

UF2 SIP Urbanisme Flottant / Oser penser la ville sans rue !

THEMATIQUE

Dans ce workshop, nous explorons le concept de villes sans rues, un sujet qui remet en question les principes traditionnels de l'urbanisme et ouvre la porte à de nouvelles possibilités de conception urbaine. Inspiré par des exemples historiques tels que Çatalhöyük et des approches contemporaines de la planification urbaine, ce workshop se propose de repenser la manière dont nous concevons nos déplacements sur trois villes existantes construites sans rue ;

Çatalhöyük (Turquie) , la ville agglomérée, Ganvie (Benin), la ville palafittique éclatée et Uros (Pérou), la ville flottante. Un atelier interactif a été conçu pour repenser des modèles urbains qui privilégient la communauté, l'écologie et les espaces partagés et qui ont été l'occasion d'expérimenter des idées audacieuses et de repousser les limites de l'architecture conventionnelle.

Ce workshop est une proposition pour repenser la ville de demain, en osant imaginer un environnement urbain où les rues traditionnelles cèdent la place à des espaces plus fluides, plus intégrés et plus adaptés aux besoins des communautés modernes.

PROCESS

Après avoir analysé chaque ville par groupe, les étudiants ont dessiné l'ADN de fonctionnement de ces villes par une série de sketch et modèle.

En complément de cette recherche de fonctionnement une série de conférences ont été données par Tania Feldzer, Ali Dur et Aytek Alkaya pour redéfinir la notion de mobilités.

Les étudiants ont été invités à créer des parallèles entre la notion de mobilités et les idées de la définition de la ligne inspiré du livre Une brève histoire de la ligne de Tim Ingold.

Les étudiants ont créé des stratégies de déplacements à l'aide de 5 thématiques : la mobilité comme espace de mémoire, la mobilité comme espace d'interaction sociale et de communication, la mobilité dans la temporalité, la mobilité pour les réseaux et les infrastructures, la mobilité pour division et lignes directrices

Coordinateurs : Tania Feldzer et Ali Dur

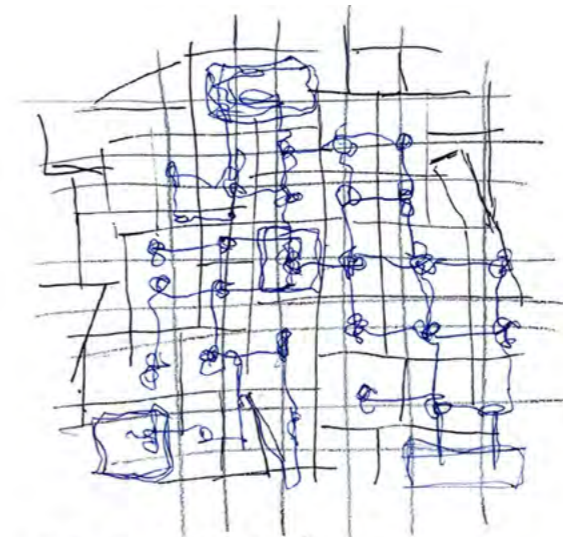
Etudiants : Lucrèce Chatain, Inès Francois, Alexis Gazel, Guillaume Guaffi, Nhac Le, Christopher Luamba, Gilbert Meseguer, Jeremy Mukala, Alina Maria Petrescu, Valentina-Claudia Popa, Alix Revaz, Kristine Sampang



