

prix Tony Garnier concours d'urbanisme et d'architecture urbaine

La fondation du Concours d'urbanisme Prix Tony GARNIER, mise en œuvre par l'Académie d'architecture perpétue la double mémoire de l'œuvre urbaine de Tony Garnier au début du XX^e siècle et de l'atelier école d'urbanisme opérationnel Tony GARNIER, créé par Robert AUZELLE et André GUTTON dans les années 60.

Le concours est ouvert aux urbanistes et architectes diplômés depuis moins de cinq ans, aux étudiants diplômables des Ecoles d'architecture et aux étudiants de dernière année des enseignements universitaires d'aménagement et d'urbanisme.

Les projets présentés traitent de sujets de développement, de renouvellement et d'aménagement urbain, à la convergence des deux disciplines de l'urbanisme et de l'architecture. Réels et d'actualité, contextuels à l'égard de leur milieu et opérationnels pour un secteur urbain délimité, ils doivent prendre en compte la faisabilité économique, la durée de mise en œuvre et l'ordonnancement des conditions de la création architecturale.

Ils comportent donc :

- l'analyse d'un site dans sa relation à l'environnement naturel, spatial, économique et social,
- un programme intégré dans une étude concrète d'urbanisme,
- une proposition d'aménagement d'un secteur d'intervention réalisable à court terme.

Leur programmation est négociée avec le Jury au cours d'étapes préalables et ils sont soutenus oralement à la suite d'une sélection des meilleures démarches d'études.

Le Prix Tony GARNIER 2004 a été attribué au projet de
Magali VOLKWEIN - architecte DENSAIS
" Londres, rive sud - une greffe urbaine
entre ville et voies, voyages et ancrage "

Le projet, sur le site des friches interstitielles des "bas-fonds" arrières de la Bankside, traversés par le viaduc du Thames Link, propose l'insertion d'une strate supplémentaire de la ville sur la ville. En prise directe avec l'infrastructure, le projet amène à la disparition progressive entre architecture et infrastructure au profit d'un paysage réinventé. Entre ville et voie, dans un espace qui offre des perspectives cadrées sur la Tate et Saint Paul le "caravansérail du 21^e siècle" y est soumis au rythme pendulaire des trains qui passent, et s'offrent comme une étape pour le citoyen temporaire.

Une dotation particulière a également récompensé le projet de renouvellement urbain du quartier Beauval à MEAUX: "Deux lignes de force pour une cohérence urbaine", présenté par Grégory ERNST et Cyril TALON, architectes DPLG, anciens élèves de l'Ecole d'architecture de Paris la Villette.

LISTE DES PRIX DE 1999 à 2004

PRIX TONY GARNIER 2004

Magali VOLKWEIN - D.E.N.S.A.I.S.

*Londres, rive sud - Une greffe urbaine
Entre ville et voies, voyage et ancrage*

Mention du jury : Grégory ERNST & Cyril TALON DPLG E.A.Paris la Villette - *Meaux, deux lignes de force pour une cohérence urbaine*

PRIX TONY GARNIER 2003

Julien ROUBY - D.E.N.S.A.I.S.

Direction Annonay. Reconversion d'une entrée de ville, un nouveau quartier

Mention du jury : Clotilde BERROU D.E.N.S.A.I.S. *Requalifier l'entrée sud du quartier Saint Mauront à Marseille*

PRIX TONY GARNIER 2002

Blandine HOUSSAIS - D.E.N.S.A.I.S.

Territoire entre deux eaux. Saint Brieuc , Le site de l'estuaire

Mention du jury : Estelle MALAQUIN E.A.Marne la Vallée - *La requalification d'une entrée de ville à Reims*

PRIX TONY GARNIER 2001

Matthias ARMENGAUD - E.A. Versailles

De Marseille à Port Saint Louis, Le site de Châteauneuf les Martigues Quel traitement pour la ville territoire ?

Mentions du jury : Bopha ENG Yann RAULT E.A. Porte la Villette Porte des Lilas et Jung Min LEE - E.A. Paris la Villette *Oignies, Réhabilitation de friches industrielles dans la zone minière*

