



PROJETS FINALISTES



JURY DU 22/05/2014

ÉDITO

Plus que jamais, le Concours Acier de ConstruirAcier s'inscrit comme le grand rendez-vous des talents et de la créativité au service de l'acier. Poursuivant sa vocation de laboratoire d'idées et de création, il s'adresse aux architectes de demain et les invite à s'emparer d'un matériau léger, recyclable et facile à mettre en œuvre.

Cette année encore, l'engouement des étudiants pour le concours ne s'est pas démenti. Les équipes se sont ainsi toutes mobilisées sur un sujet pourtant complexe : la conception d'un pôle d'échanges multimodal destiné à faciliter les échanges entre différents modes de transports au sein de véritables espaces de vie. Mais outre le taux de participation en nette progression, l'édition 2014 du Concours Acier constitue pour ConstruirAcier un nouveau motif de satisfaction puisqu'elle consacre la rencontre et la synergie entre les architectes et les ingénieurs. Un nombre important d'équipes mixtes « ingénieur/architecte » ont en effet choisi de répondre ensemble au concours et de présenter leur

projet commun. Une fois encore, le défi de l'inventivité et de l'ingéniosité a été relevé haut la main par ces futurs architectes et ingénieurs. Un franc succès dont on ne peut que se réjouir et qui a permis à tous d'explorer plus encore les possibilités architecturales et techniques d'un matériau qui n'a pas fini de révéler tous ses secrets...

Christophe Ménage
Délégué général



SUJET DU CONCOURS

Interconnexions : les modes de vie à l'épreuve de la mobilité

Il est proposé aux candidats de réfléchir sur la création d'un pôle d'échanges multimodal, c'est-à-dire un lieu d'échanges ou un espace d'articulation visant à fluidifier les pratiques intermodales entre les différents modes de transport.

Au-delà de la seule intégration technique des réseaux de transport, le projet des candidats devra impérativement prendre en compte la dimension urbaine et sociale du pôle d'échanges. Au croisement entre espaces dynamiques et statiques, l'enjeu est de canaliser les flux tout en proposant des temps de rencontre ou d'attente pour ceux qui le souhaitent. Le pôle multimodal doit ainsi être clairement identifiable dans la ville et comporter plusieurs entrées stratégiques destinées à attirer l'utilisateur.

Parfaitement adapté à son contexte tant sur le plan fonctionnel et technique, que symbolique et esthétique, l'ouvrage s'efforcera de tirer le meilleur parti des qualités du matériau acier qu'il mettra en valeur.

PROGRAMME

Le projet devra assurer la connexion d'au moins deux modes de déplacement différents préexistants ou à projeter.

Le projet devra être adapté aux flux qui le traversent et comporter, à titre indicatif : plusieurs commerces, un lieu de loisirs ou de culture, un ou plusieurs lieux de restauration, un lieu d'accueil petite enfance, un petit espace événementiel polyvalent, toute autre infrastructure jugée nécessaire à l'usage du lieu, des sanitaires H et F et des zones de circulation en quantité suffisante, suivant les réglementations en vigueur.

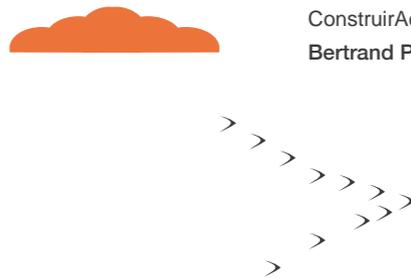
La structure porteuse sera en acier. Les partitions (horizontales et verticales) et l'enveloppe (façades, couverture) seront conçues avec une ossature secondaire et une vêtue en acier ou avec d'autres matériaux dans une proportion que chaque candidat dosera suivant la composition architecturale de son projet. Dans le cas de la reconversion d'un bâtiment à structure métallique, pour être retenu, le projet devra comprendre la création d'une nouvelle structure en acier qui s'insérera dans l'existant.

SÉLECTION

Le pré-jury a examiné les propositions des candidats et sélectionné les 12 projets finalistes présentés dans ce livret.

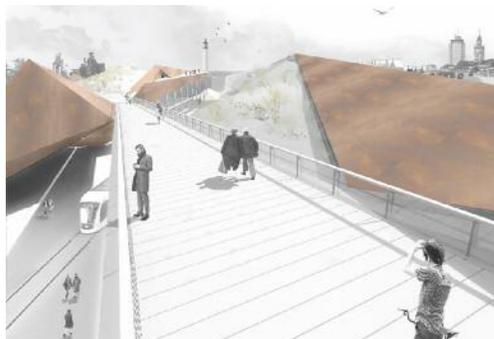
Les étudiants sont invités à présenter leur projet le 22 mai 2014 au ShowCase devant un jury présidé par Odile Decq, architecte urbaniste, Studio Odile Decq.

Le concours est doté de 12 000 euros répartis par le jury entre les lauréats.



COMPOSITION DU JURY

Odile Decq, architecte urbaniste, Studio Odile Decq, **Présidente du jury**
Patrice Augendre, directeur commercial, ACML
Laure Delaporte, directrice technique, ConstruirAcier
Marta Dziarnowska, directrice internationale de promotion de l'acier, ArcelorMittal, Pologne
Cloud de Grandpré, architecte, Président du Réseau des Maisons de l'Architecture
Antoine Hudin, rédacteur en chef délégué, Les Cahiers Techniques du Bâtiment
François Lamarre, journaliste
Marc Malinowsky, ingénieur, Groupe Alto
Isabelle Métais, ingénieur d'affaires, Eiffage Construction Métallique
Nasrine Minoui, responsable enseignement, ConstruirAcier
Bertrand Potel, architecte ingénieur, DVVD



