REIMS / Chaussée Saint-Martin
"Espace d'état discret"

Camille BOUR, architecte (France), 27 ans
Aurélia BEAU, architecte (France), 26 ans
Avec : Vanessa MATHIEU, designer urbain (France),
Hélène ZELTER, architecte (France),
Emilie CHATEL, architecte urbaniste (France)

30, rue de Fleurus - 75006 Paris - France
Tél. : 06 62 04 96 54
E-mail : bbbeuropan9@yahoo.fr

L'EQUIPE

Aurelia Beau et Camille Bour ont fait leurs études ensemble à l'école d'architecture de Paris Belleville. Leur participation à Europan visait à approfondir une réflexion que le travail quotidien d'agence ne permet plus et à travailler sur une échelle loin de celles qu'approchent les compétions pour des projets opérationnels. Leur mémoire de fin d'études portait sur les formes urbaines d'enfermement et de ségrégation. Par la cassure qu'il présentait entre deux paysages et deux mondes étrangers, le site de Reims a fait tilt. Avec succès.

Les résultats de la 9e session en France
5 - Les projets mentionnés

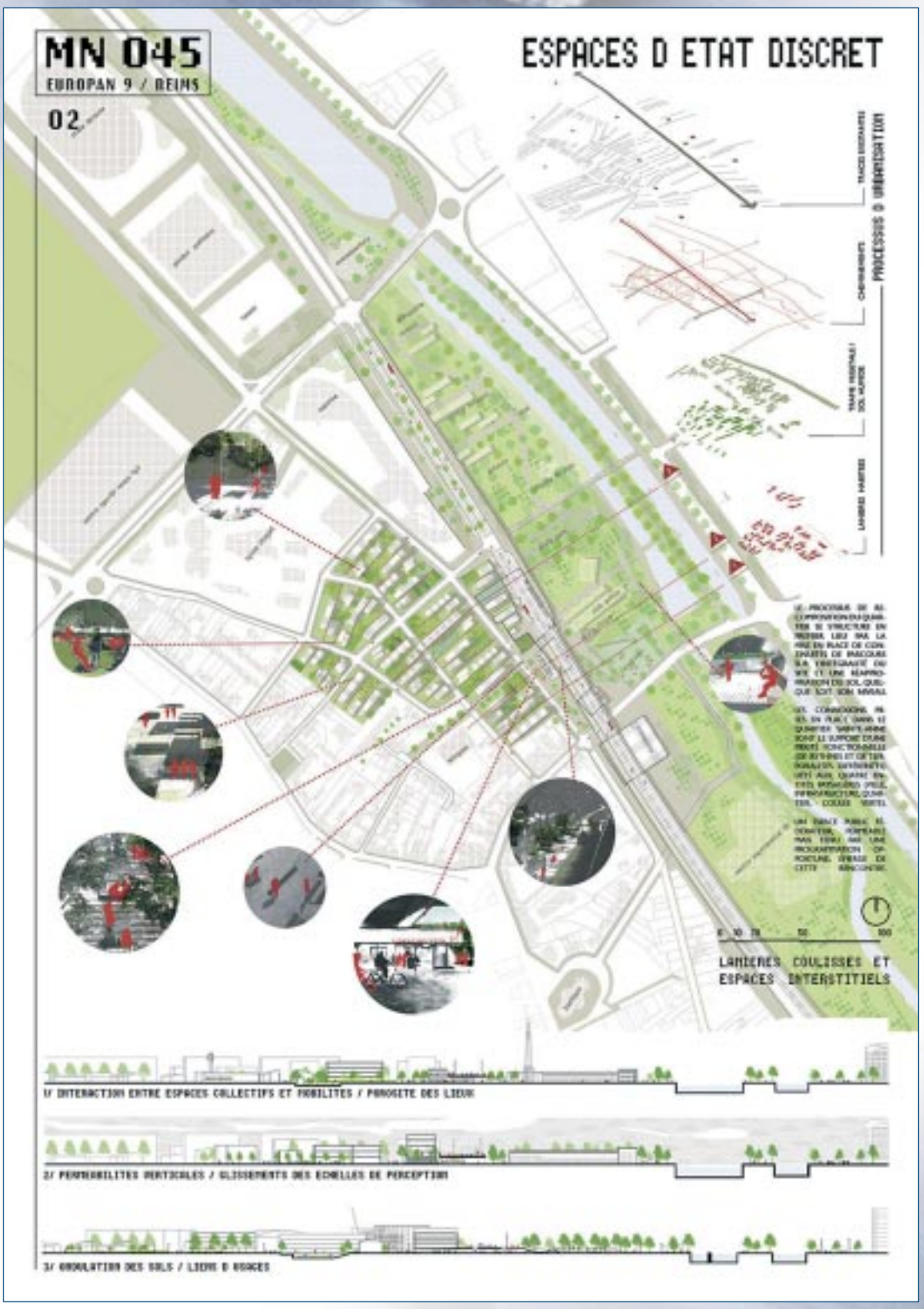
LE PROJET

Le projet propose d'établir un dialogue entre la ville et l'une de ses infrastructures majeures par la mise en place d'un réseau programmatique, thématique et séquencé à l'échelle de la ville. Ces nouvelles interactions d'usages autour de la voie rapide offrent la possibilité de tisser des liens là où il y avait rupture, d'inclure et d'humaniser cette infrastructure qui, en retour, fertilise les différents espaces traversés. Auparavant linéaire et homogène, l'infrastructure se déforme et offre des qualités urbaines variées en devenant un nouvel espace public mouvant, multiforme et intégrateur. Au contact du quartier Sainte-Anne et de la coulée verte, l'autoroute devient le lieu particulier de l'articulation entre la grande échelle de la mobilité et celle, plus intime, du quotidien. Le projet est axé sur la mise en place d'une interface active permettant la cohabitation de la fonctionnalité et de la lisibilité de la ville dynamique avec la tranquillité et la poésie d'un univers familier plus sensible et plus discret. Elle se construit par :