PRIX TONY GARNIER 2000

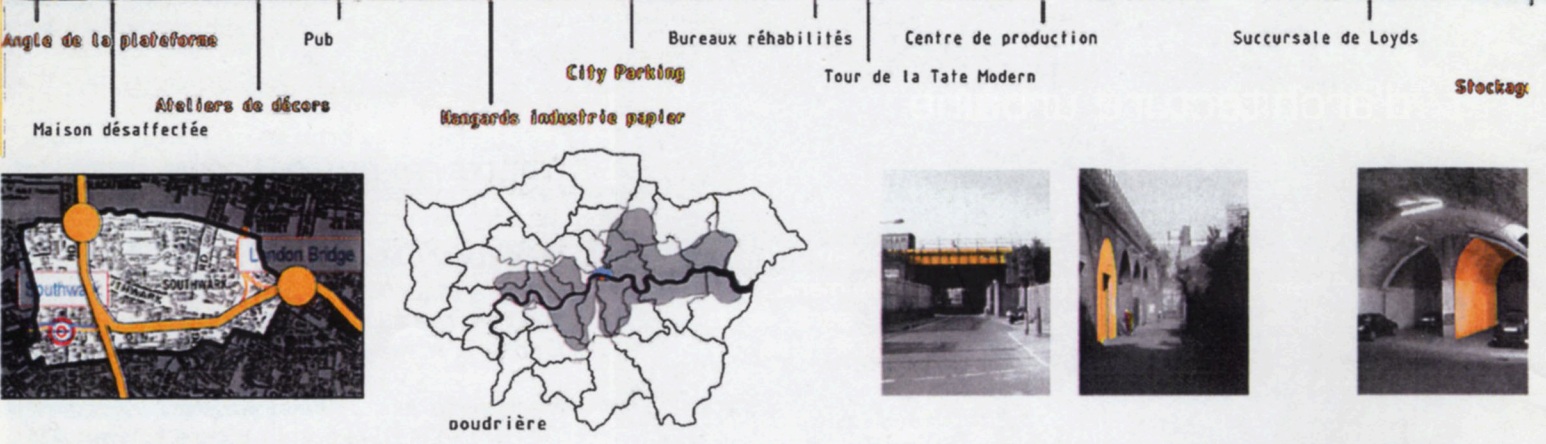
Daria HORSCH - E.A. Paris la Seine

Stratégie pour une planification interactive. Un quartier évolutif à Rome

PRIX TONY GARNIER 1999

Emmanuelle BLANC - E.A. Paris Tolbiac

*Entre Villeurbanne et Vaux en Velin
Révéler un territoire, la Grande Ile, à la confluence du canal de Jonage et de Méribel, et du Rhône.*



Objectifs de l'étude : Déterminer une stratégie urbaine de requalification des sites résiduels au pied du rail

LONDRES RIVE SUD

Une enclave au coeur de la ville un statut ambigu entre bordure et centralité

Sur les quais , les Docks ont fait place à la promenade des arts et Southwark, ancienne zone franche s'est faite palimpseste.

Pour autant la mémoire de l'univers de Dickens ne s'est pas entièrement effacée. A quelques foulées de l'imposante Tate modern et de l'élégant 'Millenium Bridge' un paysage d'enclave surprend. Enceint par une épaisse muraille de brique - infrastructure ferroviaire datée - et marqué par une forte empreinte industrielle, le site semble résister à réécriture du lieu. Mais un nouveau contexte socio économique risque d'accélérer les processus de mutation...

Afin de réinventer l'identité des ces lieux de passage sans les transformer en espace de transit, le projet tente donc le pari de l'insertion, celui d'une strate supplémentaire de ville sur la ville. En pensant le point d'ancrage au fil d'un voyage et le repère au quotidien, il s'agit d'instaurer un rapport différent à l'infrastructure et à la "déchirure"...

Si le projet est donc essentiellement issu d'une démarche de reconnaissance des ces lieux anomiques au fil du rail , son ambition est de retrouver le fil d'une histoire, celle de ce site... afin que de ce passé amnésié surgisse peu à peu des usages au présent.

3 phases 3 pièces pour un nouveau dispositif urbain

1/ le coeur : un passage alternatif

Faire de la traversée des voies un événement urbain - construction d'une pièce urbaine de transition- un point de levier à l'enclave intégrant l'entrelacs ferroviaire



