



R E C O N S T R U C T I O N S

I. Enseignants :

- **Sylvie Burgeon** : architecte : I.S.A.I. « Victor Horta » - 1982 ; enseignante : projet d'arch. – 1993
- **Andrei Miulescu** : architecte : I.S.A.C.F. « La Cambre » – 2009 ; enseignant : projet d'arch. - 2011

II. Thématique de l'atelier

Les causes de destructions urbaines sont nombreuses : fléaux naturels, guerres, désastres industriels, absence de politiques publiques, récession économique etc. Elles provoquent des dégâts particuliers, conduisant à des stratégies de reconstruction différentes. Néanmoins, ces stratégies ont en commun le besoin de s'inscrire souvent dans des conditions d'urgence et de pénurie.

Au XXème siècle, la reconstruction a débuté après la Première Guerre Mondiale par :

- *La reconstruction prémoderne et plus tard d'avant-garde du nord de la France et de la Belgique*
- *Les programmes socio-économiques de la République de Weimar, marquée par le Bauhaus et ultérieurement par les chantiers infrastructuraux du 3^{ème} Reich*
- *Les efforts faits par l'Union Soviétique naissante de reconstruire l'ensemble de la Russie européenne, dévastée par la Guerre Civile*

Et s'est poursuivi de manière fluctuante jusqu'après la chute du Mur de Berlin, en passant par :

- *La reconstruction moderniste de l'Europe Occidentale selon le plan Marshal après 1945 (Allemagne de l'Ouest, Italie, France, Angleterre)*
- *Les efforts faits par les états de l'Europe centrale (Allemagne de l'Est, Pologne, Hongrie) de retrouver des fragments de leurs patrimoines urbains récemment dévastés*
- *Les projets historicistes liées à la postmodernité et à la recréation de l'urbanité « traditionnelle » européenne (Pays-Bas, Italie, Belgique, Espagne, France)*
- *L'expérimentation généralisée et la mise en avant de nouvelles formes urbaines, inspirées au départ par les modernités variées d'avant-guerre et plus tard liées aux mouvements contestataires des années '50 – '60, audacieuses mais parfois rigides et incapables de s'adapter au rythme de l'évolution sociétale*
- *Les chantiers patrimoniaux réalisés par l'Unesco en Ex - Yougoslavie*
- *Et la création de politiques urbaines plus récentes, favorisant le développement urbain prospectif, plus adapté aux réalités contemporaines, intégrant des notions de mixité, de consultation pluridisciplinaire, de participation populaire, de flexibilité et de durabilité.*

De manière courante, ce sujet a représenté un laboratoire de la ville et de l'architecture sur lequel le débat doctrinal n'a jamais cessé d'évoluer.

L'atelier a l'ambition de se focaliser pendant les années à venir sur l'évolution des tissus urbains délaissés, nécessitant urgemment la mise en place de mesures de reconstruction. Sans avoir établi une liste exhaustive de sujets, il se penchera potentiellement sur des sites dans les villes de Naples, Charleroi, Tirana, Athènes, Sarajevo, Catane ou encore Port-au-Prince et Alep.

L'atelier propose d'analyser une série de cas, de lieux, de mesures et de stratégies urbanistiques afin d'ouvrir aux étudiants la possibilité de se familiariser et de s'impliquer activement dans les débats de l'architecture contemporaine et de les préparer à proposer des solutions spatiales innovantes et évolutives.

En 2020, l'atelier a travaillé à Athènes sur le projet « Prosfygika », un quartier moderniste au cœur de la capitale grecque, construit dans les années '30 dans l'urgence et la nécessité d'accueillir les réfugiés de l'Asie Mineure.

En 2021, l'atelier choisit de se pencher sur la ville de Beyrouth. La capitale libanaise, secouée par l'explosion du 4 août 2020, qui a dévasté le port et ses alentours, est aujourd'hui une ville en transformation, obligée de se métamorphoser pour survivre.

Depuis les années '50, toute l'histoire de Beyrouth apparaît comme un cycle de phases de construction, suivies de destructions aveugles et de reconstructions souvent chaotique. Ce cycle, extrêmement violent, pose toutes les questions intrinsèquement liées à la condition urbaine et métropolitaine contemporaine. Nous nous proposons de l'explorer à travers un projet et une série de récits et de témoignages.



III. Énoncé du quadrimestre

Beyrouth 2021 – Le site de la gare routière Charles Hérou



Le site de la gare routière Charles Hérou se trouve à la jonction entre le centre historique de Beyrouth, non loin de la Place des Martyres et du début de l'ancienne ligne de démarcation, en bordure du port commercial actuel, complètement démoli par l'explosion de 2020 et au nord du quartier Gemmayzeh, lieu contemporain pluriel, abritant des populations jeunes et des immigrés et présentant un tissu construit hétérogène, composé en partie d'immeubles à valeur historique ou patrimoniale.



