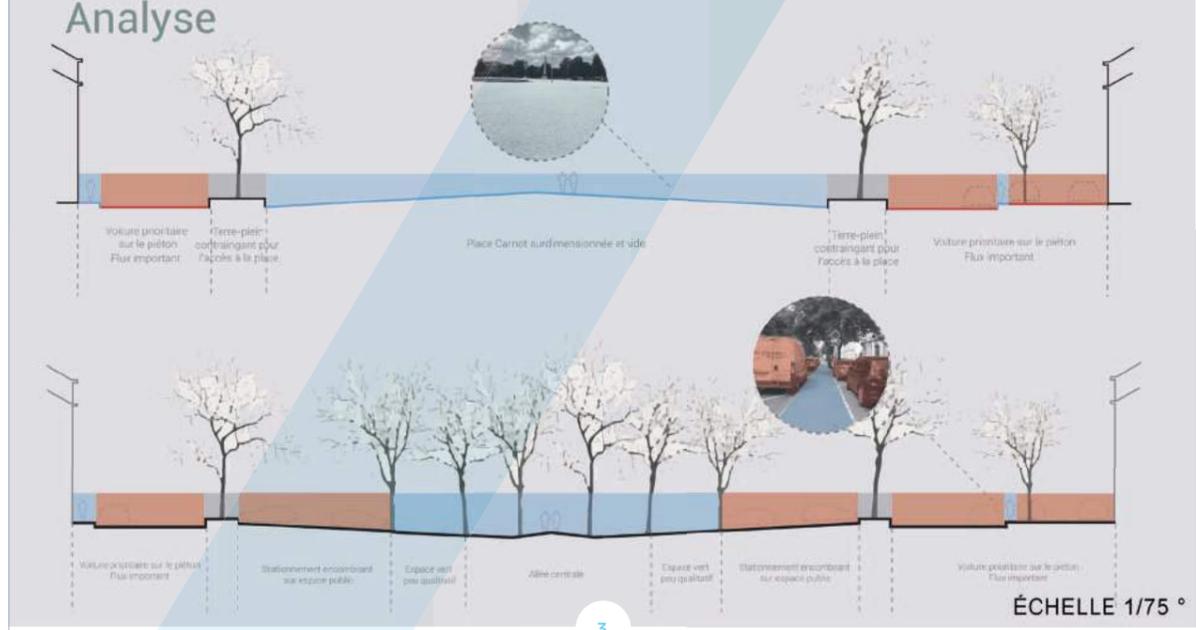


Atelier
Joan
BUSQUETS

Atelier
Joan
BUSQUETS



EXISTANT ÉCHELLE 1/125 °



ÉCHELLE 1/75 °

3 - Cours Léopold (échelle 1/75° et 1/125°)



Groupe Ville en plateaux

Deux quartiers au développement influencé par la topographie

Pour appréhender la topographie de la ville de Nancy, nous nous intéressons à deux quartiers où l'amplitude des dénivelés est mesurable par la gestion du franchissement :

- des voies ferrées pour le quartier Grand Cœur,
- du canal et de la Meurthe pour Rives de Meurthe.

Nous avons observé deux types de franchissement. Pour le canal et la gare, les ponts, par leur implantation altimétrique surplombent la ville alors que pour la Meurthe, les ponts sont au niveau de la ville, donnant accès aux berges et aux creux du lit. De plus l'occupation des voies entre piétons, voitures et végétation sont différentes entre les deux quartiers. A Rives de Meurthe, la voie est partagée. A la gare les voitures et les bus sont prioritaires par rapport aux piétons.

THE CITY AND PLATEAUS GROUP / TWO DEVELOPING NEIGHBOURHOODS INFLUENCED BY TOPOGRAPHY

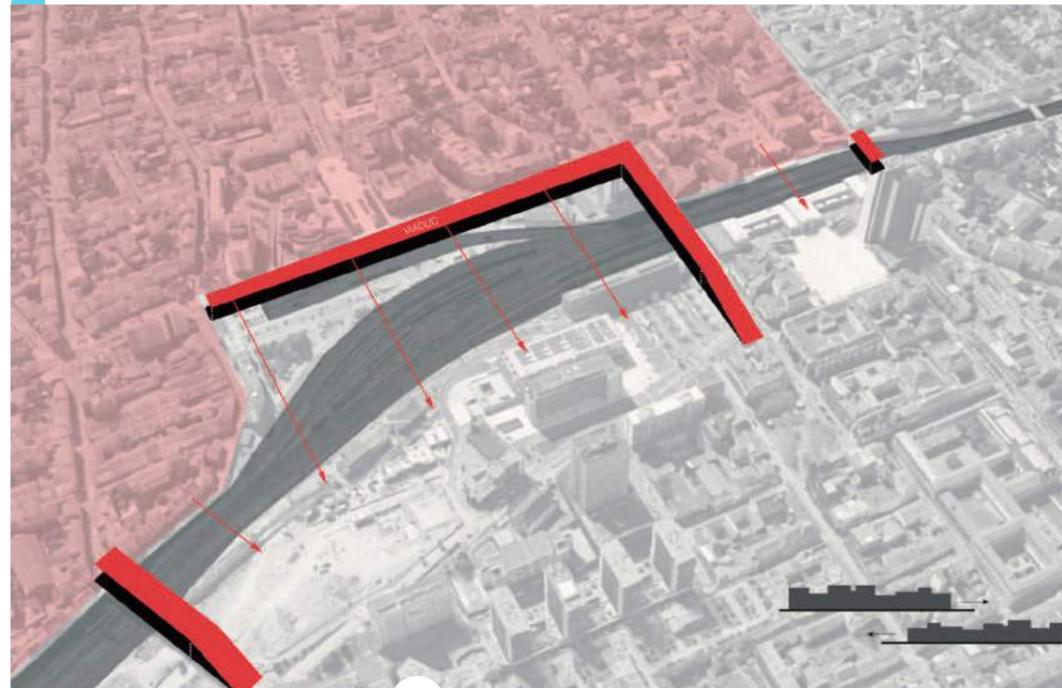
To understand the city of Nancy's topography, we focused on two neighbourhoods where the magnitude of the differences in levels can be measured by how crossing has been managed over :

- the railway lines for the Grand Coeur district,
- the canal and the Meurthe River for the Rives de Meurthe district.

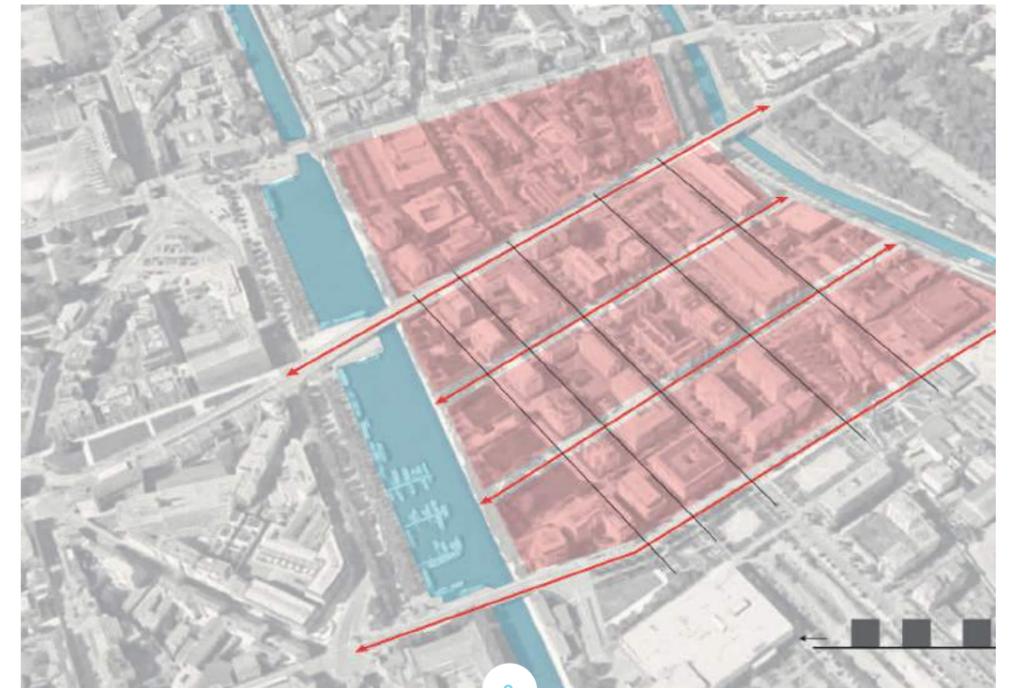
We observed two types of crossing. For the canal and the station, through their altimetric implantation, bridges overlook the city whereas for the River Meurthe, the bridges are at town level and give access to the riverbanks and the hollows of the riverbed. Also the way the thoroughfares are occupied by pedestrians, cars and vegetation are different in the two neighbourhoods. In the Rives de Meurthe neighbourhood, the roadways are shared whereas, at the station, cars and buses have priority over pedestrians.

- 1 - Gare de Nancy / sur un plateau intermédiaire
- 2 - Entre Canal et Meurthe - Au creux de la vallée

Amélie CREMONESI
Clémentine HENRY

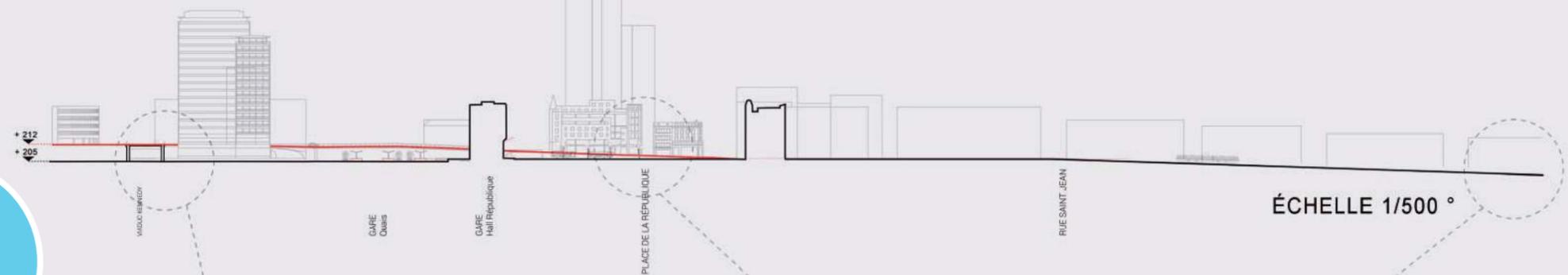


1

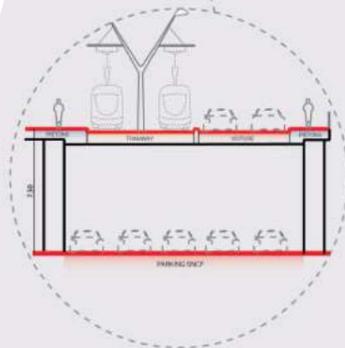


2

Gare de Nancy // sur un plateau intermédiaire

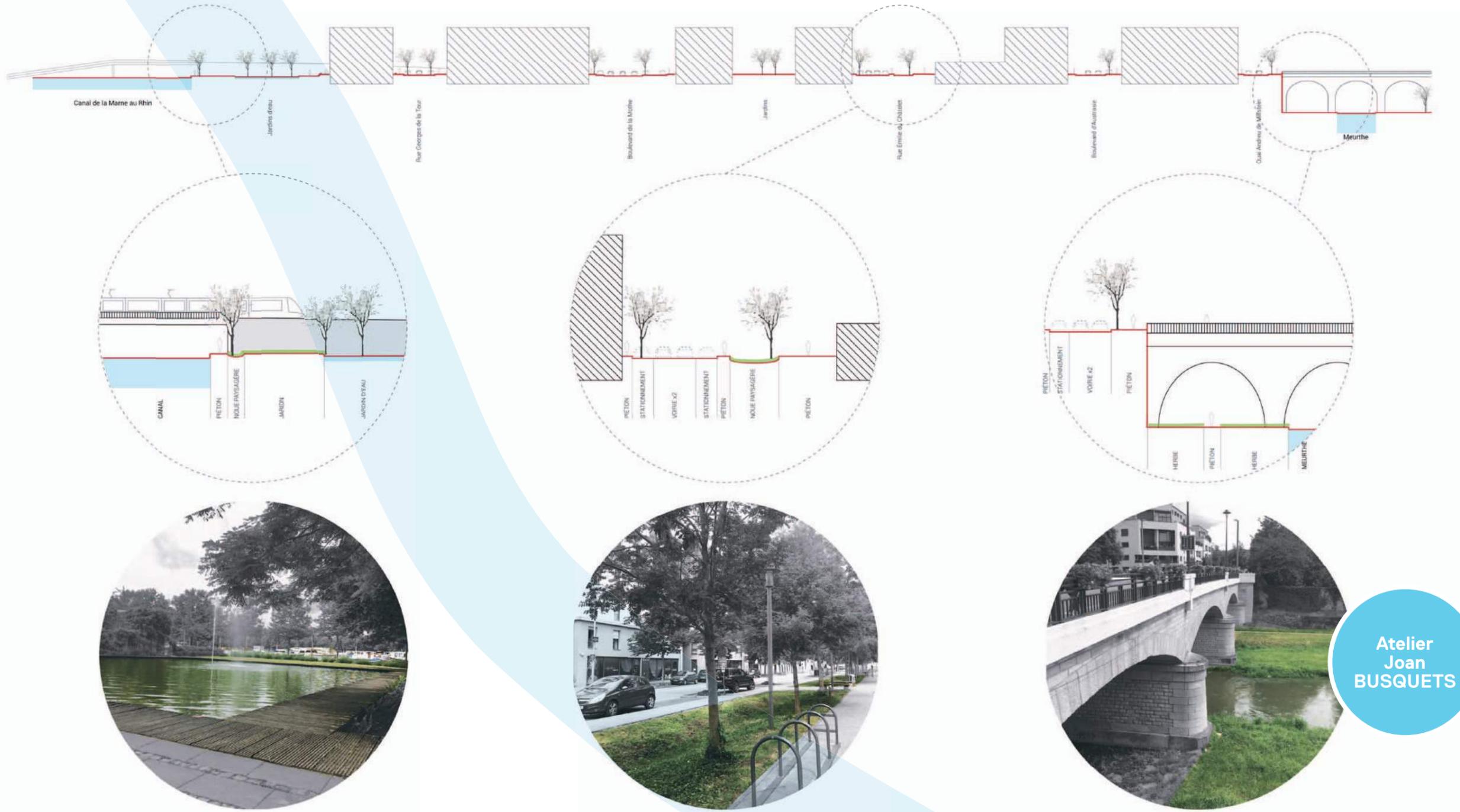


Atelier
Joan
BUSQUETS



Entre Canal et Meurthe // au creux de la vallée

ÉCHELLE 1/500 °



Atelier
Joan
BUSQUETS

Groupe Ville en strates

La ville sur plusieurs niveaux

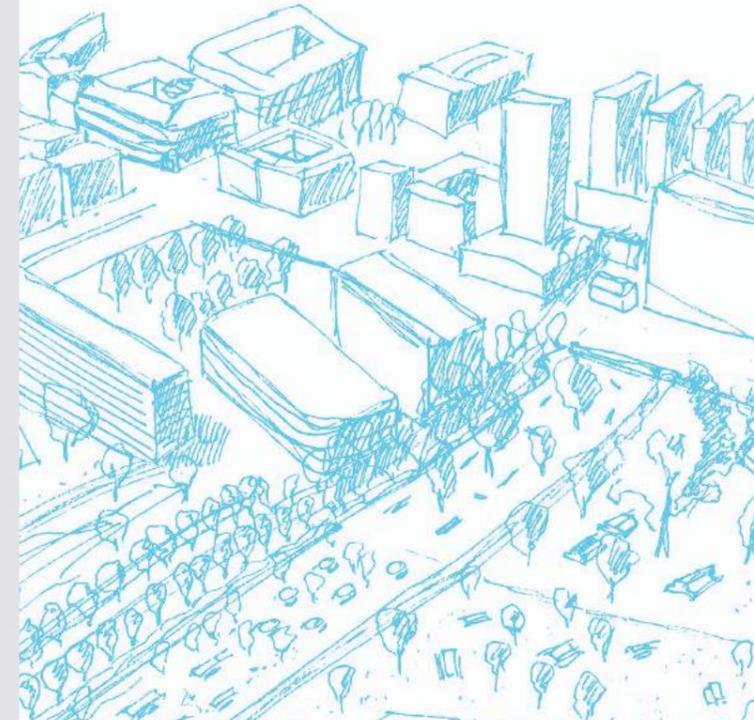
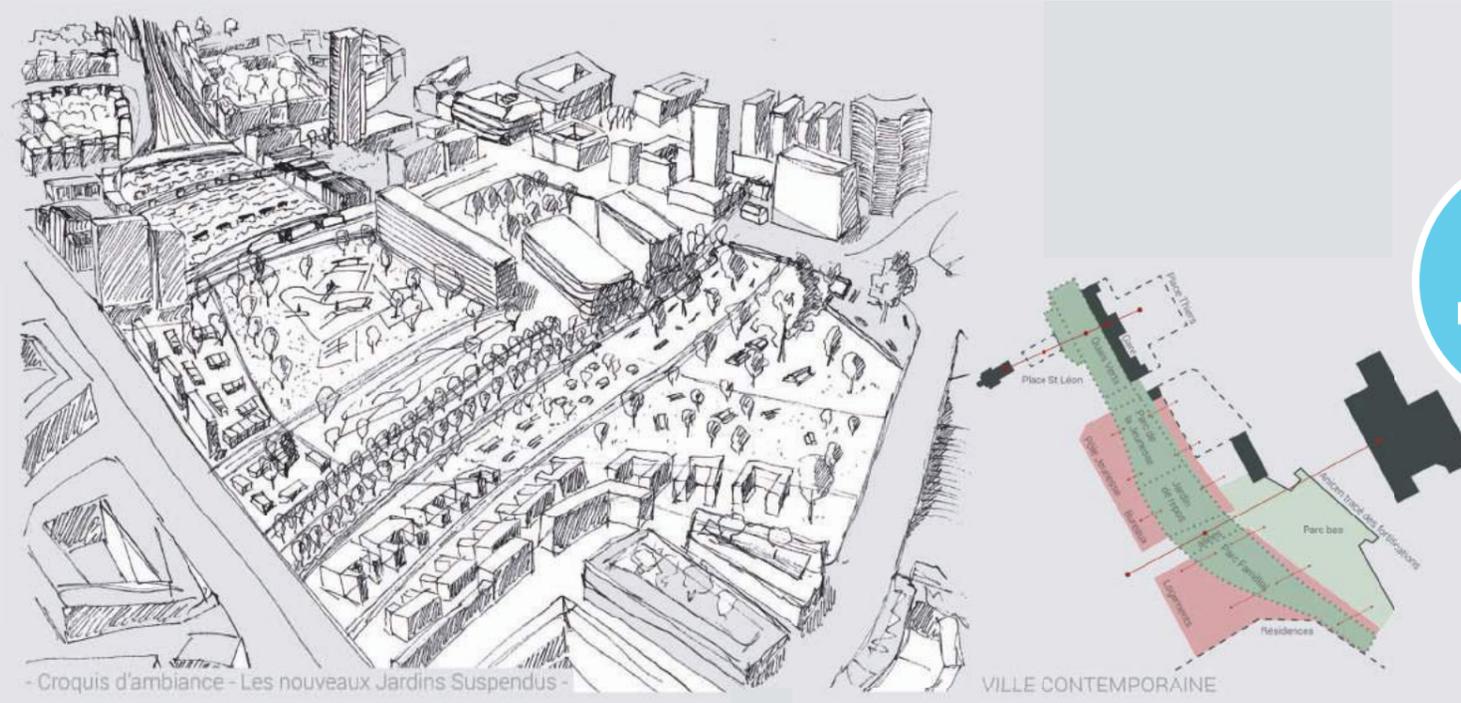
La pente naturelle de la vallée génère des dénivelés et des strates dans la ville. Nous constatons que le dénivelé est une facilité pour caler et enterrer les parkings avec, en superstructure, tout type de bâtiment.

De nombreuses réalisations adossées à la pente possèdent par conséquent des parkings en socle fermé sur l'espace public. Leurs dimensions et leurs accès génèrent des îlots de grande taille ou macro-lots, véritable rupture dans la continuité des espaces publics (voir par exemple le parking Saint-Sébastien).

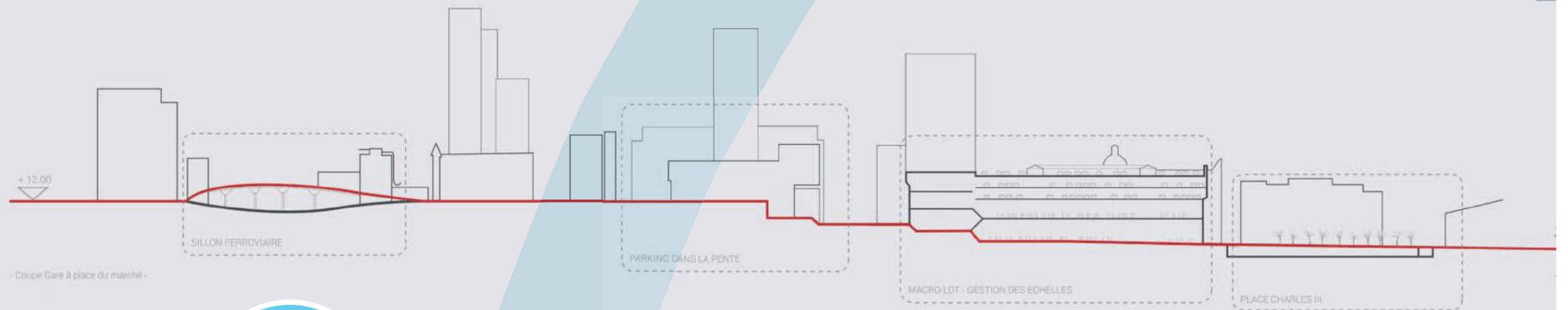
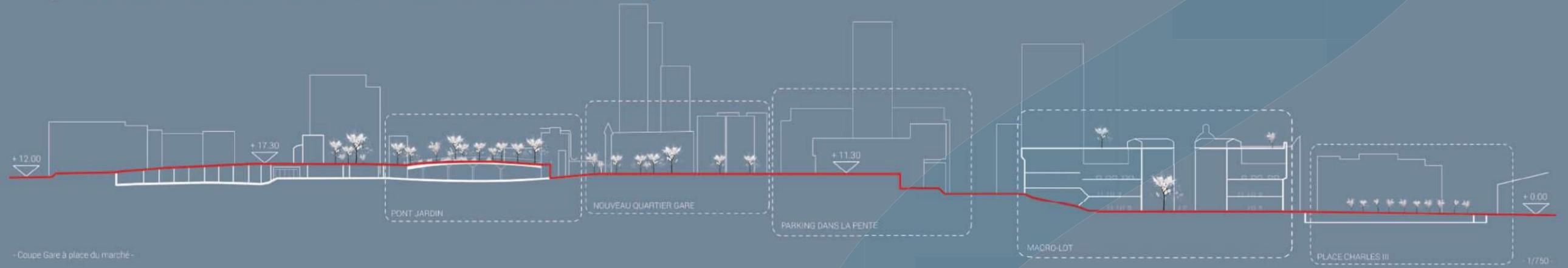
THE CITY IN STRATA GROUP/ THE CITY ON DIFFERENT LEVELS

The natural slope of the valley creates different levels and strata within the city. We noted that such differences in level make it easier to construct underground car-parks with any type of building as the superstructure. Many architectural creations on slopes therefore have underground car-parks which are closed-off to the public space. Their dimensions and access to them generate large-scale blocks of buildings or macro-lots which represent a real break with the continuity of public spaces (for example the Saint-Sébastien car-park in Nancy).

