An architectural site plan or floor plan rendered in a light, sketchy style. The plan shows various rooms, corridors, and open spaces. Numerous small, dark silhouettes of human figures are scattered across the plan, representing people moving through or occupying the space. The figures are more densely packed in certain areas, such as a large open area in the lower-left and a corridor in the center-right. The overall composition is a top-down view of a building's layout.

Ab Urbe Condita

Autobiographie



Caroline Poulin
Djamel Klouche
François Decoster

Ab Urbe Condita (depuis la fondation de la ville)

Est, Ouest et Grand Sud, entre Épernay, Neuilly-sur-Seine et Tlemcen, nous, Caroline, François et Djamel sommes tous les trois nés en 1966, année de la conférence tricontinentale organisée par Fidel Castro afin de créer un réseau de solidarité révolutionnaire entre les peuples du tiers monde, année du dernier concert des Beatles à San Francisco, année du début de la révolution culturelle en Chine. Des parcours croisés nous ont permis de nous rapprocher entre École d'Architecture puis École des Hautes Études en Sciences Sociales pour Caroline et Djamel, et DESS de Sciences Po Urba pour Djamel et François. Nous avons fondé ensemble l'AUC en 1996.

A cette époque, assez peu de jeunes architectes s'intéressaient à l'urbanisme, hormis sur le plan académique et théorique. Sur le plan de la pratique, on était plutôt dans un désir de production d'architecture. L'urbanisme, en France, cherchait pourtant à se réinventer depuis une vingtaine d'années, à travers la notion de projet urbain. Entre l'échec réel ou supposé de l'urbanisme Moderne, du dogme de la table rase auquel, en France comme ailleurs, nous renvoyait la crise des grands ensembles, nous sentions que des attitudes plus partielles, plus ouvertes, des formes de « planification discrète » au sens de discontinue, entre attention au détail et appréhension de la grande échelle, pouvaient trouver leur place.

Lorsque nous étions étudiants en architecture, nous avons toujours été troublés par la disjonction quasi totale entre l'enseignement du projet architectural et du projet urbain. Ce trouble qui persiste en partie, nous a amené très rapidement à développer une posture qui a cherché de façon entêtée à identifier de nouvelles articulations entre l'architecture et la condition métropolitaine dont naïvement nous commençons à percevoir la mutation qu'elle nous imposait. Comme beaucoup d'étudiants de l'époque, nous étions fascinés par la production de OMA dont le nom évocateur (Office for Metropolitan Architecture) a été probablement pour notre génération le symptôme annonciateur de la mutation qui s'est imposée à nous comme architectes : penser et produire une architecture consciente de son ancrage dans une géographie et dans une condition urbaine et métropolitaine généralisée.

Depuis 24 ans, nous travaillons ensemble. Nos personnalités sont complémentaires et elles convergent : challenger les idées reçues, une certaine autonomie, des méthodes de travail que nous voulons toujours ouvertes et transversales à l'image de l'horizontalité qui règne à l'agence. On s'entend bien. On se comprend. Il y a beaucoup d'humour dans notre relation. On est sérieux comme des enfants qui jouent.



L'expérience fondatrice de l'ASIE

A la sortie de notre formation à Sciences Po Urba, nous avons décidé d'aller au Vietnam, dont les politiques d'ouverture aux capitaux étrangers laissaient penser à l'époque qu'il serait le prochain « Dragon Asiatique ». Nous étions un groupe de jeunes professionnels, architectes, géographes, aménageurs, spécialistes des politiques publiques, juristes. Nous étions accueillis par l'Institut d'Urbanisme de Hanoi qui était engagé dans des programmes de coopération avec l'Atelier Parisien d'Urbanisme et l'IAURIF. Ils travaillaient sur un nouveau schéma directeur pour Hanoi et, on nous attendait comme des faiseurs de plans et des donneurs de conseils, ce que nous n'avons pas fait. Nous avons en fait observé, décrit ce que nous voyions et essayé d'en apprendre quelque chose.

Ce qui nous intéressait à Hanoi, c'était de décrypter comment, sous l'effet des nouvelles politiques, la ville que nous voyions se développer était produite par trois forces dont il nous semblait qu'elles étaient d'égale importance. D'une part, les investissements étrangers dans l'immobilier, l'industrie ou les infrastructures. D'autre part la population, à qui il avait été redonné le droit à la propriété et à la construction individuelle. Entre les deux, la planification qui cherchait à anticiper et à organiser le développement, mais qui était souvent dépassée par la réalité. Les avenues en cours de construction devaient contourner l'enclave d'un gros projet de promotion immobilière internationale, les talus des routes-digues qui protègent la ville des crues du Fleuve Rouge étaient envahies par des milliers de « compartiments », ces maisons de 3 à 5 étages tout en longueur avec une pièce multifonctionnelle au rez-de-chaussée pour le commerce ou l'atelier, et qui densifiaient les cœurs des anciens villages, épaississaient les barres des grands ensembles pour former des rues commerçantes... Il y avait un dynamisme et une énergie incroyables et, surtout, une totale ambiguïté entre ce qui était organisé, planifié, légal, et ce qui ne l'était pas. Cela produisait un espace extrêmement riche, spontané, parfois chaotique, mais qui donnait l'impression d'aller quelque part, au-delà du plan, tout en le respectant plus ou moins. Les trois forces du capital international, de l'initiative privée individuelle et de la planification étaient entrées dans une forme de coproduction organique, travaillant parfois ensemble, parfois l'une contre l'autre, et selon différentes configurations.

Cette expérience nous a plongés dans une réalité urbaine différente de celles que nous connaissions en France et en Europe et nous a fait prendre conscience que le devenir urbain du monde était certes le fait de plans d'urbanisme et de politiques de planification, mais qu'au final c'était la conjugaison et l'interaction des forces qui produisent la ville qui la rendent stimulante. Finalement, ce qui nous intéres-