Le site se déploie le long de l'autoroute homonyme, et se présente sous la forme d'une longue friche bordant l'extrémité nord de Gemmayzeh. Ses dimensions générales sont d'environ 185m par 115m. Il est actuellement composé de plusieurs regroupements parcellaires et divisé physiquement en deux parties, une partie construite, comprenant l'autoroute et la gare autoroutière, se trouvant en dessous des voies principales de circulation et une partie non bâtie, d'ampleur égale à la première, constructible et capable de répondre aux besoins multiples de

l'aire urbaine environnante.

Le voisinage construit proche est hétérogène, composé d'îlots urbains denses, présentant parfois des régimes de hauteur très importants. D'autres îlots voisins, fortement touchés par l'explosion du 4 août 2020, sont actuellement inoccupés ou en état de ruine.

Au sud du site, le quartier Gemmayzeh se déploie le long d'une bande parallèle à l'autoroute. Le régime de hauteur y est plus régulier, le quartier regroupe des populations variées et représente le lien urbain privilégié avec la ville et l'extension naturelle du centre historique de Beyrouth. La connexion

entre ce quartier et le site de la gare est un enjeu majeur de l'intégration physique et fonctionnelle du projet dans le tissu urbain.

Le quartier Gemmayzeh, et de manière plus variée l'entièreté de la ville de Beyrouth, présente un déficit important d'espaces verts et publics. La situation du site et sa dimension permettrait d'explorer l'évolution de l'espace public, de proposer des réponses innovantes tenant compte du rapport entre une infrastructure urbaine majeure et les espaces construits environnants et de se positionner sur le rôle que l'espace végétal pourrait avoir dans la capitale libanaise.



De l'autre côté du site, au nord, le port de Beyrouth déploie, à une altitude plus basse (environ 5m en dessous), son réseau viarie interne et une série de structures construites basses, (gabarit moyen R+2niv) abritant des entrepôts et autres activités portuaires. Actuellement, le talus supportant l'autoroute crée une déclivité continue entre le port et le reste de la ville. L'autoroute forme ainsi une barrière suspendue, peu poreuse. Elle sépare les terrains du port de Beyrouth du reste de la ville.

Le site sur lequel notre intérêt se focalise se trouve à un endroit d'inflexion dans le tracé infrastructurel, permettant actuellement une traversée vers le nord, par le biais d'une bretelle de circulation qui passe en dessous du corps principal du pont autoroutier.



Vu sa taille et sa position stratégique, le site permettrait également de questionner le rapport géographique entre le port et la ville, ainsi que la relative imperméabilité urbanistique des infrastructures urbaines de tradition moderniste.

La gare proprement-dite a été construite dans la deuxième moitié des années '90, pendant la période de reconstruction générale de Beyrouth, qui a suivi la guerre civile libanaise. Elle a été inaugurée le 23.09.1997. Le projet de création d'une infrastructure multimodale, d'un nœud de transport majeur, capable de réorganiser et concentrer le réseau de transport public libanais, interne et interurbain avait déjà été évoqué par les urbanistes modernistes dans les années '60. Néanmoins, le contexte politique libanais n'a pas permis la réalisation de ce projet avant le début de la guerre civile en 1975. Actuellement, elle abrite environ 100 quais de bus, divisés en 3 zones distinctes et dessert le Liban et la Syrie. Aujourd'hui, 25 ans après sa mise en fonction, la gare routière a subi les dégâts du temps, de la mauvaise gestion publique et de l'explosion de 2020. Son avenir est ainsi questionnable, sa vétusté, sa conception physique, la vision urbanistique dont elle tire son inspiration, sont actuellement remises en cause. L'objectif du projet est de réfléchir à l'entièreté du site, à son avenir fonctionnel, à la juste proportion entre les occupations urbaines qu'il abrite, à sa connectivité urbaine, à son régime de hauteur, à sa visibilité urbaine, à sa densité et à son occupation.

L'atelier propose d'explorer ce lieu, de le décrire et de formuler une série d'interventions spatiales dont l'objectif principal est d'améliorer le cadre de vie des habitants du quartier. L'atelier n'a pas d'objectif préconçu en termes de stratégie urbanistique mais attire toutefois l'attention des étudiants intéressés sur les multiples valences du lieu d'étude. Celui-ci est en même temps un lieu de la mémoire de l'histoire récente de la capitale libanaise, un ensemble infrastructurel majeur de la reconstruction du Liban, un lieu de transit, un espace urbain délaissé, un élément urbanistique particulier, etc. D'un point de vue spatial, le projet à l'ambition de se focaliser sur l'exploration typologique contextualisée, sur l'hybridation morphologique et fonctionnelle, ayant comme objectif la formulation de réponses architecturales situées et sur l'innovation en termes d'habitat, de rapports urbains (échelle, vues) et de rapports public-privé. L'exploration tiendra compte de la réalité sociodémographique et des conclusions des études socioéconomiques et urbanistiques qui y ont été réalisées depuis quelques années. Les propositions auront comme objectif la reconstruction d'un cadre de vie structurant, permettant au quartier de se relever tout en conservant ses spécificités.