Alexandre ROEHN
Amaury BOULANGER



Projet // Les différents niveaux de la ville de Nancy

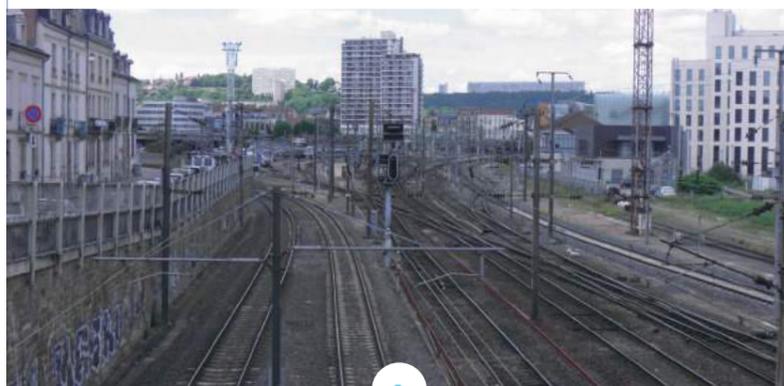
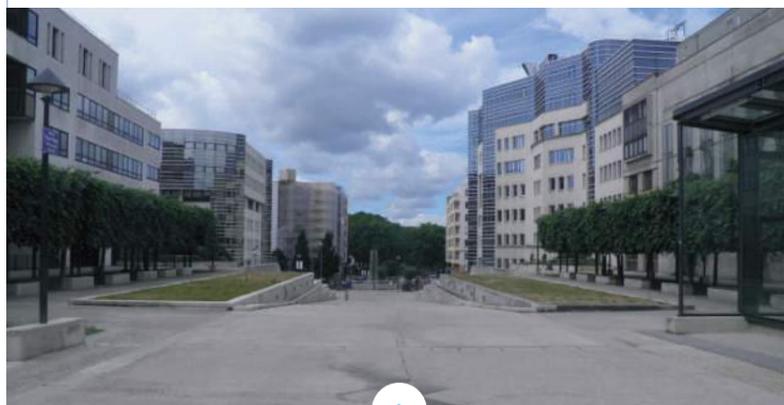


Existant

Atelier
Joan
BUSQUETS

Atelier Tim BAUERFEIND

Les ponts habités



Tim Bauerfeind a décidé de focaliser les réflexions et propositions de l'atelier sur le projet Nancy Grand Cœur. Face à cette ville-centre visiblement fragmentée par l'axe ferroviaire, il invite les étudiants à chercher des continuités urbaines, comme un thème majeur et actuel de la ville contemporaine. L'ensemble des observations et perceptions collectées lors de la visite de part et d'autre du sillon ferroviaire a convaincu le groupe de mettre en lien visuellement et physiquement le centre des Congrès, le Viaduc Kennedy et le quartier Mon-Désert attenant.

La question du franchissement associée à la figure du pont habité fait sens pour tous. Le pont habité assure à la fois le passage en surplomb et des fonctions ludiques et commerciales, mêlant différentes échelles : échelle géographique avec l'axe ferroviaire, celle du piéton avec les multiples activités tertiaires et commerciales ainsi qu'une échelle paysagère avec les jardins de Grand Cœur.

Pour atteindre cet objectif, Tim Bauerfeind a orienté le travail des étudiants, organisés en trois groupes, vers deux types de recherche :

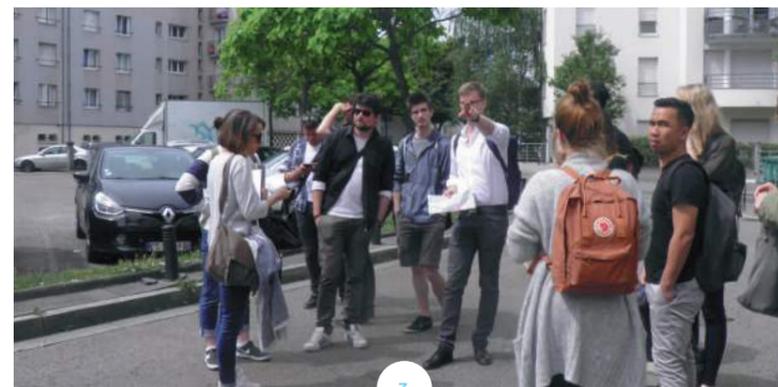
- Constitution d'un catalogue de références d'ouvrages d'art et de passerelles,
- Recensement des multiples activités du quartier pour les confronter à des situations urbaines identiques et réalisées.

Les nombreuses esquisses individuelles qui ont fait suite à ces recherches ont finalisé le contenu du programme et le type de ponts paysagers à concevoir. Outre leur position panoramique, les ponts répondent au confort des passants, à la sécurité des cyclistes, et offrent des lieux de restauration, de détente et de commerce. Trois projets de pont/passerelle ont été choisis collectivement pour la pertinence de leur concept : Arc en ciel, Spaghetti and Ciseaux.

Jimmy DESCHASEAUX
Esther ENGEL
Soukaina FILALI MALTOUF
Anaïs GARY
Laurent GIUSTI

Jérôme GUILLAUMOND
Mégane KOEHLER
Lucas MAIZERAY
Tat Dat NGUYEN
Isidora OPACIC

Lucas PERQUIN
Epiphanie RINCK
Noëlle SCMITT
Amélie WISS



INHABITED BRIDGES

Tim Bauerfeind decided to focus his workshop's study and proposals on the Nancy Grand Coeur project. Faced with this town centre which is visibly fragmented by the railway tracks, he invited the students to search for urban continuities as a major current theme of the contemporary city. All these observations and perceptions gathered during the visit of the railway network convinced the group to visually and physically link up the Centre des Congrès (Conference Centre), the Kennedy Viaduct and the nearby Mon-Désert neighbourhood.

The question of crossing associated with the figure of a bridge had meaning for everyone. An inhabited bridge would provide both a high crossing and leisure or commercial activities thus mixing the geographical scale with the railway network, the pedestrian dimension with multiple services and commercial activities and the landscaping opportunities offered by the Grand Coeur project.

To attain this objective, Tim Bauerfeind divided the students into three groups and focused their work on two types of research :

- the creation of a catalogue of references of art works and walkways,
- a survey of the multiple activities of the neighbourhood to confront identical, already created urban situations.

The many individual sketches that derived from this research finalized the content of the programme and the type of landscaping bridges to be designed. Apart from their panoramic position, the bridges respond to the comfort requirements of passers-by, ensure the safety of cyclists and offer places to eat or relax and also shops. Three bridge/footbridge projects were chosen for the relevance of their concepts - The Rainbow, Spaghetti and Scissors bridges.

- 1 - Esplanade Seguin, point d'appui du pont habité
- 2 - Le sillon ferroviaire SNCF à franchir
- 3 - Visite du groupe in-situ
- 4 - Premières recherches en plans et en maquette

Groupe 1

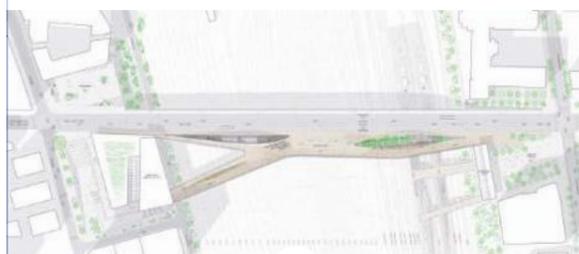
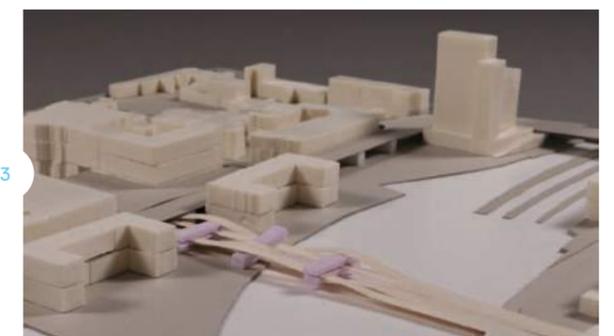
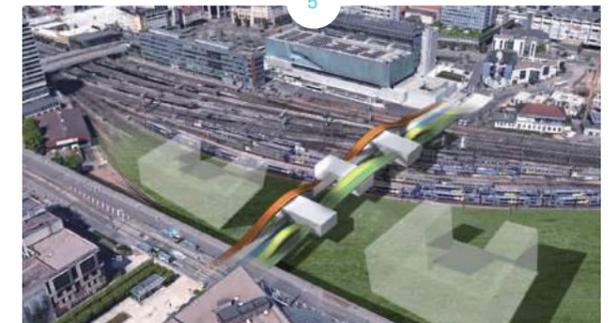
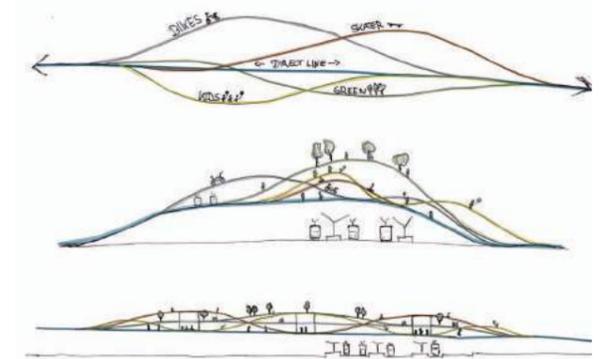
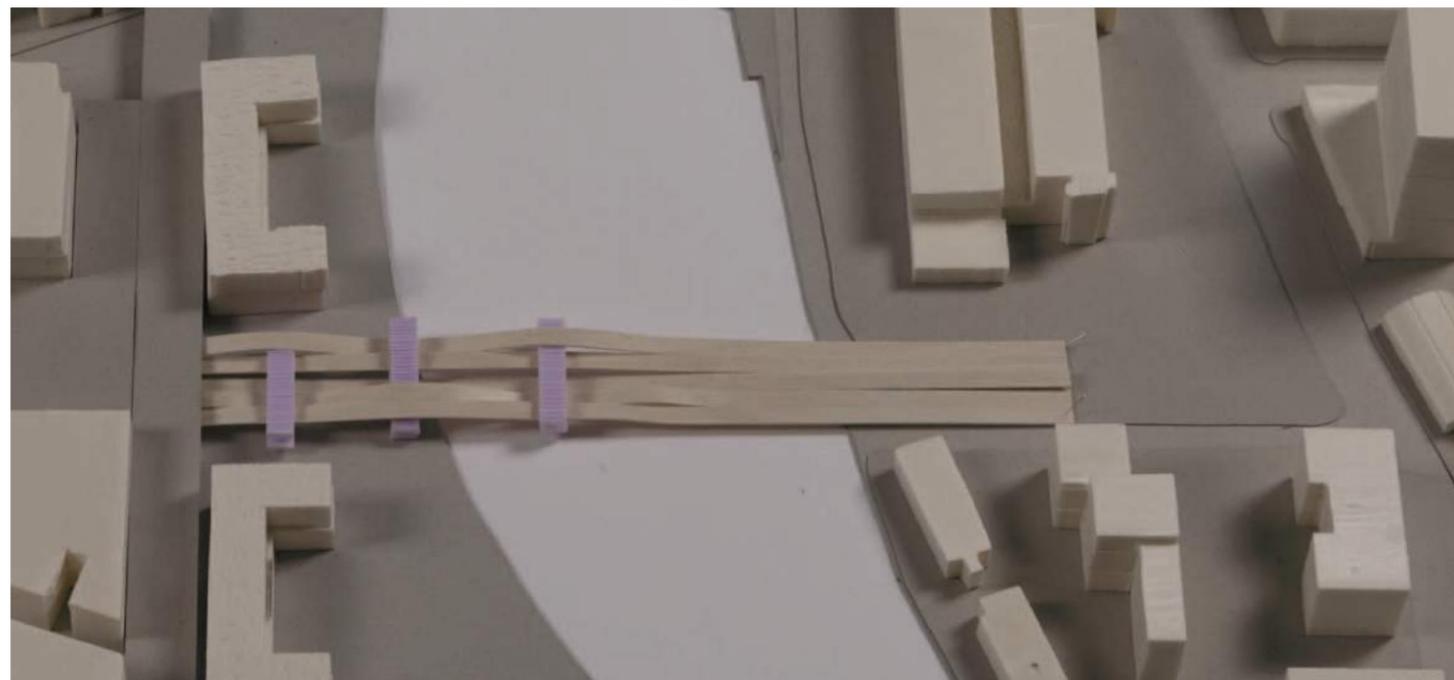
Pont Arc En Ciel / Rainbow

Le premier projet s'intitule l'Arc-en-ciel ou Rainbow en anglais. L'idée est de relier les aménagements plantés dits verts de part et d'autre de l'axe ferroviaire. Un des aménagements est projeté dans le cadre du projet Nancy Grand Coeur, l'autre est constitué par l'esplanade Philippe Seguin adossé au viaduc Kennedy. Nous tenons par la forme élancée du pont à multiplier les continuités visuelles de part et d'autre de l'emprise ferroviaire. En référence au pont urbain Pleyel conçu par l'architecte de Marc Mimram à Saint-Denis, nous avons imaginé un pont décomposé en cinq tabliers parallèles. Le tablier central est direct et droit tandis que les quatre autres sont courbes. Ils se déploient en légères vagues, avec différentes amplitudes spécifiques aux modes de déplacements (piéton, vélo, skateboard) et aux usages partagés (espaces végétalisés, dédiés aux enfants...). A cinq reprises sur la longueur du pont, les tabliers sont rassemblés transversalement par un bâtiment de petite taille. Chaque bâtiment ainsi calé est occupé, au gré de la déambulation, par des restaurants, des bars, des terrasses de café, des abris, ou de simples espaces de détente.

GROUP 1 / RAINBOW BRIDGE

The first project is called the Rainbow bridge ('Arc-en-Ciel' in French). The idea was to link up all the planted «green» areas and also the railway lines. One such construction area was planned in the framework of the Nancy Grand Coeur project while the other was made up of the Philippe Seguin Esplanade that backs onto the Kennedy viaduct. Our aim was to use the elegant form of the bridge to multiply the sources of visual continuities centred around the railway line's important position. With reference to the urban Pleyel bridge designed by the architect Marc Mimram in Saint-Denis, we imagined a bridge separated into five parallel decks: The central deck is direct and straight while the other four are curved. They unfold in light waves with different amplitudes specific to the ways people move across them (pedestrians, cyclists, skateboarders) and shared forms of usage (green spaces, spaces for children, etc.). On five spots across the bridge, the decks are transversally brought together by a small building. Each building installed in this way is occupied by restaurants, bars, café terraces or simple rest areas.

Jimmy DESCHASEAUX
Lucas PERQUIN
Esther ENGEL
Noëlle SCMITT
Laurent GIUSTI



- 1 - Plan masse échelle 1/500°
- 2 - Coupe longitudinale du pont Arc-en-ciel (échelle : 1/500°).
- 3 - Photographie de maquette (échelle : 1/500°)
- 4 - Référence-Pont Pleyel de MARC MIMRAM à Saint-Denis
- 5 - Croquis de principe de la position des 5 tabliers du pont Arc-en-Ciel
- 6 - Perspective depuis l'esplanade Seguin

Atelier
Tim
BAUERFEIND

Groupe 2

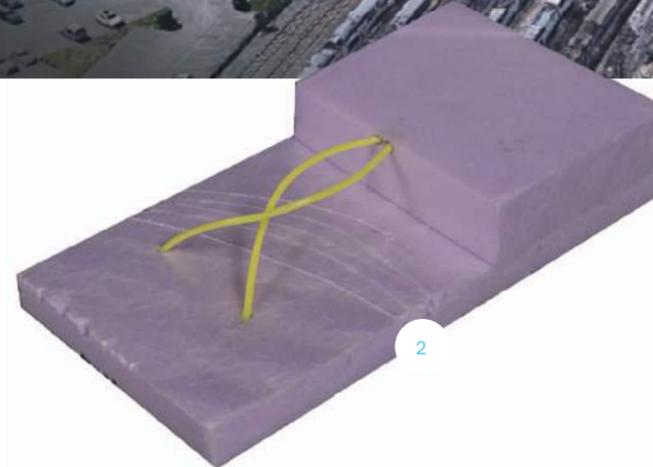
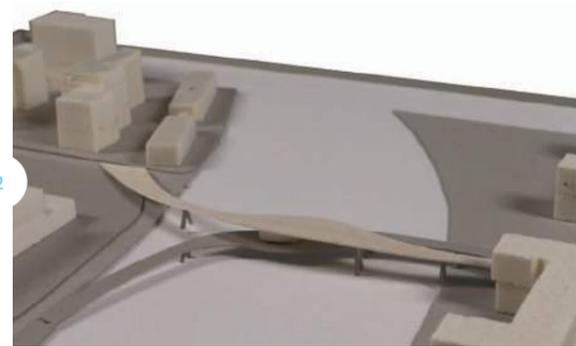
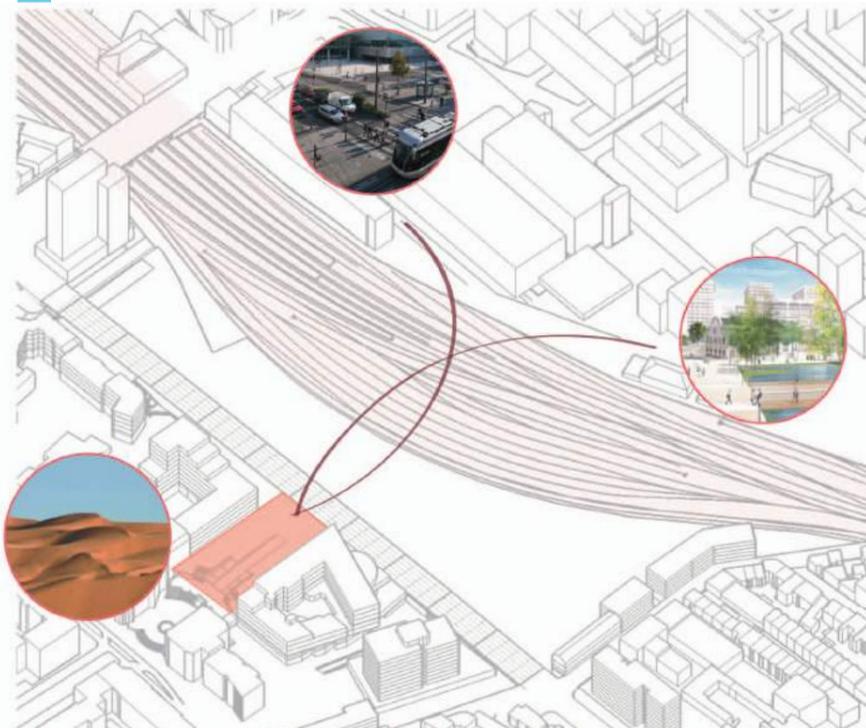
Pont Spaghetti

Le second pont/passerelle a été nommé le Spaghettis bridge en référence à la passerelle Simone de Beauvoir de l'architecte Dietmar Feichtinger à Paris. Le projet Spaghetti bridge est un pont qui prend appui d'un côté de la voie ferrée à l'arrière de l'arrêt de tram Kennedy, pour se séparer ensuite en deux tabliers reposant de part et d'autre du centre des Congrès Prouvé. Chaque tablier du pont passerelle est différencié par son aménagement : son parcours est lent pour celui qui mène au futur quartier Grand Cœur et planté pour celui qui mène à la gare, il est direct et plus court pour le piéton qui veut passer d'un quartier à l'autre. Les piliers qui portent les tabliers seront en partie occupés par des petits commerces et services. Cet ensemble de locaux rendra la passerelle attractive et facilitera la fréquentation du quartier Mon-Désert.

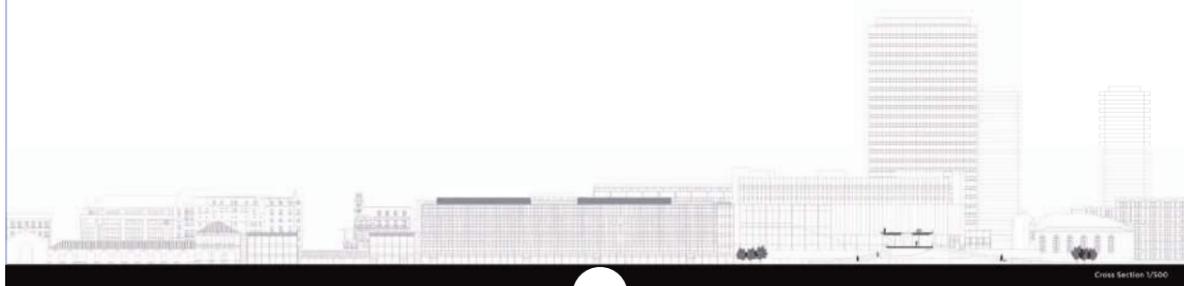
GROUP 2 / THE SPAGHETTI BRIDGE

The second bridge/walkway was called the Spaghetti bridge as a reference to the architect Dietmar Feichtinger's Simone de Beauvoir walkway in Paris. The «Spaghetti Bridge» project is for a bridge which is based on a side of the railway line behind the Kennedy tram stop and then splits into two decks which arrive on either side of the Centre des Congrès Prouvé. Each deck of the walkway bridge is differentiated by the way it is set up. The deck which leads to the future Grand Coeur district has a slower pathway with plantations whereas the one which leads to the station is direct and shorter for pedestrians who wish to move from one neighbourhood to another. The pillars which support the decks will be partly occupied by small businesses and services. This set of premises will make the walkway attractive and facilitate the frequentation of the Mon-Désert neighbourhood.

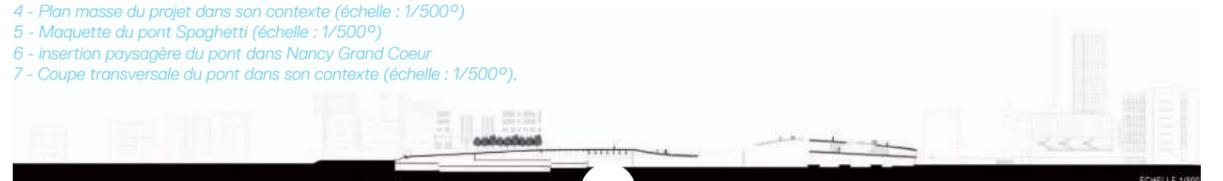
Amélie WISS
Mégane KOEHLER
Soukaina FILALI MALTOUF
Anaïs GARY



Atelier
Tim
BAUERFEIND



- 1 - Référence-La Passerelle Simone de Beauvoir de l'architecte Dietmar Feichtinger à Paris
- 2 - Principe de mobilité, maquette conceptuelle du pont Spaghetti, maquette (échelle : 1/500°)
- 3 - Coupe transversale (échelle : 1/500°) du pont Spaghetti dans son contexte
- 4 - Plan masse du projet dans son contexte (échelle : 1/500°)
- 5 - Maquette du pont Spaghetti (échelle : 1/500°)
- 6 - insertion paysagère du pont dans Nancy Grand Coeur
- 7 - Coupe transversale du pont dans son contexte (échelle : 1/500°).



Groupe 3

Pont Ciseaux

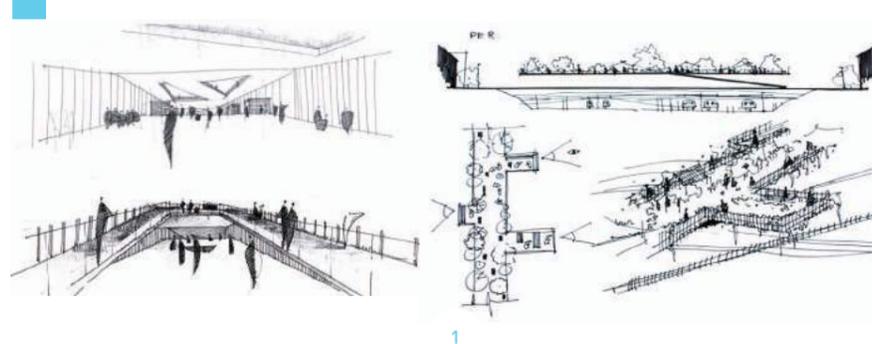
L'idée de ce troisième et dernier projet dit « Ciseaux » est de créer un pont à deux niveaux suffisamment large pour y accueillir des événements éphémères importants de type concerts ou foires tout en assurant côté centre des Congrès des passages piétons spécifiques. La référence convoquée pour ce projet est le pont « 11th Street Bridge Park » de l'architecte Rem Koolhaas à Washington. Elle nous a conduits à varier la géométrie, la largeur et la hauteur sommitale des tabliers selon la situation altimétrique de part et d'autre de l'axe ferroviaire. Le pont, par sa forme, guide le passant, l'accompagne différemment selon l'orientation donnée au tablier. Il dispose, côté Grand Cœur, d'un passage commerçant avec des concepts stores en lien avec la rue Saint-Jean ; côté voie ferrée, d'une voie piétonne plantée avec des petits bistros de type food trucks ; enfin côté esplanade Seguin/Mon-Désert d'un double tablier qui rejoint le parc arboré couvrant l'emprise des terrains entre viaduc Kennedy et voies ferrées.