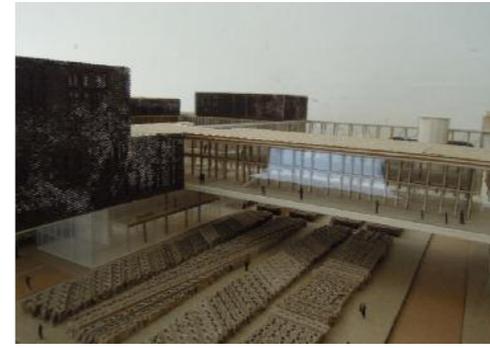
Pierre d'Argy
ENSA de Paris - La Villette

FLUX : PÔLE MULTIMODAL DE DUNKERQUE

Durement touchée par l'histoire, en perte de croissance, la ville de Dunkerque offre cependant un fort potentiel d'interconnexions tant locales que régionales et internationales. Dans un rayon de 300 km se trouvent quatre capitales européennes majeures : Londres, Amsterdam, Bruxelles et Paris.

Le projet porte sur la gare de Dunkerque, un bâtiment actuellement dépourvu de qualités architecturales, entouré d'un espace public morcelé envahi de parkings immenses. Ultra-connectée au tissu urbain, la nouvelle gare multimodale devient un hub de plusieurs niveaux offrant des possibilités de trajectoires et des points de vue multiples. Une médiathèque joue le rôle de pivot entre l'espace public et la gare. En transit, l'utilisateur peut donc faire escale dans ce bâtiment public, emprunter un ouvrage le matin pour le rendre le soir même. Gare routière, arrêts de tramway, parking automobiles, aire de covoiturage, dépose minute, stations de vélos,... : toutes les fonctions de la gare sont reliées par un axe débouchant sur une esplanade bordée de commerces. La circulation haute, « tentaculaire », vient quant à elle connecter différents quartiers de la ville. Au sud, elle passe au-dessus du canal, connectant ville basse et ville haute. A l'ouest, elle permet de traverser l'enclave créée par l'emprise au sol des voies de chemin de fer. Enfin, au nord, elle surplombe la ville, rendant son paysage lisible et ouvrant des vues uniques sur la côte d'Opale. La gare n'est plus seulement un lieu de transit, elle s'inscrit dans une continuité de l'espace urbain, associant visuellement la ville à la mer. Plus qu'un atout créatif permettant une grande complexité formelle, l'acier inscrit le bâtiment dans son environnement et en fait une entité forte de la ville.





CULTIVONS LA GARE DU FUTUR

Le projet propose une gare multimodale répondant à la problématique du transport pour le projet de campus du plateau de Saclay : transport de voyageurs mais aussi transport des marchandises. Ce nouveau pôle multimodal se compose d'une station du futur Grand Paris Express (GPE - métro aérien), d'une gare routière pour les bus locaux et TCSP (transport en commun en site propre), d'un arrêt de funiculaire urbain, ainsi qu'un parking de 500 places comprenant une aire de covoiturage et des emplacements pour voitures électriques. Plus qu'une gare classique, le projet met en place des lieux d'expérimentation, champs et laboratoires pour l'INRA, se trouvant à la Ferme du Moulon à 800 mètres de là, mais aussi un système de transport de fret des marchandises en mutualisant le GPE afin d'assurer une distribution à l'échelle de Paris et à l'échelle locale.

L'ensemble du bâtiment est recouvert d'une double peau en acier Corten déployé, qui permet de réguler l'apport de lumière et donc de gérer l'apport d'énergie. Il se constitue de passerelles à grandes portées, emblématiques d'un projet qui surplombe et dialogue avec les champs qui se trouvent au rez-de-chaussée. La structure fonctionne comme un franchissement, comme un pont habité qui vient s'accrocher au bâtiment grâce à une grande poutre triangulée. Cette poutre s'articule par un assemblage d'IPN et de tenseurs. La plus grande passerelle est programmée avec des commerces, sa portée est de 61 mètres, la poutre porteuse principale mesure, elle, 14 mètres de long dans sa transversalité.

Lise Bouanchaud
Marie-Frédérique Le Penven
ENSA de Versailles

AUX PORTES DE L'ARSENAL

Positionné au cœur de Paris, le quai de la Râpée assure la liaison entre le Canal Saint-Martin et la Seine, deux axes fluviaux représentant Paris. Cristallisant la mobilité, (ligne 5 du métro, voie Mazas, balade piétonne, écluse, prolongation du Voguéo...), le nouveau pôle d'échange multimodal permet dans un premier lieu de connecter les nombreux flux actuels entre eux dans un équipement qui symbolise la porte d'entrée sur le canal tout en accueillant des programmes variés et attractifs.

Le projet a pour but de favoriser les échanges entre les différents modes de circulation et surtout de supprimer les frontières urbaines (faire continuer les balades piétonnes qui sont aujourd'hui interrompues entre le quai de Seine et le canal).

L'usage de l'acier dans ce pôle multimodal permet de créer des plateaux totalement libres et ainsi d'y intégrer de nombreux programmes différents, voués à faciliter le transit des voyageurs et également à leur offrir des espaces d'attente et de rencontre. Qui plus est, l'utilisation de gerberettes en façade sur Seine et Canal, libèrent les vues de tout élément de structure lourd afin d'offrir des espaces de rassemblements et de contemplation sur les perspectives parisiennes si convoitées.



Pierre Testet, Félicien Venot
ENSA de Paris – Val-de-Seine

Arnaud Clavreul
École Centrale Paris





Héloïse Guilmin
ENSA de Paris - La Villette

Mathilde Florentin
ESTP

[PARENTHÈSE]

Une cohérence pour des parcours différents

Le site de la gare de Saint-Denis, tenu entre la seine et le canal, captive par de grandes perspectives offertes par l'eau et la large emprise des voies. Gare particulièrement fréquentée, reliant deux niveaux de transports, ses aménagements ne sont plus à l'échelle du nombre de voyageurs et des nouveaux moyens de transports. Alors que les espaces de la gare sont saturés, l'espace public attenant est lui délaissé. Le parcours du voyageur est aujourd'hui un enchaînement d'espaces hétéroclites et inconfortables. Cependant une vitalité singulière émane de la multitude des rencontres, de la variété des cheminements piétons, au cœur d'un quartier en pleine transformation.