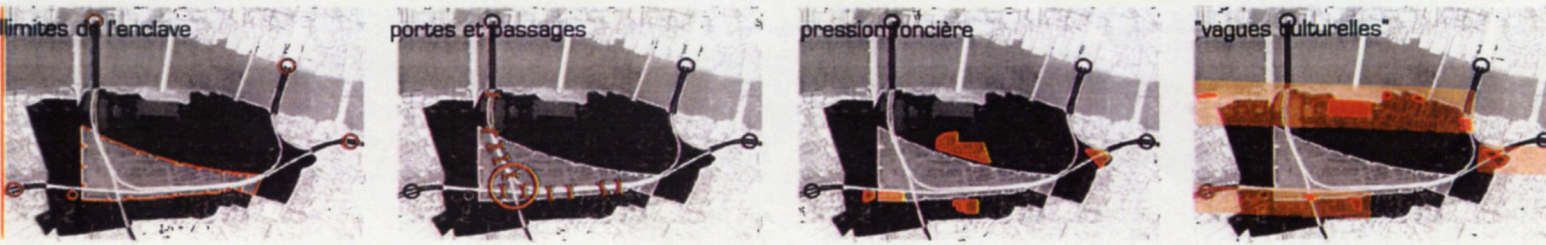
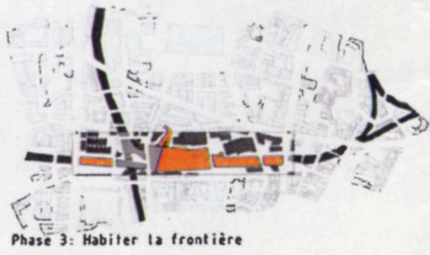
2/ La greffe de densité: une opération mixte

Tenter une greffe urbaine reconstruction du coeur de l'enclave - redéfinition des voies et traitement des accroches - définition de règles urbaines pour accueillir une opération mixte



3/ Le cadre d'échange: un pôle de rencontre multimodale

-reconquête des arcades (du DESSUS de l'infrastructure) dans une logique d'occupation productive, mise en place d'une pépinière d'entreprise et de programmes culturels alternatifs.
-création d'un cadre d'échange (DESSUS) sur l'ancienne plateforme ferroviaire -centre de séminaire logements alternatifs, Live & Work Units, et bâtiments administratif de Netrail)



Une infrastructure unique, des rapports multiples à la ville

Souvent intégrés à la vie des quartiers mais asservis à la capitale tertiaire sous forme de parkings et décharges en tout genre, les viaducs se font emblèmes d'un monde sal qui fait peur. Générateurs d'une friche éclatée et diffuse au coeur de la ville, ils se composent de plateformes ferroviaires suspendues, "backstreet" et autres univers souterrains insoupçonnés. Reconnaître l'épaisseur, les typologies variées et surtout le caractère urbain de cette infrastructure m'a permis de l'aborder comme support de programmes alternatifs - comme un monde C s'infiltrant au coeur d'un monde A ou B sans devenir lui même A ou B mais en apportant un nouvelle dimension et un nouveau regard sur A et B.

Le partenariat public privé entre le Council et Netrail - Thames link 2000 - offre aujourd'hui au projet une crédibilité sur le plan politique. En reliant les aéroports de Gatwick et de Luton et en multipliant les arrêts au centre de Londres, cette ligne régionale restructurée a en effet le potentiel de remodeler les typologies traversées. Le défi proposé est alors se servir de ce fil conducteur afin de restructurer l'enclave - en reliant son centre aux deux gares revisitées par TL 2000; Blackfrairs (Tate Ouest) et LondonBriadge (Tate est).

