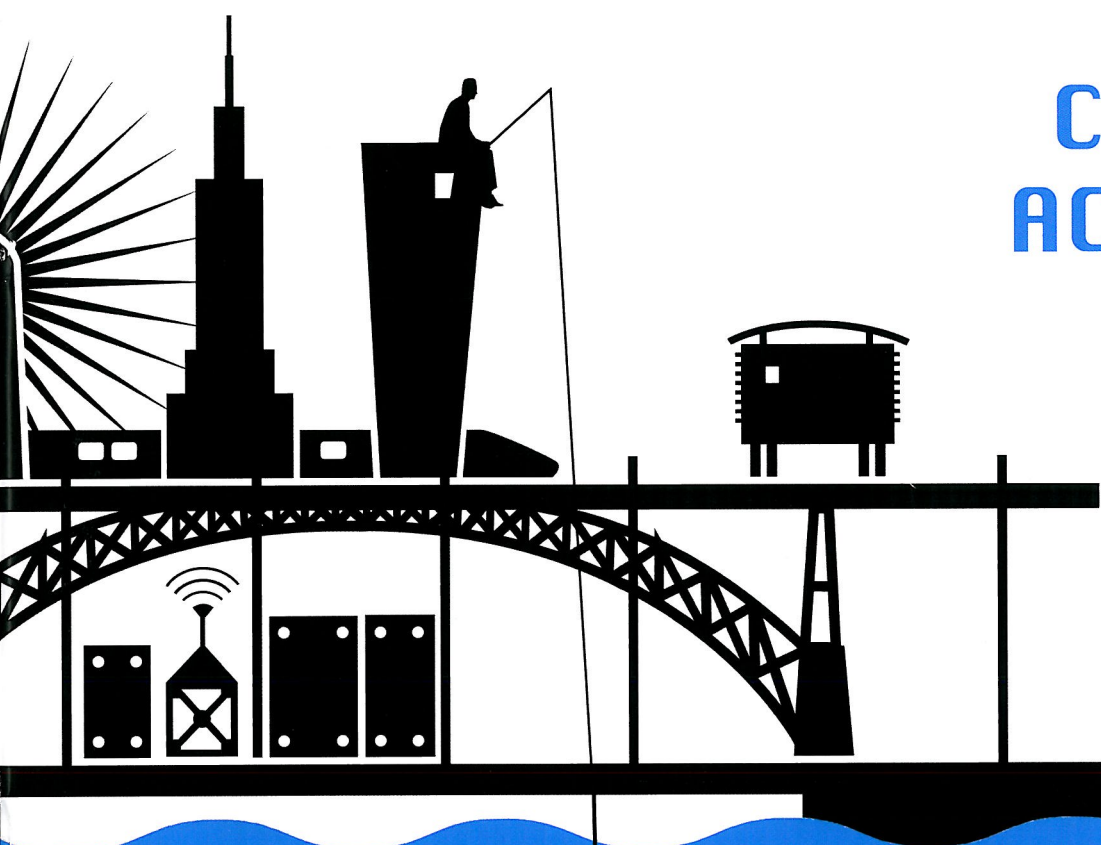


CONCOURS ACIER 2011

PROJETS FINALISTES

JURY DU 25 MAI 2011



HABITER UN PONT, UNE AUBAINE URBAINE ?

Concours Acier

Rassemblant tous les acteurs de la filière acier, l'association ConstruirAcier a pour objectif de promouvoir l'utilisation de l'acier dans les ouvrages de construction du bâtiment et des travaux publics.

Ce concours est né de la volonté de soutenir et d'amplifier l'enseignement de la construction métallique. Dédié aux élèves architectes et aux futurs ingénieurs, il permet de faire naître et de diffuser une image positive et dynamique de l'utilisation de l'acier dans la construction.

Christophe Ménage,
*délégué général
ConstruirAcier*

Habiter un pont, une aubaine urbaine ?

Le concours Acier est ouvert chaque année aux étudiants des écoles françaises d'architecture ou d'ingénieurs. Ils participent seuls ou en équipe et éventuellement dans le cadre d'un enseignement, certains enseignants proposent en effet le sujet du concours Acier pour leurs ateliers d'architecture.

Programme

Il est proposé aux étudiants de concevoir un franchissement, pont, passerelle, viaduc habité. Le pont est un espace public favorisant le lien social dans les villes. Les besoins variés des usagers, la concentration urbaine et la nécessité d'une économie des ressources et de l'espace donnent un nouvel intérêt à un dispositif structurel et architectural oublié, le pont habité. Imaginez le vôtre en utilisant toutes les caractéristiques techniques et esthétique de l'acier.

« Le pont habité est celui qui – en plus de sa vocation publique de franchissement d'un obstacle naturel (une rivière) ou artificiel (un canal, une autoroute ou des voies ferrées) – sert d'élément de liaison organique entre deux quartiers ou pôles urbains en les reliant par un développement linéaire continu de bâtiments construits sur le tablier du pont pour y accueillir en permanence diverses activités sociales et urbaines. Tout pont habité a donc une double composante et comporte une infrastructure (la plateforme qui enjambe l'obstacle) et une superstructure architecturale ; celle-ci confère alors à l'ensemble une "plus value" à la fois fonctionnelle, économique et sociale, mais aussi une plus value culturelle, symbolique et affective. »

Les ponts habités - Entretien avec Jean Dethier - Urbanisme n°292 - janvier/février 1997.

Chaque candidat choisira dans sa région le site de préférence urbain dans lequel va venir s'insérer son projet.

Deux possibilités sont offertes aux étudiants :

- concevoir un franchissement habité, pour réunir des quartiers existants, séparés faisant partie d'un nouvel aménagement urbain,
- greffer le projet sur un ouvrage existant, par un élargissement, une surélévation ou une mise en suspente.

Cet ouvrage pourra être emprunté par des véhicules automobiles ou n'être que piétonnier.

Les constructions pourront comprendre, à titre indicatif, suivant le lieu retenu par les candidats :

- des logements sur 10% de la surface du pont,
- des commerces, restaurants et des lieux d'animation sur 20% de la surface du pont,
- des jardins et des lieux de repos,
- des voies de circulation.

Dans le cas d'un ouvrage neuf, la structure sera en acier. Dans le deuxième cas, l'ouvrage existant pourra être en matériau traditionnel, bois, brique, pierre, béton. La greffe, en revanche, sera en structure métallique.

Tous les composants constructifs du projet seront conçus en acier ou avec d'autres matériaux dans une proportion que chaque candidat dosera et justifiera suivant la composition architecturale de son projet.

Sélection des projets

230 étudiants ont participé cette année au concours Acier. Les 22 écoles d'architecture françaises, ainsi que des écoles d'ingénieurs étaient représentées dans les 94 équipes qui ont remis un projet le 14 mars 2011. Une équipe d'expert et une commission technique présidée par l'architecte Marc Landowski ont examiné les propositions des candidats et sélectionné les 15 projets présentés dans ce livret.

Les finalistes ont été invités à exposer et défendre leur projet le jeudi 25 mai 2011 à la Cité de l'architecture et du patrimoine devant un jury présidé par l'architecte Manuelle Gautrand et composé de journalistes de la presse spécialisée et de professionnels de la construction.

Le concours est doté de 20 000 € répartis par le jury entre les lauréats.

Équipe d'experts :

Pascal Bonaud, architecte

Anne Coste, architecte

Loïc Couton, architecte

Christelle Gress, ingénieur

René Hugues, ingénieur,

Marc Landowsky, architecte

Yvon Lescouarc'h, ingénieur

Nicolas Petit, architecte

Composition du jury :

Manuelle Gautrand,
architecte, présidente du jury

Olivier Baumann,
journaliste, Le Moniteur

Jean-Marie Guinebert,
directeur de la communication et des partenariats,
Cité de l'architecture et du patrimoine