GROUP 3 / THE SCISSORS BRIDGE

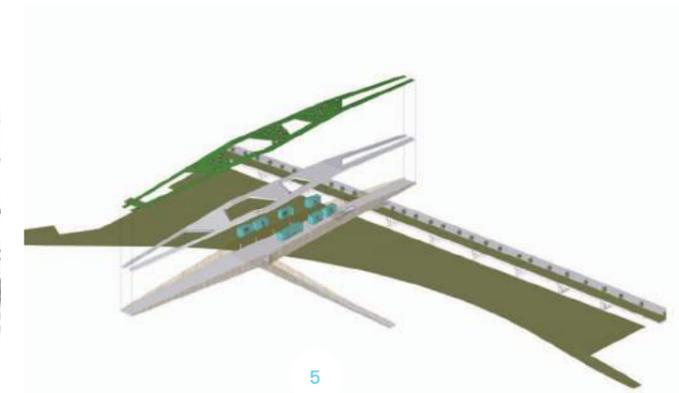
The idea of this third and last project called «Scissors» is to create a bridge with two levels which are wide enough to host important events such as concerts or fairs while also providing specific pedestrian walkways on the Centre des Congrès side. The reference used for this project was the architect Rem Koolhaas's «11th Street Bridge Park» in Washington. This reference led us to vary the geometry, width and summit height of the decks according to the altimetric location around the railways lines. Through its shape, the bridge guides passers-by and accompanies them differently according to the orientation given to the deck. On the Grand Cœur district side, it has a shopping passageway with concept stores which link up with the main street, the Rue Saint-Jean. On the railway side there is a pedestrian walkway with little «food trucks» bistros. Finally, on the Seguin Esplanade /Mon-Désert side there is a dual deck which leads to the tree-lined park covering the close surroundings of the land between the Kennedy viaduct and the railway lines.

Epiphanie RINCK
Lucas MAIZERAY
Isidora OPACIC
Jérôme GUILLAUMOND
Tat Dat NGUYEN

Atelier
Tim
BAUERFEIND



1



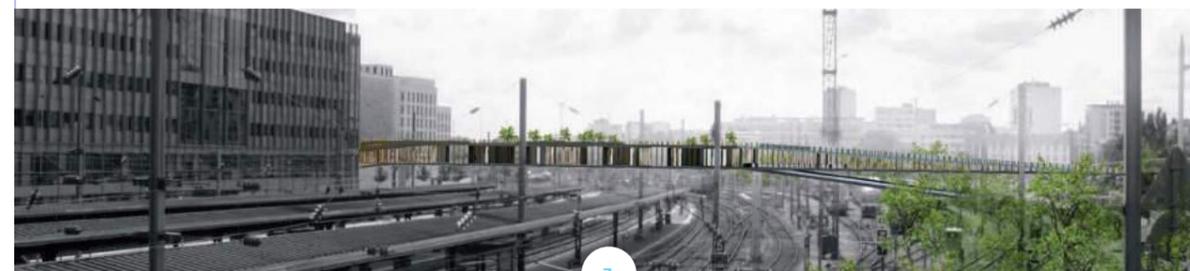
5



2



6



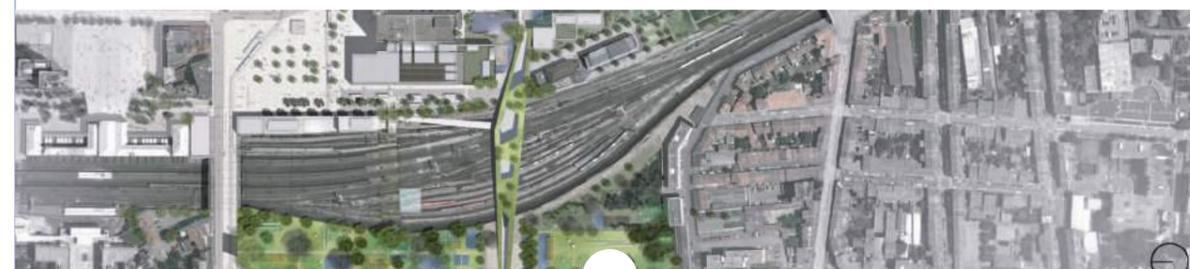
3



7



8



4

- 1 - Les différents usages du pont, Ambiances sur la passerelle, au coeur des services proposés
- 2 - Référence-Pont «11th Street Bridge Park » de l'architecte REM KOOL-HAAS à Washington
- 3 - Vue sur l'épaisseur du pont
- 4 - Plan de masse (échelle : 1/1000°)
- 5 - Décomposition altimétrique des tabliers du pont Ciseaux
- 6 - Coupe longitudinale (échelle : 1/500°)
- 7 - Différentes profondeurs du pont habité
- 8 - Maquette du pont Ciseaux (échelle : 1/500°).

Atelier Thorsten SAHLMANN

Ligne d'acier



Au regard de sa propre pratique, Thorsten Sahlmann propose, comme premier échange avec les étudiants, une promenade en immersion entre le viaduc Kennedy et les places Thiers et République, au coeur de l'emprise ferroviaire. En cheminant avec eux, l'architecte a stimulé et mobilisé leurs perceptions et leurs observations pour qu'elles soient porteuses de questions. Au fil de la déambulation, le projet s'élabore progressivement, pointe les bâtiments repères, les espaces singuliers comme le viaduc Kennedy, note la variété des situations face au faisceau ferroviaire.

Thorsten Sahlmann invite l'ensemble des étudiants à repérer ce qui, dans ce territoire fragmenté, pourrait être démoli, transformé, transféré et embelli.

En valorisant cette démarche d'ordre phénoménologique, l'ensemble des perceptions sensibles réunies dans l'expérimentation de la marche sont déjà de l'ordre de la conception pour Thorsten Sahlmann. C'est une stratégie pédagogique pour que la recherche documentaire, graphique, historique, programmatique entreprise en groupes, vise à conforter uniquement le périmètre d'intervention et ses échelles.

Torgom ARAKELYAN
Mélitine BULLE
Léa CORDONE
Gabriel CRAMOISY
Hortense FRITZ

Jiayi HE
Pierre-Alain MARTIN
Ludwig MELHER
Michelle MEHLER
Laura MERZ

Jenny MEYER
Nolwenn PRONOST
Jérémy PROUVEZ
Florian UGOLIN



2



2



A LINE OF STEEL

In line with his own methods, Thorsten Sahlmann first asked the students to walk between the Kennedy viaduct and the Thiers and République squares in the heart of the close surroundings of the railway lines. When he walked with them, the architect stimulated and drew upon their perceptions and observations to help questions develop. During the walk, the project progressively developed and the main landmark buildings were selected. Singular spaces like the Kennedy viaduct were noted along with the variety of situations in relation to the railway network. Thorsten Sahlmann invited all the students to find everything in this fragmented territory which could be demolished, transformed, transferred and made more beautiful.

By promoting this phenomenological approach, all the sensitive perceptions brought out by the walking experiment become design ideas for Thorsten Sahlmann. This pedagogical strategy aimed to make the documentary, graphic, historical and programmatic research carried out in groups solely support the scope of intervention and its scales.

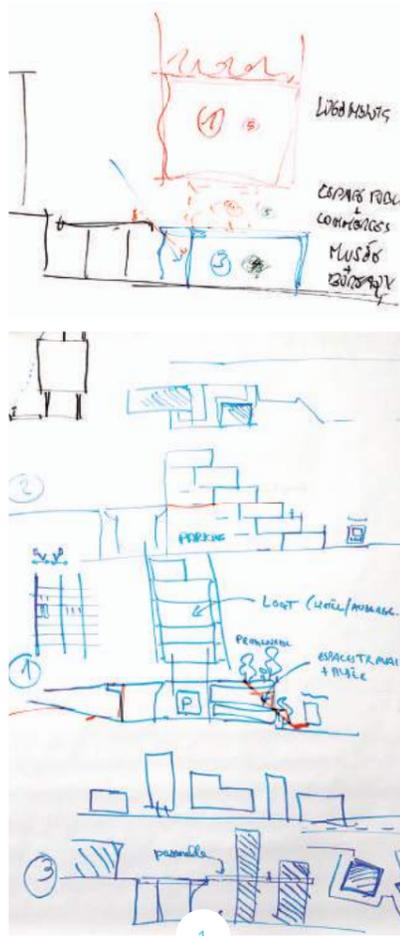
1 - Vues multiples du Viaduc Kennedy
2 - Genèse des différentes transformations du site

L'information ainsi traitée graphiquement a fait découvrir à l'ensemble du groupe l'origine et les mécanismes qui ont transformé les terrains SNCF en réserves foncières et leur situation topographique. Le dénivelé ainsi expérimenté physiquement et appréhendé dans l'épaisseur de sa stratification devient l'enjeu fondateur du projet : c'est imaginer à toutes les échelles, les éléments programmatiques et architecturaux qui multiplie de façon dense et vertueuse les mobilités, les services, et l'hébergement. « Densifier la ville, c'est aussi une façon de protéger la nature » dit-il.

Une fois l'assiette d'intervention circonscrite et le niveau de référence choisi, trois groupes se sont formés et ont pris en charge de façon distincte chaque niveau de plancher (niveau -1 et +1) déterminé par rapport à celui du tablier du viaduc Kennedy dit niveau 0.

Pour chaque niveau attribué, le groupe en charge a affecté un programme qu'il a mis en oeuvre avec ses propres objectifs et exigences, tout en vérifiant la compatibilité dimensionnelle et structurelle avec les autres niveaux confiés aux autres groupes. Le découpage à la fois pragmatique et didactique dû aux exigences du projet et la réalisation d'une maquette commune a induit, pour tous, des procédures d'échanges, de vérifications et des conventions graphiques, valorisant avec force la dynamique de l'atelier.

**Atelier
Thorsten
SAHLMANN**



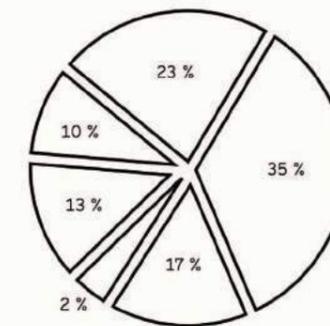
SURFACES

- 16 000 m²
- 24 500 m²
- 16 000 m²
- 1 500 m²
- 9 500 m²
- 7 000 m²

MORE INFORMATIONS

- 23% Museum
- 35% Parc without patios : 24 500m²
- 17% Housing
70 T3 - 170 m²
140 T1 bis - 40 m²
- 2% Shops, services
café, fitness space, restaurant, crech
co-working, offices
- 13% Parking
For the supermarket : 4 600m²
For the housing and other : 5 000 m²
- 10% Supermarket

PROPORTIONS



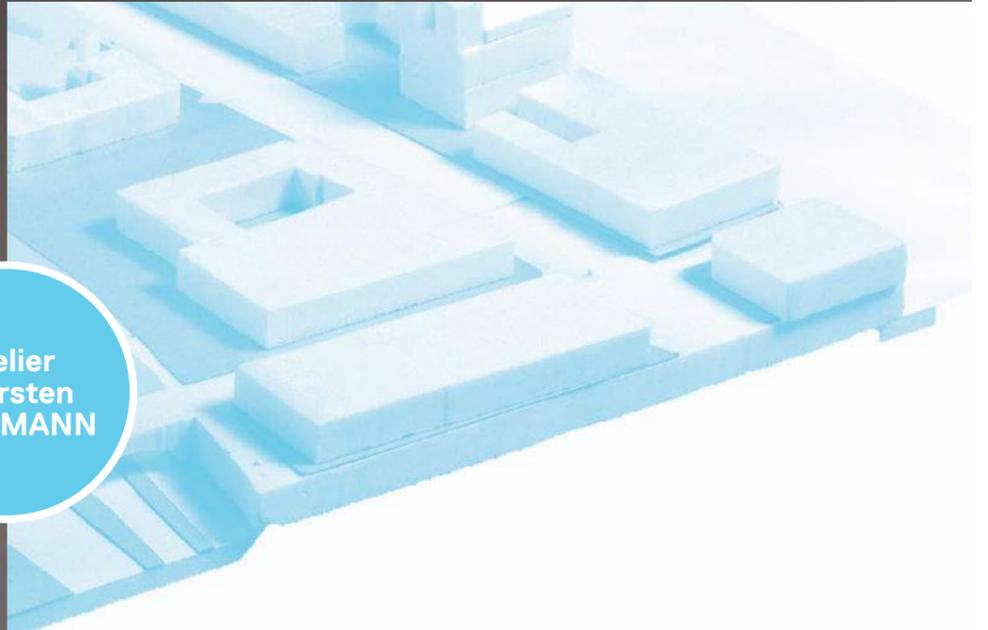
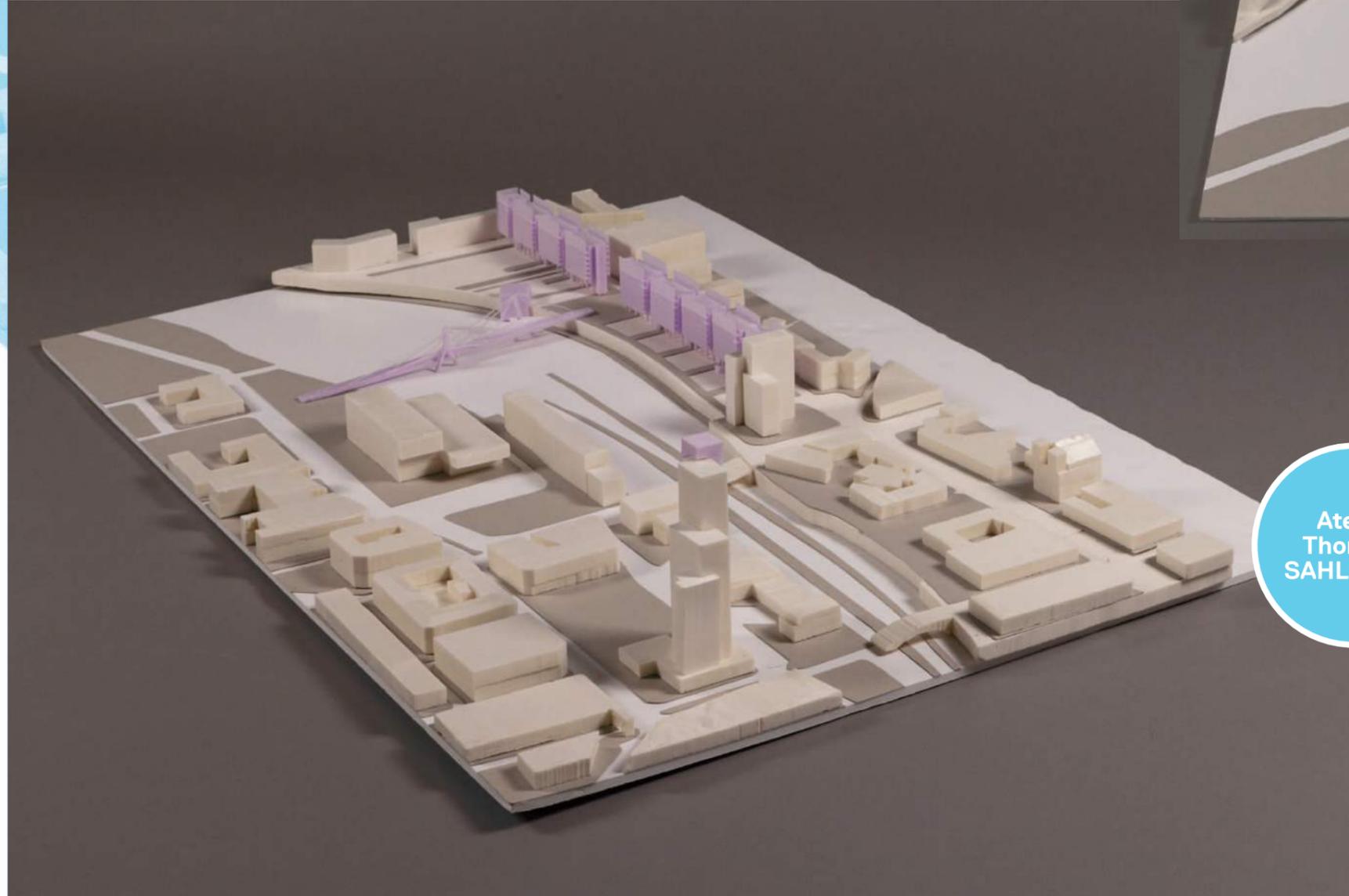
TOTAL : 74 500 m²
FLOOR AREA : 26 000 m²



1 - Esquisses des différents niveaux en lien avec le niveau 0, Viaduc Kennedy
- niveau -1 = socle habité
- niveau 0 = jardin sur dalle ou passerelle
- niveau +1 = logements

Définition du périmètre d'intervention
2 - Evolution de l'emprise ferroviaire
3 - Evolution de l'emprise du trafic

4 - Répartitions des surfaces pour une mixité programmatique



Atelier
Thorsten
SAHLMANN

Maquette finale (échelle 1/1000°)

Groupe 1

Niveau 0 du Viaduc Kennedy

Le niveau 0 est un niveau altimétrique majeur puisqu'il est celui du viaduc Kennedy, balcon belvédère repéré lors de notre déambulation comme un ouvrage emblématique de Nancy. Nous décidons de prolonger sa fonction piétonne en l'associant à une passerelle suspendue haubanée qui joint les deux accotements de l'emprise des voies ferrées situées au niveau -1. Prenant appui côté Ouest, à l'extrémité de l'esplanade Seguin dédiée aux piétons, elle dessert côté Est le jardin attenant à la synagogue, conformément au projet Grand Cœur.

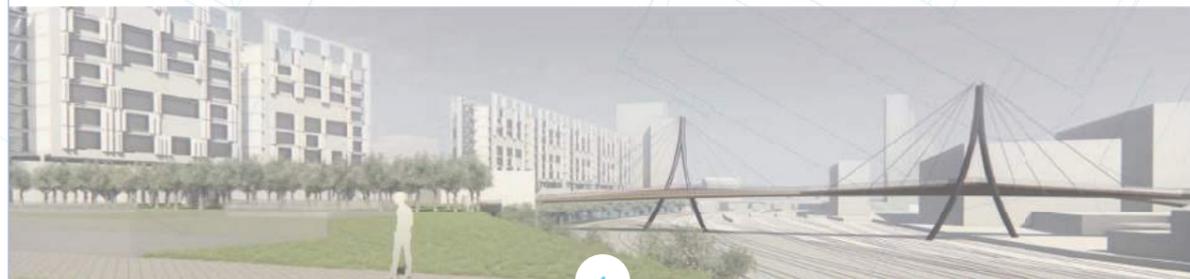
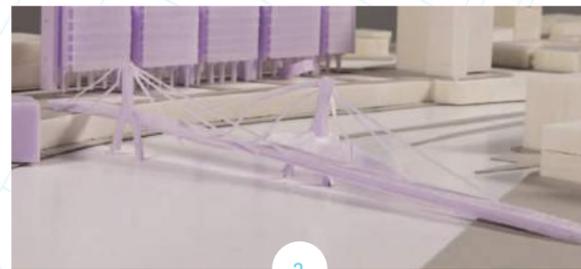
La passerelle, composée de deux tabliers situés à des altimétries différentes qui ne se chevauchent pas, laisse aux passants le choix du parcours pour découvrir des vues multiples. Les câbles de la structure haubanée, formellement proche des lignes électriques et caténaies qui couvrent les voies, contribuent à son insertion urbaine. Elle participe, comme espace urbain, à rééquilibrer les passages sécurisés de part et d'autre du sillon ferroviaire, tout en s'inscrivant dans la refonte des mobilités de Grand Cœur.

GROUP 1 / LEVEL 0

The level 0 is a major altimetric level because it includes the Kennedy viaduct - a belvedere bridge found during our walk to be one of Nancy's most emblematic architectural works. We decided to extend its pedestrian function by associating it with a cable-stayed suspended walkway which would join the two banks of the close surroundings of the railway lines at level -1. This walkway would rest at the end of the Seguin Esplanade for pedestrians on the West side while leading on the East side to the garden next to the synagogue in conformity with the Grand Coeur project. The walkway is made up of two decks at different altimetric levels which do not overlap and give pedestrians a choice of routes to discover multiple views. The cables of the strut-based structure are close in form to the power lines and overhead railway cables which cover the railway tracks and thus contribute to the structures' urban integration. As an urban space, it contributes to rebalancing secure passage ways on either side of the railway network while also being part of the redesign of forms of mobility in the Grand Coeur district.

- 1 - Coupe sur l'ensemble des niveaux et vue frontale de la passerelle
- 2 - Maquette (échelle 1/1000°) : La passerelle
- 3 - Perspective depuis le tablier de la passerelle haubanée
- 4 - Vue sur la passerelle haubanée et les immeubles de logements
- 5 - Plan de masse projet : entre l'Esplanade Seguin et le Centre des Congrès

Léa CORDONE
Torgom ARAKELYAN
Gabriel CRAMOISY
Pierre-Alain MARTIN



Atelier
Thorsten
SAHLMANN

Groupe 2

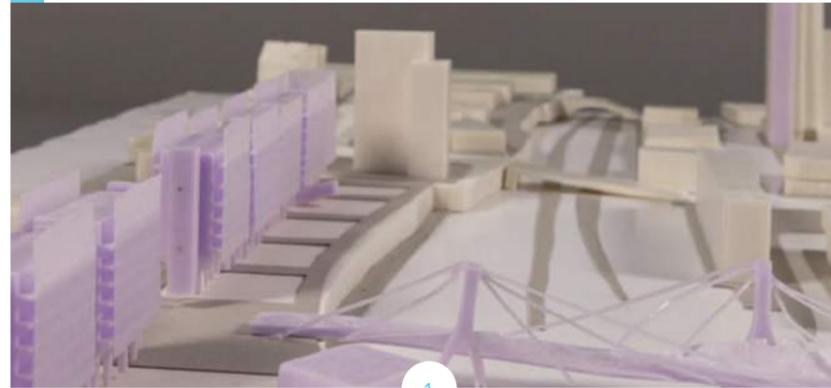
Niveau -1 par rapport au niveau du Viaduc Kennedy

Le niveau -1 adossé à l'infrastructure du viaduc Kennedy est pensé comme un socle habité dans sa profondeur tout en desservant la passerelle haubanée au niveau 0 et les logements niveau +1. Pour occuper de façon opportune l'épaisseur du socle, nous proposons l'implantation du musée des chemins de fer avec une extension au niveau 0 comprenant des espaces de services, de commerces et de restauration. Ces bâtiments par leur usage public, organisationnel et distributif, peuvent reconquérir, en lien avec l'histoire du lieu, les terrains en jachère. Proche des rails, ils participent par l'aménagement de promenades à la pratique passante des quais des trois gares, et des places République et Thiers. Niveau viaduc, le pavillon extension du musée fait signal. Traité par son architecture comme un objet urbain, il fait écho à la tour Thiers que nous avons transformée par la mise en place d'un ascenseur et d'un belvédère.