Produire de la transversalité par le biais de l'architecture

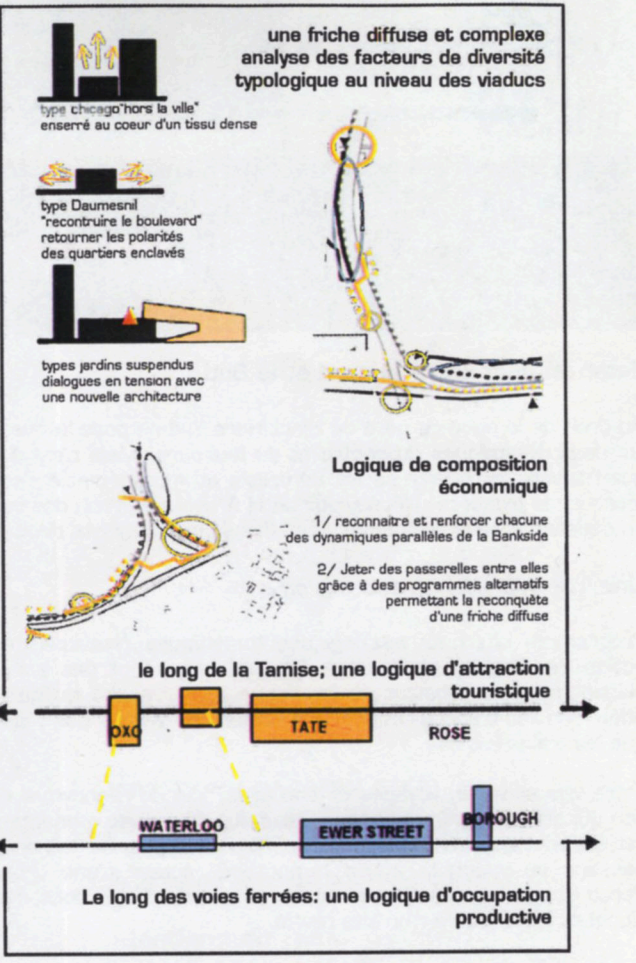
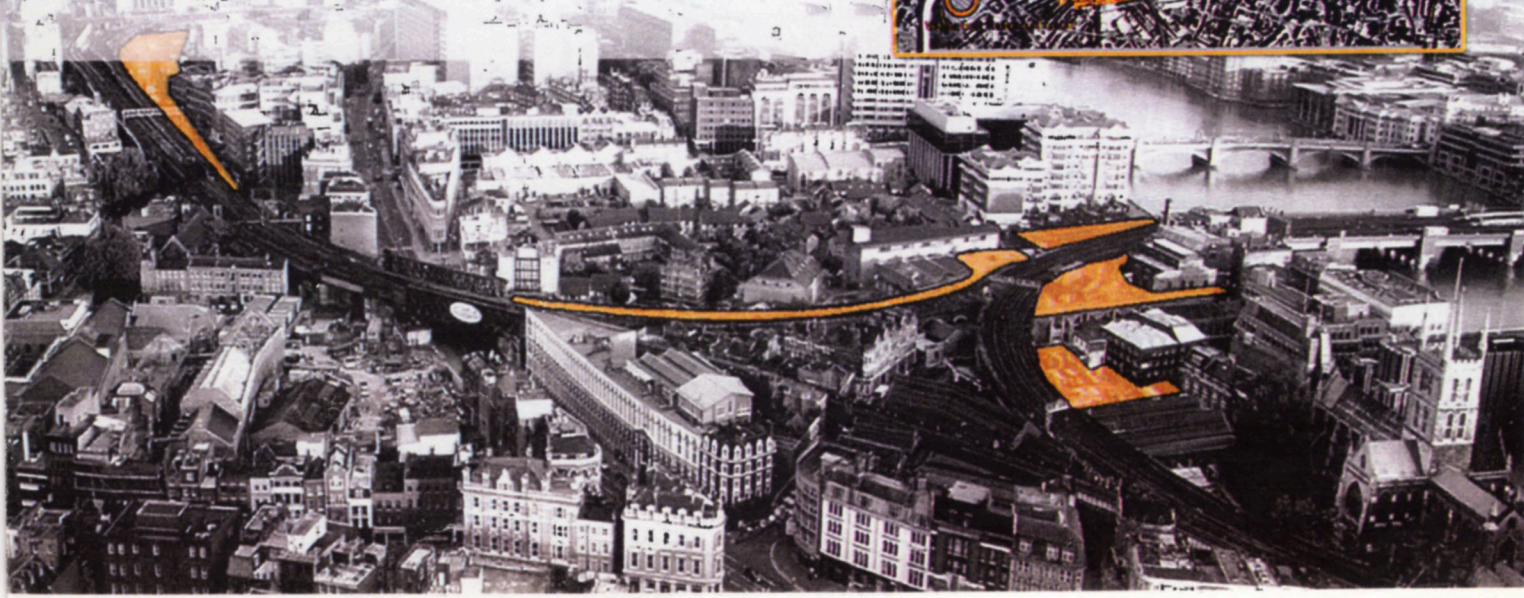
Parallèlement à la puissante dynamique de la Bankside, et afin d'ancrer le projet dans un contexte socio-économique l'idée est de créer une dynamique locale portée par une logique d'occupation productive. Il s'agira ensuite de relier ponctuellement ces deux dynamiques complémentaires par le biais de percées de nature variées.

Pour échapper à un zonage qui n'a plus de raison d'être, le projet propose donc de petites opérations de suture contextuelles. Sur Ewer Street par exemple, la création d'une pépinière d'entreprise fait donc le pari d'une réhabilitation vivante et contextuelle. Il s'agit en effet de répondre au besoin pressant de locaux d'activité à prix abordable en centre ville, et de réinscrire ces espaces dans une logique d'occupation productive - sans les aseptiser pour autant.