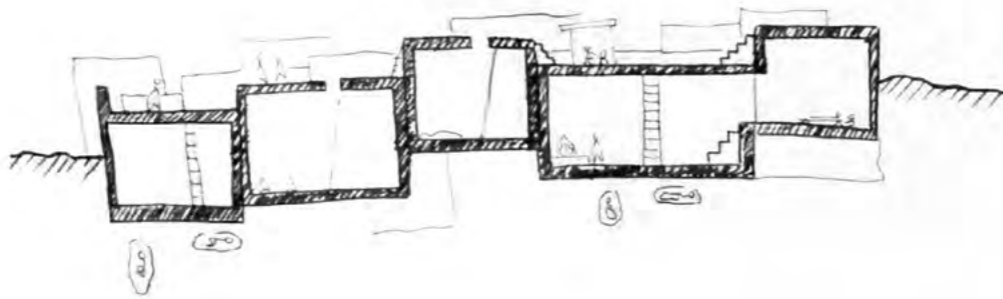
UF2 CATALHOYUK

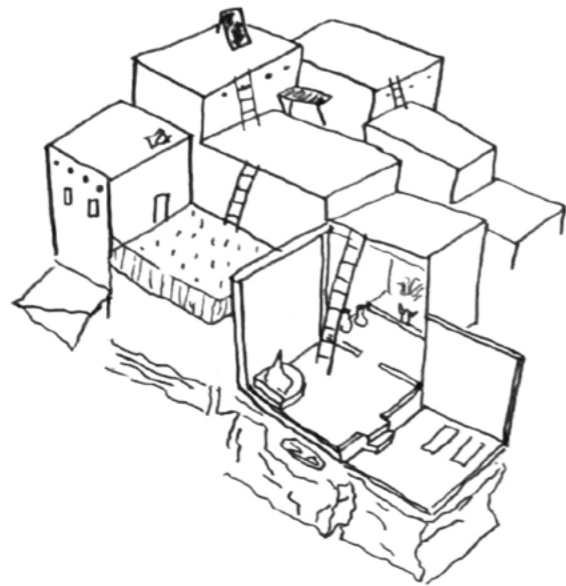
Catalhoyuk est un site archéologique néolithique situé en Turquie. Il se distingue par ses maisons contiguës construites en terre crue, formant une agglomération urbaine sans rues apparentes. La circulation dans la ville était principalement organisée sur les toits des maisons, reflétant une mobilité axée sur l'horizontalité. Les habitants accédaient à leurs maisons par le toit, ce qui impliquait une circulation verticale privée, tandis que les déplacements horizontaux se faisaient à travers les toits des maisons voisines. Cette disposition suggère une organisation par strates, avec des espaces privés aux niveaux inférieurs et des espaces publics sur les toits.

Nous imaginons une société nomade et dynamique, constamment en mouvement et reconstruisant son environnement en fonction des besoins changeants. Ce scénario implique un déplacement perpétuel, entraînant l'abandon et la décomposition des constructions existantes pour faire place à de nouvelles structures. Dans cette société, la mobilité est liée aux déplacements des nomades. Les espaces sont conçus pour être adaptables, capables de se modifier selon les besoins, capables de se modifier selon les besoins. Seul l'espace technique est constant à travers les cycles de déplacement. Il comprend des zones spécifiques pour l'hygiène, le repos et le stockage, tandis que les autres espaces demeurent flexibles.



ÇATAL HUYUK MOBILITY.





