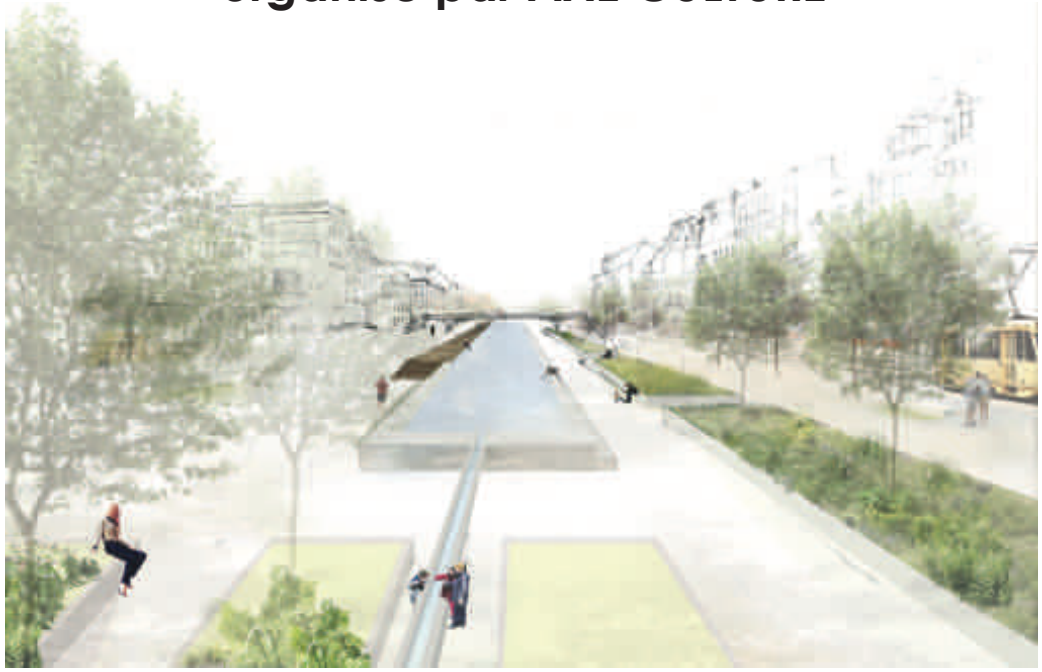
Concours d'idées pour l'avenue du Peuple Belge à Lille
organisé par AXE CULTURE



Titre du projet: À CONTRE-COURANT
Nom de l'équipe: SARAJEVO
Membres de l'équipe: Gaëtan DESWARTE, Kanae OTANI.