John Hanlon,
directeur général, Terrell

François Lamarre,
journaliste

Marc Landowski,
architecte

Isabelle Métais,
ingénieur d'affaires, Eiffel

Jean-Jacques Obriot,
SEMAPA

Christophe Ménage,
délégué général, ConstruirAcier

Laure Delaporte,
responsable marchés, ConstruirAcier

projet 284

Laurent Beauvillain de Montreuil, Georgi Dib, Jeremy Vogl

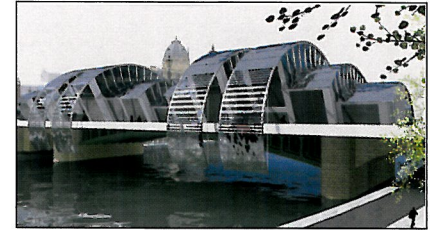
ENSA Paris Val de Seine

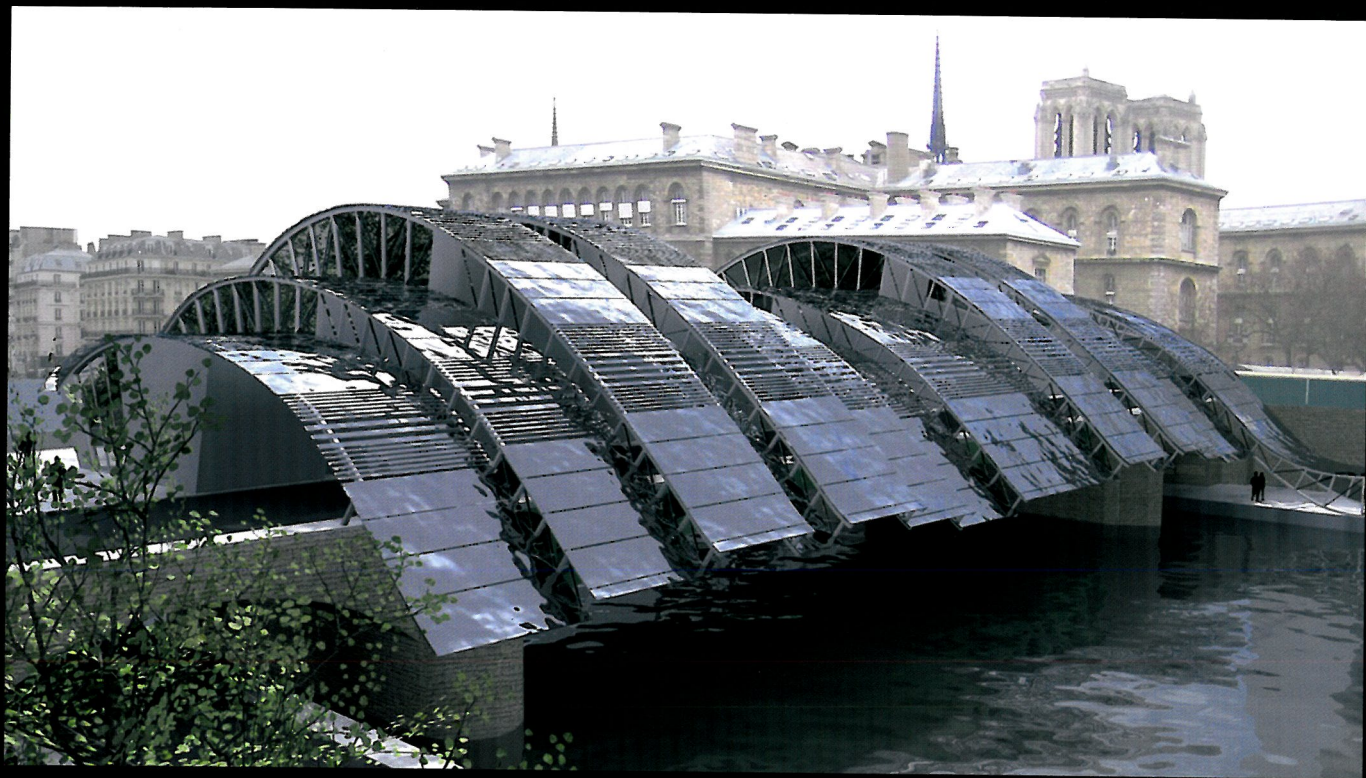
Le Mascaret Urbain

L'île de la cité est considérée comme l'antique berceau de la ville de Paris. Le tissu historique et la densité de ce lieu incitent à partir à la conquête de nouveaux territoires. C'est donc sur la Seine au niveau du Pont Notre-Dame, jadis premier pont habité Parisien, que s'insère le projet. Celui-ci trouve sa genèse dans la métaphore du mascaret : la marée montante provoque une surélévation de l'eau du fleuve recouvrant le pont existant. La métaphore trouve ainsi sa matérialisation dans une forme courbe en suspens au dessus du pont. L'interstice alors créé vient accueillir une galerie d'art, rappelant la présence d'artistes-peintres autrefois. Elle se compose d'ateliers, d'espaces d'expositions et de ventes ainsi que de logements d'artistes. Grâce à une extension de l'existant, le tout est desservi par une large allée piétonne au sud, réel lieu de promenade et de rencontre, ensoleillé et ouvert sur la ville.

L'acier est apparu comme une évidence pour ses qualités structurelles, plastiques et esthétiques en totale adéquation avec les contraintes locales. Le système constructif est composé de 17 poutres à treillis arquées reposant chacune sur 4 poteaux eux même appuyés sur la solide structure existante. La stabilité dans tous les plans est assurée par des crois de Saint-André.

Grâce à sa couverture réfléchissante, le bâtiment assume son aspect contemporain et crée une tension avec l'existant qu'il revalorise du même coup. En effet, le reflet de l'eau et des cieux parisiens oppose à la rigueur des façades haussmanniennes, l'immatérialité d'un paysage en perpétuel mouvement.





« Le système constructif est composé de 17 poutres à treillis arquées reposant chacune sur 4 poteaux eux même appuyés sur la solide structure existante ».

projet 135

Camille Chalverat, Juliette Tellier, Jean-Batiste Geley

ENSAP Lille

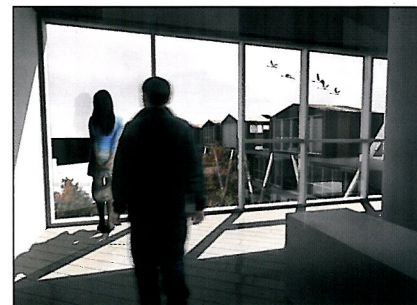
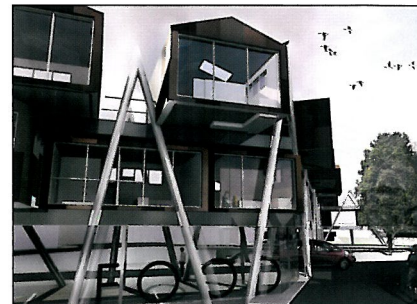
ZIP ON

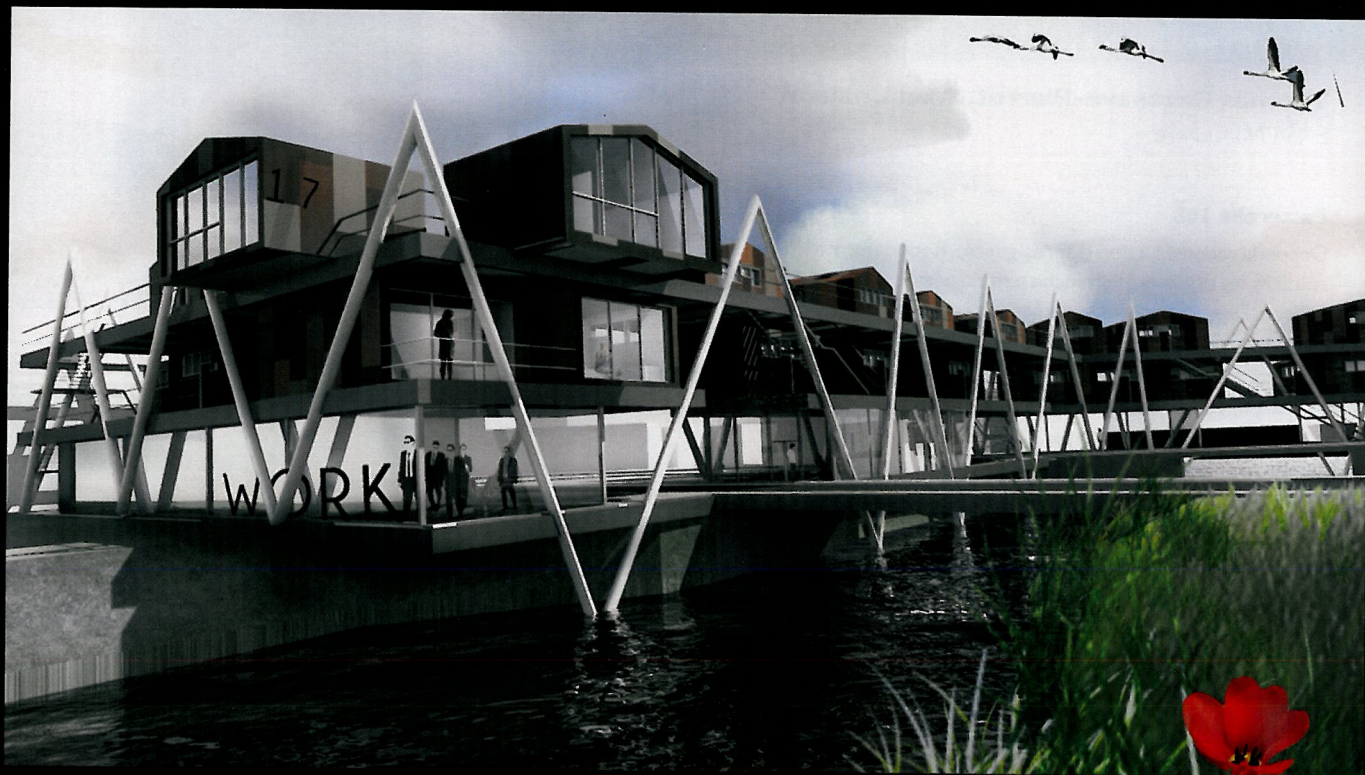
ZIP ON s'implante à la limite de Lambersart et de Lille, sur un ancien carrefour laissé à l'abandon, le long de deux axes de communication. Le nouveau pont se greffe à une structure préexistante, dans l'objectif de requalifier le franchissement. Issue du contexte urbain, sa configuration aboutit à une forme en Z qui génère une place et marque un temps d'arrêt. Le tablier, composant essentiel du pont, est ici réinterprété et répété successivement en plateau. Il permet d'y insérer les locaux d'activités, les commerces et un bar au rez-de-chaussée et les logements étudiants dans les étages.