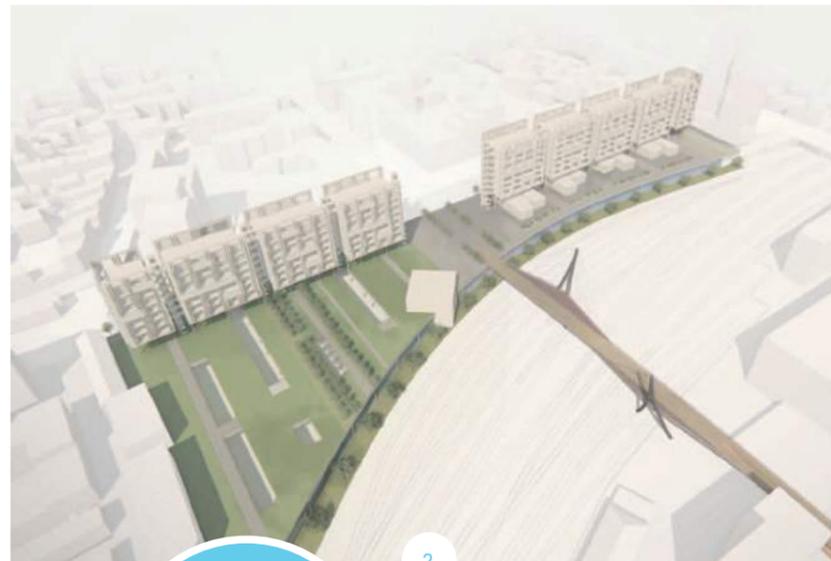
GROUP 2 / LEVEL -1

Level -1 backs onto the Kennedy Viaduct's infrastructure and is designed as a base which is inhabited in its depth while leading to the cable-stayed walkway on level 0 and the housing on level +1. To effectively occupy the whole width of the base, we proposed to install the railway museum with an extension to level 0 houses service spaces, shops and food outlets. Through their public, organisational and distributive usage, these buildings can reclaim uncultivated land while retaining a link with the site's history. The buildings are close to the railway tracks and the construction of walkways would contribute to passers-by visiting the platforms of the three stations and the République and Thiers squares. On the level of the viaduct, the extended building which houses the museum acts a signal. It is treated as an urban object through its architecture and echoes the Thiers Tower which we transformed by installing a lift and belvedere.

Nolwenn PRONOST
Jiayi He
Ludwig MELHER
Hortense FRITZ



1



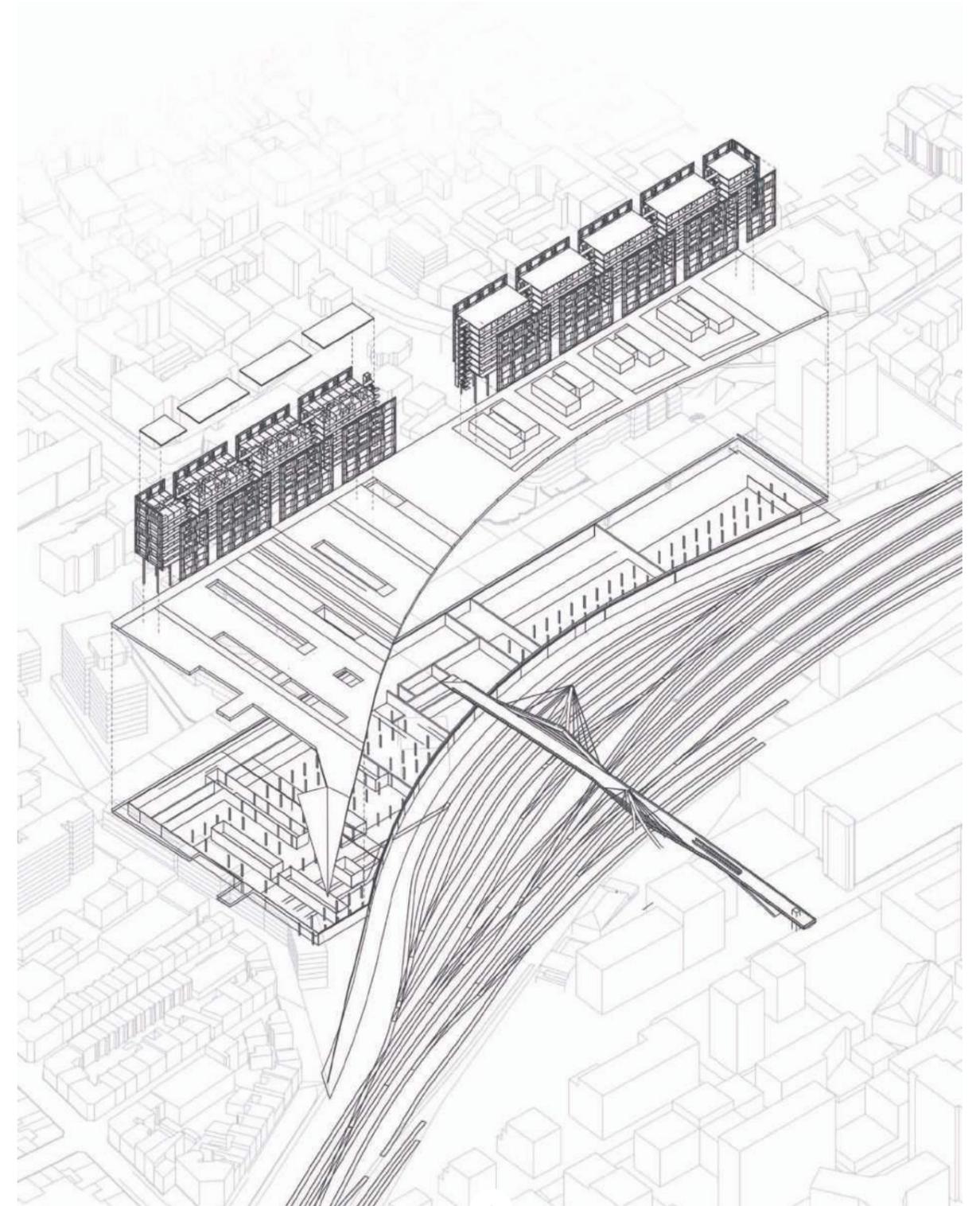
2

Atelier
Thorsten
SAHLMANN



3

ÉCHELLE 1/500°



4

- 1 - Maquette (1/1000°)
- 2 - Vue aérienne du jardin et du pavillon du musée sur le socle habité
- 3 - Coupe sur le socle habité en relation avec l'emprise ferroviaire (échelle 1/500°)
- 4 - Axonométrie : décomposition des niveaux et de leur système porteur

Groupe 3

Niveau +1 par rapport au niveau 0 du Viaduc Kennedy

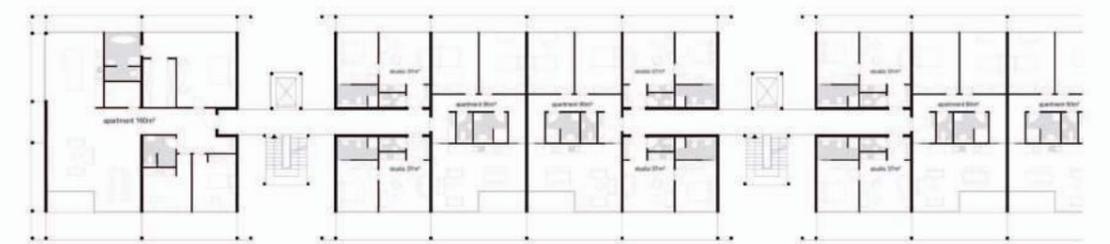
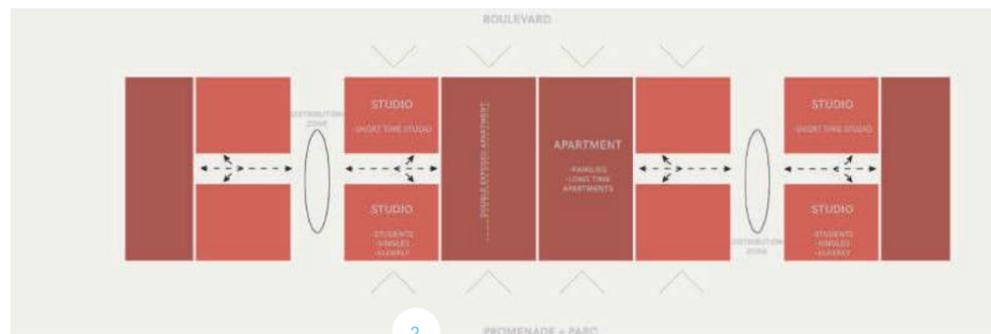
Le choix de concevoir des immeubles de logements, sur socle et en hauteur est pour notre groupe une pertinente réponse architecturale face à la vacance du site et à l'échelle des réalisations des années 60/70 qui le bordent. Les immeubles orientés Est/Ouest sont implantés en limite de voies, de façon linéaire, à l'image du centre des congrès. Leur composition en trois plots distincts desservis par des escaliers et ascenseurs extérieurs (pour des exigences distributives) est une métaphore des trains et des wagons sur le site. La typologie choisie permet de ménager par niveau à la fois des appartements traversant sur 13 mètres avec des loggias et 4 studios. Des toits terrasses dédiés à la détente et au jardinage commun complètent les espaces plantés aux niveaux 0 et -1. En écho aux activités de la ville centre, les studios et appartements sont conçus pour accueillir des travailleurs en transit, des étudiants, des familles, dans des temporalités diverses, accentuant la mixité sociale souhaitées.

GROUP 3 / LEVEL 1

Our group considered that the choice of designing accommodation buildings of a certain height on a base was a relevant architectural response to the emptiness of the site and to the scale of the 60s and 70s buildings around it. The buildings directed East/West were constructed close to the railway lines in a linear manner as is the case of the Centre des Congrès Prouvé. Their composition in three distinct sections with outside staircases and lifts (for distributive reasons) providing access is a metaphor for the site's trains and carriages. The typology selected means through apartments can be built across the 13 metres with loggias and 4 studios. Roof terraces for people to relax on or gardens complete the spaces installed on levels 0 and -1. As an echo to town centre activities, the studios and apartments are designed to house workers in transit, students and families with diverse temporalities all of which accentuates the desired social mix.

- 1 - Façade des logements côté voies ferrées
- 2 - Localisation typologique des logements
- 3 - Plan partiel du niveau +1 à l'échelle 1/100°
- 4 - Maquette (échelle 1/1000°) : Vue des logements côté viaduc et voie ferrée

Méline BULLE
Michelle MEHLER
Laura MERZ
Jérémy PROUVEZ
Florian UGOLIN
Jenny MEYER



Atelier
Thorsten
SAHLMANN

Atelier

Anupama KUNDOO

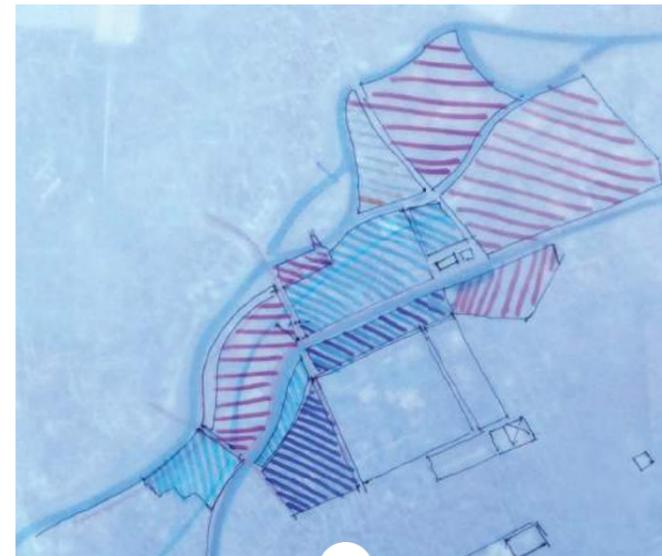
L'effet papillon : Rives de Meurthe



Anupama Kundoo s'est intéressée au site Rives de Meurthe et plus spécifiquement à l'ancienne voie de chemin de fer qui le traverse. Habitée à un pays-continent où chaque ressource compte, Anupama Kundoo a choisi cet espace proche du sillon ferroviaire qu'elle considère comme étant ouvert à l'appropriation des habitants et à l'ensemble des usagers y travaillant. La position opportune du site dans la géographie de la métropole, conjuguée à la présence d'un patrimoine industriel remarquable et à l'implantation de nouveaux programmes, est à observer finement. Le décryptage de la mutation du site, encore dans un état fragmentaire, est pour l'architecte une ressource pour maîtriser une réflexion sur l'aménagement futur du sillon ferroviaire dans son ensemble. Le site Rives de Meurthe a la capacité, par ses potentialités urbaines et architecturales, de fédérer des pôles d'attractivité déjà présents comme le campus Architecture/ENSGSI/EEIGM, le nouvel écoquartier du Port aux planches, la cristallerie Lorraine, le site industriel Nordon et le quartier



des deux rives à partir du boulevard d'Austrasie. Révéler ces espaces ainsi inscrits dans le territoire, comprendre les pratiques d'habitat s'y afférant pour les mettre en lien par des interventions ciblées, ont généré l'objectif de l'atelier.



Pauline BLONDLOT
Nicolas BUR
Victorien DIAZ
Claire FLACHAT
Arthur GRANDJEAN
Youssef HENTOUR

Gregor HUTTER
Fatima-Ezzahra INZALE
Marie MEYER
Axel MONTAUT
Martin PERRIN

Emmanuelle PROMMIER
Lobo Faniry RAMAMONJISOA
Joanna RINGWALD
Mohamed SAIDI
Arthur THOMAS

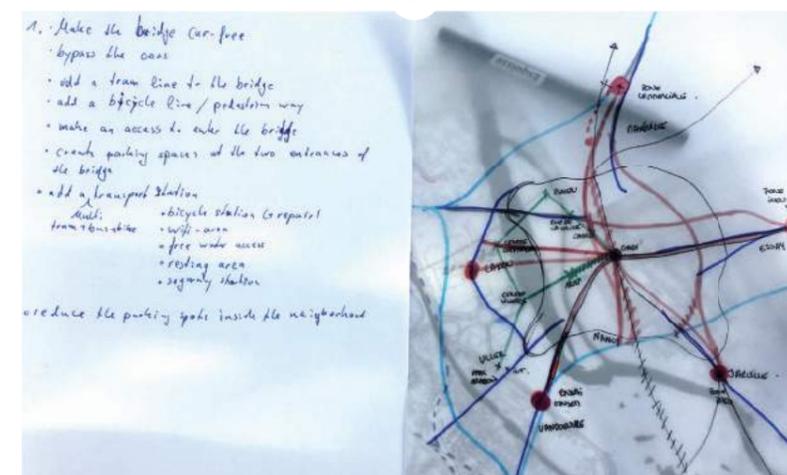
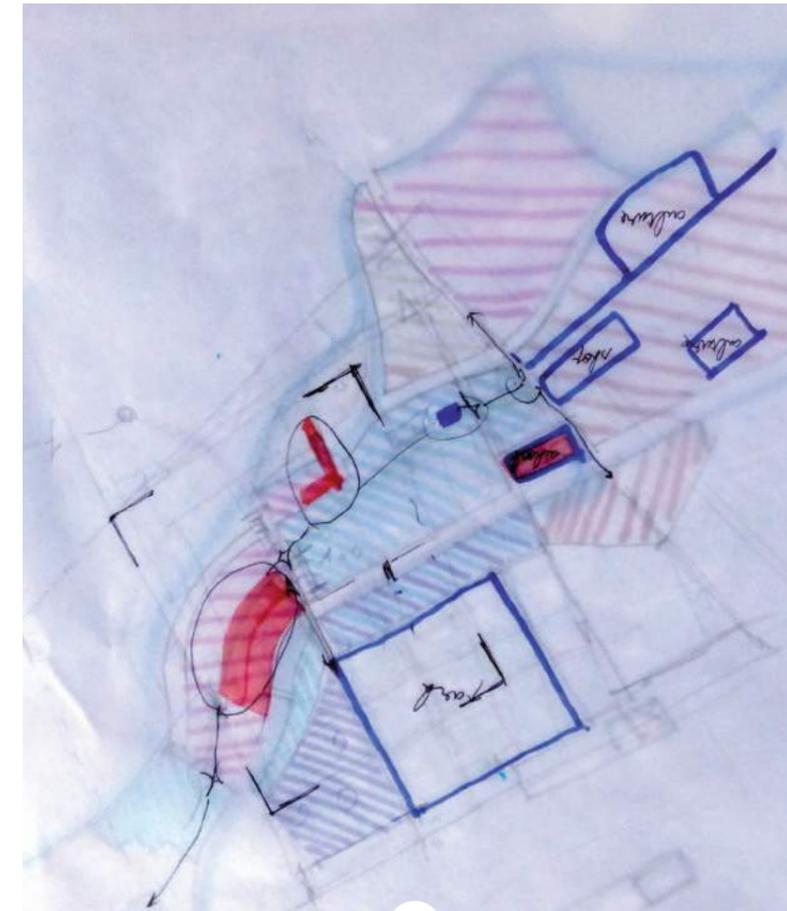
RIVES DE MEURTHE

Anupama Kundo focused on the Rives de Meurthe area and more specifically on the old railway line which crosses it. She is used to a country-continent where every single resource counts and thus chose this space close to the railway corridor which she considers to be available for appropriation by residents and all those who work there. The site's favourable position in the city's geography combined with the presence of a remarkable industrial heritage and the construction of new programmes all need to be observed in very fine detail. Deciphering the site's still fragmented mutation was a resource which helped the architect effectively study the future constructions around the railway corridor.

The Rives de Meurthe site's urban and architectural potential mean it can federate existing centres of attractiveness such as the Architecture/ENSGSI/EEIGM1 campus, the new Port aux Planches eco-district, the Lorraine Cristallerie (crystal glassware production), the Nordon industrial site and the Quartier des Deux Rives (Two Banks) district starting from the Boulevard d'Austrasie.

Revealing these spaces which are thus part of the territory and understanding the living practices involved therein to link them using targeted interventions generated the workshop's objective.

1 - Recherches collectives
2 - Recherche et analyse du site Rives de Meurthe à différentes échelles cartographiques



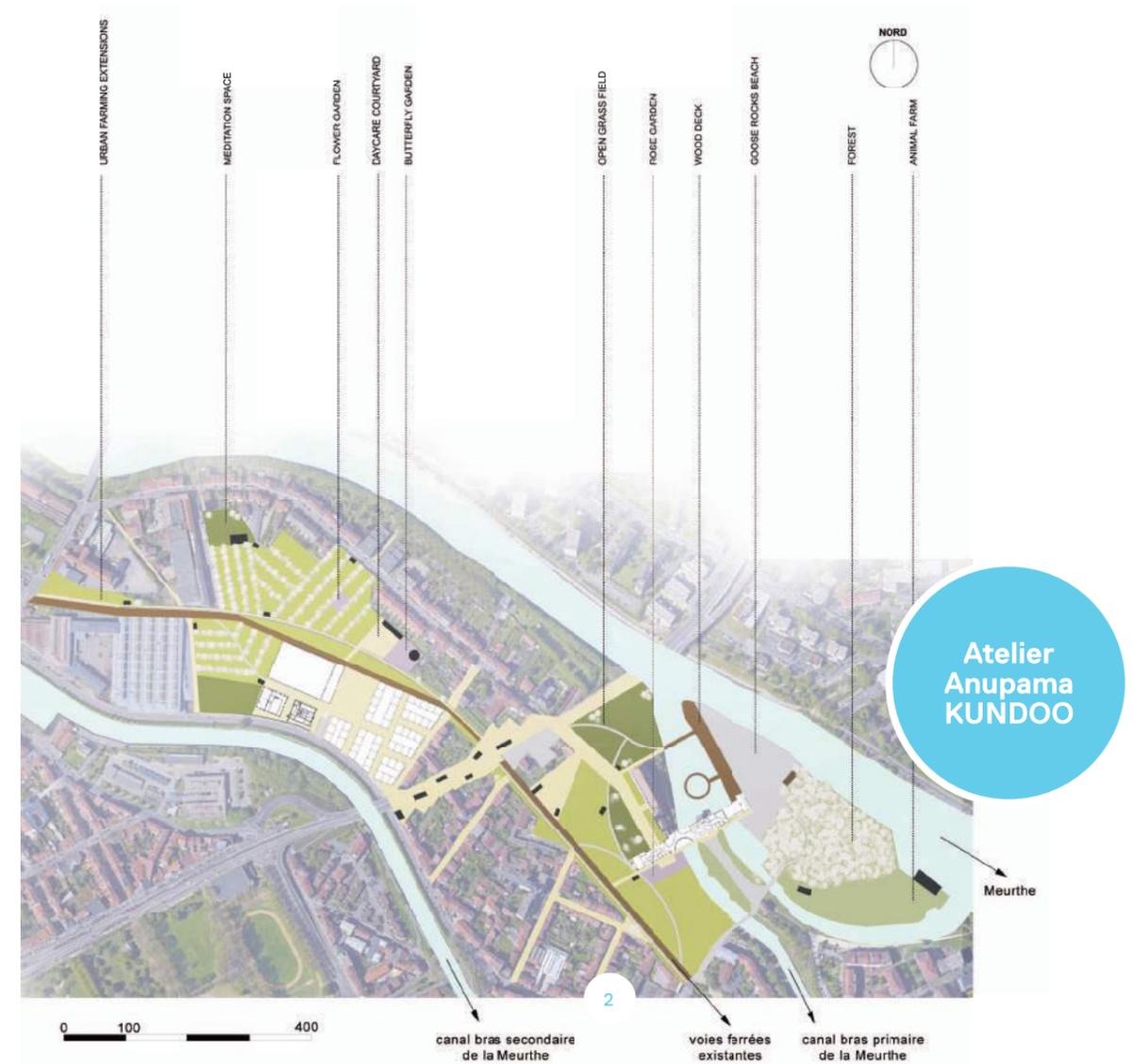
1. Make the bridge car-free
bypass the canal
add a tram line to the bridge
add a bicycle line/pedestrian way
make an access to enter the bridge
create parking spaces at the two entrances of the bridge
add a transport station
bicycle station (corporate)
wifi-aven
free water access
resting area
security shelter
reduce the parking space inside the neighborhood

L'architecte a proposé aux étudiants de travailler collectivement en croisant les informations collectées et les points de vue de chacun. Ce mode de fonctionnement, habituel pour Anupama, génère des propositions qui, une fois énoncées et discutées, sont source de réflexions et d'actions. Il a ainsi été possible de révéler des éléments constitutifs de ce site habité en manipulant différentes échelles cartographiques et en réalisant collectivement un plan directeur couplé à une maquette de 1,8 x 1,2 mètres. En considérant l'habitant et l'usager comme élément moteur de l'analyse, le groupe a pu lister des équipements nécessaires à l'appropriation du quartier et à son occupation dynamique. Le territoire d'intervention ainsi défini a permis au groupe de caractériser le réseau viaire, de lister les lieux stratégiques et les singularités paysagères et architecturales à conforter :

- redéfinir l'actuelle voie de chemin de fer comme une voie verte en high line, à la fois promenade paysagère publique ;
- mettre en place une ferme urbaine en lien avec les demandes des habitants des quartiers voisins ;
- rééquilibrer le partage des voies routières existantes et créer une connexion en mode douce entre le quartier et le centre-ville par l'intermédiaire de la Vebe ;
- ouvrir certains îlots du quartier compris entre la rue Grandville et la rue Charles de Foucault, pour accéder aux parties plantées
- aménager des espaces verts en culture urbaine, notamment dans certaines parties de la Pépinière ;
- réaménager l'île desservie uniquement par les Grands Moulins en créant de nouveaux équipements.

La maquette et l'ensemble des interventions ainsi repérées lors de l'analyse ont conduit l'ensemble du groupe à identifier quatre thématiques propres à chaque partie du quartier, prises en charge par quatre sous-groupes :

- repenser la mobilité et les connections urbaines,
- implanter des équipements communautaires,
- réaménager le site d'Alstom en jachère,
- requalifier le site industriel des Grands Moulins.



The architect asked the students to work collectively by mixing together the information gathered and everyone's points of view. This way of working is usual for Anupama and generates proposals which are explained and discussed leading to further thought and actions. It was thus possible to reveal this site's constitutive elements by working with different cartographic scales, collectively drawing up a directive plan and combining it with a 1.8 x 1.2 metre model.