le 15 Janvier 2016

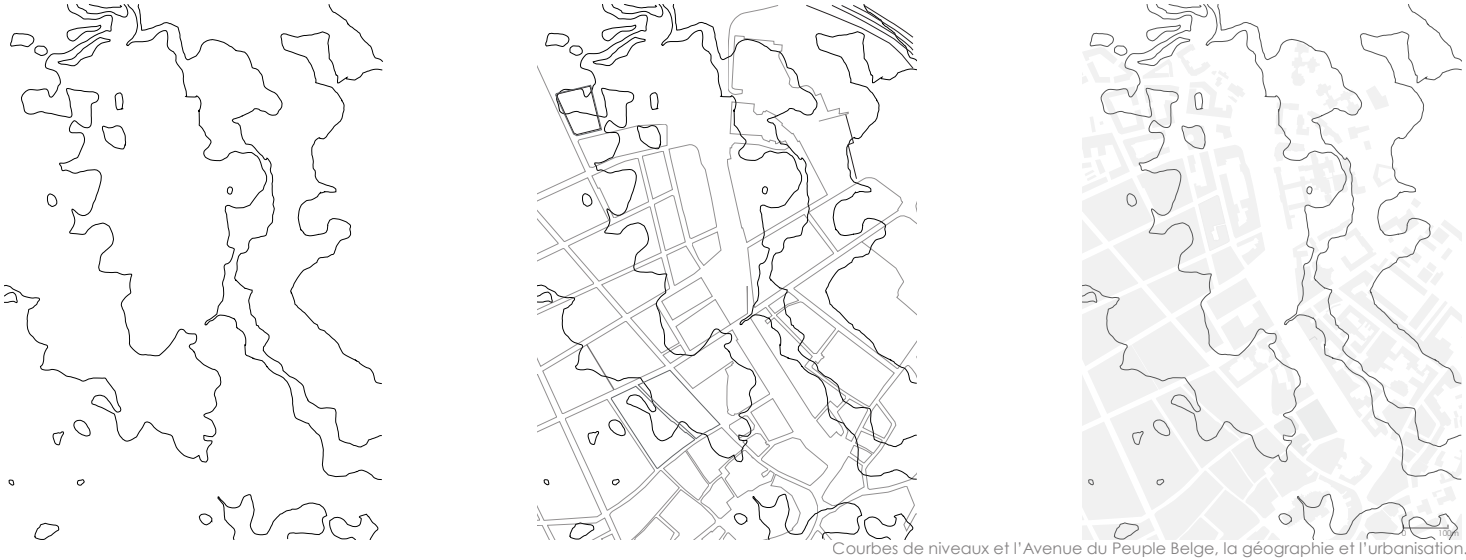
I. Démarche:

C'est sur la Deûle que la ville de Lille s'est implantée.
C'est autour de l'eau qu'elle s'est structurée.
Aujourd'hui, la ville a tourné le dos à ce passé.
L'avenue du Peuple Belge nous raconte cette histoire...

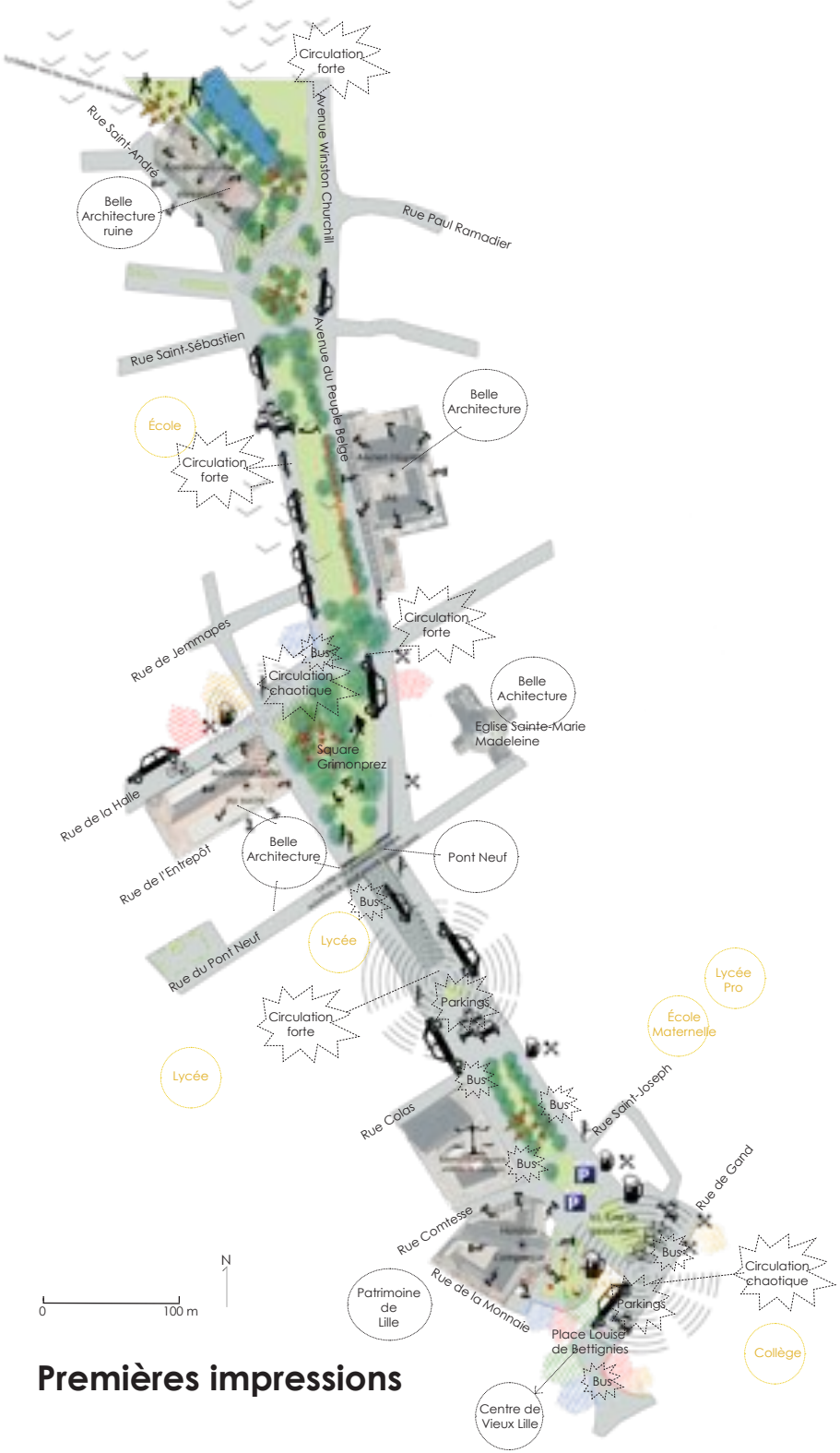
Redonner du sens, de la poésie à l'espace de la ville constitue la base de notre démarche. C'est le fil conducteur sur lequel viennent se greffer d'autres problématiques qui vont nourrir et enrichir le projet.
Nous souhaitons profiter de ce débat pour ouvrir le champ des possibles dans le but de faire émerger une volonté, un regard, des réactions.