L'idée d'habiter un pont constitue l'occasion de renouer un dialogue architectural entre le tissu urbain et le génie civil. L'objectif consiste alors à concilier les deux esthétiques.

Le pont est ainsi occupé par 22 modules de 30 m² rappelant l'identité industrielle du site. A double orientation, ils offrent de larges vues sur le canal de la Deûle. La disposition de ces modules favorise une exposition optimale pour les usagers. La porosité est assurée par des terrasses et des espaces publics extérieurs qui prennent forme de manière séquencée. Le dialogue s'opère enfin entre le canal et le cheminement du pont.

La légèreté de l'acier permet une liberté de trame qui conforte le choix d'une structure triangulaire, flexible dans les entre axes. Elle varie pour reprendre les irrégularités du sol. L'ouverture engendrée par la forme permet également d'y faire glisser les logements en saillie. La linéarité des plateaux est ainsi animée par le positionnement aléatoire des logements et participe fait à la dynamique urbaine.





« Le pont est ainsi occupé par 22 modules de 30 m² rappelant l'identité industrielle du site ».

projet 15

Thomas Cazenave-Piarrot, Axel Chauvin

ENSA Normandie

Passerelle 108

Depuis la reconstruction d'après-guerre, Rouen tourne le dos à son fleuve. Exclusivement routiers, les ponts qui le franchissent ne permettent pas d'apprécier, sa beauté, inépuisable source d'inspiration des peintres impressionnistes.

Se projetant dans le Rouen de 2020, la passerelle tente de réconcilier l'antagonisme entre les deux rives et de réintégrer la Seine dans le quotidien des Rouennais en créant une liaison piétonne entre deux futurs éco-quartiers : le quartier Flaubert rive gauche et le quartier Lucilline rive droite.

Située à l'ancien emplacement du hangar 108, la passerelle s'ancre dans les anciens territoires industriels et portuaires que la ville se réapproprie aujourd'hui. La structure en acier témoigne de ce patrimoine riche. La couleur jaune évoque celle des grues.

S'inspirant de l'œuvre d'Arne Quinze réalisée en 2010 sur le pont Boieldieu – une sculpture qui visait symboliquement à rassembler les piétons des deux rives –, le projet se révèle dans la même dynamique, pour une architecture plus pragmatique favorisant les rencontres et la vie de tous les jours.

La passerelle 108 permet une multitude de possibles : aller, non seulement, d'une rive à l'autre sans sa voiture, s'offrir une pause, contempler la Seine et sa vallée, profiter des services (bibliothèque, crèche) et des commerces, mais aussi habiter poétiquement cette architecture qui embrasse le ciel au dessus de l'eau.





« Se projetant dans le Rouen de 2020, la passerelle tente de réconcilier l'antagonisme entre les deux rives et de réintégrer la Seine dans le quotidien des Rouennais. »

projet 74

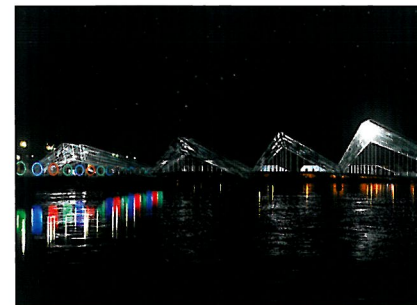
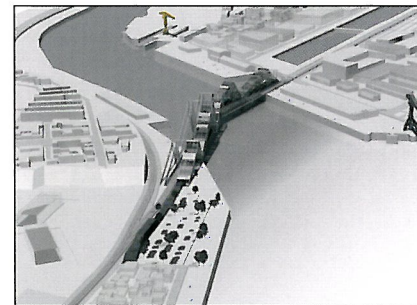
**Lucille Leyer, Stéphanie Morio,
Simon Guineberteau, Romain Brochard**

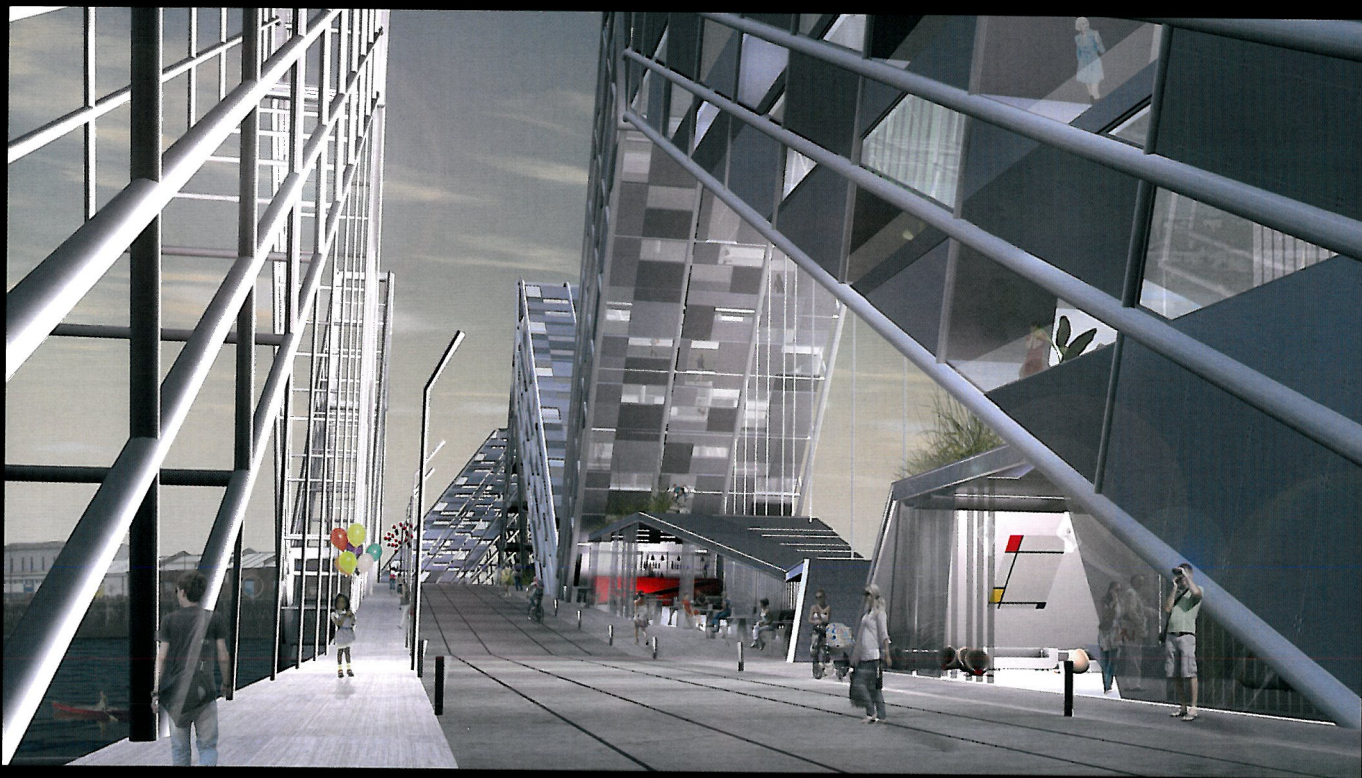
ENSA Nantes

Machine urbaine

Depuis 1999, la transformation de la ville de Nantes est en jeu à travers une partie singulière de son territoire : son île. Le projet vise à poursuivre le plan de Chemetov à l'Ouest de la péninsule et de venir s'attacher au symbole le plus fort de Nantes : la Loire.

Ancien chantier naval, le quartier de Chantenay s'inscrit de plus en plus dans l'extension du centre ville. L'utilisation d'un matériau comme l'acier permet de prolonger le caractère industriel du lieu. Le projet s'étend sur 267 mètres d'une rive à l'autre et culmine au plus haut point à près de 50 mètres au dessus de l'eau. Le pont s'articule suivant deux axes fondateurs dans l'urbanisme existant et futur de la ville. Cinq arches dessinent une nouvelle skyline et forment un symbole urbain visible depuis le centre de Nantes. Cinq émergences, cinq points de vue, cinq lieux d'échanges. S'appuyant à la fois sur les rives et trois piles, la structure permet le maintien du système constructif – des arches tubulaires en acier tubulaire – et la création de cette esthétique dynamique. Les habitats se développent dans les arches sur une surface de 6 470m², équivalente à celle du tablier. La machine urbaine associe en son sein des opérations publiques et privées. Ainsi sont regroupés un hôtel, des restaurants, des commerces, des lieux d'exposition, des équipements publics comme une salle de sport et des jeux pour enfants. La création d'une ligne de tramway permet de desservir dans un premier temps l'île d'est en ouest et la connecter à l'agglomération nantaise. La machine urbaine, symbole d'entrée dans le centre, s'inscrira dans le grand projet actuel de développement de l'île.