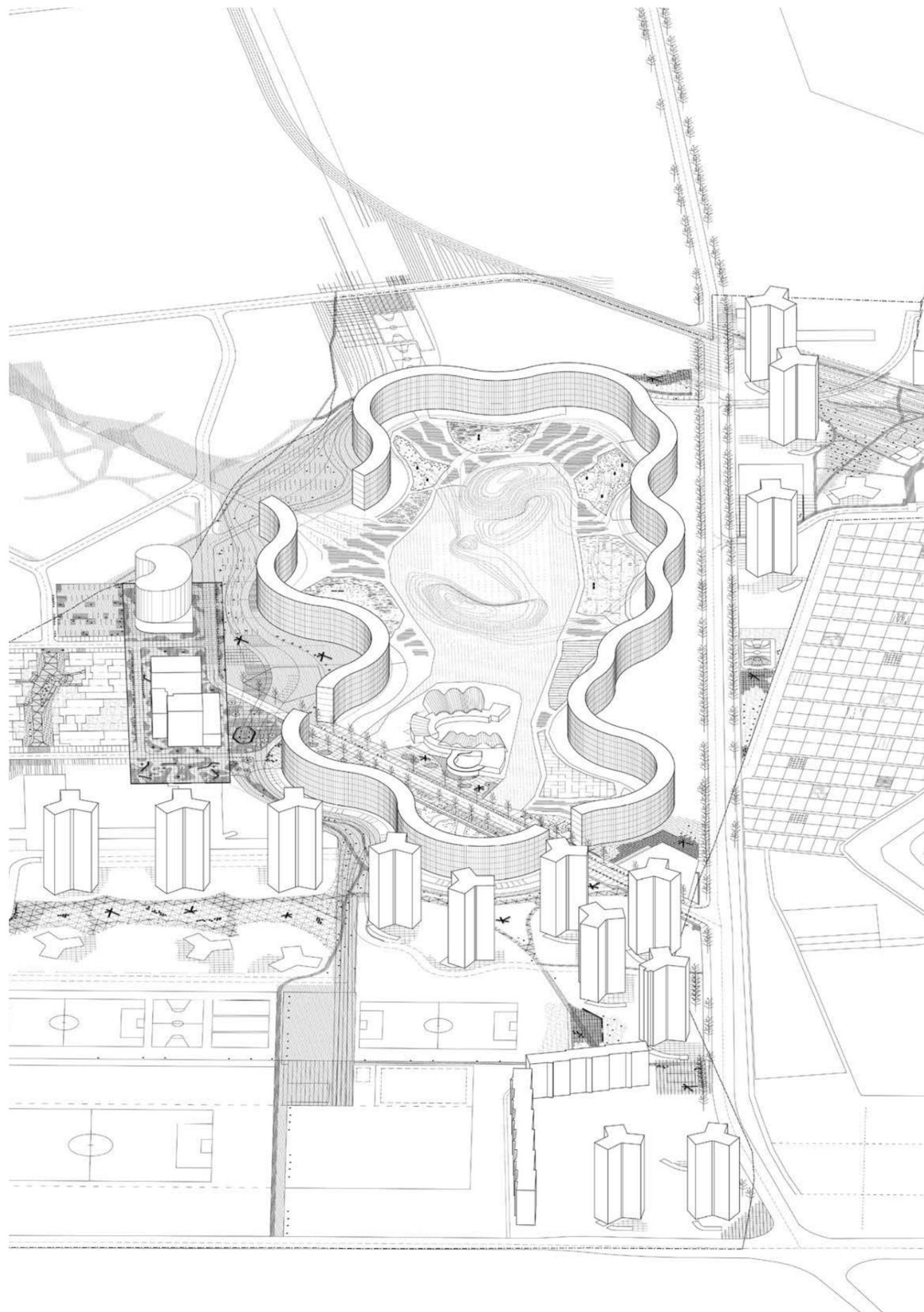


Hanoi 1994 © I'AUC

sait c'était ce que les plans rendaient possible ou impossible, ce qui se passait à l'intérieur des plans, dans leurs interstices, la manière dont les gens et les acteurs économiques utilisent ou s'approprient l'espace, qu'il soit public, privé ou entre les deux, dès lors que cet espace n'est pas surdéterminé, qu'il reste ouvert. Par exemple, nous avons été lauréats d'Euopan V sur le site de Villetaneuse en 1999. Nous n'avons pas proposé un projet d'architecture ni même à ce stade un projet urbain mais une stratégie qui permettait de rétablir le cadre d'une négociation entre les différents acteurs de son devenir : la Ville, l'État, et surtout les habitants et les étudiants.



Villetaneuse, EUROPAN V, Les nouveaux paysages de l'habitat, proximité et déplacements, 1999 - projet lauréat



Les Grands Ensembles comme territoire de projet

Dès le début de l'AUC, nous avons beaucoup travaillé sur les grands ensembles. C'était un sujet très actuel, à travers l'évolution de la Politique de la Ville menée par l'Etat, HVS, DSQ, GPU, GPV, projets ANRU..., la « résidentialisation » puis la démolition devenaient progressivement les mots d'ordre et s'inscrivaient dans les montages partenariaux et financiers de ces grands projets.

Il nous semblait bien évidemment qu'il fallait agir sur ces quartiers, mais nous trouvons que cette politique, conçue selon une logique trop descendante, restait aveugle aux potentialités que recèlent les espaces des grands ensembles. De notre côté, nous cherchions, à travers nos projets pour les grands ensembles, à réintroduire du « bottom-up » dans l'urbanisme.

Cela peut venir, assez simplement, de l'observation et de la prise en compte des situations telles qu'elles sont, sans a priori, pour en faire émerger le potentiel du projet et faire émerger les solutions de ce que l'on peut observer sur place, précisément, des qualités de l'architecture ou du paysage, des potentialités offertes par le territoire non seulement à l'intérieur mais aussi à une échelle plus large que celle du grand ensemble.

Notre projet le plus abouti est aux confins de Pantin. Nous travaillons sur la transformation du quartier des Courtilières depuis 2002. Il été dessiné et construit par l'architecte Émile Aillaud dans les années 50, avec deux modules courbes de cinq étages, qui s'enroulent autour du parc. Nous avons dès le départ insisté sur la qualité architecturale de cet ensemble et préconisé une conservation intégrale de ces immeubles et une réactivation de leurs rez-de-chaussée. Les caves qui étaient utilisées par les habitants, depuis l'origine, pour toutes sortes d'activités de bricolage, les portes restaient ouvertes, et les gens s'installaient devant quand il faisait beau. Nous pensions que ces rez-de-chaussée constituaient une particularité de ce quartier, un potentiel à exploiter. Nous avons donc proposé d'y installer des petits équipements, des ateliers, des pièces en plus, des lieux collectifs, qui auraient contribué à diversifier les populations, à réintroduire des activités et à animer les espaces publics au pied des immeubles. Ailleurs sur le quartier, nous proposons au contraire de démolir certains immeubles pour restructurer le quartier afin de l'inscrire dans la grande trame territoriale, pour mieux le relier au métro, à l'université toute proche grâce à un réseau d'espaces publics inscrit dans la trame du « Grand Quadrilatère ». Cette figure intercommunale entre Pantin, Aubervilliers, la Courneuve et Bobigny, s'est révélée opératoire pour repenser tout un pan de territoire.