By considering residents and users as the driving element for the analysis, the group was able to list the amenities required for the neighbourhood to be appropriated and dynamically occupied. The intervention territory defined in this way enabled the group to characterize the road network, to list strategic places and the singular landscaping and architectural features which need to be enhanced or redeveloped as follows:

Redefine the current railway line as a green High Line pathway which would also be a public walkway ;
 Install an urban farm as requested by the inhabitants of neighbouring areas;
 Rebalance the way in which existing roadways are shared and create a connection for pedestrians and cyclists (mode douce) between the district and the town centre via the Vebe overpass.
 Open up certain blocks of the neighbourhood between the rue Grandville and the rue Charles de Foucault to provide access to green spaces ;
 Install green spaces for urban cultivation particularly in certain parts of the Pépinière Park in the centre of town.
 Revamp the island accessed solely via the Grands Moulins by creating new facilities and amenities.

The model and all the interventions defined during the analysis led all the group

to identify four main themes specific to each part of the neighbourhood which were then worked on by four sub-groups: - rethinking mobility and urban connections - installing community facilities - redeveloping the Alstom site which is mostly unused - requalification of the Grands Moulins industrial site.

1 - Maquette de l'ensemble des interventions architecturales (échelle : 1/500°)
 2 - Plan de situation de l'ensemble des lieux aménagés pour de nouveaux usages (échelle : 1/2000°)

Groupe 1

« Mobility and urban renewal »

Notre groupe, en constatant l'omniprésence de la voiture dans le quartier (l'entrée nord-est de la métropole), vise par son expertise, à réorganiser les mobilités piétonnes et automobiles. En localisant de façon pertinente les points multimodaux, il est possible d'arrêter la voiture et d'organiser en relais des lignes de transports en commun, des réseaux cyclables. Il s'agit de valoriser des modes de déplacements alternatifs, plus sains et plus sécurisés, pour offrir un nouveau confort de vie.

À l'échelle de la ville, deux nouvelles lignes de tram sont en projet, l'une empruntant le tracé actuel de la VEBE ou viaduc Louis Marin, l'autre l'ancien tracé de la voie ferrée dédiée aux trains de marchandises qui traverse le quartier. Ce double tracé étudié précisément en coupe nous a convaincus de répartir les transports en commun en dehors des voies ferrées préexistantes.

L'ancienne voie ferrée, située entre les friches industrielles Alstom et les Grands Moulins est actuellement très pratiquée par les habitants pour leurs déplacements à l'intérieur comme à l'extérieur du quartier. Elle apparaît comme un lieu de grande dimension, certes informel, mais vivant et partagé par tous. Par conséquent ils nous semblaient opportuns d'abandonner l'implantation du tram au profit de sa situation actuelle d'espace végétalisé. Requalifiée comme une zone agricole elle deviendra une voie verte mais aussi un espace de production, une alternative aux espaces urbains et jardins d'agrément.

GROUP 1 / «MOBILITY AND URBAN RENEWAL»

Our group noted the omnipresence of cars in the neighbourhood (the north-eastern entrance to the city) and aimed to use the group's expertise to reorganize forms of pedestrian and automobile mobility. By effectively localizing multimodal points, it is possible to stop cars from entering and set up public transport lines to take the relay along with cycling networks. The idea is to promote alternative modes of transport which are cleaner and safer, thus providing a new level of life comfort.

On the scale of the city as a whole, two new tram lines are planned - one following the current pathway of the VEBE (Louis Marin Viaduct) and the other following the former pathway taken by the freight train line which crosses the district. This double pathway precisely studied in cross-section convinced us that public transport needed to be distributed away from pre-existing railway lines.

The former railway track between the disused Alstom and Grands Moulins industrial sites is currently used a great deal by local people to move around both inside and outside the district. It seems a place of great dimensions which, though informal, is lively and shared by all. Consequently we considered it appropriate to abandon the tram's implantation and leave the line in its current situation as a vegetated space. If it were reclaimed as a farming zone, it would be a green pathway also with the dimension of a production space serving as an alternative to urban spaces, allotments and gardens.

- 1 - Plan de principe des déplacements en 20 minutes
- 2 - Coupe Transversale sur le viaduc Louis Marin (VEBE)
- 3 - Répartition des différents modes de déplacements
- 4 - Aménagements sous le viaduc Louis Marin (VEBE)

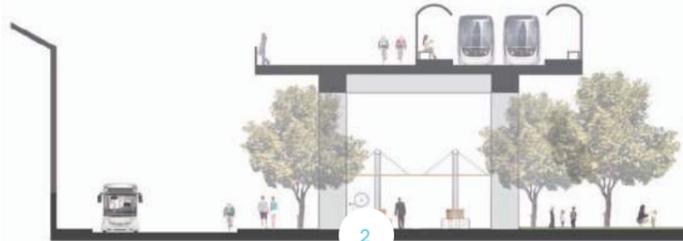
Marie MEYER
Gregor HUTTER
Mohamed SAID
Youssef HENTOUR



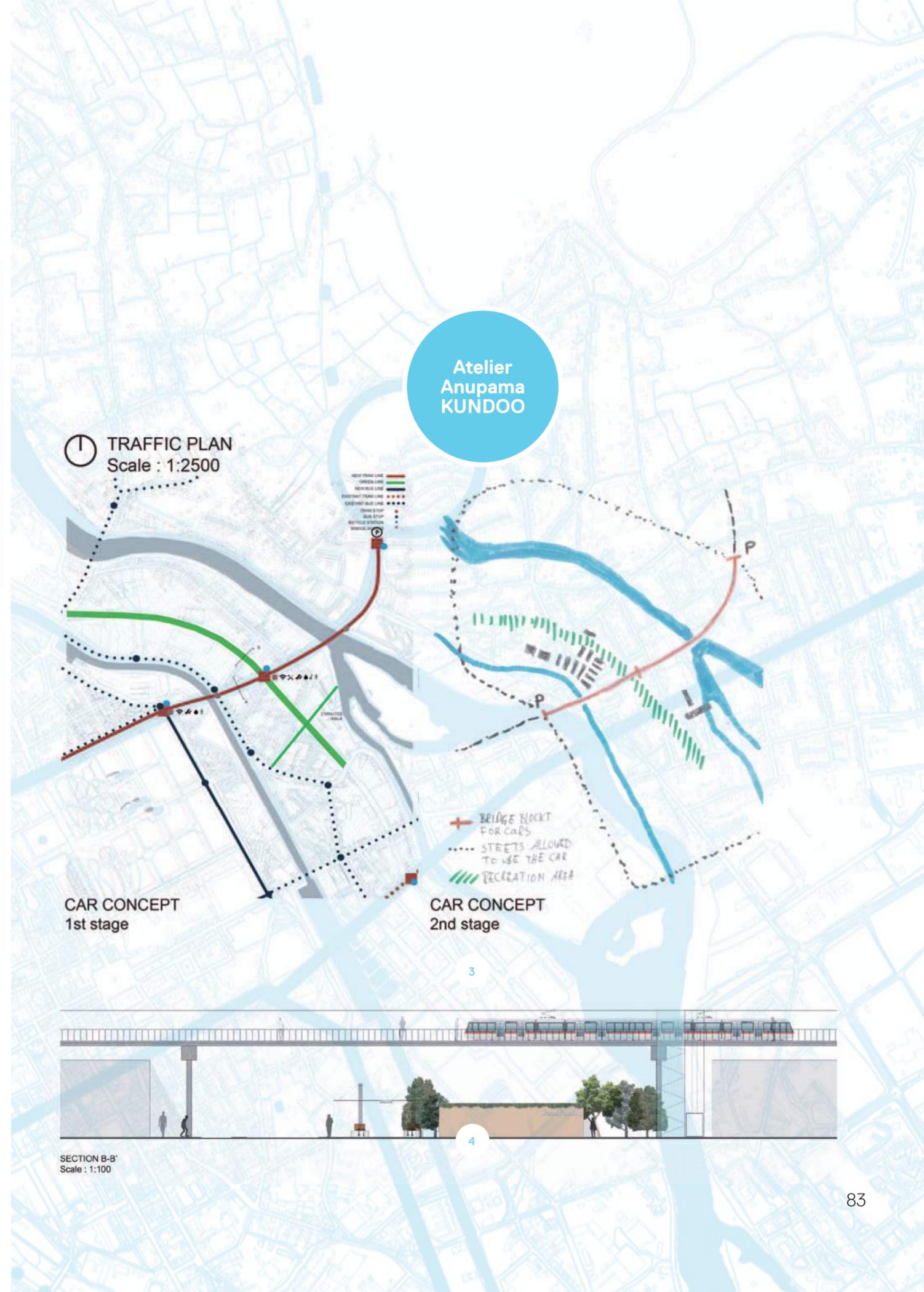
CITY TRAFFIC CONCEPT



20 MINUTES-TIME-SCALE



SECTION A-A'
Scale : 1:100



Atelier
Anupama
KUNDOO

1 TRAFFIC PLAN
Scale : 1:2500



CAR CONCEPT
1st stage

CAR CONCEPT
2nd stage



SECTION B-B'
Scale : 1:100

Groupe 2

« Community Facilities »

À la suite de l'analyse collective, nous souhaitons concevoir des équipements spécifiques qui permettraient au quartier d'avoir une identité et une réelle attractivité. Pour ce faire, nous définissons avec précision l'attribution de chaque espace, de chaque parcelle et nous discutons de son fonctionnement et de sa pérennité par rapport à son usage futur. En accord avec notre principe de départ qui est de construire à faible coût sans l'aide de matériel lourd, nous proposons d'installer le long de la voie, des espaces associatifs, publics et privés. Requalifiée par ces installations communautaires, la voie conforte ainsi son identité de « tiers paysage » outre sa fonction de jonction entre des espaces emblématiques du passé industriel des rives de Meurthe.

Encouragés par l'architecte Anupama Kundoo, nous avons imaginé construire en circuit court une partie de ces installations avec des matériaux récupérés *in situ* (traverses des voies de chemin de fer, récupération de bâtiments voués à la démolition lors de la réhabilitation des friches Alstom et Grands Moulins).

Cinq constructions ont été pensées par rapport à des usages liés à l'utilisation de la voie verte, à la vie associative, culturelle des habitants de Meurthe comme à ceux du Grand Nancy :

- une ferme « urbaine » qui abrite l'ensemble du matériel agricole et d'entretien ainsi que des vestiaires sanitaires nécessaires à tout jardinier amateur. La structure est également un lieu ressource pour l'achat de graines et l'apprentissage du jardinage. Par sa volumétrie et son système constructif, la ferme recueille l'eau de pluie pour son réservoir et prévoit des espaces de compostage ;

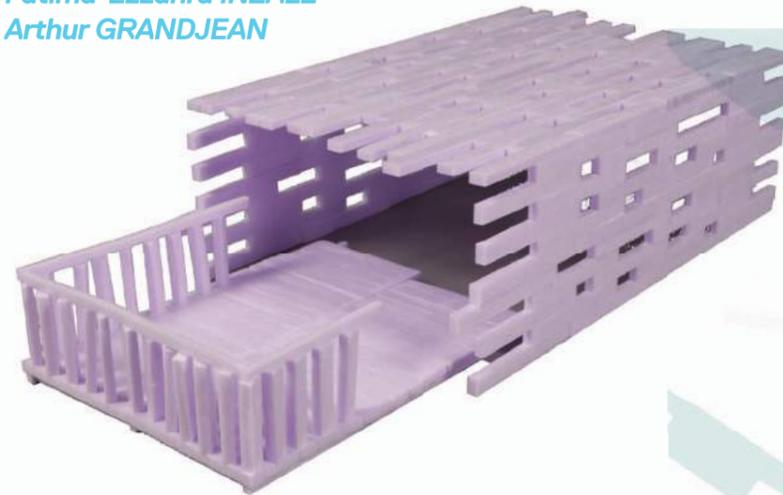
- une cuisine équipée au service de tous avec une salle de restauration pour 20 à 30 personnes. Une pergola y est aménagée pour que les repas organisés autour des récoltes de la voie verte soient festifs ;

- un espace de location et dépôt de bicyclettes doublé d'un atelier de réparation. Situé à l'arrêt de tram, il est pensé comme un lieu d'échanges entre différents moyens de transport

- un salon urbain couvert par un large toit, espace offert à toute la population pour des activités récréatives et civiques, solitaires ou collectives. Son implantation soigneusement choisie favorise les vues paysagères les plus lointaines ;

- un kiosque à musique réalisé avec des pièces métalliques recyclées pensé pour toutes sortes de représentations de façon unique ou fractionnée.

Pauline BLONDLLOT
Emmanuelle PROMMIER
Fatima-Ezzahra INZALE
Arthur GRANDJEAN



1

GROUP 2 / «COMMUNITY FACILITIES»

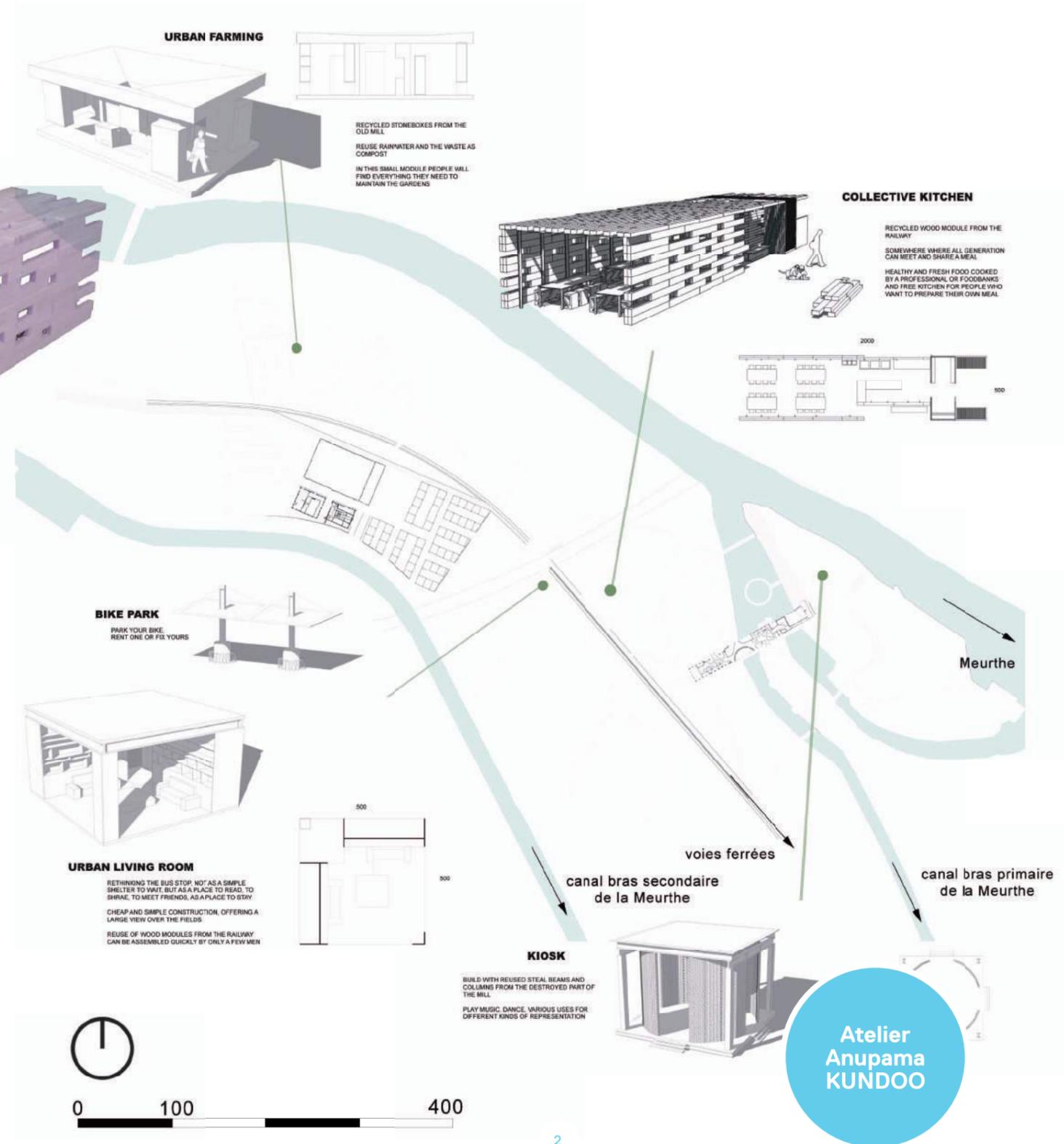
Following our collective analysis, we wished to design specific facilities which would provide the neighbourhood with an identity and true attractiveness. To achieve this, we precisely defined the attribution of each space and plot of land and discussed how they function and their long-term future usage.

In compliance with our starting principle of low-cost constructions which do not require heavy building equipment, we proposed installing public and private associative spaces along the railway line. The line would be renewed by these community installations thus supporting its identity as a «Tiers Paysage» (Third Landscape)¹ apart from its function as a junction between the emblematic spaces of the Meurthe riverbanks' industrial past.

Encouraged by the architect Anupama Kundoo, we imagined the locally-based construction using of some of these installations using materials recovered in situ (crossings of the railways lines and recovering buildings which were to be demolished when the Alstom and Grands Moulins industrial wasteland were rehabilitated.

Five constructions were thought out according to the usages linked to the green pathway and the associative and cultural activities of both the residents of the Meurthe area and those of Greater Nancy as a whole:

- an «urban» farm housing all the agricultural and maintenance equipment as well as changing-rooms with sanitary facilities as required by all amateur gardeners. The structure is also a resource space selling seeds and teaching about gardening. The farm's volumetry and constructive system mean it can gather rainwater for its reservoir and also provide compost spaces;
- a fitted kitchen available for all with a restaurant room for 20 to 30 people. A pergola would be fitted there to make meals organized around gardening harvests more festive;
- a space for renting bicycles with a bike repair workshop. This would be located at the tram stop and thus planned to be a place for people to change between different means of transport;
- an urban hall with a large roof and a space available to all the population for solitary or collective recreational and civic activities. Its carefully chosen location provides landscape views over the greatest distance;
- a music bandstand made of recycled metals intended for all kinds of stand-alone or spread-out performances.



1 - Maquette de la « cuisine » en cours de réalisation (échelle : 1/50°)
 2 - Plan de situation des équipements liés à la voie verte

Groupe 3

« Housing On Alstom Site »

Le site d'Alstom par son étendue, adossé d'un côté au canal et de l'autre à la voie de chemin de fer, marque le site de sa présence. En imaginant l'occupation de cet espace vacant par des logements, nous souhaitons le désenclaver et lui redonner une place au sein du quartier. Le système constructif de type industriel des bâtiments présente un intérêt patrimonial qui est au cœur de nos recherches. La série de scénarii sur la manière de découper ces surfaces continues en fonction des files et du sens de portée de la charpente métallique, nous a conduits à démolir des parties de bâtiment créant ainsi de nouveaux accès et vues lointaines.

Cette nouvelle organisation entre parties bâties pleines et vides est une opportunité pour créer des nouveaux modes d'habiter par la répartition des espaces privés, partagés, publics, minéraux, plantés, de taille variée.

Les éléments de charpente métallique ainsi conservés sont, selon leur position dans le plan, tantôt les supports de murs, de serres, ou d'auvents, permettant d'abriter un ensemble d'espaces innovants et communs pour l'ensemble des logements. Les jardins d'hiver sont des espaces mutualisés du point de vue de leur usage mais aussi des espaces tampons dans l'organisation des logements de tailles différentes, allant du studio au grand appartement F4. Ces dispositifs spatiaux testés en plan et en maquette, par leur habitabilité généreuse, sont propices à un art de vivre partagé par plusieurs générations et permettent à cet ancien monolithe industriel d'être à l'échelle humaine.

GROUP 3 / «HOUSING ON THE ALSTOM SITE»

The Alstom site backs onto the canal on one side and the railway line on the other and its sheer size is clearly of note. We imagined occupying this vacant space with accommodation to open it up and give it back a true place within the surrounding neighbourhood. The buildings are of interest in terms of heritage through their industrial-style constructive system and this point is at the heart of our typological research.

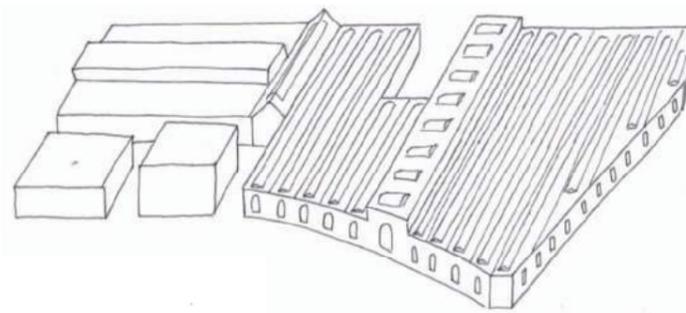
The series of scenarios on how to cut up these continuous surfaces according to existing rows and to the direction of the metallic framework led us to opt to demolish part of the buildings to create new access points and distant views.

This new organization involving both full and empty constructed parts is an opportunity to create new accommodation modes through a mix of private, shared, public, mineral and green spaces of varied sizes.

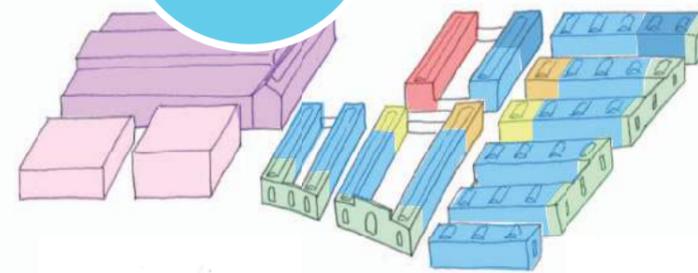
According to their position on the plan, the elements of the metallic framework which are conserved would become wall supports, greenhouses or awnings to help house a set of innovative spaces shared by all the accommodation units. The winter gardens are shared spaces in terms of usage and also buffer spaces within the organization of flats of different sizes ranging from one-room studios to large 3-bedroom apartments. These spatial systems tested with plans and models have a spacious liveability and are thus well-suited to quality living over several generations which also gives this former industrial monolith a human scale again.

Fani RAMAMONJISOA
Claire FLACHAT
Axel MONTAUT
Martin PERRIN

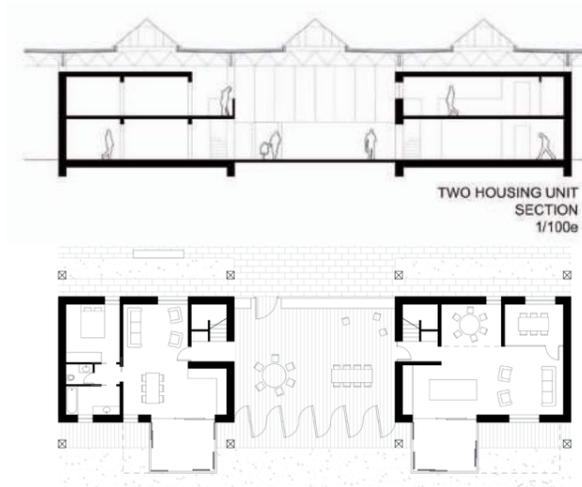
Atelier
Anupama
KUNDOO



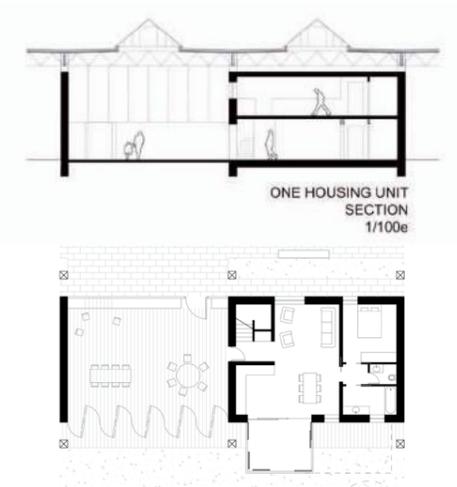
1



2



3



4



- 1 - Axonométrie du site Alstom avec son nouveau découpage métrique
- 2 - Maquette : recherches typologiques (échelle : 1/50°)
- 3 - Plans et coupes des logements selon les portées de la charpente métallique
- 4 - Perspectives d'ambiance des espaces industriels requalifiés en jardins et circulations

Groupe 4

« Housing On the Grands Moulins »

Le bâtiment des Grands Moulins, outre l'opportunité de le réhabiliter, semble être le support idéal pour tester de nouveaux modes de co-habitation, préoccupation majeure de notre groupe. Sur les conseils de l'architecte, nous avons commencé par définir clairement les fondements théoriques que nous voulions exploiter entre les espaces privés, partagés, publics pour imaginer une pratique habitante différente.