« S'appuyant à la fois sur les rives et trois piles, la structure permet le maintien du système constructif – des arches tubulaires en acier – et la création de cette esthétique dynamique ».

projet 222

Jean-Michel Rombaldi, Julien Casalta, Pascale Gandoin de Zerbi

ENSA Marseille

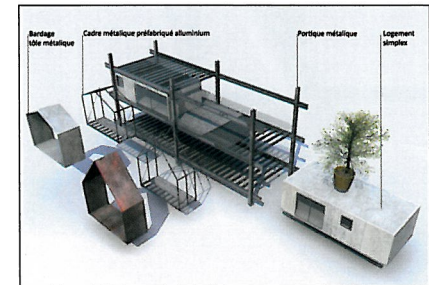
Rue Trinquetaille

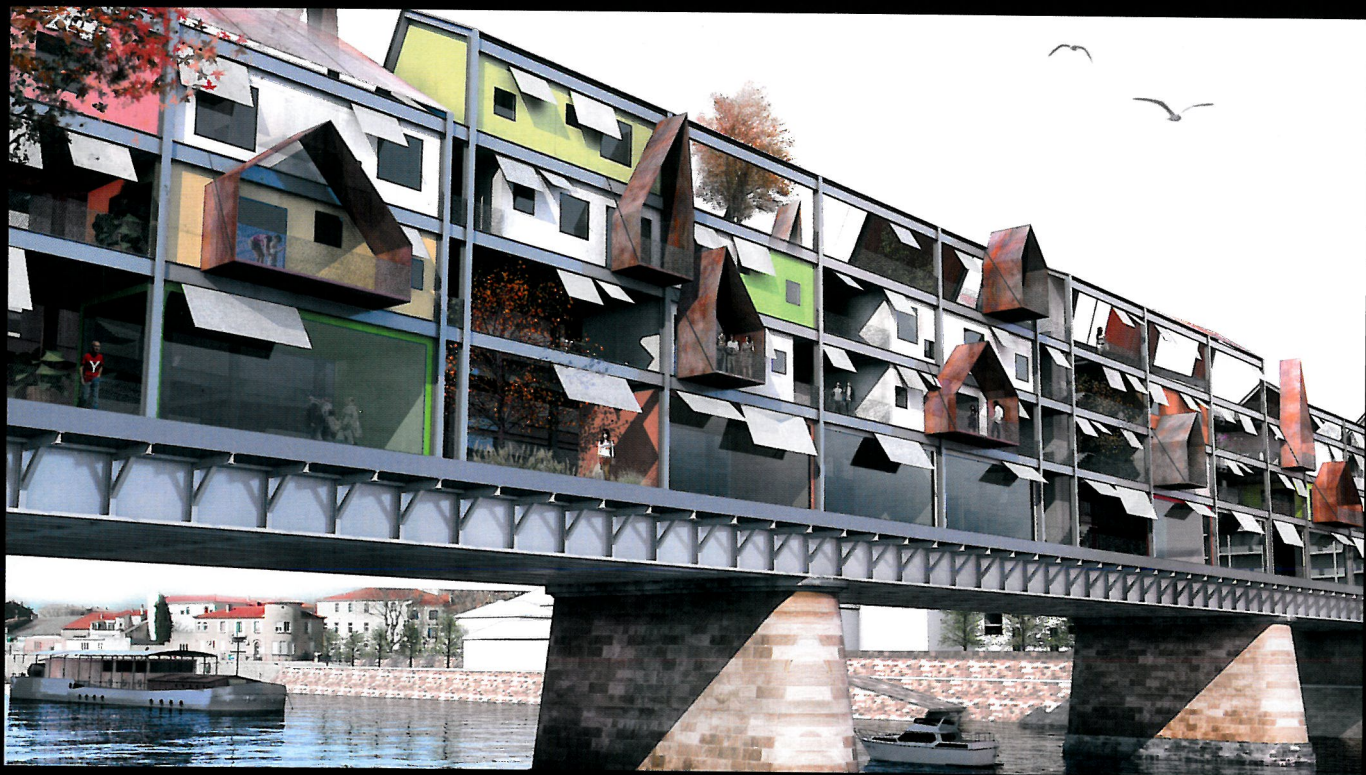
Par sa position stratégique au centre de la ville d'Arles, le pont de Trinquetaille est doté d'un grand potentiel d'intervention. Ce véritable trait d'union entre deux réalités urbaines interroge la notion d'échange et de liaison. La barrière naturelle du Rhône marque, en effet, une différence de pratique des deux quartiers de la ville. Si la place de la voiture est tolérée dans les rues étroites du quartier historique et laisse aux piétons une relative liberté, la rive nord opposée, en revanche, s'étale de façon plus éparse et offre une image semblable à celle rencontrée dans les périphéries des villes.

Le projet vise à la fois à répondre à la problématique du manque de logements en centre ville mais aussi à permettre d'y réduire la fracture urbaine.

L'idée est d'habiter le pont en prolongeant et en réinterprétant l'univers des rues étroites et sinueuses de la cité antique. Les volumes bâtis ont été pensés comme des boîtes disposées de façon aléatoire venant se glisser dans la structure. Les espaces libres deviennent des lieux partagés.

Dans cette logique de connexion, cette nouvelle "rue" souligne l'identité de la cité et sera vécue comme un aparté urbain.





« L'idée est d'habiter le pont en prolongeant et en réinterprétant l'univers des rues étroites et sinueuses de la cité antique. »

projet 40

François Desbois, Marvin Rosier, Samir Ellouzi

ENSA Montpellier

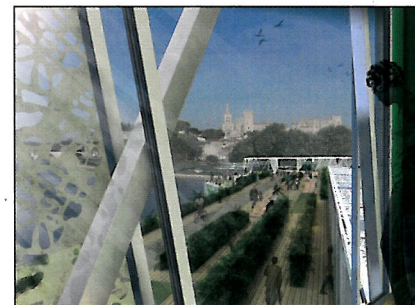
Intermezzo *

Reliant Avignon et Villeneuve-lès-Avignon en passant par l'île de la Barthelasse, le pont Edouard Daladier est un passage obligé et éprouvant pour les nombreux piétons et cyclistes qui souhaitent traverser le Rhône. Il offre pourtant un point de vue exceptionnel sur le pont Saint Bénézet et la ville fortifiée. Entre un secteur classé, délimité par les remparts, et l'île de la Barthelasse, très appréciée mais inondable, le pont offre un potentiel foncier évident. La greffe en acier proposée permet de donner à un simple ouvrage de franchissement routier des qualités urbaines afin de tisser un lien entre les deux villes et le cadre fluvial. Elle incarne le désir d'Avignon de s'émanciper de son statut de ville-écran et d'afficher son identité nouvelle, marquée par le théâtre et le spectacle.

Les voies de circulation sont confinées dans un tube vitré conservant la vue des automobilistes sur le fleuve. Le bâti s'enroule autour de ce noyau libérant ainsi une vaste promenade. Les différentes positions relatives créées induisent le programme. La résille qui drapè les volumes théâtralise les différentes scènes de la promenade. Sa couleur chaude répond à la pierre claire des remparts et dessine une continuité chromatique entre les trois entités reliées.

Dans un souci de continuité, l'espace public, traité en bandes, associe pierre, plâtelage, bois et bandes végétales.

* intermède entre deux parties d'une représentation théâtrale





« La greffe en acier proposée permet de donner à un simple ouvrage de franchissement routier des qualités urbaines afin de tisser un lien entre les deux villes et le cadre fluvial ».

projet 313

Jeremy Dusconi, Guillaume Barthelemy, Karina Quiroz

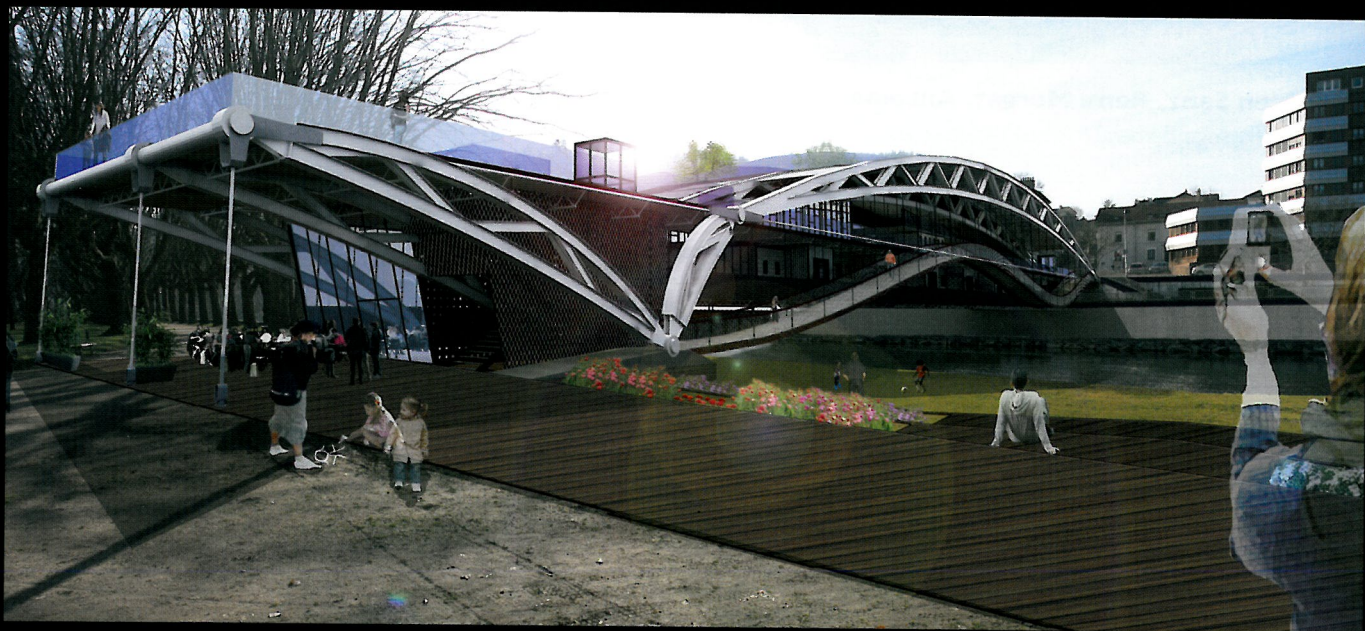
ENSA Nancy

Entre deux rives

Le pont franchit d'un seul tenant les 90 mètres de largeur de la Moselle. Il permet de relier une zone urbaine d'immeubles des années 70 au parc du Cours et vient ainsi une connexion entre deux univers diamétralement opposés : la nature apprivoisée et la densité urbaine.