Pantin Les Courtilières, Pont de Pierre
© Antoine Espinasseau



Pantin Les Courtilières, place François Mitterand
© Antoine Espinasseau



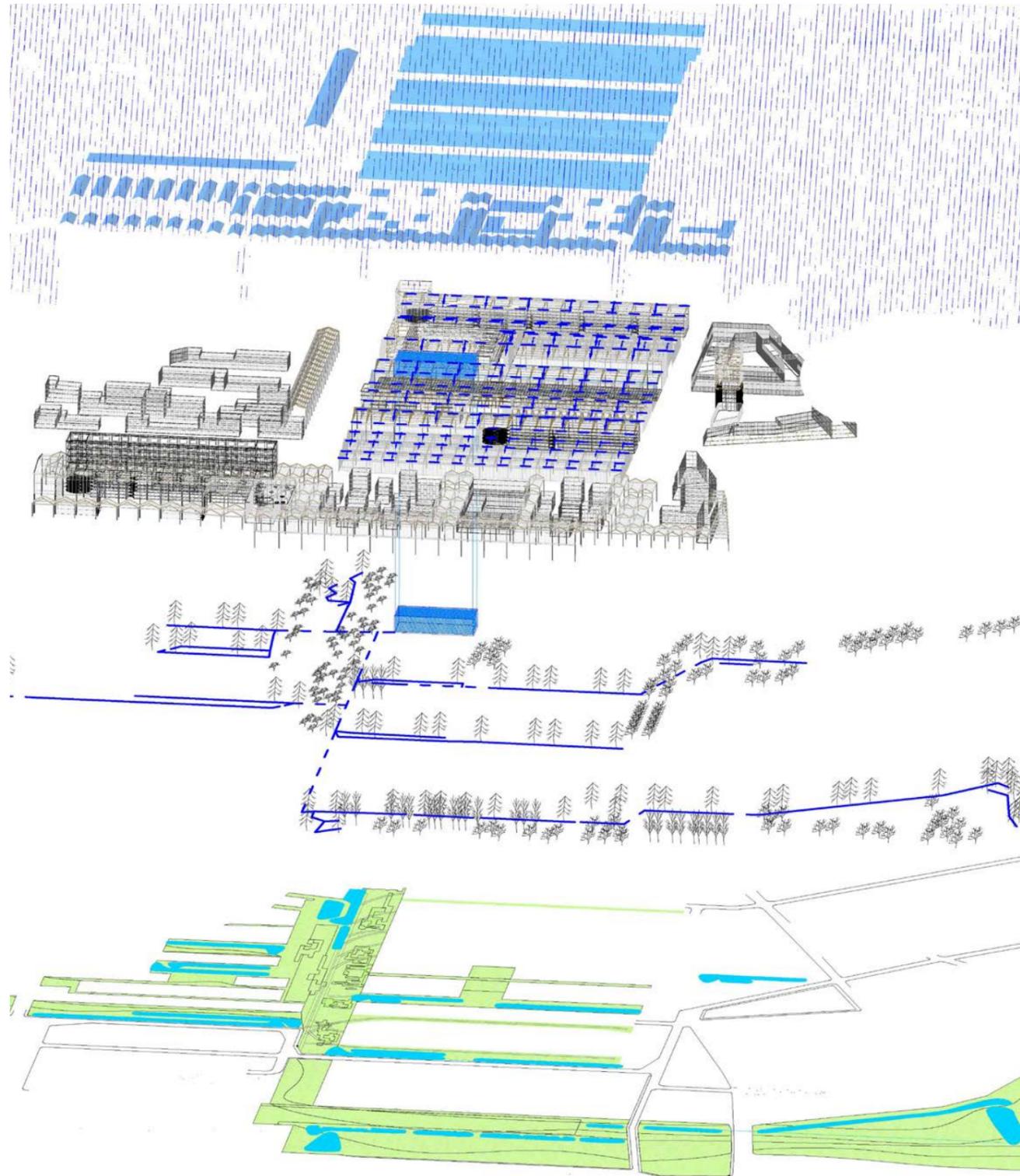
Pantin Les Courtilières, le Serpentin
© Maxime Delvaux

Au total, ce projet prendra presque vingt ans à se réaliser, mais nous pensons qu'il fait la démonstration que l'on peut agir de manière très spécifique et délicate au sein d'un grand ensemble, que l'on peut aménager des espaces publics tout en douceur, en prenant le temps et l'attention nécessaire à l'observation, à la définition et à la réalisation des aménagements dessinés et sans cesse réajustés.



Pantin Les Courtilières - Espace public, tranche 6 et 4 Pont de Pierre, plan d'exécution - l'AUC avec TAKTYK et BATT

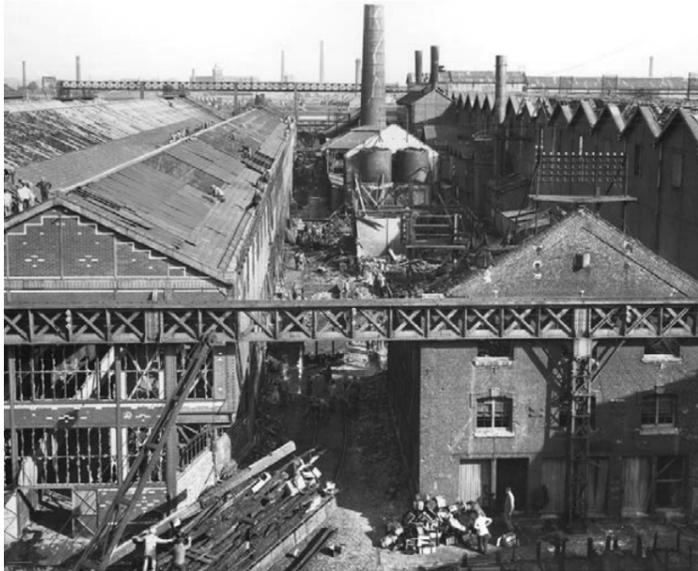
Le recyclage et la transformation urbaine comme ressource du projet



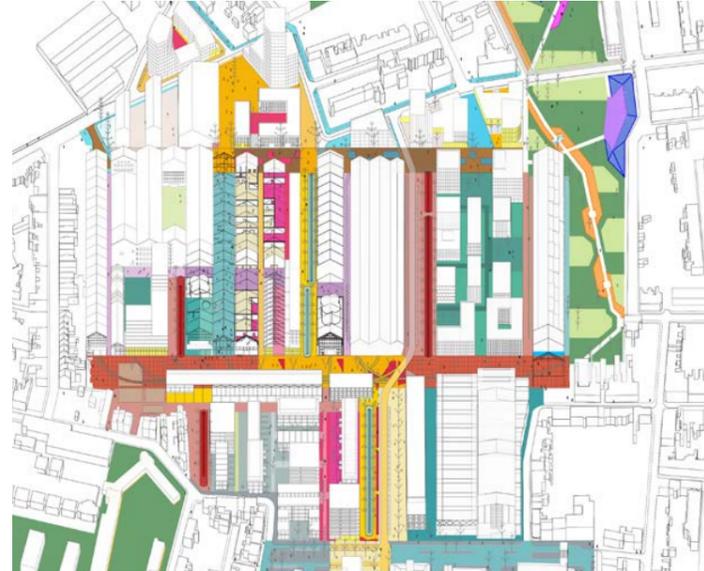
Comment ré-inventer la ville dans les substances urbaines existantes ? A Fives, le site de l'usine était vu comme une simple opportunité foncière de 17 hectares. D'emblée, nous avons montré que l'usine FCB n'était pas qu'un tènement de plus à développer mais une topologie spatiale capable de produire un morceau de ville inédit. Les valeurs dont le site est chargé fondent la conviction qu'un lieu aussi exceptionnel appelle une opération exceptionnelle. Il s'agit de préserver le rapport d'échelle (juxtaposition sans transition entre halles et jardins des maisons ouvrières), sa monumentalité (taille et hauteur) et son unité (emprise et monolithisme). Les dimensions, la générosité et l'étrangeté de l'usine, sont à mobiliser toutes à la fois pour construire les qualités spécifiques du futur quartier.

Le cœur du site Fives Cail Babcock matérialisé par la nappe des halles constitue la « matière vivante » du futur quartier. Le terme nous a été inspiré par le fonctionnement même de l'usine qui adaptait la forme et la taille des halles au fur et à mesure de l'élaboration des pièces sur mesure. On entend aussi par « matière vivante » le lieu intense des échanges, de la centralité du quartier, des interactions sociales, de la mixité et de l'imbrication des programmes, des aménités, de la particularité des espaces publics... Nous avons misé sur une programmation évolutive à qualité et quantité croissante dans le temps. A l'heure actuelle, certains programmes ont déjà trouvé leur place sur le site : le lycée hôtelier qui s'adresse sur le passage couvert, une halle gastronomique, des artisans, la Bourse du Travail, une piscine, un parking silo.