Le projet tente d'apporter de la cohérence dans ses différents parcours reliant les transports. Un des enjeux du projet est de réconcilier ces différentes hauteurs de sol en leur conférant des usages. Dans ce contexte fragmenté, un pôle multimodal n'est pas simplement un élément compact mais plutôt un ensemble de séquences se développant autour d'un parcours. La structure, transposition de l'intention architecturale, se déploie dans le projet comme un motif unifiant. Son dessin concrétise sur le site et sur le programme. La structure est orientée pour venir embrasser les voies. Les éléments porteurs visibles des tous les niveaux font naître un sentiment d'unité de lieu. Les éléments de grande portée composent une intériorité tout en maintenant une grande liberté d'appropriation et d'évolution. Le motif structurel est repris à différentes échelles en fonction de l'usage. Il tisse l'identité visuelle du pôle multimodal.

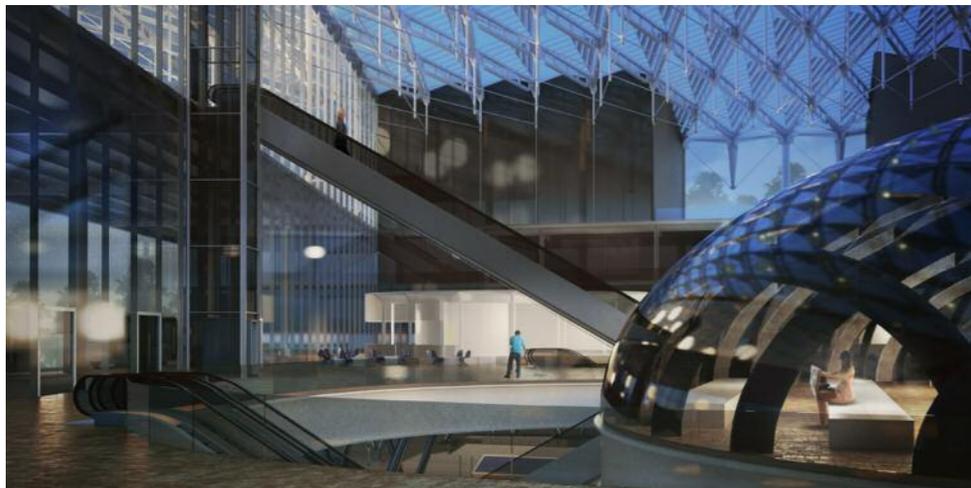
rOnrOn : UN PÔLE MULTIMODAL

Le site du pont de Sèvres, en pleine mutation, est situé à la confluence de différents axes fondateurs du Grand Paris. Au regard du développement futur de la métropole parisienne et du statut privilégié du site tant en termes de mobilité, de dynamiques économiques et territoriales, le secteur du Pont de Sèvres appelle un projet d'envergure, capable d'assumer son futur statut métropolitain.

Ce pôle multimodal constitue une nouvelle polarité urbaine assurant à la fois un rôle d'équipement de proximité et « de portes d'accès » au réseau du Grand Paris. Il prend la forme d'un cercle enchâssé dans le site, ralliant différents pôles intermodaux. Le projet se propose d'unifier le parcours en une expérience paysagère associant points de vue sur les paysages de la vallée de la Seine et une expérience de promenade piétonne rythmée par les programmes culturels et associatifs intégrés au projet. La structure constitue une forme forte et continue. Elle s'inspire de l'esthétique des ouvrages ferroviaires par la simplicité des pièces et des assemblages, et se réfère à l'audace des grandes inventions structurelles caractéristiques des gares. Le pôle multimodal dessine un volume d'air, fluide du déplacement, enserré dans une structure.



Hugo BADIA BERGER
École d'Architecture, de la Ville et des
Territoires de Marne la Vallée



LA GARE D'OZ : CONTEXTE POLITIQUE ET URBAIN

La ville de Montpellier projette son extension vers le Sud et vers la mer avec la création du quartier Oz dont la construction débutera en 2017. Il accueillera le futur pôle d'affaires, et a pour objectif de devenir une nouvelle centralité composée d'équipements, de commerces et de 5000 logements, au cœur d'un parc de plus de 200 ha. Ce quartier se construira autour de la future gare TGV située sur la ligne à grande vitesse, et permettra d'ouvrir Montpellier aux autres métropoles européennes. À l'échelle urbaine, le prolongement de la ligne 1 de tramway liera cette nouvelle gare à la gare Saint Roch du centre-ville, et se prolongera à terme jusqu'à l'aéroport afin de constituer un nœud multimodal stratégique. Rassemblant un grand nombre de modes de transports (train,



Thibaud Becquer,
Hicham Jabiroune,
Aurijoy Mitter,
Gaël Oudin,
Pierre Rachou-Langlatte
 ENSA de Montpellier



voiture, tramway, autocar, bus, vélo, piéton), le projet constitue un pôle multimodal de première envergure. Il doit gérer le croisement de ces flux de manière efficace, tout en évitant une organisation uniquement fonctionnelle et séparatrice : il s'agit de ménager des lieux propices aussi bien aux rencontres fortuites entre voyageurs qu'à la stimulation de la vie de ce quartier. La proposition prend la forme d'une grande place publique couverte encadrée par les deux îlots situés de part et d'autre du canyon des trains, réunissant en un seul espace les fonctions de parvis et de hall de gare. La lisibilité transversale de l'accès aux différents modes de transports est une condition essentielle au fonctionnement d'un pôle multimodal : aussi est-il possible depuis cette place d'embrasser d'un seul regard l'accès à l'ensemble des modes de transport, en libérant le sol par l'élévation des programmes publics dans les étages et par le percement de vastes trémies donnant une vue plongeante et un accès direct aux trains.