Il est composé de trois niveaux – logements, une rue commerçante de restaurant, et un niveau consacré à la promenade – ainsi que d'une entrée basse. La structure primaire est composée de trois arcs treillis avec des tirants qui stabilisent l'arc et réduisent les poussées. La travée nord comporte les circulations dont une passerelle sinusoïdale amenant une déambulation originale. Les espaces de commerce et de logement sont, quant à eux, suspendus dans la travée sud. Ces arcs reposent, d'un côté, sur la berge préexistante et, de l'autre, sur des culées aériennes en acier. Le tout contrebalancé par des tirants en acier qui viennent récupérer la différence d'altimétrie entre la rive gauche et la rive droite. La structure secondaire consiste en un jeu de poutres horizontales suspendues aux arcs. Ce pont élané dans le paysage constitue non seulement un dispositif de passage mais aussi un lieu de vie à part entière.





« La structure primaire est composée de trois arcs treillis avec des tirants qui stabilisent l'arc et réduisent les poussées ».

projet 299

Fabien Sanz, Rémi Morgat, Antoine Esnard, Mailys Sarrazin

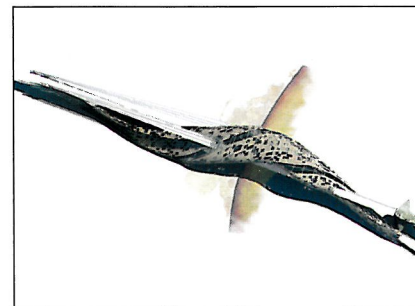
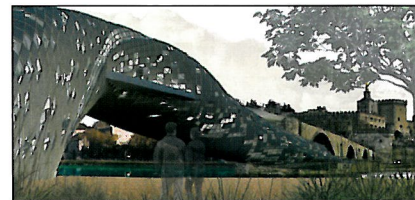
ENSA Paysage Bordeaux

Sur le pont d'Avignon

Détruit par deux fois sous les crues du Rhône, fleuve fantasque, le pont Saint-Bénézet à Avignon reste inachevé depuis le XVII^e siècle. Perchée sur son rocher, la « Cité des Papes » complète le tableau d'un patrimoine cristallisé.

Face à ce lourd héritage, une nécessité : ouvrir de nouveaux horizons, en offrant à la ville un nouvel équipement, atypique et multifonctionnel dédié aux expressions corporelles. Projet manifeste, éloge du contraste, il tente de mettre en résonance la ville traditionnelle avec la ville contemporaine. Réadaptation du vocabulaire classique, le projet abolit le triptyque piles-arcades-tablier en un élément global, une structure spatiale réticulée auto-stable, qui remplit toutes ces fonctions, prouesse des temps modernes. Un tablier franc, ligne tendue dans le paysage, prolongement de l'histoire, s'élance vers l'avenir.

Autour du nouveau tablier, les programmes ondulent et viennent abolir les perceptions spatiales en une forme organique, sans dessus ni dessous, sans haut ni bas. Par ses capacités structurelles, l'acier autorise un vocabulaire architectural libéré et porteur de sens.





« Réadaptation du vocabulaire classique, le projet abolit le triptyque piles-arcades-tablier en un élément global, une structure spatiale réticulée auto-stable, qui remplit toutes ces fonctions, prouesse des temps modernes ».

projet 56

Guillaume Giraud, Johan Laure, Stephan Lam, Thomas Grenier

ENSA Montpellier

UHGL

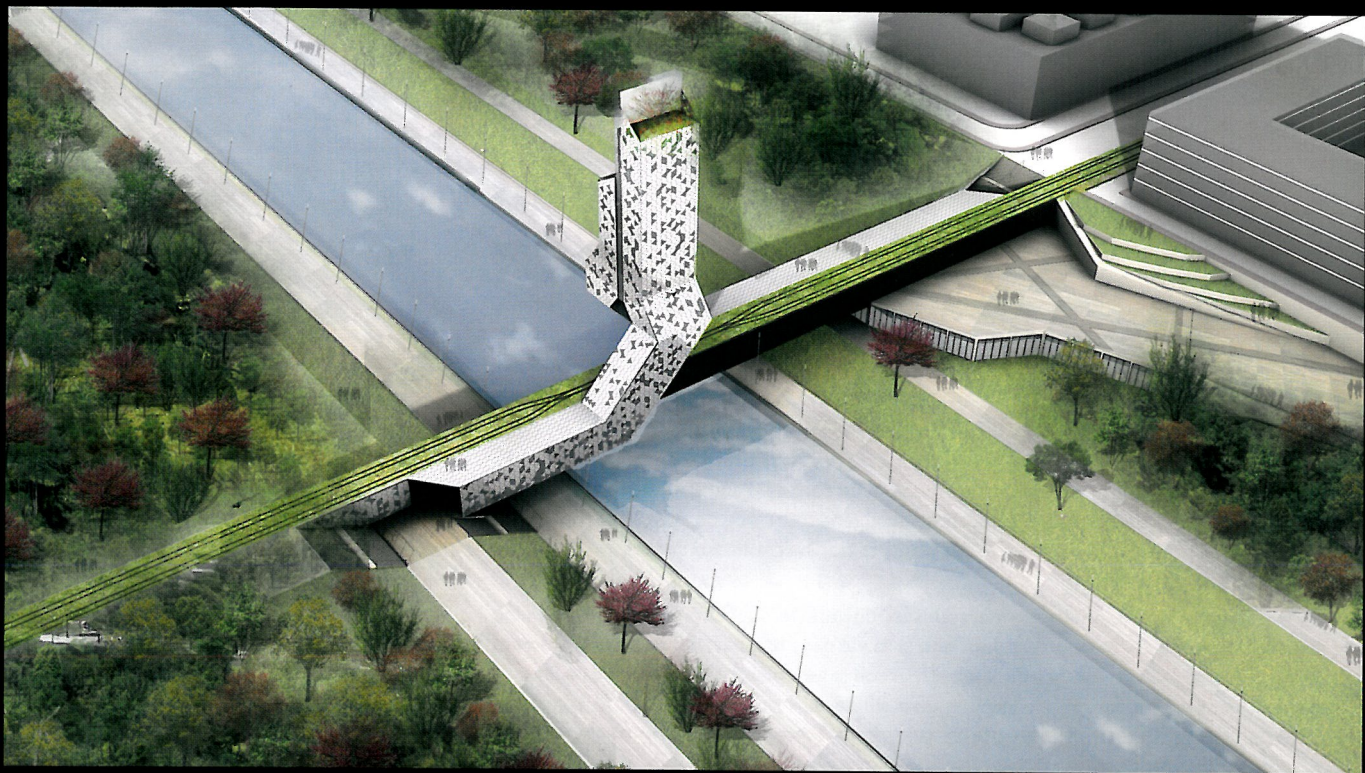
Le projet vient s'inscrire dans une logique d'extension urbaine de Montpellier en direction de la mer. Il recrée une centralité pour densifier cet accroissement citadin encore lâche.

UHGL a pour ambition de faire le lien entre la nouvelle mairie, les anciens quartiers et les nouvelles Z.A.C. en construction et vient se placer au cœur de la nouvelle dynamique de la ville.

Ce pont habité surplombe le Lez, dernière barrière de l'urbanisation de la ville et offre des accès au fleuve et un aménagement des berges. De quoi permettre sa réappropriation par les montpelliérains.

Le pont a un aspect symbolique. Grâce à son architecture forte, UHGL vient marquer un nouveau signal dans une ville en plein essor à la recherche d'identité. Tel un repère, la hauteur de la tour permet d'être distinguée de lieux forts de Montpellier. Le fait d'intervenir sur un espace inutilisé, au dessus d'un fleuve, permet de freiner l'étalement urbain par un développement responsable de la ville. Cette densité favorise la mixité, UHGL joue ici un rôle social. L'implantation d'équipements de proximité de type alimentaires, culturels, voire sociaux, servent aussi bien aux habitants du pont qu'à l'activité du quartier. Des places urbaines sont mises en connexion avec le pont afin de le lier avec son environnement proche. Dans l'optique de la réduction des émissions de CO₂, les déplacements sur UHGL sont à énergie propre. A ce titre, le tramway est un élément majeur du programme : il donne un accès direct à la mer et intègre le pont dans les réseaux urbains.