Le changement d'usage sur le site FCB, sa remise en capacité d'être habité et fréquenté par le public, implique un renversement de perspective sur la question environnementale notamment l'enjeu de la gestion des ressources, et particulièrement celle de l'eau. Les jardins d'eau et le parc urbain constituent l'armature du projet. L'usine, produit type de la logique fonctionnaliste de l'ère industrielle, est appelée à changer d'usage. L'usine se transforme en usine des eaux, selon les mots du paysagiste Pascal Cribier qui nous a accompagné pour la conception des espaces publics. L'eau devient alors le fil directeur de la reconquête de l'usine FCB grâce à une logique de gestion partagée lisible sur l'espace public. La mise en œuvre d'un réseau de canalisation est visible dans l'espace et le qualifie. Le système d'irrigation utilise et mutualise l'eau de pluie récupérée des toitures des halles. En amont, l'eau est acheminée des toitures par des canalisations aériennes puis se stocke au fur et à mesure dans des grandes cuves en superstructure sous



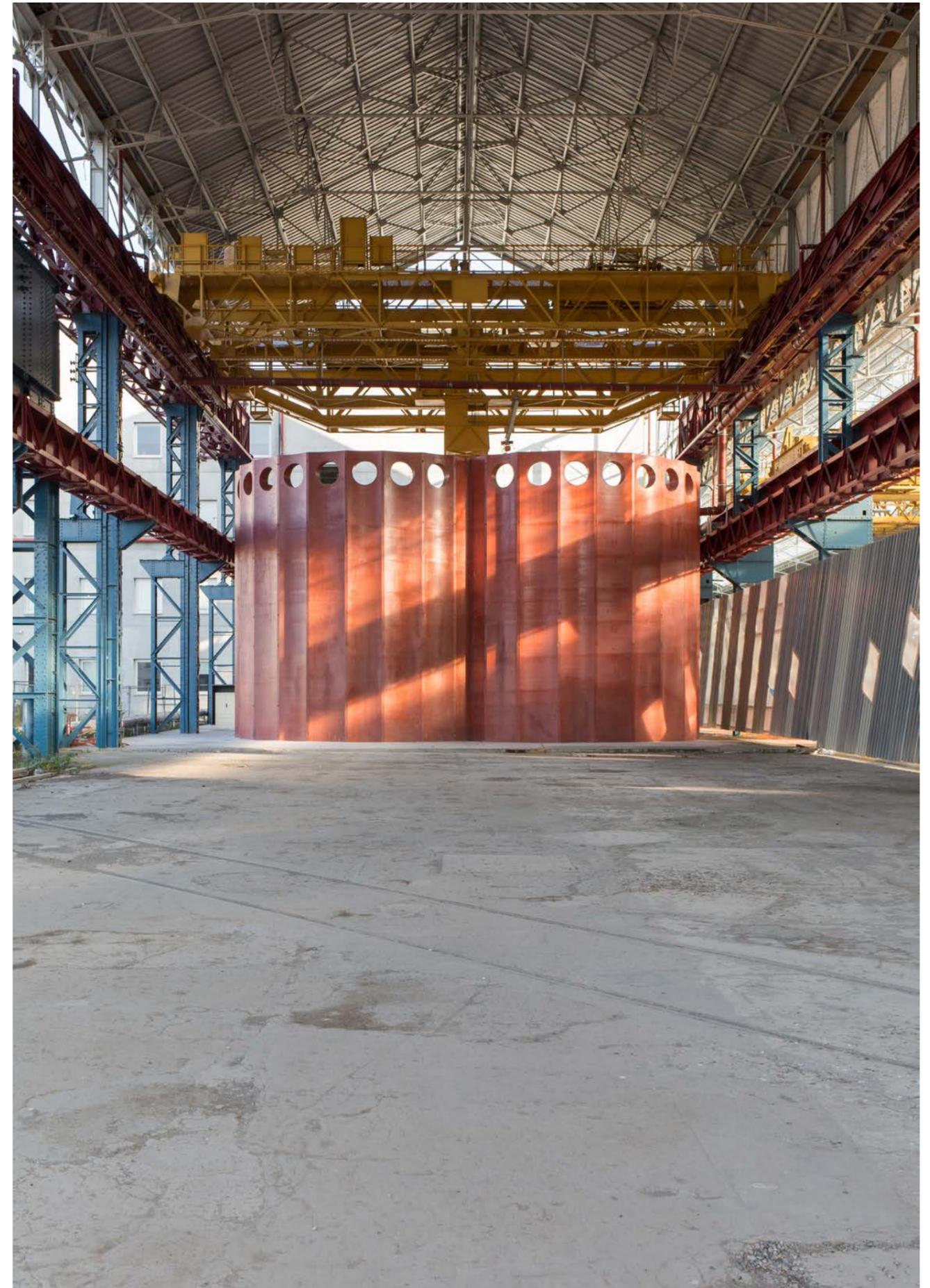
Fives Cail Babcock, Photo d'archive



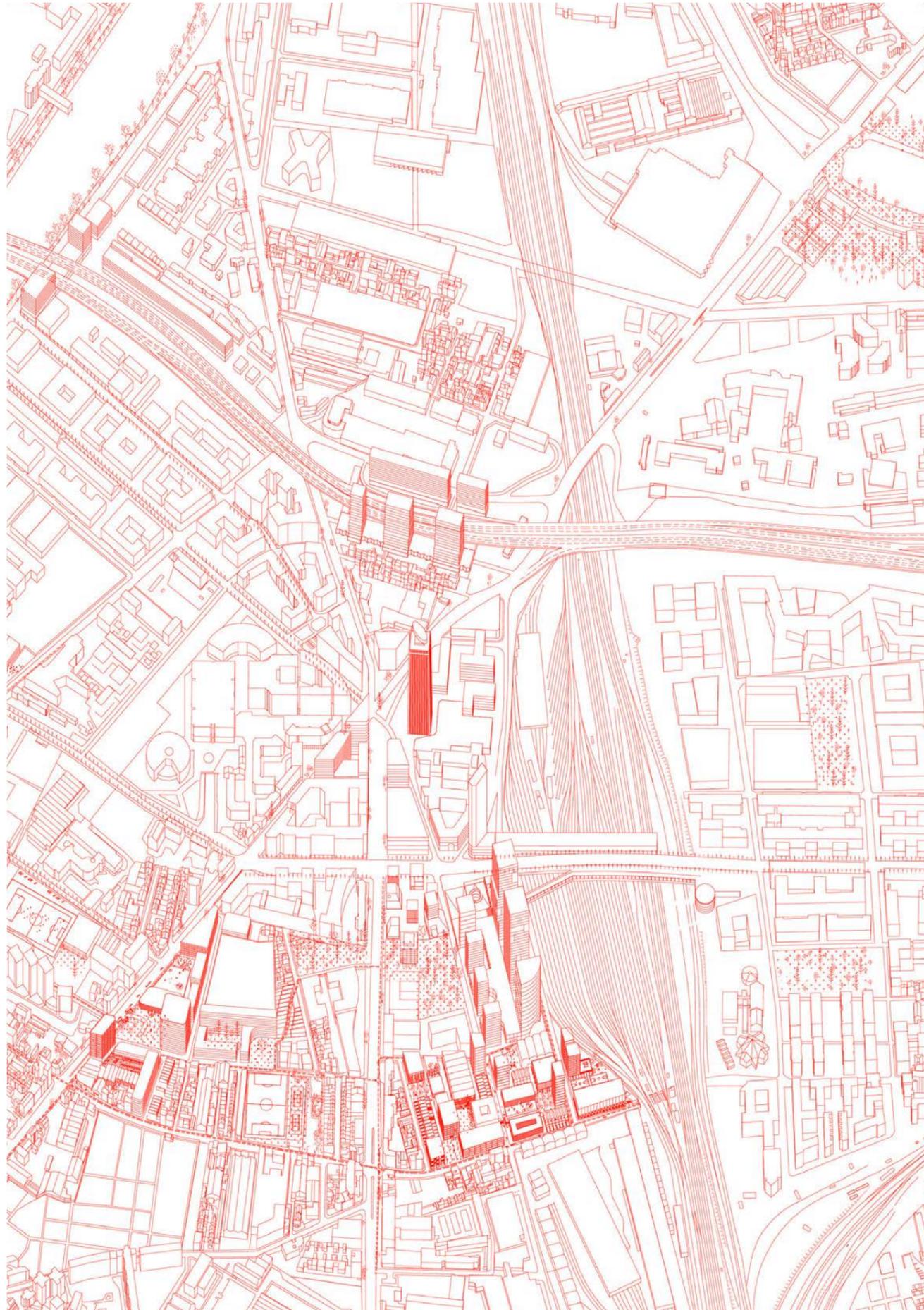
Les figures habitantes, axonométrie, plan directeur, l'AUC, 2014