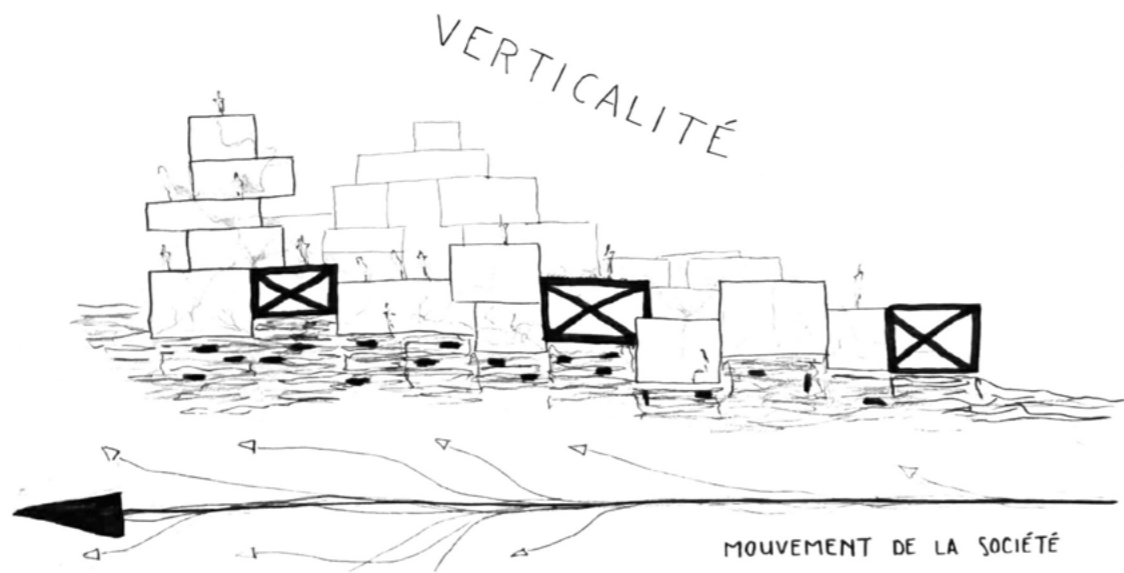
→ ROOF: MOBILITY, PUBLIC SPACES

⇒ PUBLIC

→ HOUSES: RELIGIOUS SPACES & RESIDENTIAL SPACES

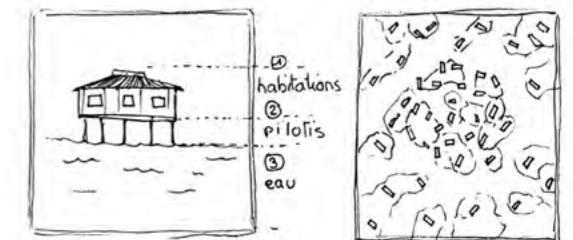
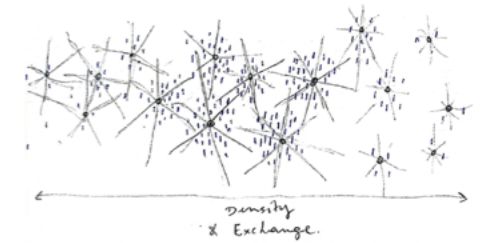
⇒ PRIVATE

→ BINDERGROUND: OLD HOUSES, BURIAL SPACES



UF2 GANVIE

Ganvie est une ville au Bénin, en Afrique de l'Ouest, célèbre pour sa caractéristique unique d'être entièrement construite au-dessus du lac Nokoue, ce qui lui vaut le surnom de "Venise de l'Afrique". Fondée au 17^{ème} siècle par des individus cherchant à fuir l'esclavage, Ganvie compte aujourd'hui plus de 20 000 habitants. La ville vit au rythme de l'eau, avec toutes les constructions érigées sur des pilotis en bois et des îles formées par l'accumulation de sédiments et de débris. Le transport, le commerce et la pêche à Ganvie se font principalement en bateau. Au fil des années, la construction d'îles a progressivement empiété sur le lac, sous l'impulsion d'une demande croissante de terres pour faciliter la circulation piétonne et stimuler le tourisme. Ce changement de tendance en matière de mobilité, passant principalement du bateau au piéton, soulève une question intrigante : que se passerait-il si l'inverse se produisait, avec l'eau reprenant progressivement le terrain ? Cette situation reflète les défis auxquels est confrontée le littoral belge, où la montée du niveau de la mer constitue une menace significative. Les Belges ont historiquement mis en place une infrastructure étendue pour empêcher l'eau de mer de s'infiltrer dans les villes et inonder les terres. Cependant, si nous cessons ces efforts et laissons l'eau s'écouler naturellement dans nos zones urbaines, comment notre mobilité et notre vie sociale seraient-elles transformées ?