« Ce pont habité surplombe le Lez, dernière barrière de l'urbanisation de la ville et offre des accès au fleuve et un aménagement des berges ».

projet 217

Adrien Roussel, Coraline Dufrenois

ENSA Paris Val de Seine

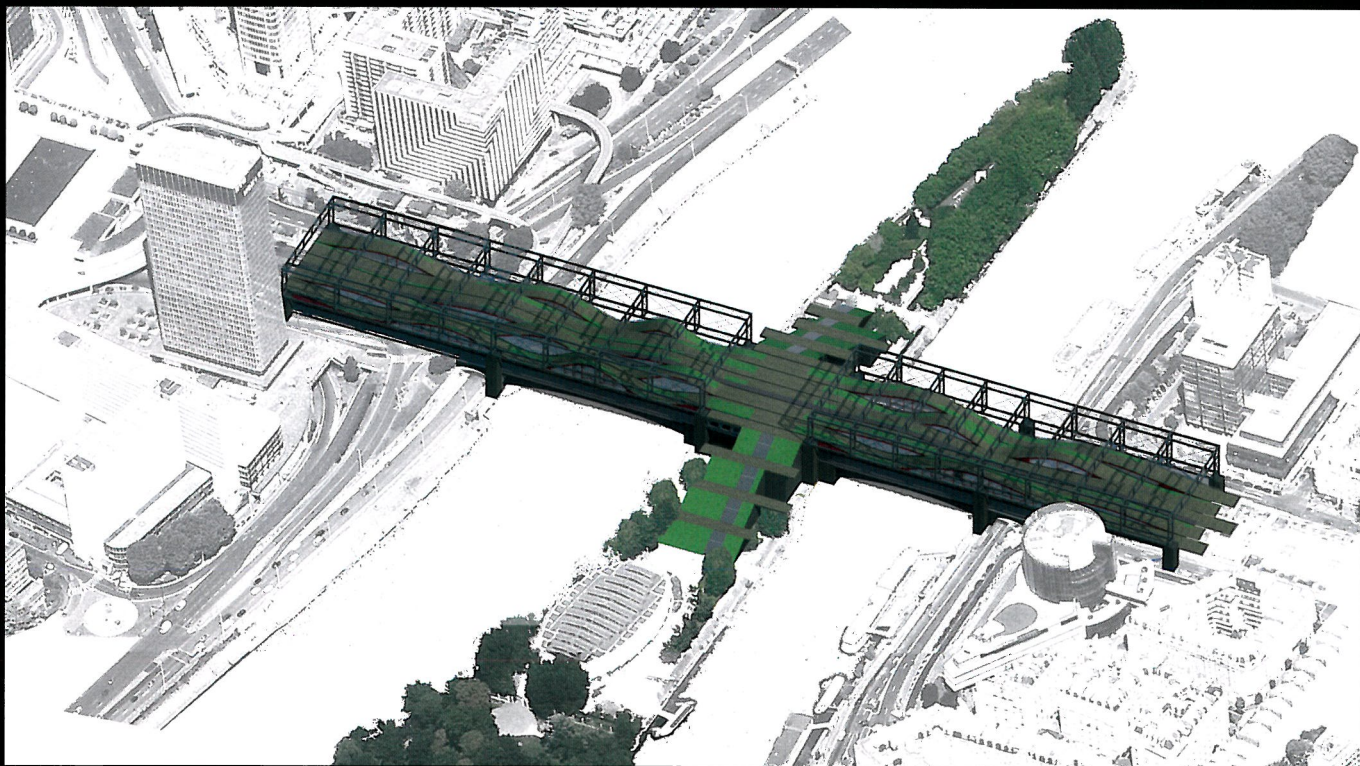
Un pont habité..? Une folie !

A l'heure où les infrastructures de transport fracturent les villes et deviennent des obstacles pour les piétons, le fait d'investir les ponts et les habiter constitue une opportunité à saisir pour concevoir la ville de demain. Le pont de Neuilly apparaît comme un emplacement stratégique au sein du Grand Paris. Au cœur de nombreux projets actuels, il constitue un lien insuffisamment exploité de l'axe historique entre La Défense et Neuilly.

Le projet ajoute un niveau piéton au pont routier existant qui permet de relier les deux dalles piétonnes actuellement séparées et les espaces verts présents sur l'île. Ce nouvel ouvrage prend appui sur des piles positionnées de part et d'autre du pont actuel pour ne pas le surcharger. Sa structure porteuse en acier est formée de méga-poutres treillis dans le sens longitudinal, reliées par des poutres transversales auxquelles est suspendu le tablier à l'aide de tirants.

Cette structure, rationnelle et hiérarchisée, devient le support de « folies » : cinq lanières qui lorsqu'elles ondulent, font entrer la vie dans le tablier. Le toit, intégralement praticable, offre divers points de vues et parcours aux piétons, cyclistes et rollers. Le pont devient habité par un programme diversifié et une appropriation de la structure, comme véritable armature végétale et culturelle. Cet ouvrage donne naissance à un nouveau morceau de ville.





Sa structure porteuse en acier est formée de méga-poutres treillis dans le sens longitudinal, reliées par des poutres transversales auxquelles est suspendu le tablier à l'aide de tirants ».

projet 285

Gabriel Gozzo, Julien Grentzinger, Lucas Bertrand

ENSA Nancy

Urbanité en suspension

Lorsqu'en 1957, Luxembourg ville devint un des quatre sièges officiels de l'Union européenne, le plateau du Kirchberg fut choisi pour accueillir ses institutions juridictionnelles et financières. Un concours international fut lancé dans le but de concevoir un pont enjambant la vallée de l'Alzette, connectant ainsi le plateau à la Ville Haute, centre historique Luxembourgeois. Le pont Grande-Duchesse Charlotte, plus communément appelé « Pont rouge » a été inauguré en 1966.

Habiter ce pont qui bénéficie d'une position d'interface entre un quartier émergeant et le centre historique de Luxembourg et offre des vues d'exceptions sur le grand paysage luxembourgeois apparaît donc comme « une aubaine urbaine ».

Le pont en partie haute, un tablier bas et cinq éléments verticaux constituent une poutre Vierendeel à grande échelle dans laquelle trouvent place une rue et des jardins. Sans oublier les circulations verticales qui desservent une vingtaine d'appartements et des équipements (salle de sport, restaurant...) constitués eux même d'un système structurel en poutres Vierendeel de plus petite échelle. Ce maillage d'acier crée ainsi différentes strates d'urbanité, « en suspension » dans la vallée de l'Alzette.





« Le pont en partie haute, un tablier bas et cinq éléments verticaux constituent une poutre Vierendeel à grande échelle dans laquelle trouvent place une rue et des jardins ».

projet 317

Jaouen Pitois, Gaël Claude

ENSA Montpellier

Il Ponte Nuovo

A quelques pas du centre historique de Rome, « Il Ponte Nuovo » s'impose comme un défi, une réponse audacieuse, technologique et conceptuelle aux enjeux posés par le développement contemporain d'une capitale. Inspiré du célèbre « Ponte Vecchio » florentin, il traverse Ostiense, ancien quartier fluvial et industriel, jadis poumon économique de Rome. Il relie et redonne vie à deux quartiers d'habitation défavorisés, séparés par un grand vide urbain, mais aussi par le fleuve, un boulevard et des voies ferroviaires.

La structure circulaire et entrecroisée des gazomètres du site actuel inspire la forme et l'ossature du pont. La mise à l'horizontale de ce squelette crée un tunnel à ciel ouvert invitant à s'y engouffrer. Le projet démontable et recyclable utilise l'habitat modulaire de containers permettant ainsi la réadaptation d'un objet industriel en acier.

Dans un souci de développement durable, il est mis en place un cycle court de production-consommation. Une production agricole variée et à petite échelle invite l'habitant-acteur de son espace, à prendre conscience de son environnement. L'usager traversera des paysages urbains et naturels tout en appréciant le patrimoine historique du quartier, aujourd'hui inaccessible.

Plus qu'un simple passage, « Il Ponte Nuovo » est un véritable lieu de vie et de rencontre, dans la lignée des projets marqués par l'interaction entre histoire, technique, réflexion durable, lien social et qualité de vie.





« Le projet démontable et recyclable utilise l'habitat modulaire de containers permettant ainsi la réadaptation d'un objet industriel en acier ».

projet 295

François Grimal, Florent Faye, Noémie Paperin, Fanny Jacquet, Gaetano de Francesco, Carole Fournier

ENSA Grenoble

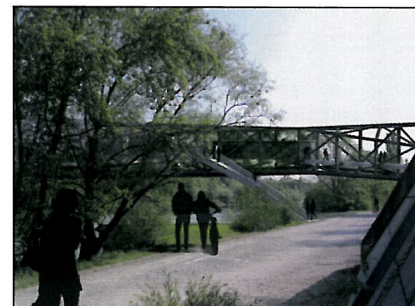
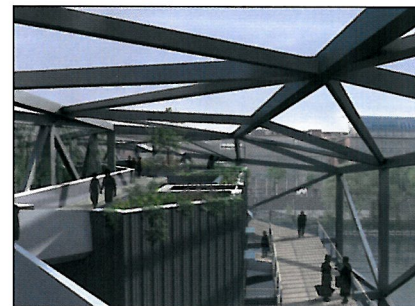
Phasme