- un traitement privilégié des seuils et des espaces ;
- l'investissement du dessus et du dessous de l'infrastructure ;
- une mixité fonctionnelle ;
- la réorganisation des flux.

Le projet ne propose pas de plan masse définitif mais plutôt un processus d'urbanisation. Celui-ci repose sur la mise en place d'une trame parcellaire étroite en lanières et sur un mécanisme de coulisses de différents modules de logements permettant d'atteindre la densification souhaitée en faisant coexister différents modes d'habiter.

L'AVIS DU JURY

Ce projet, comme son homologue mentionné, insiste avec à propos sur la dimension territoriale de la question posée implicitement par le choix du site, qui excède largement le programme limité par le périmètre d'intervention. L'intervention sur ce site est pensée comme une partie d'un vaste "parc actif" déjà constitué par l'échelle géographique de la rivière et des terres fertiles qui l'accompagnent sur plusieurs kilomètres, à proximité toutefois du centre-ville. Peu abouti - comme tous les projets - sur l'aménagement de ce parc, le projet propose par contre une interprétation intéressante de l'interface avec l'autoroute transformée en boulevard urbain. Plus qu'une irrigation hiérarchisée, le contact entre parc, quartier et territoire s'opère par un changement de vitesse et de mode de déplacement. Cette interface est une déformation légère du profil du boulevard et non une infrastructure lourde et emphatique.
Le maillage secondaire est économe, l'essentiel de la desserte des bâtiments étant assuré par un réseau de venelles perpendiculaires au boulevard qui ménagent une certaine perméabilité entre voisins. Le motif s'éloigne à la fois de la réinterprétation du grand ensemble, de la figure de l'îlot ou des lanières de faubourg, et cherche des proximités et des porosités plus "nordiques", en faisant le pari que ces voisinages ne seront pas considérés ici comme des nuisances.

Les résultats de la 9e session en France
5 - Les projets mentionnés