les halles. Ensuite, l'eau s'écoule progressivement par de minces canaux (des goulettes en béton) pour irriguer les jardins disposés de chaque côté de l'ouvrage. Les « goulettes d'eau » se mettent en place progressivement pour former le parc en réseau ; elles unifient l'espace public et forment le vocabulaire d'un nouveau paysage.

Nous avons accompagné le projet FCB de 2005 à 2019. Il est dorénavant inscrit dans un double objectif : 100% métropolitain, parce qu'il renvoie à des échelles stratégiques étendues + 100% délicat envers les choses qui existent et envers les gens qui vont se l'approprier. Cette ambivalence produit une identité contemporaine lilloise alliant des lieux désirables, des qualités environnementales, des qualités de la densité et de la diversité, des qualités du vide et du plein, des qualités du grand et du petit, de l'ouvert et du fermé, de l'existant et du contemporain, pour en faire à la fois un lieu de destination et de proximité.



Cuve de récupération des eaux, le stockage de l'eau sert à irriguer les goulettes qui structurent le parc en réseau, cuve réalisée par Caruso Saint John © Antoine Espinasseau, 2019



La ville productive

La Ville contemporaine a peu à peu externalisé tous ses fonctions de production en très grande périphérie. Ce cycle n'est plus vertueux puisqu'il paralyse aujourd'hui notre capacité à mettre en œuvre la Ville contemporaine telle que nous la désirons collectivement : une ville mixte, solidaire, active, créative, stimulante, plus juste, pleine d'opportunités pour tous. Il s'agit d'inverser cette tendance en cessant de considérer l'habitant seulement comme un consommateur en le prenant aussi pour ce qu'il est : un agent producteur.

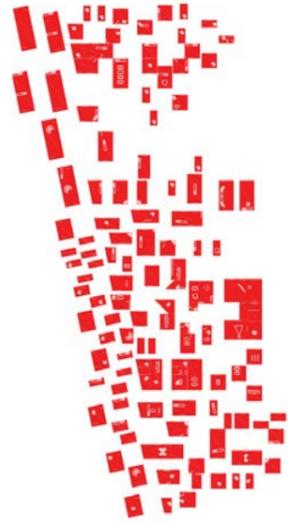
Des expériences sont en train d'émerger ici ou là, elles restent trop silencieuses. Bruxelles fait de la production en ville son ADN future en inscrivant clairement cet objectif dans les documents d'urbanisme et en incitant les différents acteurs économiques à contribuer à l'émergence de quartiers productifs mixtes et contemporains. Nous avons participé à une réflexion au sein d'un atelier « Rotterdam Productive City » dans le cadre de la Biennale de Rotterdam en 2016 sur la thématique de « The Next Economy », ou il s'agissait d'imaginer comment mettre à contribution l'hypertrophie des infrastructures portuaires au service d'une ville productive valorisant une économie plus archaïque à côté de celle plus automatisée du Port.

A Paris, nous avons conçu et réalisé le quartier Chapelle International, un projet qui associe des logements familiaux en hauteur profitant de la vue, des locaux inscrits dans la base des bâtiments sur deux niveaux que nous avons nommés « SOHO » - small office home office - programme associant des lieux de production et des lieux d'habitation. Chapelle International est un projet de sol et de ciel. Sol, parce qu'un espace urbain vivant est celui où les pieds d'immeubles suscitent des pratiques et usages diversifiés ; ce que le concept de SOHO permet sur près de 10 000 m², sur un double niveau de 7 mètres. Ciel, parce que dès l'origine de la conception du projet, nous avons voulu faire de Chapelle International un quartier métropolitain en prise avec la géographie du Grand Paris, où les rapports entre le proche et lointain dessinent les qualités des logements avec des vues imprenables notamment sur Montmartre.

Sur Plaine Commune, nous avons proposé dans le projet urbain du « Territoire de la Création », autour du lieu emblématique du Grand Paris qu'est le secteur Pleyel, d'obliger toute opération à produire un pourcentage substantiel de surfaces adaptées et réservées à des activités de production et de création (flexibilité, modularité, services associés) à des loyers très compétitifs permettant d'offrir une alternative au tertiaire classique devenu trop onéreux pour les producteurs du 21e



Chapelle international dans le grand territoire nord parisien



Chapelle international - monde bas : hypothèse d'agencement des SOHO



Chapelle international - plan des rez-de-chaussée et des espaces publics

siècle. Cette règle vise aussi à garantir la production de quartiers mixtes ou habitants, actifs et visiteurs partagent des espaces communs. Elle est aujourd'hui inscrite dans la charte d'aménagement de Plaine Commune. Autant d'échelles d'appréhension de ce que pourrait être la ville productive de demain, celle-là même qui associe circularité, mixité des fonctions, résilience urbaine et création d'emplois au plus proche de chez soi.



42° Chapelle international, EFA / ville de Paris, Projet d'aménagement du site Chapelle International, Coordination et maîtrise d'oeuvre des espaces publics 2009 - 2024
l'AUC, Bureau Bas Smets, OGI



La condition métropolitaine comme contexte

Plus tard, depuis la fin des années 2000, ont émergé les questions métropolitaines. Nous sommes la plus jeune des dix équipes lauréates de la consultation internationale sur le Grand Paris en 2008. La spécificité de notre réponse réside dans le fait que nous nous sommes d'emblée refusés (malgré notre amour des cartes et des plans) à dessiner un plan du Grand Paris du futur ou à imaginer un modèle de métropole durable idéale. Nous sommes assez simplement partis du constat que la métropole de demain est déjà majoritairement là, qu'elle existe, et qu'à l'avenir les questions qui vont se poser vont plutôt porter sur ses transformations, ses évolutions, ses adaptations et ajustements, que sur son extension.