**Nicola Barbisan,
Victor Martial,
Nathalya Yankovska**
ENSA de Nantes

TRAM ON WAY

Pôle d'échange multimodal de Nantes

Dans le cas de Nantes, une ligne de tramway est déjà adjacente à la gare ferroviaire, elle est aujourd'hui saturée par le flux voyageur et citadin. Le tramway n'accomplit donc pas pleinement sa fonction de liaison avec la gare. De plus, l'emprise ferroviaire de cette gare produit une rupture spatiale dans le territoire nantais. Les quartiers avoisinant la gare, sont victimes d'une bipolarisation de la gare Sud et de la gare Nord, séparant et stigmatisant ainsi le centre historique et les quartiers résidentiels. Au regard des transformations urbaines des quartiers de la gare, il semble nécessaire de rétablir des liens physiques et mentaux en vue d'un usage durable. La gare centrale ne peut plus être une rupture, elle est lien intermodal.

La problématique met donc au centre la capacité des modes de transports à cohabiter et implique une certaine franchise formelle dans l'imbrication du bâtiment voyageur avec le tramway, la gare routière, les liaisons douces et les bâtiments de la gare existante. La conservation et la valorisation de la tour de la gare actuelle, est une des priorités du projet. Repère architectural, cette tour participe à la reconnaissance visuelle et mentale des voyageurs et des habitants. Ainsi, en associant physiquement la gare et ses « échappées » urbaines — le tramway les véhicules, les bus, les cycles, les pieds et les vues — de nouvelles temporalités répondent aux rythmes urbains. Les quais vivent aux horaires des trains, le hall, aux rythmes des voyageurs, les bureaux et les services de gare, aux horaires institutionnels et la rue piétonne ainsi que l'axe cyclable, vivent aux rythmes urbains, sans contraintes temporelles. Cette coexistence étroite des rythmes et des temporalités, bien que théorique et fantasmée, procure néanmoins le plaisir d'imaginer cette pluralité vitale.

G28

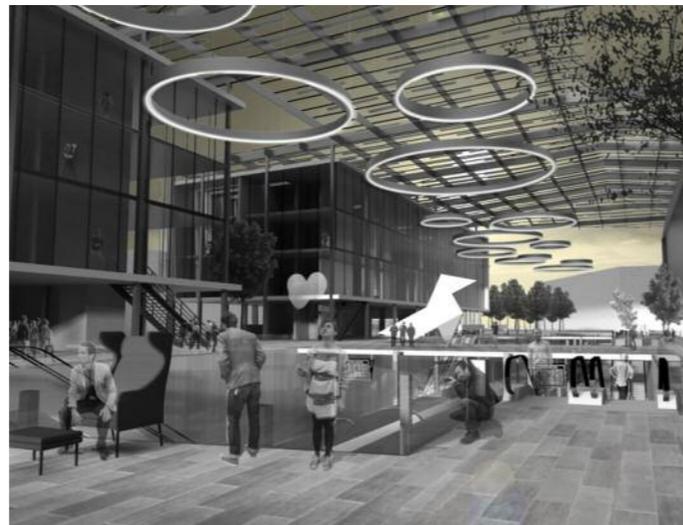
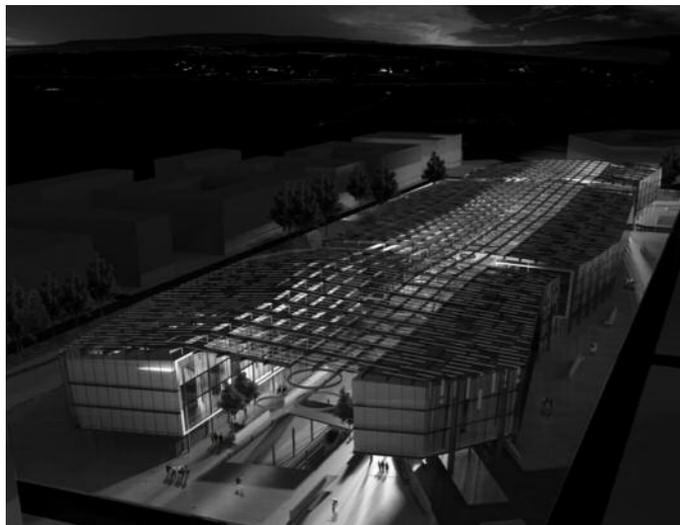
Un pôle multimodal à l'épreuve de la mobilité

Situé le long de l'avenue de la justice, à la frontière de l'expansion urbaine de la ville de Castelnau-Le-Lez, le site de Sablassou est un point stratégique et essentiel pour la conception d'un pôle multimodal. Il s'agit donc sur ce territoire déjà empreint par l'organisation humaine de venir remodeler un existant en lui apportant les liens et emprises nécessaires à sa viabilité, mais également valoriser les espaces d'importance ou de qualité et s'engager dans un nouveau mode de vie urbain ; celui de la ville des courtes distances. Ne manque plus qu'une gare : la 28^e.