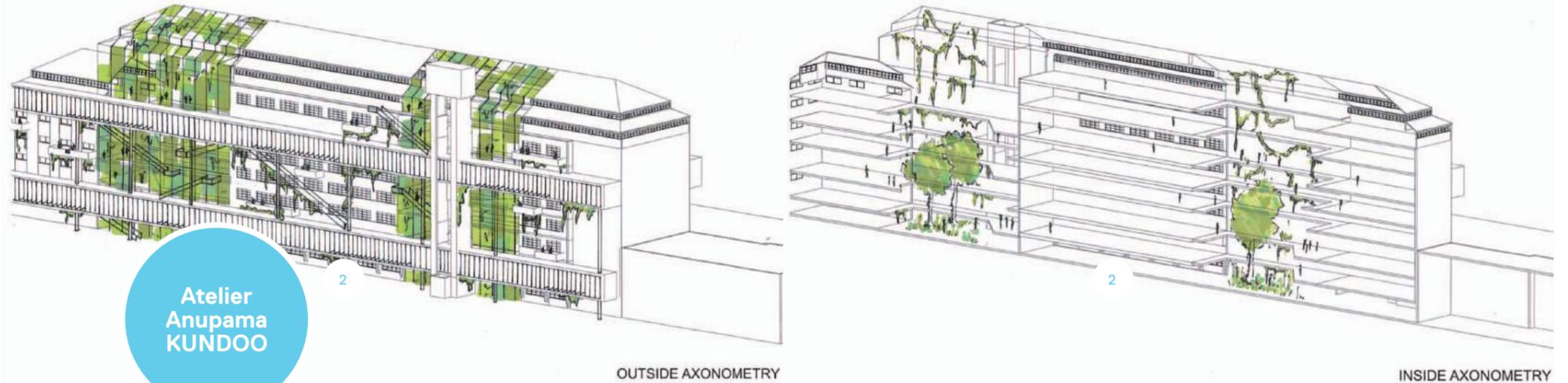
Pour atteindre nos objectifs, à savoir mettre en place des logements innovants par rapport aux espaces de distribution et communs en cohérence avec l'existant, il a fallu collecter de nombreux documents graphiques. Plans coupes façades étudiés et confrontés à la réalisation d'une maquette conceptuelle nous ont permis d'implanter et de dimensionner deux espaces partagés et traversés sud/nord. En leur attribuant une fonction à la fois de jardin d'hiver et de distribution, ils sont stratégiques dans l'organisation et la perception des Grands Moulins. Ils donnent à voir par leur forme, l'activité permanente des habitants et des nouveaux usages y afférant. Rampes, escaliers, passerelles, terrasses contribuent, dans leur positionnement à l'intérieur de chaque jardin d'hiver et en façade à la qualité des déplacements des habitants.

Les multiples dessins en plan et en coupe ainsi que la maquette à l'échelle 1/200° ont permis de tester plus précisément le découpage géométrique à opérer dans le corps du bâtiment existant. Il a été possible d'aménager et de distinguer différents dispositifs pour accéder aux parties dites publiques, celles partagées par tous les habitants et celles réservées à quelques familles préservant leur intimité. L'ensemble de ces dispositifs spatiaux éclairés naturellement et bien orientés contribue à donner à cet imposant bâtiment une échelle domestique.



VIEW OF A COMMON WINTER GARDEN

Joanna RINGWALD
Arthur THOMAS
Nicolas BUR
Victorien DIAZ

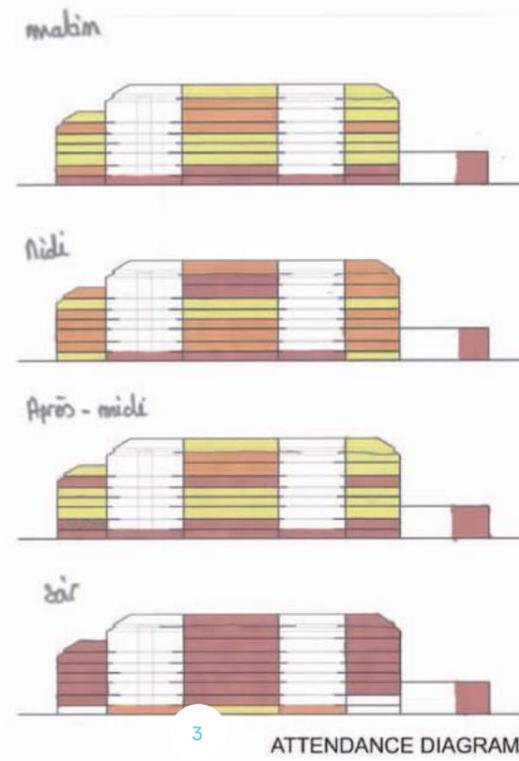


GROUP 4 / «HOUSING ON THE ALSTOM SITE»

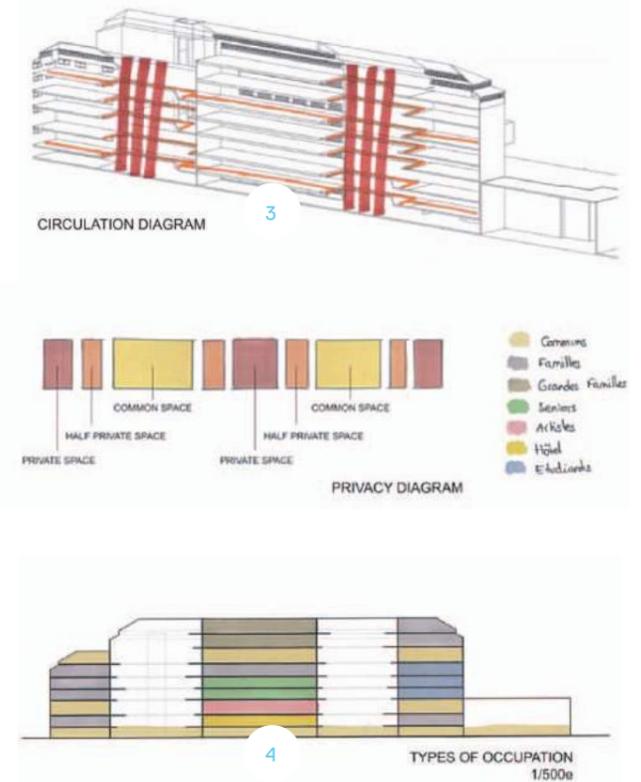
Apart from the opportunity of redeveloping the Grands Moulins building, it seems to be ideal for testing new co-habitation modes which was a major concern for our group. Following the architect's advice, we began by clearly defining the theoretical basis we wanted to work with as to the division between private, shared and public spaces to imagine a different form of habitation.

We needed many graphic documents to attain our objectives of creating innovative accommodation given the distribution and common spaces available in coherence with existing buildings. Facade and cross-section plans were studied and compared with a conceptual model and this enabled us to define and size up two shared spaces crossing from south to north. These were given the dual function of winter garden and distribution area and are of strategic importance in the organization and perception of the Grands Moulins. They are particularly noticeable because of their shape, the permanent activity of the residents and the new forms of usage linked to them. The positioning of ramps, staircases, walkways and terraces contributes to the interior of each winter garden and on the facade to the quality of the residents' movements.

The many plans and cross-section drawings along with the 1/200 scale model enabled the group to more precisely test the geometric divisions required in the existing building. It was possible to convert and distinguish different systems to provide access to the areas considered to be public and shared by all residents and those reserved for just some of the families to preserve their privacy. All of these well-oriented areas with natural light help to bring this imposing building down to the domestic scale.



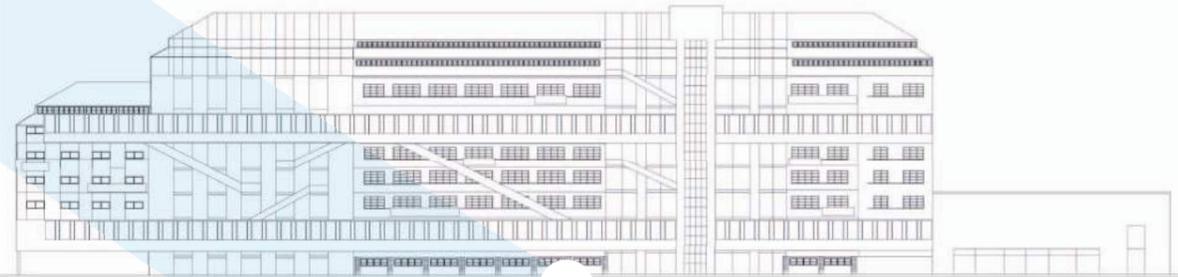
ATTENDANCE DIAGRAM



PRIVACY DIAGRAM

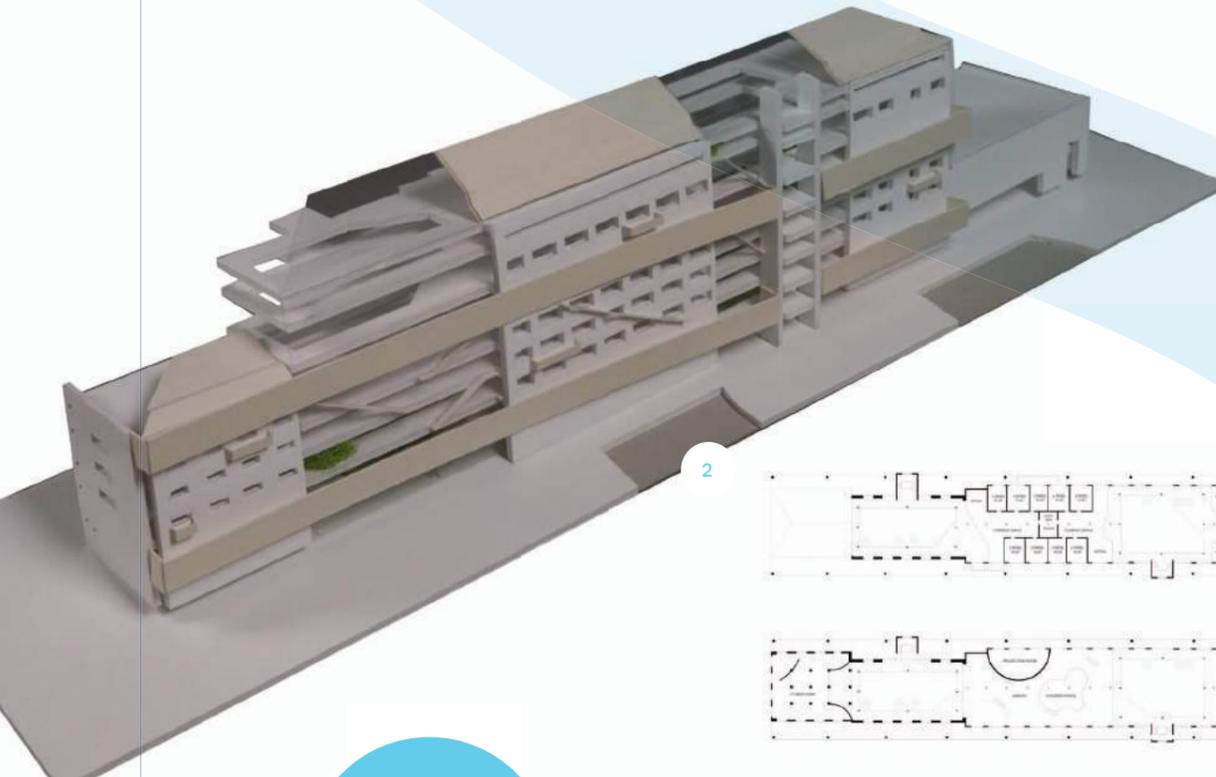
TYPES OF OCCUPATION 1/500e

- 1 - Echantillons de revêtement dans les jardins d'hiver
- 2 - Axonométries du bâtiment avec ses jardins d'hiver
- 3 - Principe d'occupation des habitants au fil de la journée
- 4 - Schéma de principe du découpage et de la répartition par niveau de plancher, des espaces privés /partagés /publics

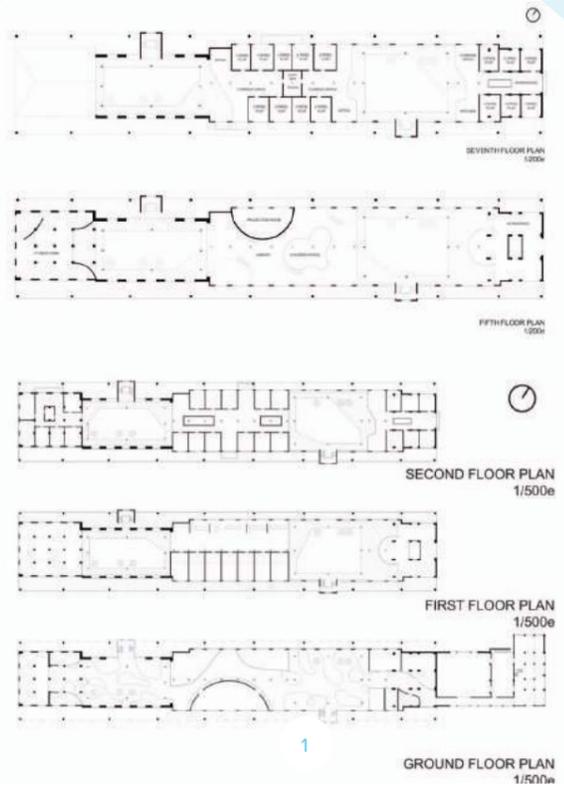


1

SOUTH FACADE
1/200



2



1

**Atelier
Anupama
KUNDOO**

1 - Elévation et plans des différents étages (échelle : 1/200° et 1/500°)
2 - Maquette des Grands Moulins (échelle : 1/200°)



Atelier Sojin LEE

Les documents et les éléments graphiques à différentes échelles ainsi rassemblés, traités et exposés par chacun des groupes, ont permis à l'atelier d'évaluer la qualité structurelle des caves des brasseries et d'identifier quatre pistes de réflexions suivantes :

- désenclaver le site en aménageant des relations transversales du boulevard de Scarpone au canal, facilitant l'accès à son centre comme pôle d'attractivité ;
- requalifier les espaces de cours et de déchargement comme des espaces de rencontres en lien avec des cheminements pour des modes doux ;
- réinventer une liaison avec la voie ferrée en créant une station de bus multimodale entre tram/arrêt de tram/train et un passage piétonnier du canal ;
- implanter des programmes intergénérationnels délocalisés de façon à mutualiser des équipements et services.

Compte tenu de l'ambition des réflexions et des questions de l'atelier sur le fond et la forme de la restitution finale, quatre prestations significatives du projet ont été discutées et choisies et quatre groupes les ont développées :

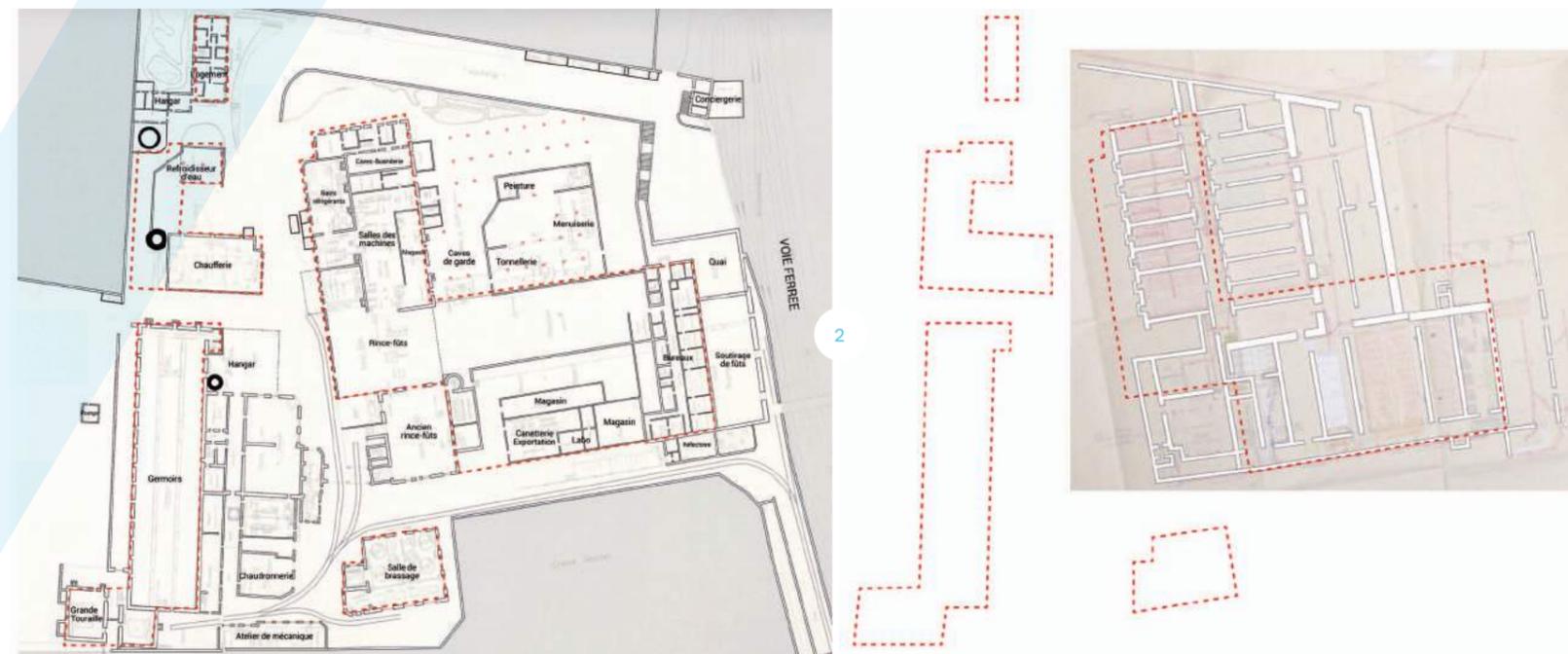
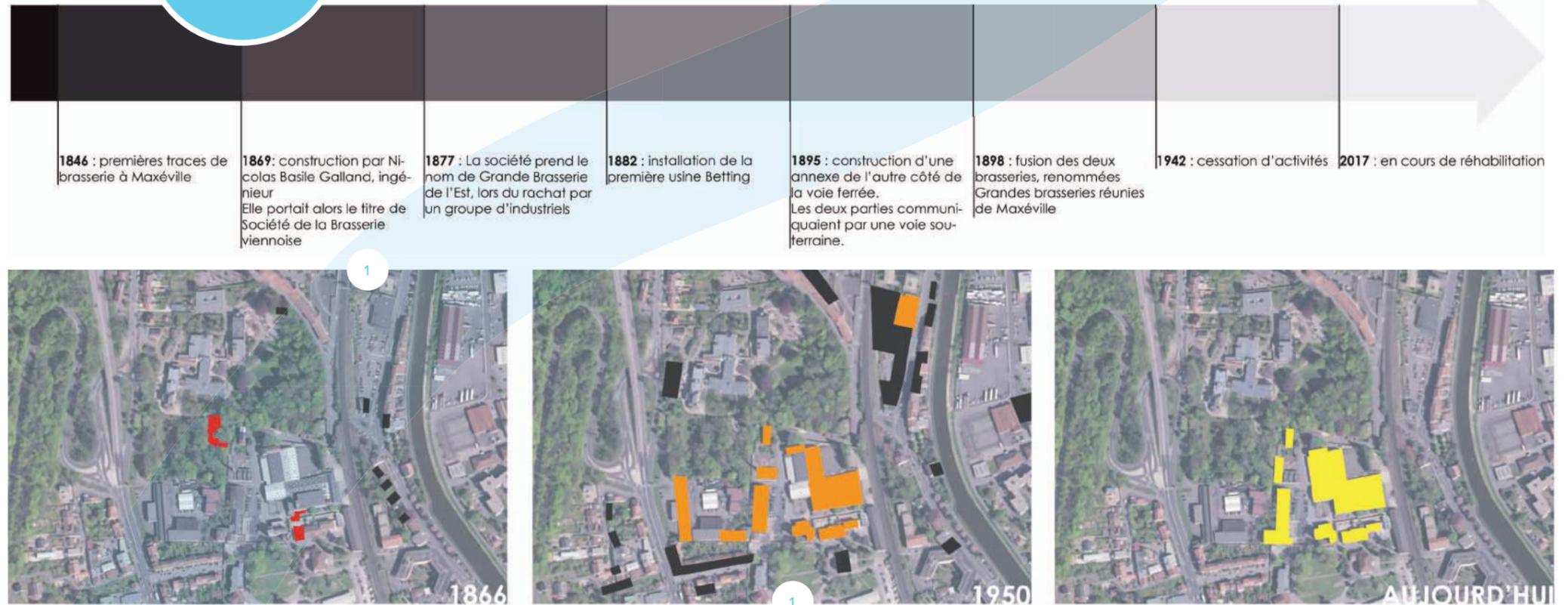
- l'insertion patrimoniale des brasseries dans leur environnement urbain en imaginant de nouveaux cheminements et accès,
- la compréhension de la topographie et le contrôle des échelles cartographiques du site par la réalisation de maquettes,
- deux propositions de réaménagement des caves à partir de scénarii de démolition des hangars.

The documents and graphic elements on different scales which were gathered, processed and presented by each group enabled the workshop to evaluate the structural quality of the brewery cellars and identify the following four study subjects :

- opening the site up by constructing transversal relations between the Boulevard de Scarpone and the Canal thus facilitating access to the site's centre as a hub of attractivity;
- converting the courtyard and unloading areas into meeting spaces linked with pathways to create spaces for pedestrians and cyclists (mode douce) ;
- reinventing a link with the railway lines by creating a multimodal bus station between the tram and train stops and a canal footpath ;
- setting up delocalized inter-generational programmes to pool facilities and services.

Given the level of ambition of the workshop's study and questions about the substance and form of the final project report, four significant objectives for the project were discussed and selected before being developed by all groups :

- a heritage-based integration of the breweries into their urban environment achieved by imagining new pathways and access routes, understanding the topography and checking the site's cartographic scales through the creation of models, two proposals to redevelop the cellars following on from scenarios involving the demolition of the hangars.