Nous avons donc commencé par observer, sur un corpus d'une vingtaine de grandes villes dans le monde, comment différentes métropoles se positionnaient vis à vis de cette question du nouveau régime climatique. La question que nous nous posions était : comment chaque métropole, dans ses conditions spécifiques, avec ses ressources propres, ses potentialités et ses problèmes propres, parvient-elle à être et à se soutenir elle-même ?

La « matrice » des métropoles articulée avec des « situations », petites histoires métropolitaines présentées sous forme de maquettes, dessinaient un climat du Grand Paris. Ces maquettes racontaient des histoires sous forme de projets ouverts, qui n'enfermaient pas les choses dans des solutions figées. Sans proposer de plans pour ces différents territoires, nous avons construit à partir de leur observation des fictions spatialisées, qui tiraient un fil caractéristique de l'urbanité métropolitaine du 21^e siècle et formaient ensemble un récit discontinu mais assez complet de ce qu'est et pourrait être la métropole parisienne.

Dans la suite logique du Grand Paris, nous avons été nommés commissaires de l'édition 2010 d'Agora, la Biennale d'architecture, d'urbanisme et de design de Bordeaux. Nous avons choisi le thème « stim Métropoles millionnaires ». L'exposition présentait notamment 25 taches urbaines sur de grandes images suspendues, comme une déambulation dans la diversité des formes qu'ont pris les villes millionnaires en Europe. Ce qui nous intéressait, c'était cette échelle d'un million d'habitants qui fait de ces villes à la fois des « métropoles » par leur étendue, leur pouvoir d'attraction, leurs connexions à l'échelle nationale et internationale tout en proposant aussi les qualités de « petite grande ville », par la proximité immédiate de la nature, de la mer ou de la montagne. Chacune d'entre elles montre un aspect particulier de la ville millionnaire : écologie immédiate pour Copenhague, intrication de la ville et le port à Rotterdam, ville-géographie pour



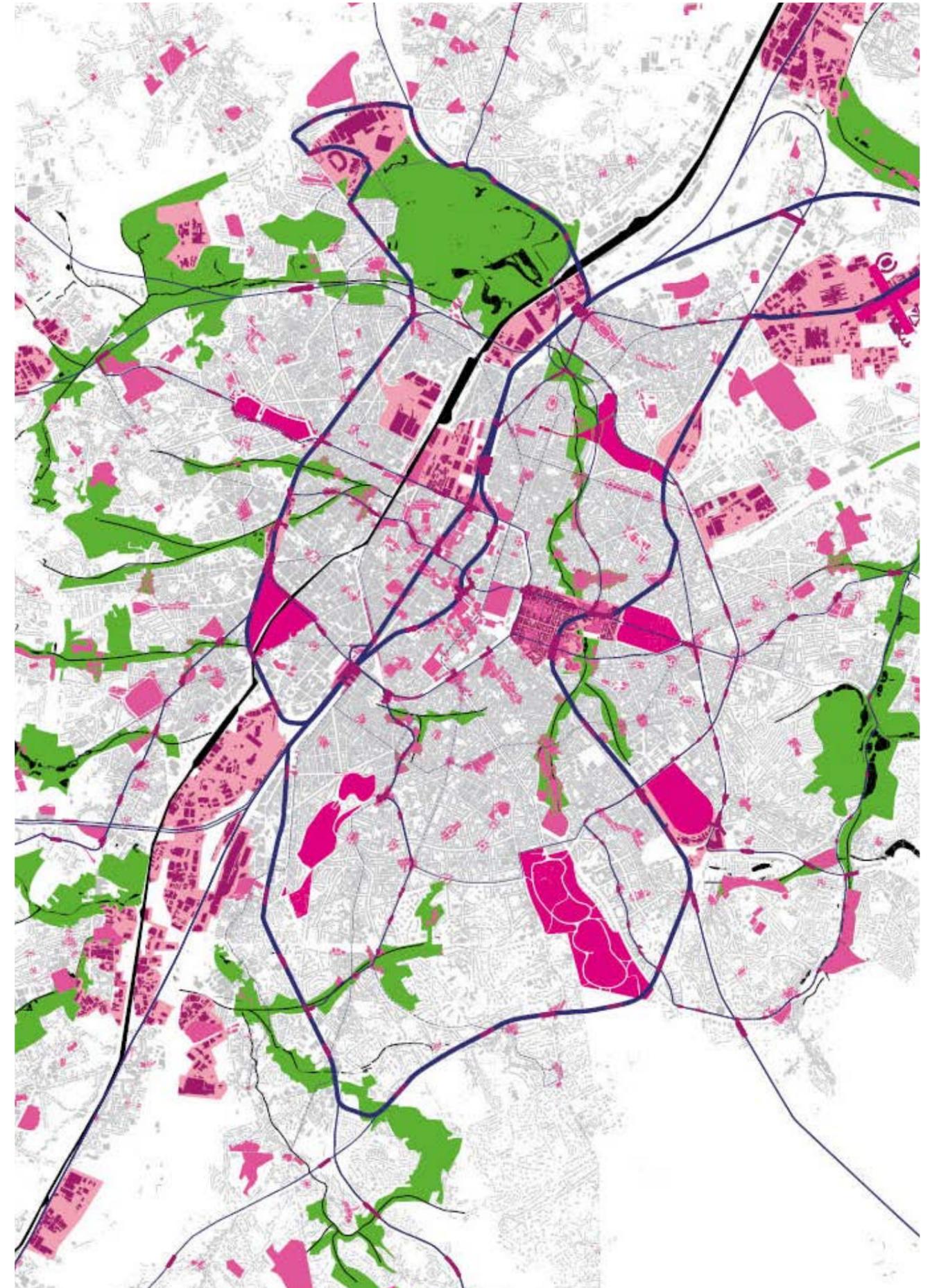
Exposition "stim Métropoles millionnaires" - Agora Biennale d'architecture de Bordeaux, 2010