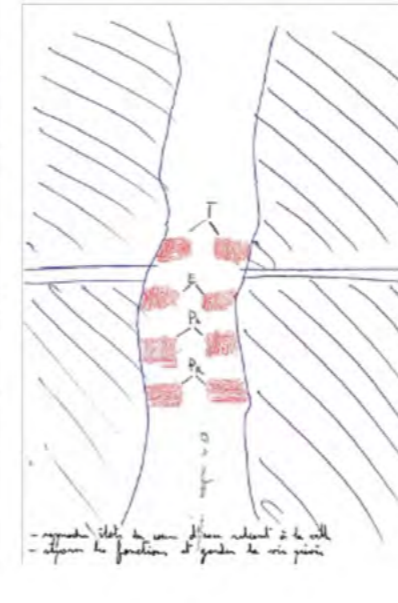
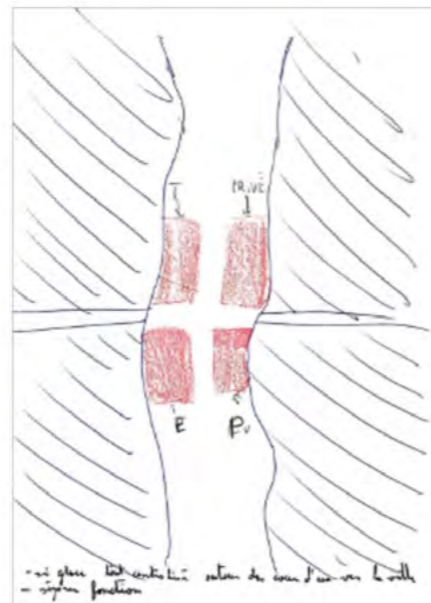
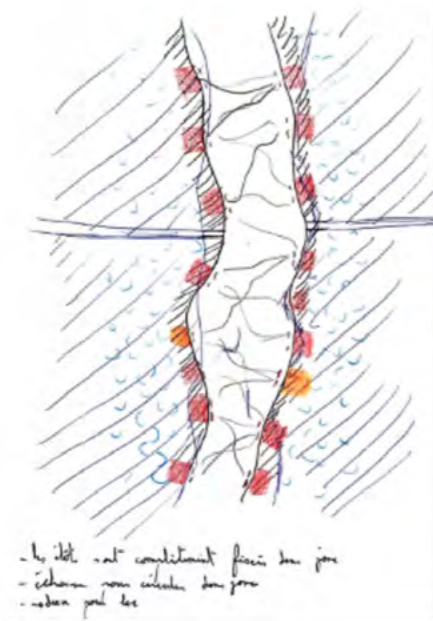


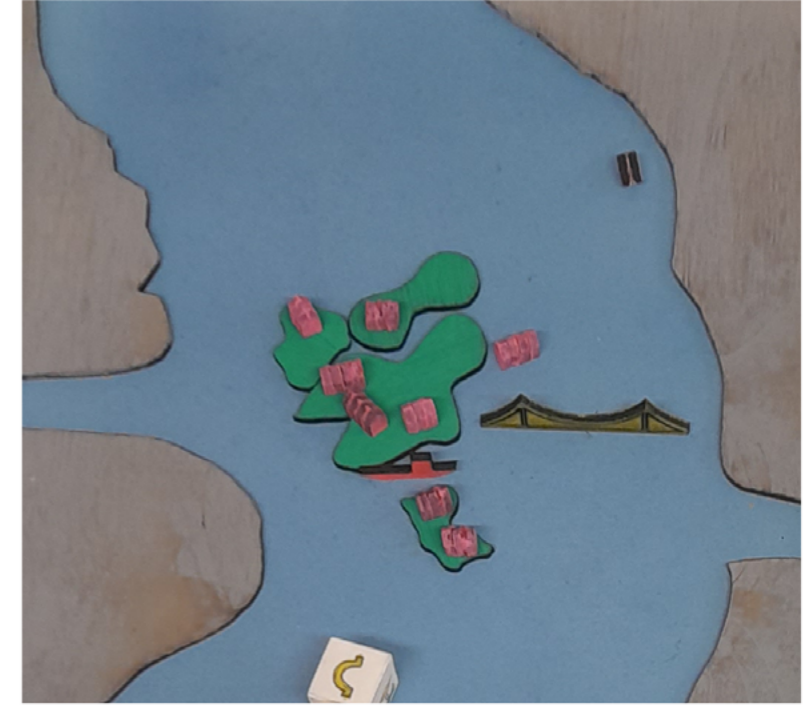
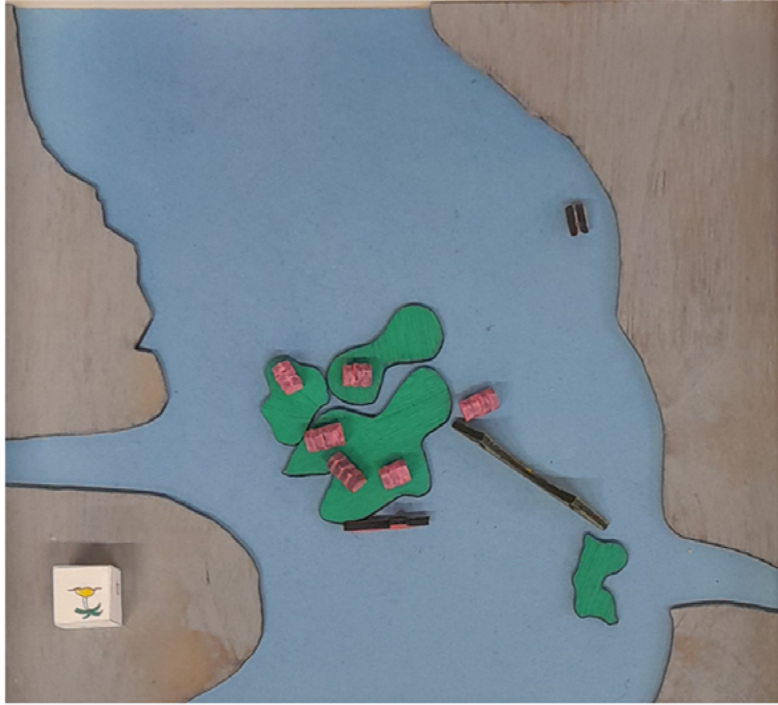