Quatre interventions majeures ont été mises en place : connecter les espaces en aidant à la traversée de cette barrière qu'est le chemin de fer, inscrire la construction dans cette volonté, non comme un appel d'un côté ou de l'autre mais dans l'entre deux, valoriser les infrastructures déjà présentes afin de créer la cohésion spatiale et, enfin, engager le projet dans une démarche écologique tant dans sa conception propre que dans celle des espaces nécessaires. Fondée sur un principe simple de structure, la conception de cette gare multimodale est fortement marquée par le principe de la répétition. Il s'agit d'un ovale en IPN maintenu en place par deux bras de chaque côté. L'ensemble est répété tout le long de la structure à intervalle de 5m. Le contreventement de ces éléments se fait par la mise en place d'une dalle de béton avec bac acier sur une structure de poutres en IPN. Une fois la structure primaire mise en place, l'on vient agraffer dessus des blocs préconstruits de mur : un bloc plein, un bloc verre et un bloc vitrage. La liaison entre le bâtiment et les trottoirs se fait par des petites passerelles légères en structure fine. Les bras tenant les anneaux d'acier et faisant liaison avec le sol sont positionnés sur deux grands pans de béton étant à la fois support, armature et contrefort pour le terrain. Ainsi l'ensemble forme un système clair au montage simplifié.



Clément Gary-Bobo
ENSA de Montpellier



François Perrier
ENSA de Versailles

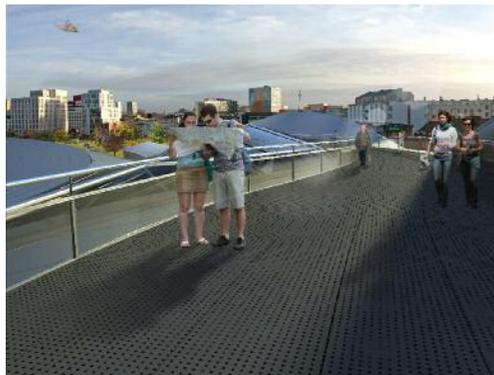
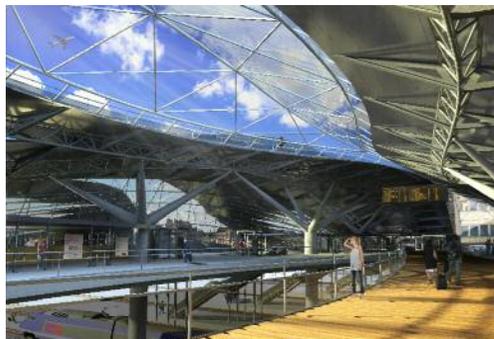
C.U.L.T

Connexion between Urban and Landscape for Transport

Le plateau de Saclay offre de nombreuses richesses dont son territoire. L'ambition de Saclay est d'offrir un nouveau pôle de recherches situé à 24km de Paris. Aujourd'hui n'ayant pas développé de grandes infrastructures de mobilité, Saclay devra cependant s'équiper rapidement d'un pôle d'échange intermodal permettant la liaison entre Paris, Saclay, Gif-sur-Yvette et les autres villes avoisinantes. Le Masterplan, dessiné par XDGA, accueille, au cœur du plateau, cette gare dont le but vise à irriguer les déplacements vers les futures écoles.

La réalisation d'une gare à l'intérieur de ce site est une occasion unique de promouvoir les valeurs du projet de Saclay. Le but est de créer une perméabilité au sol accessible depuis chaque axe. La gare n'est plus considérée comme une barrière dans la ville mais

bien comme un espace de diffusion et de réception de flux permanent. Créer un environnement urbain permet de développer des flux continus qui faciliteront l'utilisation de la gare mais également de la ville. On génère également des interactions fortes entre l'intérieur et l'extérieur. Cependant il faut également y ajouter un programme mixte offrant de nombreuses activités (services, bureaux et commerces de proximité...). La gare de Saclay doit être un manifeste dans la ville de par son architecture et sa durabilité. Sa forme doit être distincte. De fait, la structure principale quadrillée est le résultat de la fusion du dénivelé permanent du paysage et de la rigueur des formes du Masterplan. Sa volumétrie ponctue le site et crée ainsi un espace propre. La multiplication des axes transversaux de la structure acier crée un rythme dans la façade et l'espace. Cette structure supporte la double peau, élément clé de ce bâtiment ; celle-ci permettra non seulement d'envelopper le bâtiment mais également de refléter le contexte.