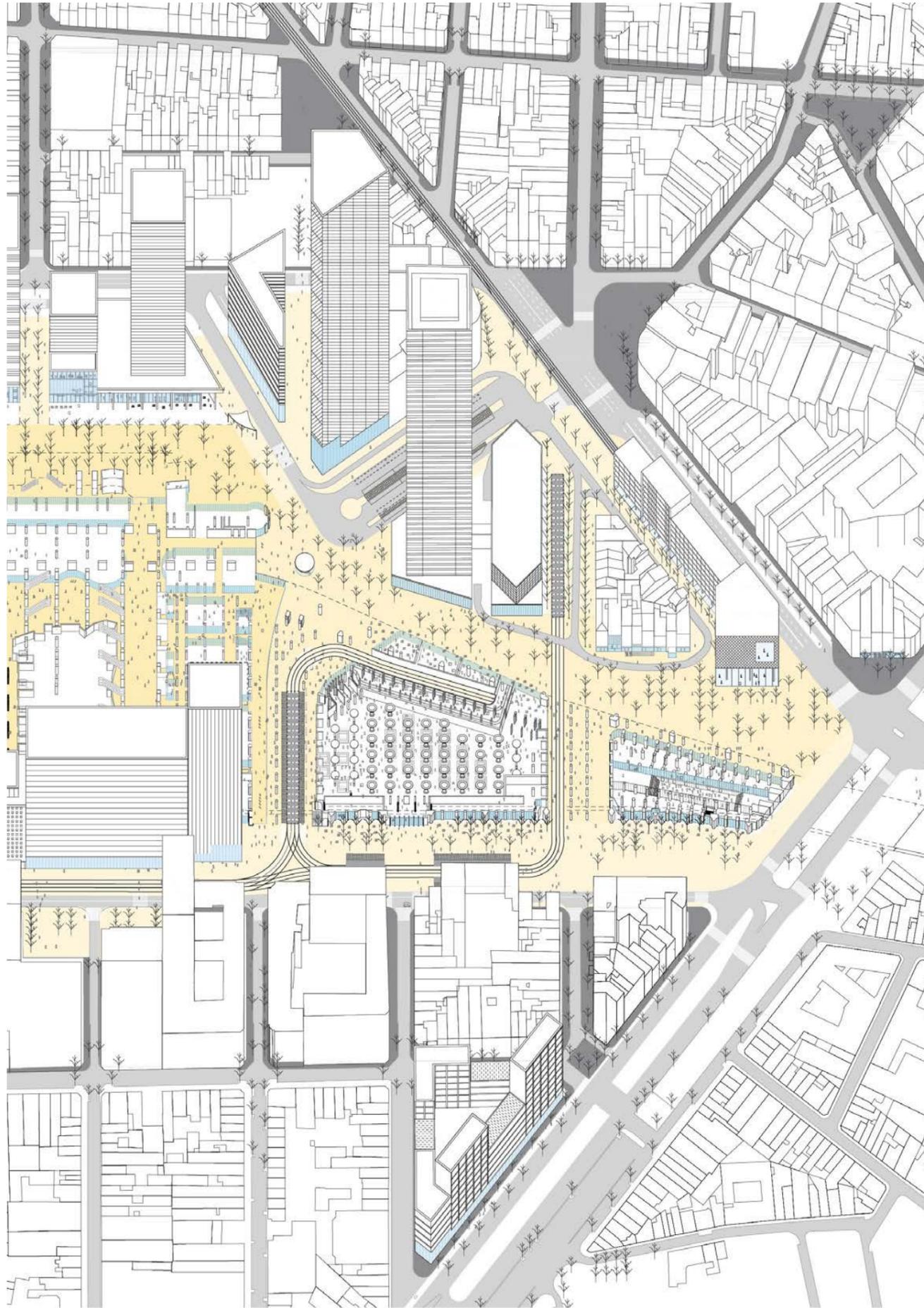
Exposition "50 000*" - Arc en Rêve à Bordeaux, 2012

Riga... Ces analyses nous ont permis de mieux comprendre comment se mettait en place ce rapport entre la condition véritablement métropolitaine et les qualités « habitantes » de ces villes, et en particulier le rôle important que joue la géographie. Immédiatement après Agora, nous avons participé aux consultations lancées par la Communauté Urbaine de Bordeaux sur le thème « 50 000 logements autour des axes de transport collectif » et celle de « 55 000 ha de nature dans le territoire de la métropole », comme construction d'une agglomération durable.

Il était très intéressant de lier la question des mobilités, celle du paysage et de la nature en ville à celle de l'habitat comme matière première de la construction de cette « métropole habitante ». C'est un thème que nous avons continué à développer, notamment dans notre projet pour le « Grand Moscou », un concours lancé par la Municipalité de Moscou en 2012 pour l'extension de la ville vers le sud-ouest. Nous avons proposé des idées comme la « Taïga Metropolis », qui valorisait la présence de la forêt autour et dans la ville comme armature géographique d'un nouveau projet pour Moscou. Thème développé aussi à Bruxelles où nous avons proposé ce concept de « projets d'alliances », où comment associer paysage, mobilité innovante, logements et espaces productifs augmentés d'espaces publics comme principes directeurs d'un environnement unique où l'hybridité spatiale devient le vecteur du projet contemporain.



Bruxelles 2040, Trois visions pour une métropole. Exposition à Bozar du 16/03 au 20/05/12, Palais des Beaux-Arts, l'AUC avec 51N4E, Bureau Bas Smets



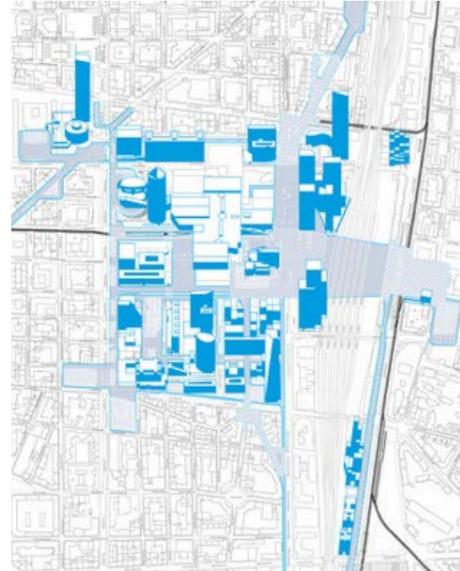
Nouvelles urbanités dans les quartiers de gares

Depuis 2010, nous travaillons aussi beaucoup sur la question des « hubs », notamment sur le quartier de La Défense, sur le secteur Pleyel en Plaine Saint-Denis autour d'une des principales gares d'interconnexion du futur réseau de métro automatique du Grand Paris, ainsi que sur le projet Lyon Part-Dieu et le quartier de la gare de Bruxelles Midi où nous avons conçu le projet autour du concept de « gare habitante ». Aujourd'hui, les lieux d'interconnexion des transports sont devenus les carrefours de la métropole contemporaine, les lieux où l'on se croise, où l'on échange et où l'on fait aussi beaucoup d'autres choses. Ce sont des lieux où l'on travaille, où l'on se divertit et où l'on habite. Donc ce sont des lieux métropolitains par excellence, sur lesquels il y a matière à reconsidérer des notions comme l'espace public, l'intensité urbaine, la mixité habitat et travail, des services et de la culture en ville et surtout à reconsidérer la question de l'échelle d'appréhension de ces lieux. Le rapport d'expertise sur la Gare du Nord, auquel Caroline a participé, montre très clairement que les enjeux de la transformation de la Gare du Nord ne peuvent se comprendre que dans un territoire élargi allant de la gare de l'Est jusqu'à la place de la Chapelle et ne peut probablement pas se résoudre par un projet immobilier trop localisé et enfermé dans l'enceinte de l'espace gare.

A Lyon Part-Dieu, cette prise de position d'étirer la gare sur un territoire plus large a été le fondement originel du projet que nous développons depuis 2009. Le principe de « Gare Ouverte » et de « Surface d'Échange » qui consiste à capitaliser sur la configuration traversante du hall de la gare et desservir le pôle d'échanges multimodal. Le projet d'extension de la gare ne va pas se limiter à en doubler la surface mais va aussi conduire à en multiplier les accès.

Nous avons aussi proposé le concept de « Sol Facile » comme vecteur d'une nouvelle urbanité. L'enjeu est de fonder le dessin de l'espace public sur les flux et les usages plutôt que sur une composition rigide de fonctions. Le Sol Facile, notion extensive et intensive de l'espace public, s'affranchit du dedans et du dehors, du dessus et du dessous, du privé et du public, et introduit ainsi de nouvelles dimensions, transversales ou diagonales, dans la ville.

Le Sol Facile est aussi un moyen de construire un nouveau paysage pour le quartier de la Part-Dieu. Le principe de l'« Horizon Part-Dieu », que nous avons mis au point avec le Bureau Bas Smets qui nous accompagne aussi sur ce projet, consiste à planter sur une trame de 5X5 m, qui laisse le passage et la vue dégagée, autant d'arbres qu'il sera possible. La Part-Dieu, quartier hérité de l'époque du tout-voiture, était un quartier où le piéton longeait les murs aveugles des parkings.