1 - Evolution foncière des brasseries en chiffre et en carte
2 - Plans : Rapport entre les plans RDC et Cave de 1930 et ceux actuels indiqués par les pointillés rouge

Groupe 1

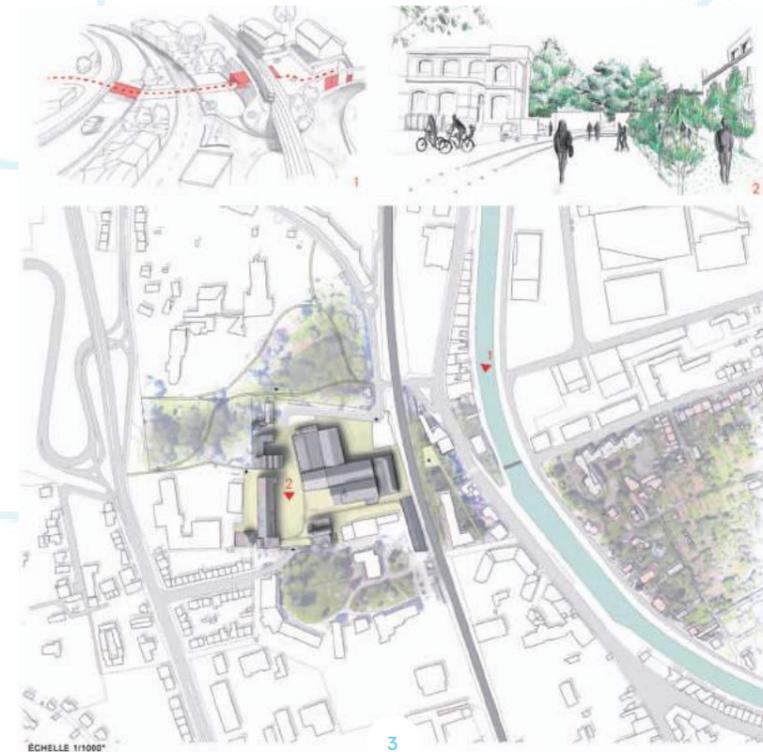
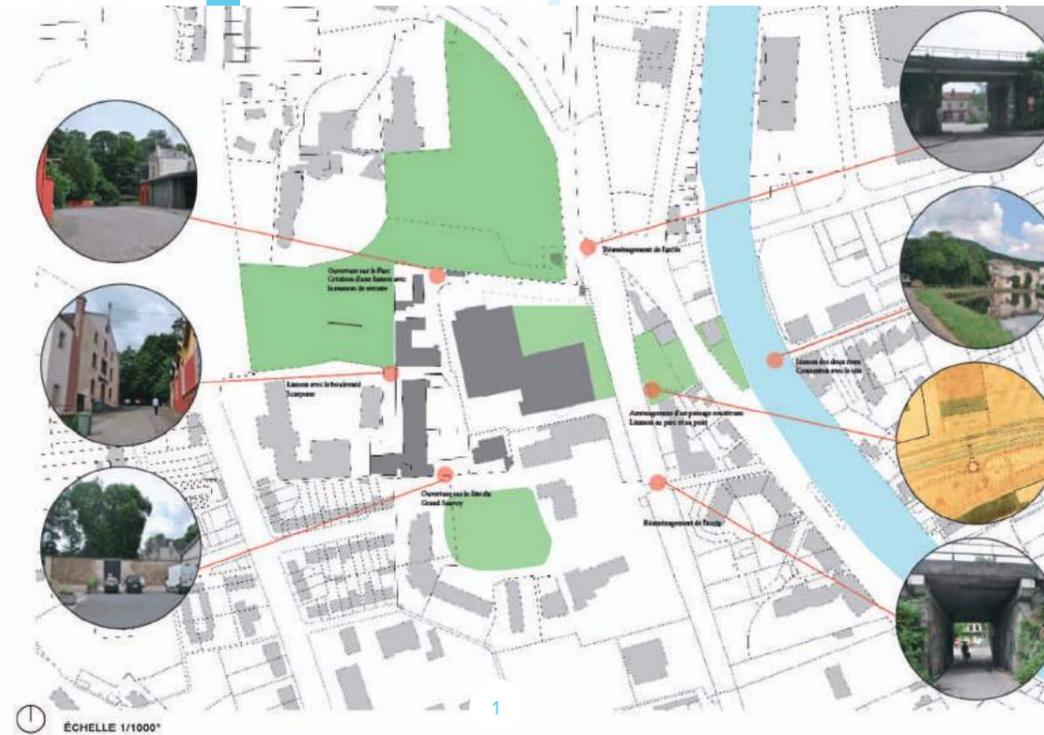
Desenclavement des brasseries en lien avec les axes ferroviaire et fluvial

Pauline GRILLET
Ewa JABLONSKA
Ghita KHELLOU
Mathilde AUBERT

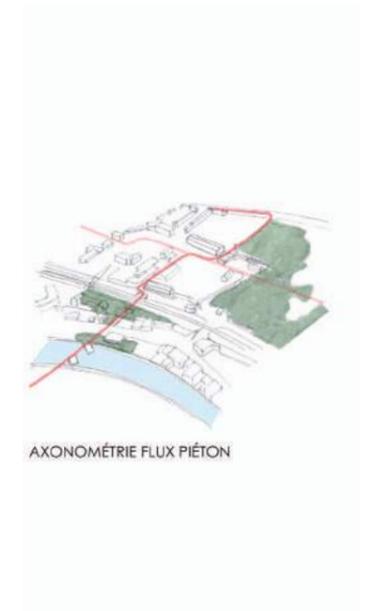
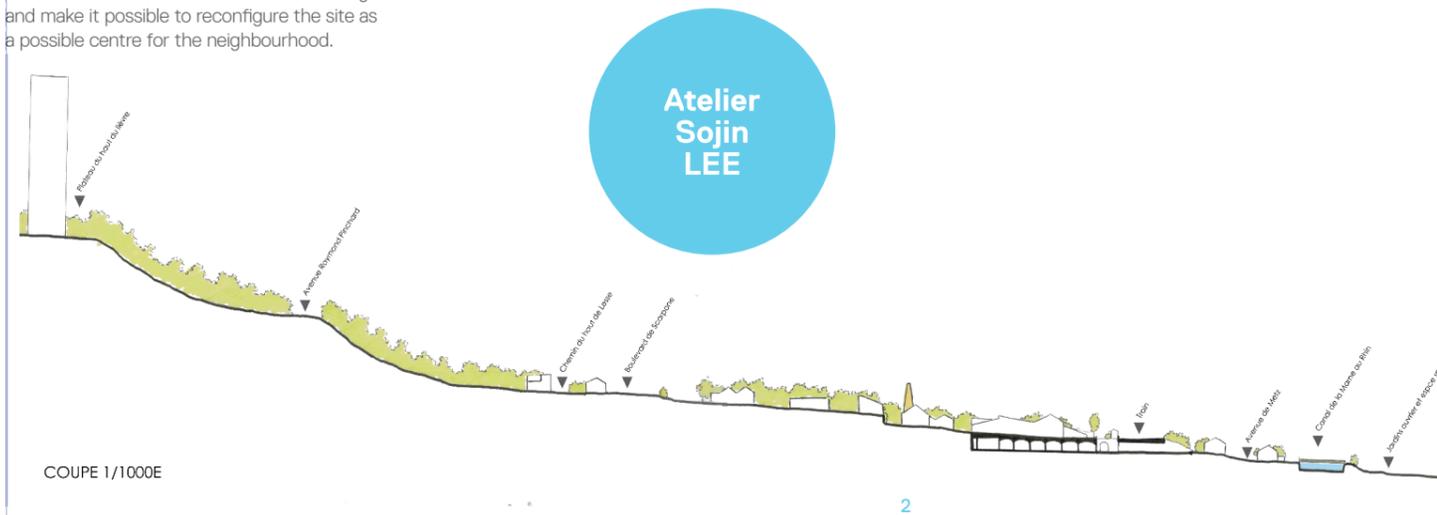
L'objectif principal de la carte est de repérer les réseaux viaires qui lient visuellement et physiquement le site aux quartiers voisins. En valorisant ces liens, par la création de cheminements entre le boulevard de Scarpone, l'axe ferroviaire et celui du canal, il est possible de reconquérir les espaces vacants entre les bâtiments qui composent l'unité foncière. La qualification des abords et des espaces non construits facilitent l'accès au coeur de l'unité bâtie et sa reconfiguration comme une centralité possible du quartier.

GROUP 1 / OPENING THE BREWERIES SITE UP BY CREATING LINKS WITH THE RAILWAY AND RIVER AXES

The main objective of the map was to find the road networks which visually and physically link the site with neighbouring districts. These links were to be enhanced by creating pathways between the Boulevard de Scarpone, the railway line and the canal which would make it possible to reclaim the vacant spaces between the buildings which make up the property unit as a whole. The redevelopment of the surrounding areas and open spaces would facilitate access to the heart of the buildings and make it possible to reconfigure the site as a possible centre for the neighbourhood.



1 - Etat des lieux
2 - Coupe schématique sur le bassin de la Meurthe et son dénivelé, du Haut du Lièvre jusqu'au Canal de la Marne au Rhin
3 - Cheminement possible du piéton / Vue depuis les places vers l'entrée Sauvoy
4 - Carte de l'ensemble des systèmes de mobilités en lien avec les axes ferroviaires et le canal



Groupe 2

Les maquettes, un outil sensible et majeur à la réflexion urbaine et architecturale

La réalisation des maquettes a largement contribué à la réflexion du groupe de Sojin Lee. Les deux maquettes selon leur échelle, en représentant la topographie et en figurant les volumes des différents bâtiments existants nous ont fait prendre la mesure du site traité, la taille des espaces bâtis et non bâtis et leurs relations visuelles aux quartiers voisins. La maquette du site, par exemple, élargie à son environnement lointain a testé l'aménagement de traverses entre le boulevard de Scarpone et les voies ferrées comme un moyen de désenclaver les brasseries. Avec la maquette au 1/200^e nous avons pu valider la pertinence de créer une cour centrale par rapport aux hangars existants, édifiés au fur et à mesure des besoins. La maquette, réalisée comme un outil sensible mais aussi comme un moyen d'approcher plus finement le dénivelé nous a permis de mesurer les relations possibles entre la dalle des caves et l'emprise des rails. Elles montrent, ainsi dans leur élaboration collaborative, que l'infrastructure du sillon ferroviaire est un faire-valoir pour les brasseries de Maxéville.

GROUP 2 / MODELS - A MAJOR SENSITIVE TOOL FOR URBAN AND ARCHITECTURAL STUDY

The creation of models contributed a great deal to Sojin Lee's group's study and thought. The two models had different scales and together showed the topography and portrayed the volumes of the different existing buildings. This helped us obtain an idea of the site we were working on, the size of the built-on and open spaces and their visual relationships with surrounding neighbourhoods. For example, the model of the site as enlarged into its distant environment was useful to test the construction of cross-pathways between the Boulevard de Scarpone and the railway lines as a means of opening up access to the breweries. The 1/200 model demonstrated the effectiveness of creating a central courtyard in relation to the existing hangars which were gradually constructed according to requirements at the time. The model was created both as a sensitive tool and a means of getting a more in-depth view of the differences in height. It thus enabled us to measure the possible relations between the cellar floors and the railway lines. Thus, through their collaborative development, they show that the infrastructure of the railway corridor is a supportive element for the Maxéville breweries.

Lucie Bole
Cynthia DUCHANOIS
Sigrid HOLVOËT
Chloé STOUQUE
Camille ZINUTTI



Atelier
Sojin
LEE

1 - Maquettes avec les propositions 1 et 2 (échelle 1/500^e)
2 - Mise en place à l'échelle du quartier (échelle 1/200^e)

Groupe 3

Proposition 1 du réaménagement des caves

La reconversion des brasseries est un facteur majeur pour redynamiser ces constructions semi abandonnées. Deux propositions ont été menées à la fois sur la nature des programmes et leur implantation au coeur des Brasseries. La première a pour objectif d'utiliser les caves situées en sous-sol en facilitant la relation verticale et horizontale entre chaque niveau. La connaissance approfondie des bâtiments existants nous a permis de contrôler la démolition de certains hangars pour faciliter la relation étage / cave et la cohérence au nouveau programme : qualité des volumes, éclairage naturel...

GROUP 3 / 1ST PROPOSAL TO REDEVELOP THE CELLARS

The reconversion of the breweries is a major factor in revitalizing these semi-abandoned buildings. Two proposals were made on both the nature of the programmes and their implantation in the heart of the Breweries.

The first's objective was to use the basement cellars by facilitating the vertical and horizontal relations between each level. In-depth knowledge of the existing buildings enabled us to propose the controlled demolition of certain hangars to facilitate both the relation between a level / cellar and the coherency of the new programme - the quality of volumes, natural light, etc.

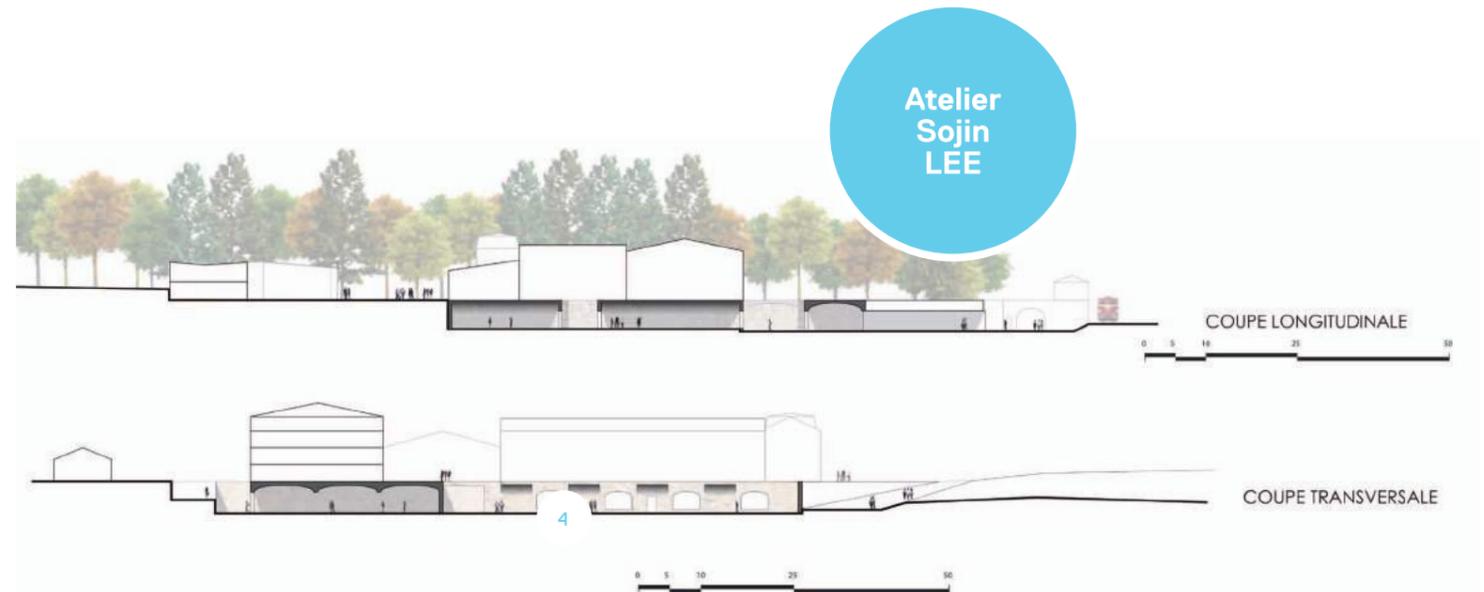
Pauline GRILLET
Ewa JABLONSKA
Ghita KHELLOU
Mathilde AUBERT



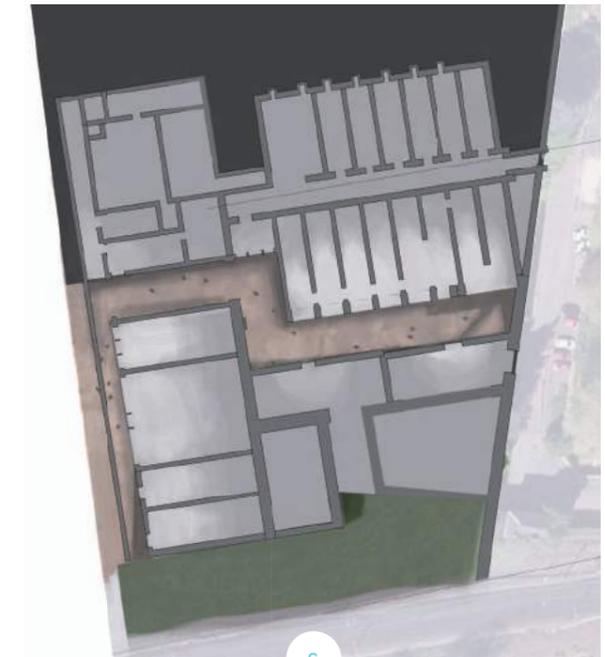
3



3



5



6



1



2

- 1 - Maquette proposition 1 : Vue depuis la voie de chemin de fer (échelle 1/500°)
- 2 - Plan du rez-de-chaussée projeté (échelle 1/500°)
- 3 - Vues aériennes de l'existant (1), des parties démolies (2), du bâtiment projeté (3)
- 4 - Coupes sur les espaces projetés des Brasseries en lien avec les voies ferrées et le canal
- 5 - Plan de masse et niveau cave des Brasseries réhabilitées (échelle 1/500°)
- 6 - Plan Rez-de-chaussée projeté avec son programme (échelle 1/500°)

Groupe 4

Proposition 2 du réaménagement des caves

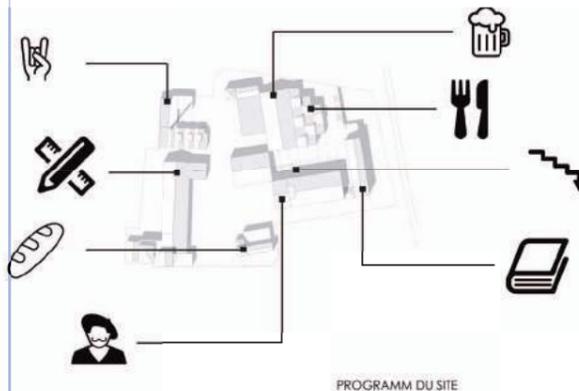
Le projet 2, comme le projet 1 propose une démolition de certains bâtiments pour offrir de nouvelles vues, reconquérir des surfaces inexploitées en l'état, hiérarchiser une partie des brasseries, mutualiser des locaux à vocation culturelle et associative. Pour ce second projet, une partie des hangars récents sont démolis au profit de l'implantation de deux axes traversants : un aérien et couvert, l'autre souterrain. Tous deux mènent vers la profondeur des caves, offrant aux usagers en déambulation un voyage dans le temps. Ce parcours ainsi ménagé, lie plaisir et souvenir, affirmant l'exceptionnalité du site.

GROUP 4 / 2ND PROPOSAL TO REDEVELOP THE CELLARS

Like project 1, project 2 entailed the demolition of certain buildings to give new views, reclaim surfaces which were unusable, create a hierarchy of part of the breweries and define common premises for cultural and associative usage. In this second project, part of the recently-built hangars would be demolished to make way for two crossing passages - one elevated and with a roof and the second underground. Both lead to the depths of the cellars thus providing the site's users with a kind of journey back in time. A pathway constructed in this way links pleasure and memories, thus asserting the site's exceptional nature.

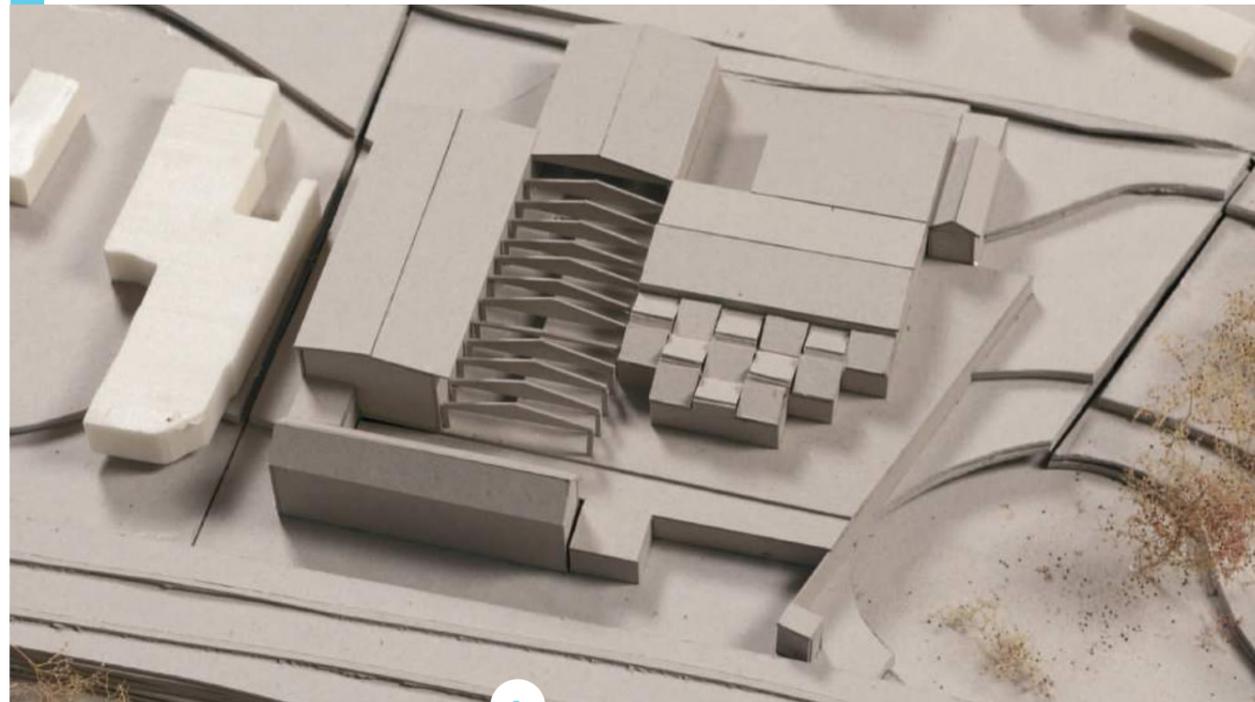


1

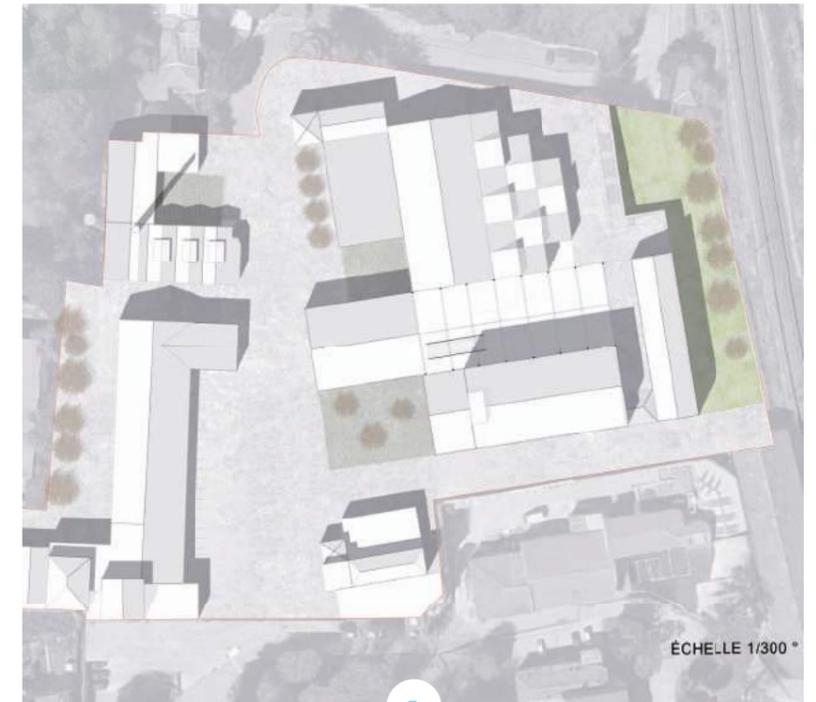


PROGRAMM DU SITE

Marine GOBERT
Donatien LANGLOIS-MEURINNE
Damien PHILIPPE

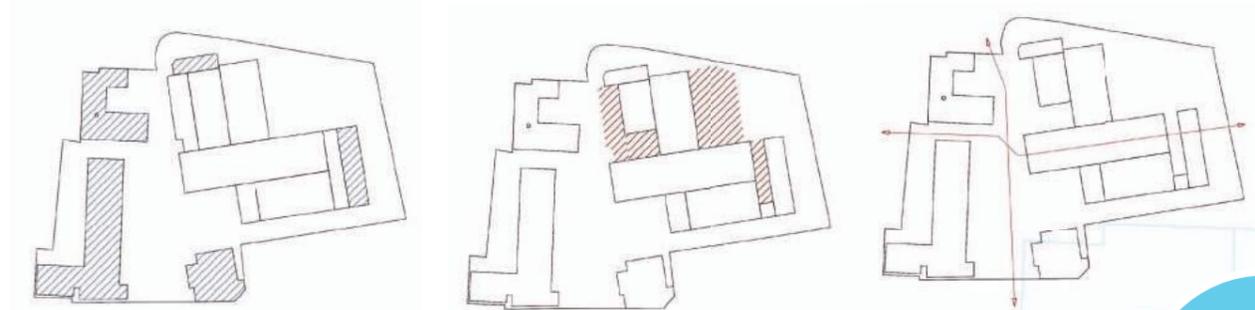


2



ÉCHELLE 1/300°

5



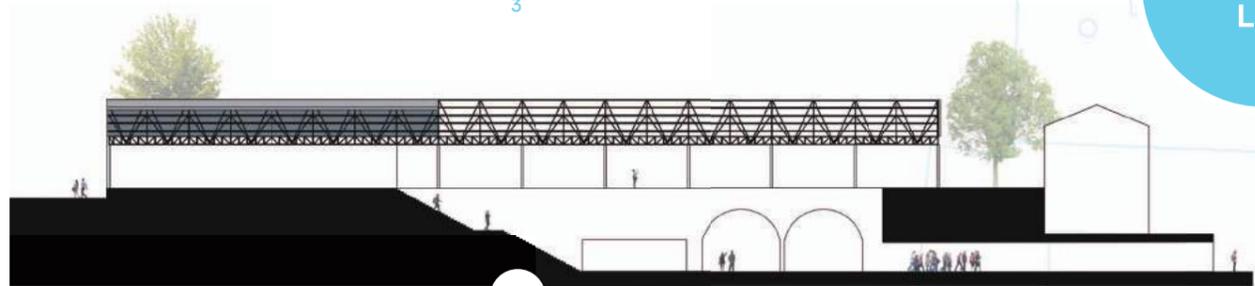
BÂTIMENT A PRÉSERVER

BÂTIMENT A DÉMOLIR

CIRCULATION SITE

3

- 1 - Vue sur l'accès aux caves sous la charpente conservée des Brasseries Localisation du programme projeté
- 2 - Maquette proposition 2 - Vue depuis la voie de chemin de fer (échelle 1/500°)
- 3 - Répartition des surfaces conservées et démolies
- 4 - Coupe sur les caves des Brasseries réaménagées
- 5 - Plan de masse des Brasseries réaménagées (échelle 1/300°)



4

COUPE LONGITUDINAL

HIS- TORI- QUE

Semaine internationale, une ambition pédagogique partagée

La présence, depuis 10 ans, des étudiants de la Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) des Saarlandes de Sarrebruck, encadrés par M. Klaus-Dieter Köehler, comme participants effectifs de la semaine internationale d'architecture, est un gage de la pertinence de cette action pédagogique. La Semaine Internationale d'Architecture, par sa didactique dispensée sur une semaine avec cinq à sept architectes reconnus internationalement, est attractive, mais aussi stratégique pour initier ou consolider des échanges avec d'autres écoles d'architecture.