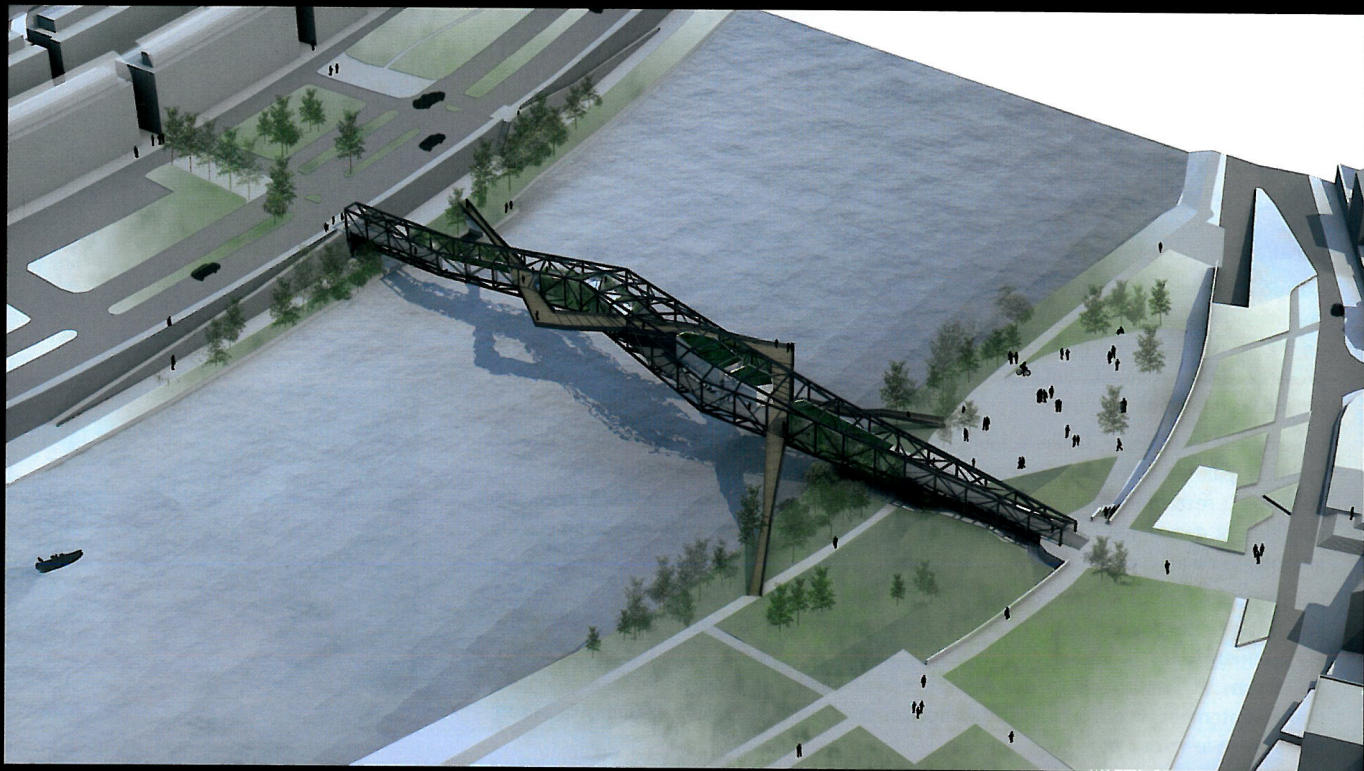
Franchissant le Rhône au niveau de l'entrée de la ville de Lyon, le projet s'installe entre la Cité Internationale et le quartier Saint Clair. Véritable armature urbaine, le pont permet de tisser des continuités entre les deux rives tout en adoptant une vision prospective. L'ouvrage se veut à l'échelle du Grand Lyon et du futur tissu urbain. Le franchissement proposé s'enrichit de la topographie et des orientations fortes du site pour créer du lien et devenir support d'urbanisation. Le projet se présente comme un phasme et se décompose en deux structures complémentaires : le corps et les pattes.

Le corps du phasme constitue la structure principale et se comporte comme un tube treillis. Il permet d'établir une traversée piétonne directe entre le parc de la Tête d'Or, la Cité Internationale et Caluire.

Les pattes offrent un second cheminement, moins direct et propice à la promenade. Ancrées au sol, elles soutiennent et équilibrent le corps tout en reconnectant les berges du Rhône et la place du marché au réseau d'espace public existant.

La structure acier permet de franchir les 228 m de portée en conservant une grande transparence, le projet est aéré et propose une variété d'ambiances grâce au rapport direct entretenu avec le Rhône.





*« Le corps du phasme constitue la structure principale
et se comporte comme un tube treillis ».*

projet 116

Jean-Batiste Lamirand, Vanessa Juanola

ENSA Clermont-Ferrand

Loïc Da Silva

Polytech Clermont Ferrand

Strat'aire

Liaison entre les villes haute et basse de Clermont-Ferrand, le viaduc Saint-Jacques est une infrastructure autoroutière imposante en service depuis 1967. Cet ouvrage en béton de 500 m de long crée un « no man's land » que la ville ne s'est jamais approprié. Le projet consiste à réinvestir cet espace en créant un pôle universitaire et une liaison douce reliant les différents quartiers.

Le projet « Strat'aire » déploie le tablier du viaduc sur 16 m de hauteur en une façade rythmée par les différents parcours qui dialoguent avec les nouvelles activités sous l'ouvrage : restaurant universitaire, bibliothèque et bar. La façade transparente est stratifiée et dynamisée par les courbures des arcs, s'équilibrant ainsi avec la puissante immobilité du viaduc.

Les parcours sont ombragés par le platelage ajouré qui filtre la lumière. L'acier s'illustre par la légèreté des caissons constituant la structure principale. Celle-ci s'intègre parfaitement dans le viaduc en s'appuyant sur deux de ses piliers. Les assemblages opportuns et la suspension des parcours prononcent la finesse de l'ouvrage. Les contreventements reportent les forces horizontales jusqu'au sol affirmant ainsi la liaison forte entre le viaduc et le sol.

Par sa conception, la passerelle offre un point de vue sur le paysage et devient un véritable belvédère invitant l'observateur à la pause et à la convivialité du nouveau pôle dynamique de la ville.





« L'acier s'illustre par la légèreté des caissons constituant la structure principale. Celle-ci s'intègre parfaitement dans le viaduc en s'appuyant sur deux de ses piliers ».

projet 258

Paul Jaquet, Mattie Le Voyer, Jules Eymard

ENSA Nantes

Adrien Gauthier

ENSA Paris Malaquais

Le pont Héron

Le pont Héron fait le lien entre la pointe est de l'île de Nantes et l'extrémité ouest de l'île Héron. Dans un futur proche, l'est de l'île de Nantes est aménagé, dans la continuité historique d'urbanisation des îles de la Loire. Aujourd'hui inaccessible, l'île Héron est préservée en un espace végétal. Le pont entre dans cette logique de terminaison de la ville. Un complexe sportif articule le pont à l'île de Nantes. Relié à un ruban de quais qui se déploie sur la rive sud, il se prolonge sur le pont de manière fluide, sans césure.

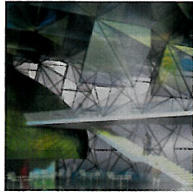
Les programmes se succèdent et prennent place au cœur d'une structure omniprésente. Mise en valeur, elle est à la fois ce qui porte et ce qui se voit. L'organisation de l'espace intérieur se fait en fonction de la structure, s'adapte à elle. Chaque espace est traversant, profitant d'une double orientation nord-sud. Un jeu de nappes qui s'entremêlent abrite les espaces intérieurs. Ce sont ces nappes qui apportent la richesse de l'espace public qui se parcourt sur le pont et qui font croître et décroître son épaisseur. La promenade se compose de deux séquences articulées autour d'un nœud central où le mouvement du pont s'inverse par un système de déhanché : en plus de l'amincissement en plan, la nappe supérieure est inversée. La chevauchée du fleuve se termine par une passerelle accompagnant le promeneur dans un environnement naturel.



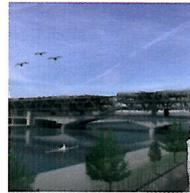


« L'organisation de l'espace intérieur se fait en fonction de la structure, s'adapte à elle. »

liste de tous les projets



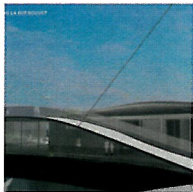
- 4
ChamssEddouha Oulkadi
Laurent Sanz
Ensa Paris Belleville
Khalid Ait Et Madani
Ensap Bordeaux



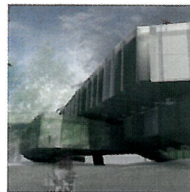
- 14
Hadrien Baum
Antoine Alves
Ensa Normandie



- 16
Antonin Soler
Guillaume Renaux
Emile Thomas
Ensa Normandie



- 18
Yoon Joo Chol
Kidon Lee
Ensa Paris Val de Seine



- 27
Jimmy Roelofs
Ensa Montpellier



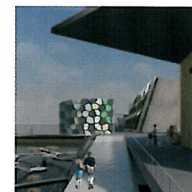
- 30
Hugo Cardin
Ensa Paris La Villette



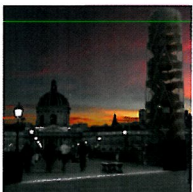
- 33
Timothé Godron
Didier Robert
Ensa Clermont-Ferrand
Pierre-Thomas Boc
Polytech Clermont Ferrand



- 34
Pierre Dabert
Emilie Roustan
Ensa Clermont-Ferrand
Arnaud Porte
Polytech Clermont Ferrand



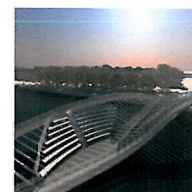
- 37
Can Ye
Ensa Paris Val de Seine



- 41
Gregory Lalau Keraly
Ensa Paris La Villette



- 44
Thibaud Chevallard
Ensap Bordeaux



- 46
Léa Cerclier
Julie Mayaud
Ensa Clermont-Ferrand
Pierrick Chatenet
Polytech Clermont Ferrand