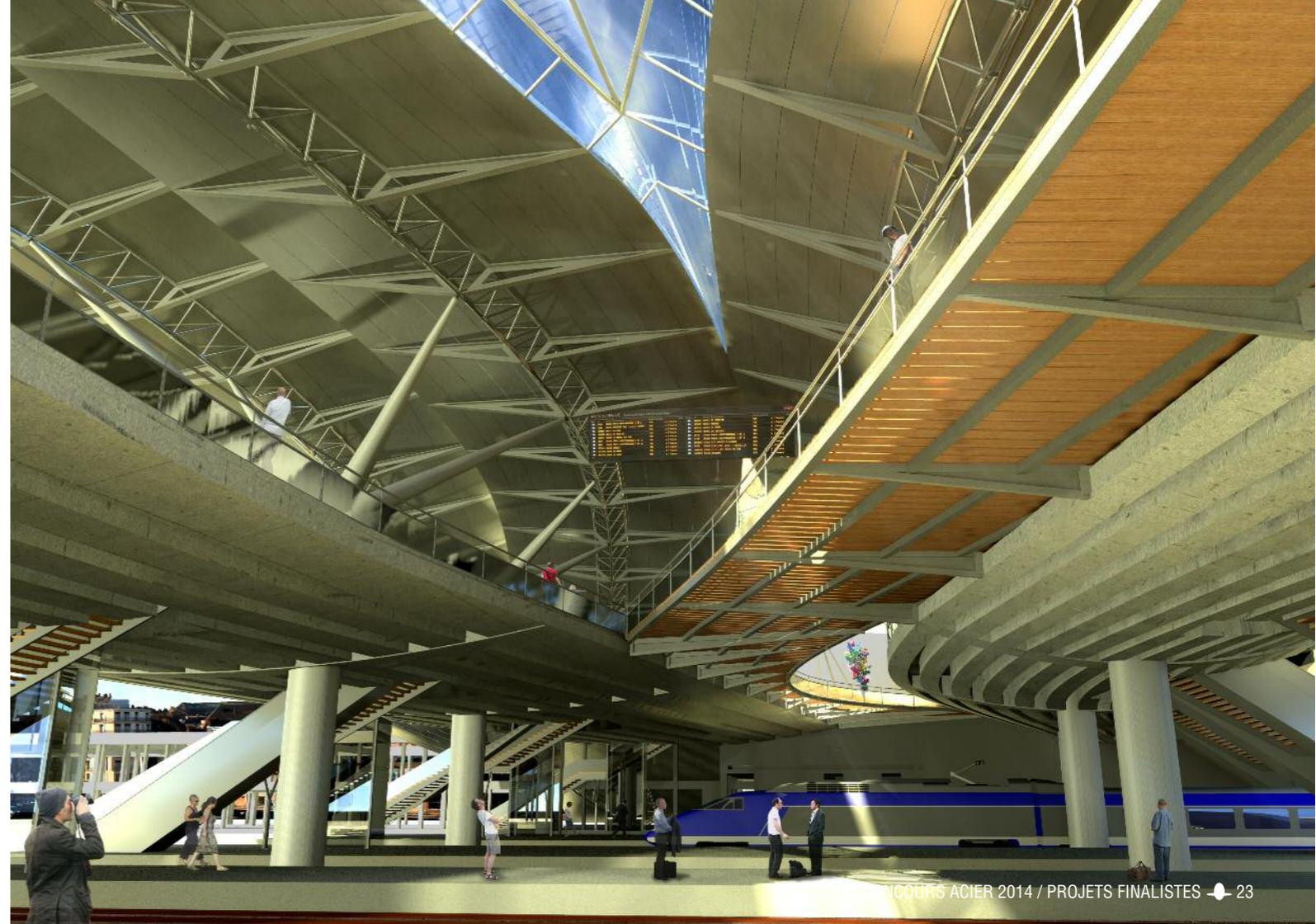
Pauline Laidebeur,
Constance Le Jocour,
Léopold Tempez
ENSA de Nantes