IV. Déroulement de l'atelier

L'atelier occupe le 2nd semestre de l'année 2021, de février à juin. Il se déroule tous les mardis matin de 10h00 à 13h00 et les vendredis de 10h00 à 17h00.

L'atelier propose un travail en trois phases :

- *Analyse du site et compilation de la documentation nécessaire – travail en groupe*
- *Formulation des propositions urbanistiques, des stratégies d'action à l'échelle de l'ensemble du site – travail en groupe*
- *Développement typologique des scénarii spatiaux innovants imaginés par les étudiants – travail individuel*

Le travail à l'atelier s'accompagne de la réalisation d'un carnet / dossier d'étude individuel qui alimente les recherches. Ce travail est obligatoire et il impose à chaque étudiant d'apporter au moins un document supplémentaire à chaque séance d'atelier. Il représente la base de l'évolution de la réflexion spatiale au sein de l'atelier et permet au groupe de réagir et de débattre de manière concrète.

V. Critères d'évaluation

Une part de l'appréciation cotée est la responsabilité directe des enseignants d'atelier qui la formuleront sous la forme d'une évaluation continue.

Celle-ci, composée de la totalité des appréciations partielles, des pré-jurys et jurys d'esquisse ainsi que des appréciations subjectives des enseignants, vaut pour 50% de la note totale du semestre. Cette cote reflète en grande partie l'évolution de la proposition de l'étudiant, la qualité de sa démarche, son ambition et l'audace justifiée et juste de son propos spatial.

Le jury final complète cette appréciation, sa valeur étant également de 50% de la note totale.

Lors de la présentation finale, le jury sera attentif à la cohérence socio-culturelle, urbanistique, et architecturale du propos, à la qualité de la présentation graphique et des maquettes, à la clarté de la présentation orale, aux liens entre analyses et propositions et à la qualité spatiale et au caractère innovant, flexible, durable et adapté (socialement, culturellement, etc.) de la proposition formulée.

Côte sem. 2 / 2021 : 50% évaluation continue atelier + 50% jury final sem. 2

VI. Bibliographie spécifique

- **Laetitia-Nour Hanna – sous la direction de Benoît Moritz (mémoire La Cambre-Horta)**
Construction Déconstruction Reconstruction – Histoire des plans et projets pour le centre-ville de Beyrouth
- **Mahmoud Darwich**
Un mémoire pour l'oubli
La Quasida de Beyrouth
- **Youssef Tohme**
Intensive Beyrouth
- **Sophie Brones**
Beyrouth dans ses ruines
- **Juliette El-Abiad**
La mémoire urbaine du centre-ville de Beyrouth – Entre reconstruction, effacement des traces et métamorphose
- **Samer Mohdad**
Beyrouth – mutations
- **Eric Verdeil**
Beyrouth et ses urbanités – une ville en plans (1946 – 1975)
- **Fouad Awada**
La gestion des services urbains à Beyrouth pendant la guerre 1975 – 1985
- **Hiba Bou Akar**
For the war yet to come – planning Beirut's frontiers
- **Gebran Yacoub**
Histoire de l'architecture au Liban 1875-2005
- **Marlène Ghorayeb**
Beyrouth sous mandat français – construction d'une ville moderne
- **Robert Saliba**
Beyrouth architectures – aux sources de la modernité 1920 – 1940
- **Peter Rowe and Hashim Sarkis**
Projecting Beirut – episodes in the construction and reconstruction of a modern city
- **Institut français d'architecture**
Beyrouth – portrait de ville
- **Jean Sarkis**
Histoire de la guerre du Liban
- **Georges Corm**
Le Liban contemporain : Histoire et société
- **Bayan Nuwayhed**
Sabra and Chatila
- **Rawi Hage**
Parfum de poussière
Le cafard
- **Rachid Al Daef**
Passage du crépuscule
- **Elias Houry**
Un parfum du paradis

- **Andrée Chedid**
Petite terre, vaste rêve
- **Fathia Saoudi**
L'oubli rebelle, Beyrouth 82
- **Amin Maalouf**
Les identités meurtrières
Le dérèglement du monde
Le naufrage des civilisations
- **Sarah J. Rockford**
L'identité libanaise dans la mémoire de la guerre civile
- **Denise Ammoun**
Histoire du Liban contemporain

VII. Cinéma

- **Nadine Labaki**
Capharnaüm
- **Ziad Doueiri**
L'insulte
- **Ari Folman**
Valse avec Bachir
- **Denis Villeneuve**
Incendies
- **Philippe Aractingi**
Sous les bombes