Nous avons ainsi accueilli :

- En 2011, une délégation en provenance de l'Université d'EBLA (Syrie) (quatre étudiants et un enseignant).

- En 2012, une délégation de quatre étudiants du Kanazawa Institute of Technology (Japon) accompagnés de M. Jo Toda, Professeur en histoire de l'architecture japonaise.

- En 2012, 2013, 2014, une délégation en provenance de la Faculty of Civil Engineering and Architecture de Lublin (Pologne), menée par M. Jacek Knothe et une délégation de la Faculté d'Architecture de l'Université de Belgrade (Serbie), menée par le Professeur Zoran Lazovic, accompagné en 2012 par M. Vladan Djokic, Doyen, et M. Luka Lazovic, enseignant dans cette même faculté.

- En 2016, quatre étudiants de l'architectural Institute of Korea (AIK) avec leur enseignant M. Bae Daeseung et deux étudiants de l'université Mokjo avec leur enseignant M. Kim Tae-Hon. Cette participation fait suite au partenariat initié par Mme Anne Scheou, enseignante à Architecture-Nancy dans le cadre « Etudiants en architecture année France-Corée ».

- En 2017, une délégation allemande de l'Institut für Architektur, Konstruktion und Theorie Entwerfen und Grundlagen des Entwerfens – Fakultät für Architektur de Cologne menée par Susanne Kohte, professeur et une délégation belge de la Faculté d'Architecture - Université de Mons menée par Lydia Bollen, enseignante.

1994

Patrick DEVANTHERY / architecte suisse

Bâtiment provisoire d'extension de l'école d'Architecture de Nancy, œuvre de Michel Folliasson et Jean Prouvé

Inès LAMUNIERE / architecte suisse

Façade Cours Léopold

Roger NARBONI / concepteur-lumière

Eclairage de différents sites urbains de Nancy

Kenneth RABBIN / peintre américain

Bruno REICHLIN / architecte suisse

Réflexion "modernité contemporanéité" dans les locaux de l'association La Première Rue de l'Unité

d'Habitation Le Corbusier à Briey-en-Forêt

Umberto RIVA / architecte italien

Aménagement d'une boutique rue d'Amerval

Peter SULZER / architecte-ingénieur allemand

Atelier de conception au sein de la maison de Jean Prouvé à Nancy

1995

Gonçalo SOUSA BYRNE / architecte portugais

Projet d'urbanisme sur une zone située en bordure de canal

Tony FRETTON / architecte anglais

Maison d'étudiants sur un terrain en bordure de canal

Michel JANTZEN / architecte en chef des monuments historiques français

Réhabilitation de la cité administrative de Nancy à proximité de la place Stanislas

Christian SUMI / architecte suisse

Réflexion sur les échelles cartographiques : la notion de densité pour un projet urbain - le détail constructif pour un bâtiment éphémère

1996

Christian KIECKENS / architecte belge

Programme culturel sur l'ancien bastion - fortification située entre la place Stanislas et le parc de la Pépinière

Volker GIENCKE / architecte autrichien

Programme culturel et logements à proximité d'un bâtiment industriel des années 30 en cœur d'îlot

Jürgen RIEHM / architecte allemand travaillant à New-York

- Aménagement dans un ancien garage Citroën d'un complexe d'ateliers pour les étudiants de l'Ecole des Beaux-Arts et d'une galerie d'art

Bernard WAGON / architecte français

Travail d'inventaire et de relevé de typologies architecturales non classées composant deux secteurs sauvegardés de la ville

1997

Luc DELEU / architecte belge

Réflexion sur la place et l'identité de la gare projet sur la gare de Nancy

César PORTELA / architecte espagnol

Requalification de la cité administrative à proximité de la place Stanislas

Bernard REICHEN / architecte français

Etude urbaine sur le quartier 1900, piscine Nancy Thermal, musée de l'Ecole de Nancy

Alès VODOPIVEC / architecte slovène

Programme culturel sur la terrasse du parc de la Pépinière à proximité de la place Stanislas

Christina WOODS / architecte américaine

Requalification des espaces résiduels autour de la porte Sainte Catherine

1998

Stefan BEHNISCH architecte allemand

Aménagement de la place Thiers, face à la gare

James DUNNETT architecte anglais

Réhabilitation des grands ensembles du Haut du Lièvre

Denis FROIDEVEAUX architecte français

Reconversion de la place de la Division de Fer

Robert MARINO architecte américain

Projet constructif adossé à l'auditorium de la Pépinière

Marie José VAN HEE architecte belge

Aménagement des bâtiments de la cité administrative

Gert WINGARDH architecte suédois

Extension de l'Ecole d'Architecture de Nancy

1999

Arno BRANDLHUBER / architecte allemand

Lac Salifère d'Art-sur-Meurthe, Dombasle / Laneuveville et le musée de Zoologie de Nancy

Paul DEROOSE / architecte belge

Reconquête du secteur place Thiers/Maginot, et aménagement d'une future place Prouvé dans la perspective de l'arrivée du TGV et de nouveaux moyens de transport à Nancy

Francisco MANGADO / architecte espagnol

Travail d'aménagement sur tout le secteur du parc Blondlot

Matti SANA KSENAHO / architecte finlandais

Aménagement d'un campus dans le secteur compris entre la place d'Alliance, le jardin botanique et le nouveau quartier



2000

Andrea BRUNO / architecte italien

L’aventure de Nancy-Thermal reconduite à nos jours

Roberto COLLO VA / architecte italien

Le projet comme voyage transversal dans la ville

Jurgen HANSEN & Ralph PETERSEN / architectes allemands

Nancy biosphère

Christos PAPOULIAS / architecte grec

«Chambres Urbaines» à Nancy

Pascal TANARI / architecte suisse

Une nouvelle entrée pour l’Institut de Biologie de Nancy

2001

João Luis CARRILHO DA GRAÇA / architecte portugais

Requalification du bastion Vaudémont à proximité de la place Stanislas

Christian DUPRAZ / architecte suisse

Réflexion sur le devenir d’une importante parcelle du centre-ville occupée par l’imprimerie Berger - Levrault en délocalisation

Michel JANTZEN / architecte français

Etude de la requalification de l’axe Stanislas - Carrière

Antonio JIMENEZ TORRECILLAS / architecte espagnol

Réflexion sur un projet d’extension de l’Ecole d’Architecture de Nancy

Claudio LAZZARINI & Carl PICKERINI / architectes italiens

Reconversion du bâtiment des Archives municipales en Ateliers pour les étudiants de l’Ecole d’Architecture de Nancy

Michael SCHUMACHER / architecte allemand

Réflexion sur le devenir d’une importante parcelle du centre-ville occupée par l’imprimerie Berger-Levrault en relocalisation

2002

José BUENDIA JULBEZ / architecte mexicain

Extension de l’Ecole d’Architecture de Nancy

Gerhard KALHOFER / architecte allemand

Reconversion des imprimeries Berger-Levrault

Teresa LA ROCCA / architecte italienne

Reconversion des imprimeries Berger-Levrault

Josep LLINAS CARMONA / architecte espagnol

Restructuration du Pôle Universitaire Européen Cours Léopold

Meinrad MORGER / architecte suisse

Projets de maisons de ville individuelles

João ALVARO ROCHA / architecte portugais

Extension de l’Ecole d’Architecture de Nancy

2003

Pierre GAUTHIER / architecte hollandais

Secteurs Gare / Canal : connexions entre deux pôles de la ville

Andreas HILD & Dirk BAYER / architectes allemands

Cours Léopold : Pôle européen universitaire «Just architecture / Only Photoshop»

Davide LONGHI / architecte italien

Requalification du secteur Ile de Corse

Kerstin THOMPSON / architecte australienne

Le viaduc de la VEBE : Voie multimodale Belvédère Est

2004

Wolfgang FELDER / architecte allemand

Réhabilitation de l’auditorium de la Pépinière et rénovation du restaurant

Manuel GAUSA / architecte espagnol

Place de la République / gare du territoire à la ville et au site

Philippe MEIER / architecte suisse

Ile de Corse et secteur Ste Catherine requalification du quartier

Konrad MERZ / ingénieur autrichien

Auditorium de la Pépinière « Structural Landscape »

Siljia TILLNER / architecte autrichienne

Place Thiers et place de la République requalification et mise en valeur du patrimoine bâti

2005

Ueli BRAUEN / architecte suisse

Chambres d’hôtel dispersées dans la ville avec un point de vue choisi

Gilles CLEMENT / paysagiste français

Site Vilgrain : requalification du bâtiment et de l’île

Helmut DIETRICH / architecte autrichien

Site des abattoirs: requalification de l’ensemble en relation avec le projet GAIA

Willy MULLER / architecte espagnol

Quartier des tanneurs : construction de logements et extension du ballet

2006

Javier LOPEZ & Ramond PICO / architectes espagnols

Requalification paysagère de la voie ferroviaire et de ses friches industrielles

Daniele MARQUES / architecte suisse

Transformation par la densification

Kin QI / architecte chinois

Site des abattoirs : requalification par la création de logements

Carlo WEBER / architecte allemand

Site Alstom requalification par la création de logements

2007

Julius NATTERER / architecte allemand

Un pont abrité sur la canal entre la Vebe et Alstom

François VALENTINY / architecte luxembourgeois

Site Alstom : transformation et densification

Amandus SATTLER / architecte allemande

Requalification des terrains entre boulevard Lobau et le canal

2008

José MORALES / architecte espagnol

Quartier Gare : recomposition et articulation à l’échelle de la ville

Alessandra KOSBERG / architecte norvégienne

Ancien site Alstom : reconversion et urbanisation du site

Yasuhiro YAMASHITA / architecte japonais

Boulevard Lobau/canal : créer de la nouveauté en se réappropriant l’ancien

2009

Javier TERRADOS / architecte espagnol

Ancien site alstom reconversion et densification

Massimo CARMASSI / architecte italien

Ancien site alstom un nouveau paysage urbain.

Randall COHEN / architecte canadien

Quartier de la gare. Une autre dimension à l’entrée de ville

Jacob KAMP / Trine TRYDEMAN /architectes Danois

Quartier de la gare. requalification de la place Thiers

2010

Carmelo BAGLIVO / architecte italien

Campus Rives de Meurthe, relations entre l’écosystème du Bras vert et les anciens abattoirs

Paulo DAVID / architecte portugais

Campus Brabois, en relation avec la géographie du site

Olavi KOPONEN / architecte finlandais

Campus Rives de Meurthe et Brabois, valeurs d’usage du campus

Amin TAHA / architecte anglais

Campus Rives de Meurthe et Brabois, densités

2011

Pierre HEBBELINCK / architecte belge

Les anciens abattoirs de Nancy

Saija HOLLMEN / architecte finlandaise

Le quartier Marcel Brot

Tilman LATZ / architecte paysagiste allemand

Le quartier Meurthe-Canal

Benjamino SERVINO / architecte italien

Le canal de la Marne au Rhin

Jose Luis VALLEJO / architecte espagnol

Les actions ciblées dans la ville de Nancy

2012

Daniel BONILLA / architecte colombien

Une nouvelle topographie pour le quartier gare

Andreas GJERTSEN / architecte norvégien

Action à l’échelle 1 sur le trajet de la gare à Artem

Marie-Thérèse HARNONCOURT /architecte autrichienne

La requalification du secteur de Nancy-Thermal

Fernando MENIS / architecte espagnol

Réaménagement des sites de la gare et d’Artem

2013

Jeppe Aagaard ANDERSEN / architecte danois

Valorisant des lieux clefs entre Meurthe et canal à partir d’un corpus sémantique

Thorbjörn ANDERSSON / architecte paysagiste suédois

Valorisant des berges de Meurthe et de ses îles

Johannes KUEHN / architecte allemand

Valeur mémorielle des friches industrielles entre Bras vert et Meurthe

Jurij SADAR / architecte slovène

Un pont habité sur le canal

Francisco VIEIRA DE CAMPOS / architecte portugais

Requalification des « nons lieux » par la mise en place de container, objet spatial et conceptuel

2014

João GOMEZ DA SILVA / architecte portugais

Travail de mémoire.

Marianne LEVINSEN / architecte-paysagiste danoise

Prendre la mesure de l’eau

Sonja NAGEL & Jan THEISSEN /

architectes-designers allemands

Cecilia PUGA / architecte chilienne

Penser au moyen d’images.

Sami Rintala / architecte en Norvège

Les mains sales

2015

Solano BENITEZ / architecte paraguayen

Pas une révolution urbaine mais une révolution humaine

Peter BRÜCKNER & Christian BRÜCKNER / architectes allemands

Quatre équipes, quatre matériaux, quatre réponses

Santiago CIRUGEDA / architecte espagnol

Vous avez les matériaux, alors allez-y !

Erik FRANDSEN / architecte danois

Acuponcture urbaine

Viara JELAZKOVA & Georgi KATOV /

architectes bulgares

Face à l’obsolescence

Vasa PEROVIC / architecte slovène

Eden scientifique

2016

Renaud HAERLINGEN (Rotor) / architecte belge

Les joyaux de Brabois

Kichiro KIBO HAGINO / architecte japonais

Connexions

Christian KEREZ & Catherine DUMONT D'AYOT / architectes suisses

Le site de Brabois à l'épreuve de la maquette 1/250°

Sasa RANDIC / architecte croate

In between

Rainer STANGE / paysagiste-urbaniste norvégien

L'eau : entre vérité et poésie du projet Nabécor





RE MERCIE- MENTS

Aux étudiants de 1^{ère} année de Master qui ont participé à cette Semaine Internationale d'Architecture.

Aux architectes invités

- Joan Busquets
- Tim Bauerfeind
- Thorsten Sahlmann
- Anupama Kundoo
- Sojin Lee

Aux enseignants de cette semaine intensive à Architecture Nancy

- Marie-José Canonica, Responsable de la coordination scientifique
- Anne Schéou, Architecte
- Nicolas Depoutot, Architecte
- Gilles Marseille, chercheur au LHAC
- Vincent Bradel, Architecte, chercheur au LHAC
- Joseph Abram, Architecte, chercheur au LHAC

À Pauline Loisy, chargée de mission préparatoire à la post-production

Aux étudiants qui ont participé à la préparation iconographique de la de la post-production

: Mélitine Bulle, Jimmy Deschaseaux, Soukaina Filali Maltouf, Anaïs Gary, Arthur Grandjean, Pauline Grillet, Jérôme Guillaumond, Agathe Guillentz, Mégane Koehler, Lucas Maizeray, Joanna Ringwald et Quentin Vionnet

Aux délégations

- Délégation allemande de la Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) des Saarlandes (Sarrebück) menée par Klaus-Dieter Köehler, Professeur
- Délégation allemande de l'Institut für Architektur, Konstruktion und Theorie Entwerfen und Grundlagen des Entwerfens – Fakultät für Architektur de Cologne menée par Susanne Kohte, Professeur
- Délégation belge de la Faculté d'Architecture - Université de Mons menée par Lydia Bollen, Enseignante

À la Métropole du Grand Nancy

- André Rossinot, Président
- Claire Simonnet, Directrice de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation
- Romaine Chasteloux-Rivière, Directrice de l'Urbanisme et de l'Ecologie Urbaine - Adjointe au DGA, Pôle Territoires, Mobilité, Environnement
- Quentin Frecaut Chargé de la gestion immobilière et Régisseur du Marché de Gros - Pôle Ressources - Direction Gestion foncière

À la Ville de Nancy

- Laurent Hénart, Maire
- Verena Denry, Responsable Relations internationales
- Erina Ruban, Adjointe à la Responsable Relations internationales

À la Ville de Maxéville

Christophe Choserot, Maire

À l'agence Gares de l'Est Européen - SNCF

Béatrice Leloup, directrice de l'agence.

Au Centre Pompidou – Metz

- Emma Lavigne, Directrice
- Anne Oster-Lioger, Chargée des relations avec les établissements de l'enseignement
- Agathe Bataille, Responsable du pôle publics

À l'Institut national de l'information scientifique et technique (INIST)

- Dominique Wolf, Directrice
- Sylvie Leblanc, Service Communication, Veille et prospective, Relations Internationales
- Herbert Gruttemeier, Responsable Relations Internationales

À l'Agence de Développement des Territoires Nancy Sud lorraine (SCALEN)

- Jean-François Husson, Président
- Pascal Taton, Directeur
- Priscilla Pierre, Directrice générale adjointe

À Luc Bonaccini, Architecte conseiller au Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE) 54

À l'école d'architecture de Nancy

- Francine Aubry-Bégin, Directrice du CAUE 54, Présidente du Conseil d'administration
- Lorenzo Diez, Architecte du patrimoine, Directeur
- Bernadette Clavel, Directrice Adjointe
- Eric Vion et le département Études
- Fabrice Ploquet et le département Relations internationales - Partenariats
- Martine Augis-Chamourin et le département Documentation
- Jean-Marie Petitdemange, Cyril Guéré et le département Infrastructure
- Martino Laconi et le département Ressources
- Jérôme Huguenin et le département Valorisation, Estelle Seksik pour la coordination de la publication

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE DE NANCY

- Parvis Vacchini
2, rue Bastien-Lepage
B.P. 40435
54 001 NANCY Cedex
Tél.: +33 (0)3 83 30 81 00
Fax: +33 (0)3 83 30 81 30

Site : www.nancy.archi.fr
E-mail : ensa@nancy.archi.fr

Publication d'Architecture Nancy
dans le cadre de la Semaine Internationale d'Architecture 2017

Diffusion gratuite

- Directeur de la publication : Lorenzo Diez
- Enseignante, responsable pédagogique de la Semaine Internationale d'Architecture de Nancy : Marie-José Canonica
- Rédaction : Marie-José Canonica
- Photographies : Joan Busquets, Tim Bauerfeind, Thorsten Sahlmann, Anupama Kundoo, Sojin Lee, Ethel Buisson, Pauline Loisy, association La Boite Noire.
- Traduction des textes : INIST – CNRS – Richard Dickinson et Katherine Kean
- Coordination pour la publication : département valorisation - Estelle Seksik

Conception graphique : Martin Payot - www.martinpayot.com

Impression : Lorraine Graphic Imprimerie / Dombasle-sur-Meurthe

Tous droits de reproduction réservés

 **PEFC** 10-31-1404 / Cette entreprise a fait certifier sa chaîne de contrôle / pefc-france.org

ARCHITECTURE NANCY

L'École Nationale Supérieure d'Architecture de Nancy est installée au cœur de la ville, à proximité de la place Stanislas. L'édifice qui l'abrite aujourd'hui, labellisé Patrimoine XXe depuis 2016, est l'une des réalisations de l'architecte suisse Livio Vacchini dont l'oeuvre est reconnue et publiée sur le plan international.

Architecture Nancy est un établissement d'enseignement et de recherche sous tutelle du Ministère de la Culture et de la Communication et associé à l'Université de Lorraine. Elle fait partie d'un réseau de 22 écoles implantées sur le territoire national et forme environ 750 étudiants-architectes. Son positionnement dans la Région Grand Est, frontalière avec quatre pays, lui donne un statut unique en France et favorise les coopérations scientifiques et culturelles avec les universités voisines, notamment celles de Luxembourg et de Liège.

Bénéficiant d'une assise scientifique, professionnelle et culturelle, Architecture Nancy s'attache à proposer des enseignements et des recherches nourrissant l'architecture tant comme savoirs que comme métiers. Pour ce faire, elle dispose de deux laboratoires et d'un réseau d'agences d'architecture partenaires implantées en région au sein desquelles nos enseignants-chercheurs développent leurs recherches et applications.

Associant étroitement l'étude de disciplines artistiques et scientifiques, l'école a dès sa création, en 1970, fondé son enseignement sur la recherche architecturale et urbaine. Dotée d'un corps enseignant de haut niveau, l'école est un lieu d'apprentissage ouvert qui entretient des relations étroites de travail avec les collectivités et le milieu socio-économique lié à la construction et à la planification territoriale. Elle est membre de la Conférence des Grandes Écoles. Organisé en cycles universitaires Licence, Master et Doctorat, l'enseignement d'Architecture Nancy vise à donner aux étudiants-architectes les connaissances et aptitudes qui leur permettent de maîtriser la théorie et la pratique de la conception architecturale et urbaine. Fondamentalement basée sur le projet, cette formation supérieure ouvre sur des débouchés professionnels de plus en plus variés : architecte, urbaniste, paysagiste, designer, enseignant, chercheur tant dans les domaines de la maîtrise d'oeuvre que dans celui de l'assistance à maîtrise d'ouvrage.

De l'aménagement d'espaces publics à la reconversion de bâtiments existants, les ateliers de projets, qui sont au cœur de l'enseignement d'Architecture Nancy, s'inscrivent exclusivement dans des territoires concrets et répondent à des questionnements et des problématiques réels souvent posés par les collectivités et les entreprises. Ils fournissent autant d'opportunités de mise en situation professionnelle et d'ouverture d'esprit pour les futurs architectes.

Architecture Nancy dispose de deux laboratoires de recherche reconnus sur le plan international : le CRAI (Centre de Recherche en Architecture et Ingénierie – UMR CNRS) et le LHAC (Laboratoire d'Histoire de l'Architecture Contemporaine). Chacun dans son domaine intervient auprès des partenaires pour lesquels il développe des programmes de recherches, des expertises historiques et des simulations numériques.

www.nancy.archi.fr

ISBN 978-2-906147-16-8



9 782906 147164

DIFFUSION GRATUITE



Ministère de la Culture

Culture



UNIVERSITÉ DE LORRAINE

métropole Grand Nancy



SCALEN

AGENCE DE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES NANCY SUD LORRAINE



ARCHITECTURE NANCY



SNCF