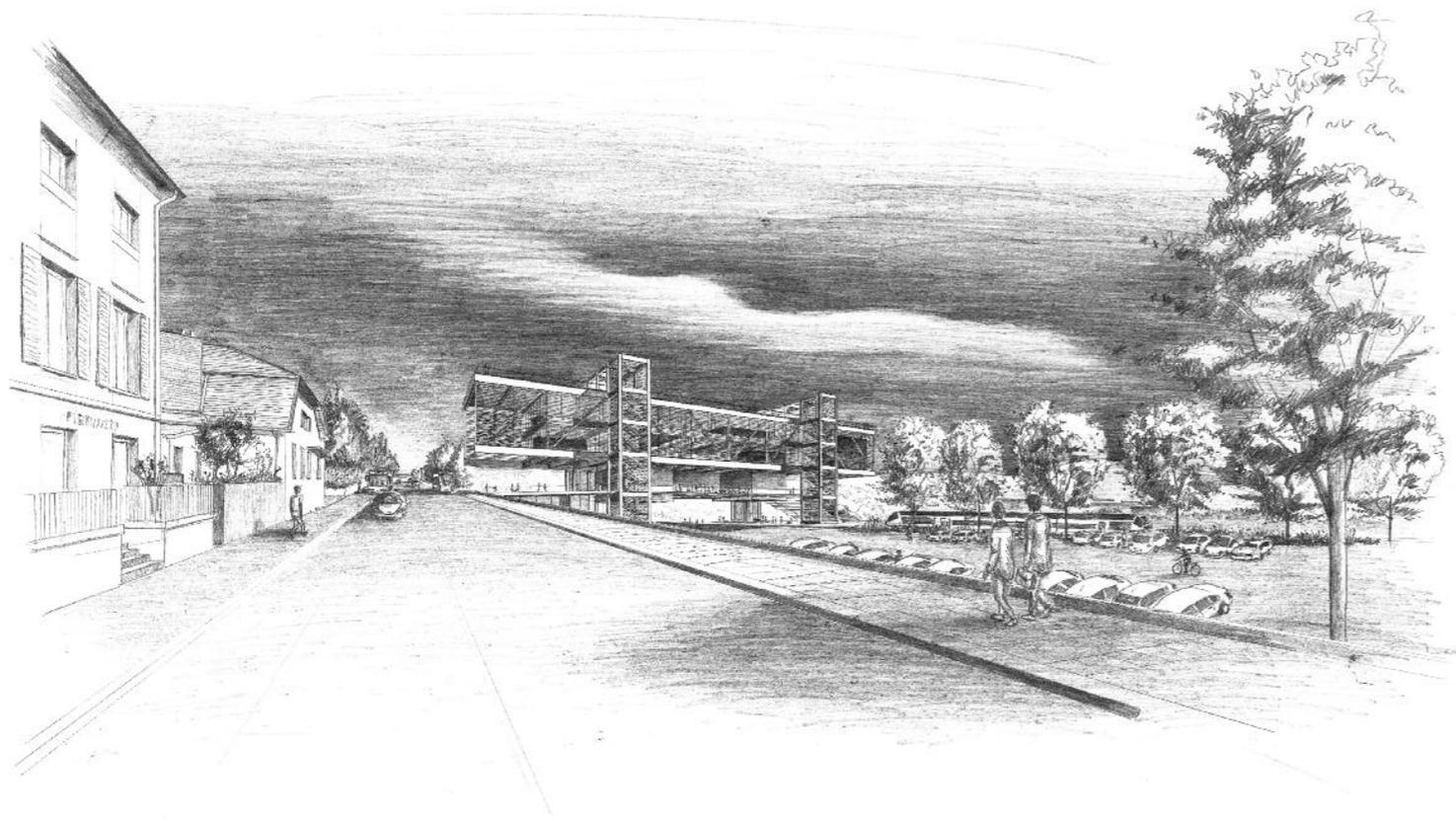
LE MUSCLE URBAIN

La gare de Nantes en 2018

Ce projet de pôle intermodal est une réponse sur le devenir de la gare actuelle de Nantes, dans le cadre d'un projet initié par "Nantes Métropole" et "Gares & Connexions" à l'horizon 2018. Le choix de ce site d'étude s'est fait au regard du fort potentiel urbain de la gare de Nantes en pleine mutation et de son envergure européenne. Le parti pris du projet vise à créer un franchissement qui soit un lien urbain entre le quartier du centre-ville au nord et le nouveau quartier en construction au sud. Afin de garder une cohérence urbaine et gommer la barrière qui existe entre ces deux espaces urbains, le choix s'est porté sur un franchissement aérien des voies. Celui-ci permet ainsi la création d'une nouvelle gare unique et centrale au-dessus des rails. Cette connexion urbaine constitue l'opportunité d'améliorer l'offre intermodale en rendant plus claire la lecture des modes de transport et celle de la ville.

Le projet s'est ainsi développé autour de deux axes de réflexions que sont la mobilité et la cicatrisation du tissu urbain. Le système de bandes en acier qui s'entremêlent et se croisent à l'instar d'un muscle, permet de tisser un lien contemporain entre les deux quartiers et les bâtiments existants jusqu'alors dissociés. L'édifice en tension au-dessus des voies capte et distribue l'activité et les flux dans la ville à travers les personnes qui vivent l'espace. Les différents flux qui jusqu'alors longeaient la gare sont captés par des ligaments qui se prolongent dans la ville et se propagent dans les fibres musculaires du projet. L'énergie de la ville est ainsi distribuée dans les différents muscles du bâtiment pour former un système, symbole de l'appareil locomoteur humain, des mouvements et du déplacement. Cet édifice d'acier permet de souligner l'emblème de la gare par le contraste formel entre un désordre naissant et une extrême rigueur passée représentée par la tour nord de la gare historique.





**Floriane Gradel,
Arthur Lancereaux,
Kévin Risse**
ENSA de Nancy

AFFLUX

Centre multimodal de Pompey à structure acier

L'ancien site des hauts-fourneaux de Pompey, où ont été construits les éléments de structure de la Tour Eiffel, est aujourd'hui un vaste terrain vierge. C'est ici que se construit un éco-quartier, accessible en voiture par l'A31, en train par la ligne Metz-Nancy ou en bus. Nouvelle centralité dans le bassin de Pompey, aux portes de Nancy, cet ensemble nécessite une plateforme d'échanges multimodale adaptée.

Le programme se répartit sur différents niveaux : les niveaux bas, en lien avec la rue, sont des zones de mouvement et d'activités gérant les différents flux qui traversent le bâtiment, comprenant tous les services liés aux différents modes de transports (gare, arrêts de bus, location de vélos et de voitures, plateforme de covoiturage, parking) ainsi que les différents commerces. Une passerelle légère relie ces différents éléments et constitue une véritable rue enjambant la voie ferrée pour rejoindre le nouveau quartier assez enclavé. Celui-ci intègre un parking silo à proximité du bâtiment qui servira à la fois aux futurs habitants et aux usagers de la gare. Le bâtiment dispose d'un parvis haut et d'un parvis bas, tous deux accessibles depuis la rue grâce à la déclivité de celle-ci. Le projet reprend le vocabulaire de l'architecture ferroviaire et de l'aciérie : l'utilisation de l'acier et de grandes portées. La structure principale est un treillis de 10 mètres de haut soutenu par deux portiques en Virandeel dans lesquelles se trouvent les circulations verticales (les escaliers au sud et les ascenseurs au nord). Cette composition sur quatre appuis permet de modifier le moins possible le terrain, en s'adaptant à sa topographie.

TRAIT D'UNION

Reconnecter histoire et modernité

Le projet s'implante dans le nouveau centre névralgique de Montpellier reconnectant un symbole fort : la nouvelle Mairie avec le centre-ville. L'idée est de relier le centre historique et sa gare Saint-Roch avec Port Marianne, le nouveau quartier en pleine expansion. Le bâtiment a vocation à devenir un trait d'union entre les points forts des différentes échelles du territoire montpellierain. Une des idées principales est de hiérarchiser les flux passant par ce nœud urbain.

Le projet s'organise en plusieurs strates accueillant à chaque fois au maximum un type de flux : piétons et cyclistes pour la première, puis tramway, ensuite voitures et bus, pour finir avec une voie navigable que l'on peut pratiquer en bateau taxi ou canoë. La création de cette voie fluviale le long du Lez a pour but de reconnecter l'intérieur des terres au front littoral en passant par le centre de la ville. L'objectif : retrouver un bâtiment hybride entre espace urbain et architecture proposant des usages divers, des lieux de passages comme des lieux d'activités, de repos ou d'attentes. Le projet profite des capacités de l'acier pour venir enjamber le Lez, s'intégrant au site avec légèreté sans le modifier, comme son propre prolongement. Cette situation privilégiée au-dessus d'un cours d'eau offre de nombreuses vues lointaines et des espaces de qualités. L'utilisation de l'acier est l'essence même du projet. Une structure en poutre treillis exprimée en façade crée des rythmes ainsi que des cadrages sur les vues extérieures. La structure acier légère et ajourée permet une grande transparence de la façade ainsi qu'une modularité dans l'aménagement des espaces intérieurs.