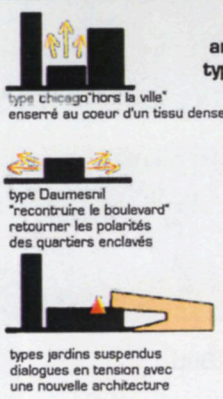


ENTRE VILLE ET VOIE, VOYAGE ET ANCRAGE

Enfin, en fonction des différents rapports que les viaducs entretiennent avec les voies, le projet développe des réponses variées, et tour à tour recrée des typologies de rue - sur southwark street - mettant en avant les qualités architectoniques de l'infrastructure, pense des espaces publics sur plusieurs niveaux - à waterloo east - en recomposant avec les voiries avoisinantes, s'approprie l'entrelacs ferroviaire de Borough Market en offrant un lieu de rencontre privilégié - les jardins suspendus- surplombant le marché des primeurs...



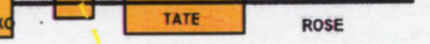
une friche diffuse et complexe analyse des facteurs de diversité typologique au niveau des viaducs



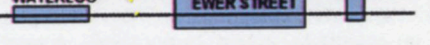
Logique de composition économique

- 1/ reconnaître et renforcer chacune des dynamiques parallèles de la Bankside
- 2/ Jeter des passerelles entre elles grâce à des programmes alternatifs permettant la reconquête d'une friche diffuse

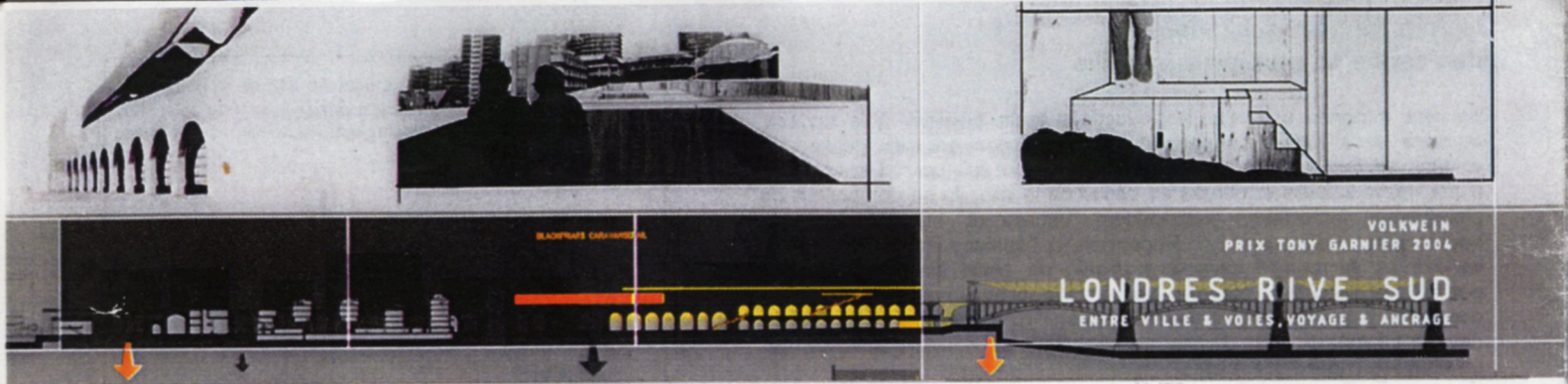
le long de la Tamise; une logique d'attraction touristique



Le long des voies ferrées: une logique d'occupation productive



Académie d'architecture - Hôtel de Chaumes - 9 place des Vosges - 75004 Paris - + 33 1 48 87 83 10 - www.archi.fr - Mogali Volkwein - architecte DENSAIS - magalivolkwein@hotmail.com



Jeter un pont entre le nord et le Sud

Au droit de la nouvelle gare de Blackfriars Sud se pose la question du lien entre les deux dynamiques du centre et du faubourg. Mais c'est à cet endroit aussi que l'univers ferroviaire se fait complexe et imprégnable - comme pour mieux marquer la frontière. L'épaisseur de la friche au niveau des voies - appuyée sur un dédale d'arcades insoupçonnées depuis la rue - reste donc à conquérir.

Une intention de caravansérail

Programme alternatif aux logiques touristiques classiques et productives, la notion de caravansérail ne se "plaque" cependant pas sur le site. C'est en puisant dans le substrat de l'ancienne zone franche qu'était la Bankside que l'idée d'un lieu d'accueil temporaire flottant au dessus des rails au même niveau que les trains est née.

Entre ville et voies, voyages et ancrages, loin de l'anonymat d'un hôtel, sur un site qui offre des perspectives cadrées sur de grands monuments de la capitale, cet élément linéaire et modulable offre une étape pour le voyageur, celui qui, de passage se voudrait citoyen temporaire, acteur d'une urbanité particulière. Percu depuis les cheminements en contrebas, il agit donc à la fois comme un signal et la signature d'un site révéilé.