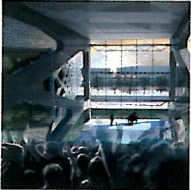
- 47
Fabian Gutierrez
Ensa Paris La Villette



- 51
Jérôme Corona
Ensa Marseille



- 55
Victor Senarat
Alexandre Hubert
Victor Huttois
Brice Thiery
Ensa Nancy



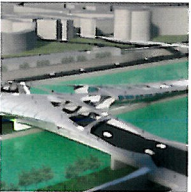
- 59
Charles Gibault
Petar Belev
Theodore Badia Berger
Ensa Belleville



- 61
Suzie Noel
Remy Lemoine
Manuela Conand
Aimie Sergent
Lucie Goulas
Romain Dabouis
Ensa Nantes



- 62
Vianney Watine
Ensa Lille



- 64
Yang Wu
Mingsi Ma
Esa Paris



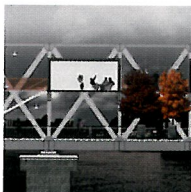
- 65
Sibylle Gairac
Ensa Paris Val de Seine



- 88
Alexandre Zouein
Louis Vitalis
Ensa Paris Val de Seine



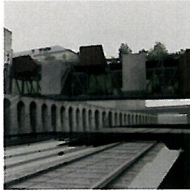
- 92
Hugo Plagnol
Ensa Paris Val de Seine



- 93
Quentin Aimable
Alice Bouchet
Ensa Nantes



- 101
Charlène Miranda
Anaïs Clauzet
Ensa Clermont-Ferrand
Bastien Soularue
Polytech Clermont Ferrand



- 104
Gordon Wourms
Ensa Marseille
Jonathan Monier
Ensa Paris La Villette



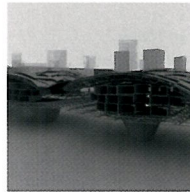
- 110
Johan Mounier
Teddy Millot
Ensa Clermont-Ferrand
Guilhem Soulie
Polytech Clermont Ferrand



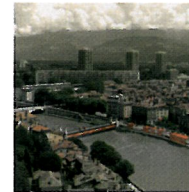
- 117
Thomas Van Gaver
Fanny Camerlo
Julien Brunet
Julien Hubert
Ensa Marseille



- 118
Marieke Arnaud
Pierre Condre
Ensa Clermont-Ferrand
Said Baarbi
Polytech Clermont Ferrand



- 119
Xi Luo
Jiaying Wang
Esa Paris
Chenmei Wang
Ensa Paris La Villette



- 132
Hugo Gasnier
Maxime Bonnevie
Quentin Chansavang
Ensa Grenoble



- 171
Adrien Daniel
Ensa Paris Val de Seine
Hugo Reichmann
Etienne Emmanuel
Maud Sancaume
Esa Paris



- 183
Fabien Tran Nguyen
Anais Imbert
John-Alan Gallerie
Slimane Boudaoud
Ensa Marseille



- 189
Fabien Chavignaud
Charline Michel
Ensa Nantes



- 191
Mohamed Amine
Ibnolmobarak
Marion Rhein
Annabel Vessaz
Ensa Paris Malaquais



- 208
Gaspard Clozel
Mathieu Lugand
Ensa Marne La Vallée



- 219
Lionel Jourdhier
ESTP Cachan



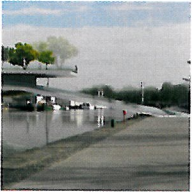
- 223
Kyosuke Fukata
Romarick Atoke
Yusuke Fukuchi
Ensa Paris La Villette



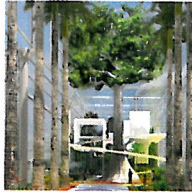
- 229
Hugo Rigard
Felix Drouet
Ensa Grenoble



- 231
Estelle Pardon
Victor Vieaux
Guillaume Harache
Ensa Lille



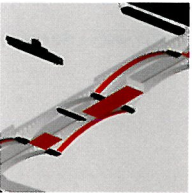
- 233
Julien Schirck
Antoine Maczka
Ensa Normandie



- 240
Aurélien Le Roux
Nicolas Baudru
Ensa Paris Belleville
Aymeric Bour
HEI Lille



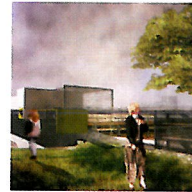
- 242
Nicolas Rozier
Sendyl Apavou
Ensa Lyon



- 247
Jeremy Bridge
Ensa Saint-Etienne



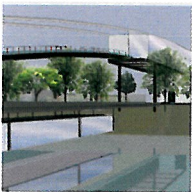
- 248
Morgan Lang
Ensa Belleville



- 251
Claire Bourgès-
Maunoury
Ensa Versailles



- 253
Jung Ah Ahn
Ensa Belleville
Sung Rok Kwon
Ensa Val De Seine



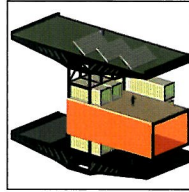
- 257
Jean-Michel Guillien
Thirajapan Yogesparan
ESITC Cachan
Morgane Coroller
Ensa Paris La Villette



- 262
Sébastien Bertucci
Anaïs Comeau
Ensa Montpellier



- 263
Sébastien Baudrand
Marjorie Neveu Smeets
Ensa Lyon



- 265
Matthias Knoblauch
Rudy Schmitt
Ensa Nancy



- 266
Lionel Peraro
Joanna Brunello
Anthony Risse
Ensa Nancy



- 269
Coralie Coutellec
Nina Maeno
Ensa Paris Malaquais



- 281
Fabien Grousset
Chloe Leymarie
Ensa Paris Belleville



- 288
Julien Maillot
Diane Thuiller
Quentin Halin
Ensa Nancy



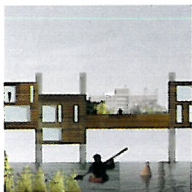
- 290
Cyriam Hubert
Laura Mallez
Ensa Paris La Villette



- 296
Nazim Belblidia
Sarah Boulfekhar
Ensa Nancy



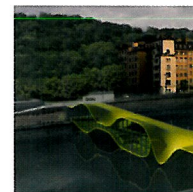
- 300
David Davalos Sanchez
Ensa Nancy



- 301
Edouard Boisse
Ensap Lille



- 305
Olivier De Sainte Marie
Gonzague De Pins
Benjamin Pra
Alexis Deconinck
Ensap Lille



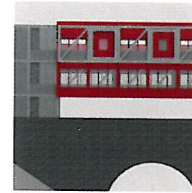
- 306
Nicolas Maugery
Ensa Paris Malaquais



- 308
Jérémie Taite
Laurie Paillet
Valentin Coassy
Ensa Saint-Etienne



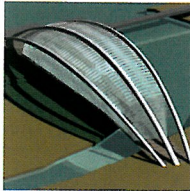
- 309
Florian Zieger
Anaïs Dechamps
Ensa Nancy



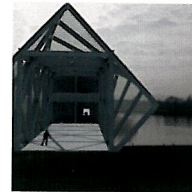
- 310
Dany Monteiro
Pauline Colombo
Clémence Welsch
Ensa Nancy



- 314
Rayner Bendeuz
Guillermo Colina
Hernandez
Ensa Nancy



- 315
Sara Leyva Perez
Ignacio Campos Alcaraz
Isabel Moyano Garcia
Ensa Nancy



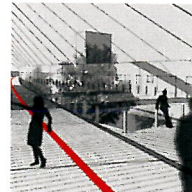
- 316
Mitra Seyedy
Oughlissi Dounia
Ensa Nancy



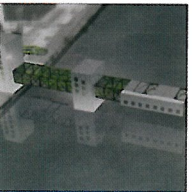
- 319
Charlotte Marchal
Julien Dumont
Ensa Paris Val de Seine



- 321
Guillaume Cecchin
Quentin Desenclos
Ensa Nancy



- 322
Manuel Henry
Ensa Grenoble



- 325
Camille Hours
Charline Fabre
Ensa Saint-Etienne



- 326
Klisz Julien
Bergerieux Franck
Ensa Paris La Villette



- 327
Théo Kirn
Virginie Delbos
Thibault Mouhat
Insa Strasbourg



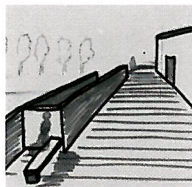
- 329

Tristan Israel

Insa Strasbourg

Amandine Hernandez

Ensa Toulouse



- 331

Kevin Viel

Ensa Toulouse



- 332

Gonzague De Pins

Alexis Deconinck

Ensop Lille



- 333

Maxime Tonin

Ghislain Bibas

Gregoire Ott

Ensa Nancy



- 334

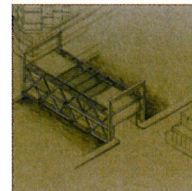
Nicolas Jentellet

Thomas Bouzi

Sacha Mollaret

Jacek Jara

Insa Strasbourg



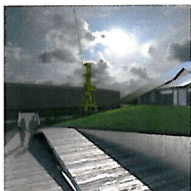
- 335

Jean Pascal Retel

Jeremy Lay

Damien Barberet

Ensa Montpellier



- 336

Brice Desportes

Alexis Basso

Ensa Normandie



20, rue Jean Jaurès
92800 Puteaux
Tél : 01 55 23 02 30
www.construiracier.fr