UF2 UROS

Les Uru, également connus sous le nom d'Uros, sont des peuples autochtones de Bolivie et du Pérou qui vivent sur environ 120 îles flottantes artificielles sur le lac Titicaca, remontant à environ 500 après JC. A l'origine, ces établissements insulaires avaient des fins défensives mais sont devenus, depuis, des attractions touristiques. Les îles sont construites à partir du roseaux totora, qui ont une durée de vie d'environ 25 ans avant de nécessiter un remplacement. Les îles flottent comme des bouées et ne sont pas ancrées, permettant un changement de position au fil du temps. Les roseaux totora commencent à se décomposer dans l'eau, nécessitant l'ajout d'une nouvelle couche de roseaux chaque mois pendant la saison sèche et chaque semaine pendant la saison humide. Pour les principales routes de navigation, de nouveaux bateaux sont utilisés, tandis que pour les courtes distances entre les îles, de petits bateaux fabriqués à partir de roseaux totora sont employés. Le mode de vie et l'infrastructure des peuples Uros et de leurs îles sont très flexibles, sans organisation ni programmation fixes. Cette mobilité offre des possibilités infinies de développement et d'organisation au sein de chaque communauté, mettant en lumière un aspect fascinant de leur culture. A l'image de la théorie du burolandschaft développé dans les années 60 par les frères Eberhard and Wolfgang Schnelle "Spaces were defined by the functions of the people who worked in them and their relations to colleagues", le projet de mobilité s'inspire du free plan office, en proposant un jeu où le participant est invité à créer lui-même son scénario.

La circulation dans ces espaces n'est plus déterminée par des axes fixes, mais par des clusters de fonctions en constante évolution, reflétant une approche plus flexible et réactive de l'organisation spatiale.

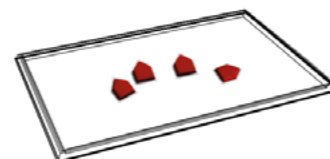
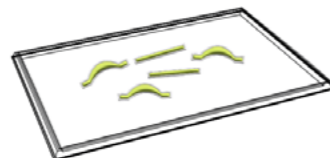
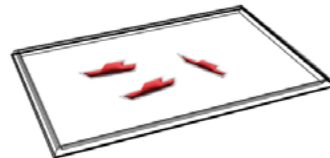




Build a city

*Roll the dice
Each side of it allows
you to add or move
indicated elements*

*The (x2) side of it
allows perform the
next action twice.*



Island

Boat movement

Bridge connections

*Public
houses*