Lyon Part-Dieu, place de Francfort

Lyon Part-Dieu, les demi-ronds du sol facile

Lyon Part-Dieu, principe du sol facile

L'activité commerciale y était entièrement enfermée dans la gigantesque boîte du centre commercial. Le travail sur le Sol Facile, en cours de réalisation sur le cœur du quartier, trouve donc un prolongement naturel dans le principe des « Socles Actifs », inscrit dans les règles d'urbanisme sous la forme d'un rez-de-chaussée double hauteur réservé à des activités de commerce ou de services. Le projet Lyon Part-Dieu, couvre un périmètre de 177 hectares. En dehors du cœur du projet, autour de la gare, du pôle d'échange et du centre commercial, nous sommes sollicités sur tout ce qui se passe dans ce périmètre. Il fallait trouver un dénominateur commun, afin que les nouvelles architectures ne viennent pas rendre les anciennes obsolètes par effet de contraste, mais au contraire s'inscrivent dans un dialogue avec celles qui préexistent. Le concept de « Style Part-Dieu » repose sur quelques notions, comme la simplicité et l'unicité des volumes, la limitation du nombre de matériaux, le rapport entre structure et façades, l'attention aux détails architectoniques, les teintes, une certaine neutralité ou abstraction des architectures. Ces principes nous servent de guide dans la discussion avec les architectes des différents projets. Cette manière de procéder, qui n'enferme pas le discours sur l'architecture dans des prescriptions limitatives mais laisse la place à l'interprétation et au dialogue, débouche sur des correspondances entre des objets éloignés par la forme, le programme, la distance et le temps.



Lyon Part-Dieu, SPL Lyon Part-Dieu, maîtrise d'oeuvre urbaine et maîtrise d'oeuvre des espaces publics 2009 - 2026 l'AUC avec Bureau Bas Smet, Agence ON, Encore, No design, CITEC, Eléments Ingénieries, EGIS et EPPC, Adéquation, Interface Transport, SETEC.



Fra Mauro, carte du monde, 1459 - présentée dans l'exposition 152 Mediterranea XIV Biennale d'Architecture de Venise - 152 Mediterranea XIV Biennale - commissaire Rem Koolhaas Contribution à l'exposition "Monditalia" dans les Gaggiandres de l'Arsenal, 152 méditerranée : un territoire, 152 îles, Exposition de août à novembre 2014 l'AUC avec Cédric Libert et Thomas Raynaud

ALGER, redéfinir la relation de la ville avec la mer



Fernand Pouillon, Diar el Mahçoul, Alger photographie © l'AUC



Alger sous le ciel, © Kays Djilali

Depuis quelques années, nous nous sommes progressivement intéressés à des territoires méditerranéens, d'abord lors de la biennale de Venise, où nous avons développé un travail de recherche sur la condition méditerranéenne à partir du corpus des îles italiennes comme lieux autonomes d'échanges et de porosités entre les deux rives. La Méditerranée a toujours constitué dans l'imaginaire collectif un climat particulier, elle n'a jamais cessé d'être un projet. A tel point que la Méditerranée a surpassé le projet moderne, dont elle est même probablement le point d'origine et le point de son propre dépassement. La Méditerranée croit en ce projet, elle en attend l'accomplissement, l'air immobile, hors des temps des mutations mondiales, tout en étant le lieu certaines fois tragiques d'une agitation lente voire invisible. Alger, capitale proche et lointaine, ville bi-millionnaire, métropole de plus de 6 millions d'habitants, qui cherche son avenir dans un Plan Stratégique posant les enjeux contemporains d'une métropole méditerranéenne. A l'image de notre première rencontre avec Hanoi, Alger ville grouillante, à la fois dessinée et auto-organisée, dont la cohérence ne se comprend que dans son installation dans la géographie, cherche encore son avenir incertain entre modèles sud méditerranéens et moyen-orientaux. Nous travaillons en collaboration avec des experts locaux pour les services de Wilaya sur l'un des projets majeurs de la Ville à savoir la fabrique de la Baie d'Alger comme lieu de réconciliation de la ville avec la mer. Ce territoire concentre toutes les questions actuelles : la régénération du patrimoine historique emblématique de la Ville Blanche qu'est la Casbah et évidemment l'héritage français, l'intégration des infrastructures de mobilité et celles du port qui font aujourd'hui barrières entre la ville et la mer, la reconversion d'un patrimoine important de friches industrielles recyclables en fragments de quartiers innovants en prise avec l'existant, la maille des espaces publics et des espaces naturels capables de relier les fragments disjoints entre mer et collines. Une géographie incroyable où tout reste à construire et où une nouvelle culture de projet résolument algérienne doit être inventée.

Construire des Mondes des Coexistences



Base aérienne 217, SPL Air 217, élaboration du plan guide reconversion de la Base aérienne 217 de Brétigny-Sur-Orge, étude opérationnelle 2012-2022
l'AUC avec SAFEGE, CDVIA

L'actuelle pandémie, qui a forcé les populations de la planète à se retrancher dans des intérieurs, et les profondes mutations que nos sociétés et nos environnements connaissent nous engagent en tant qu'architectes et urbanistes à repenser de façon permanente les fondamentaux du projet. D'une pensée de l'autonomie et de l'aménagement, elle doit encore plus relever d'une pensée des relations et du ménagement. La pensée contemporaine doit chercher à construire de nouveaux agencements dans une perspective écologique plus entrelacée.

Nos projets récents abordent ce questionnement en cherchant à allier et à coaliser les qualités de la ville (densité + diversité) et les phénomènes et les environnements dans une forme de coexistence renouvelée que les gens désormais en pointe sur les questions d'écologie appellent de leurs vœux. Nous pensons que la Ville a résolument un avenir dès lors que se construisent des projets stimulants redistribuant les anciennes organisations en nouveaux agencements propices à des co-productions multiples, généreuses, inédites et ouvertes.

Sur la Base 217, ex base aérienne de l'Essonne, territoire de plusieurs centaines d'hectares aux portes de la zone urbanisée de l'Île de France, nous travaillons à un écosystème résilient que nous avons appelé « laboratoire des nouvelles pratiques ». Nous proposons de passer d'un territoire historiquement dédié exclusivement à la logistique dont on connaît les effets d'artificialisation des terres, à un programme mêlant des contenus et usages qui d'habitude ne trouvent ni relation ni complémentarité : agriculture urbaine bio, industrie du cinéma, cluster drones, innovation dans la logistique du dernier kilomètre, économie sociale et solidaire, grands événements, village culturel, nouvelle industrie, etc., l'ensemble pris dans une trame urbaine tirant parti de l'héritage aéronautique du site.

Dans notre environnement contemporain, où tout est remis en question chaque jour, il nous semble que le projet avec un grand P subsiste comme modalité de pensée et d'action sur la ville et le territoire. Il est plus que jamais une histoire de composition, non pas dans le sens de la belle forme ou des ordonnancements, mais dans le sens d'une diplomatie, d'une attention, d'un égard envers ce qui nous environne et qui par conséquent nous constitue. Cette approche nous invite à faire du projet le lieu pour construire des Mondes des Coexistences.



Caroline Poulin
Djamel Klouche
François Decoster