**Aurélien Bru,
Joan Crayon,
Antoine Danthony,
Sylvain Totaro**
ENSA de Montpellier



PARTICIPANTS AU CONCOURS



VIA CANABAE
Teddy Merle
ENSA de Lyon



LE BEC DE L'ÎLE
Félix Pareja,
Cloé Simon
ENSA de Normandie



UN NOUVEAU TRAIN DE VIE
Benoît Bourd,
Guislain Gagnier,
Antoine Zanin
ENSA de Montpellier



FIL CONDUCTEUR
Chloé Costa,
Marie Moulet
ENSA de Nancy



VUE SUR LE MOUVEMENT
Irene Martin Lasanta, Elena Rodriguez Pavón
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada,
Erasmus ENSA de Nancy



DOCK CENTRAL
Léa Amann,
Camille Inthamoussou
ENSA de Montpellier



VAGUE DE VOYAGEURS
Lynda Fernane,
Fanny Fleuret,
Tess Phok
ENSA de Nancy



INSTANTS SUSPENDUS
Tony Daniel dit Andrieu,
Anthony Hilpert,
Thomas Lucbernet,
Elaine Nisand
ENSA de Nancy



CONCOMITANCE
Camille Fatier,
Florent Levêque
ENSA de Versailles



LA PIEUVRE
Chloé Yulzari
ENSA de Paris – Val-de-Seine
Sylvain Boyer
CHEC



LA VI(LL)E SUR LES VOIES
Antoine Ansquer, Marcelo Donoso Quintana, Amélie Maignan, Félix Reckers
ENSA de Nancy



PÔLE MULTIMODAL DE TOURS
Ahmed Hatab,
Quentin Mazzeo,
Maxime Nguyen
ENSA de Nancy



FRONDAISONS
Hugo Pace
ENSA de Nancy



UN PÔLE, UNE TRAME, UNE INFINITÉ DE POSSIBLES
Oscar Barnay
ENSA de Saint-Etienne



GARE CLUSTER / COULEUR DU TEMPS
Henry Boutet de Montvel,
Nathan Crouzet,
Sandrine Marguerie
ENSA de Versailles



FABMOV
Benoît Cano, Jeanne Chaley, Alice Hadjaje, Jacques-Bertrand de Reboul
ENSA de Paris – Val-de-Seine
Quentin Brzustowski
École Nationale Supérieure de l'Aéronautique et de l'Espace



EMERGENCE
Manon Gorasso
ENSA de Nancy



METS TES BRASSARDS, ON VA À LA GARE !
Charlène Bouilly,
Marion Denizart
ENSA de Nancy



MOBIL'SAND
Jeannie Duarte
ENSA de Nancy



À LA CROISÉE DES CHEMINS

David Bienvenu, Anthony Itzel, Brann Le Garrec
ENSA de Nancy
Cécile Guerlach
ENSA de Strasbourg



CAMPO CORTE

Sophie Cottier,
Antonin Duquesne
ENSA de Strasbourg



TRANSPARENCE

Valentin Dane,
Rodolphe Lallouet
ENSA de Nancy



LE PASSAGE DU VIADUC

Paul Moreau
École Spéciale
d'Architecture



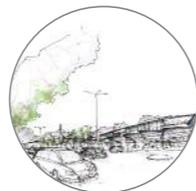
NAPPE URBAINE

Paul Chenneberg,
Cédric Dussart,
Julie Milovanovic
ENSA de Nantes



HABITONS L'INFRASTRUCTURE

Guillaume Lelasseux, Jonathan Nuttin
ENSA de Versailles
Cécile Bonaventure
École des Ponts ParisTech



ON-LINE

Alison Laignel,
Virginie Lefebvre,
Emmanuelle Lefer
ENSA de Normandie



CANOPÉ

Thibaut Gasparini,
Baptiste Laballe,
Anaïs Maxant
ENSA de Nancy



L'ÉCHANGEUR CULTUREL

Lucas Eydoux
ENSA de Paris – Val-de-Seine



UN FRANCHISSEMENT URBAIN

Estelle Depale
ENSA de Paris - La Villette



LA PASSERELLE

Mathieu Carbonel,
Augustin Chavaux,
Lorine Peyrard
ENSA de Marseille



CARAMBOLIA

Benjamin Beaufils, Hélène Diss, Mathilde Froment, Claire Moreau, Pierre Pages
INSA de Toulouse
Thibault Alazard, Anthony Dellas, Delphine Mahul, Grégory Palacios
IUT Paul Sabatier département Génie Civil



INTERFACE LA NOUVELLE GARE DE NANTES

Delphine Dion,
Nathan Louërat,
Samantha Luc
ENSA de Nantes



PÔLE EIFFEL

Elodie Hochscheid,
Marc Ribereau-Gayon,
Rémi Supper
ENSA de Nancy



1 + 3

Paul Gutleben,
Brice Jean-François
ENSA de Nancy



HALLES EN GARE

Manon Daumur, Juliette Saunier, Asmaa Stitou
Double cursus INSA de Toulouse/ENSA de Toulouse
Chloé Jauberthie, Kévin Roux
INSA de Toulouse
Corentin Alaux, Laure Bourssiact, Julia Gayral, Ludivine Imbert
IUT Paul Sabatier département Génie Civil



LE TRAIT D'UNION

Johan Viennet
ENSA de Nancy
Augustin Lasnier
École Nationale Supérieure des Technologies et Industries du Bois
Benoît Lasnier
École des Ponts ParisTech



INTERCORTENXION

Corentin Dupont le Priol
ENSA de Paris - La Villette
Mathilde Bery
ESTP



BELFAST 2025

Yvon Arramounet-Laborde,
Clémence Aumond,
Constance Desenfant
ENSA de Nantes