Pour cela, une réflexion à différentes échelles est nécessaire pour l'aménagement de l'Avenue du Peuple Belge afin qu'elle retrouve son identité. Ainsi, les problématiques de transport, de continuité des espaces, du patrimoine historique et naturel et des différents usages seront pris en compte dans notre projet.

Nous voulons raconter une histoire pour changer l'image que chacun se fait de la ville.



Courbes de niveaux et l'Avenue du Peuple Belge, la géographie et l'urbanisation.



Premières impressions

Premières réflexions:

Aujourd'hui, l'avenue est un espace longitudinal, très morcelé sans véritable continuité. L'impression d'ouverture qui autrefois caractérisait les lieux semble avoir disparu.
Voici nos impressions

Circulations emmêlées:

L'espace est quasiment entièrement dédié à la voiture ce qui engendre diverses nuisances (bruit, insécurité, pollution et prostitution). Les stationnements participent à saturer et à encombrer l'espace. De plus, les voies en sens unique ne parviennent pas à desengorger le trafic dans lequel les bus sont souvent bloqués.

Par ailleurs, les voies pavées sont en mauvais état et rendent la circulation des cyclistes difficile.

Quand à lui, le piéton est amené à slalomer entre les circulations. Il est parfois difficile de traverser la rue notamment rue de la Halle.

Des «espaces verts» sans qualités:

L'avenue se compose d'un patchwork d' «espaces verts» (des espaces d'herbe), sans usages ni qualités véritables. Il n'y a aucune cohérence générale ni d'identité de l'ensemble.
Quelques arbres et arbustes d'ornement contribuent et encouragent l'activité de prostitution.
Le manque de diversité d'ambiances et de végétation amplifiie l'impression d'homogénéité et continuité paysagère.

L'absence du Canal:

L'impression d'ouverture et de fluidité de l'ancien canal est perturbée par des coupures visuelles et physiques. La pente d'accès au Pont Neuf créée une coupure.

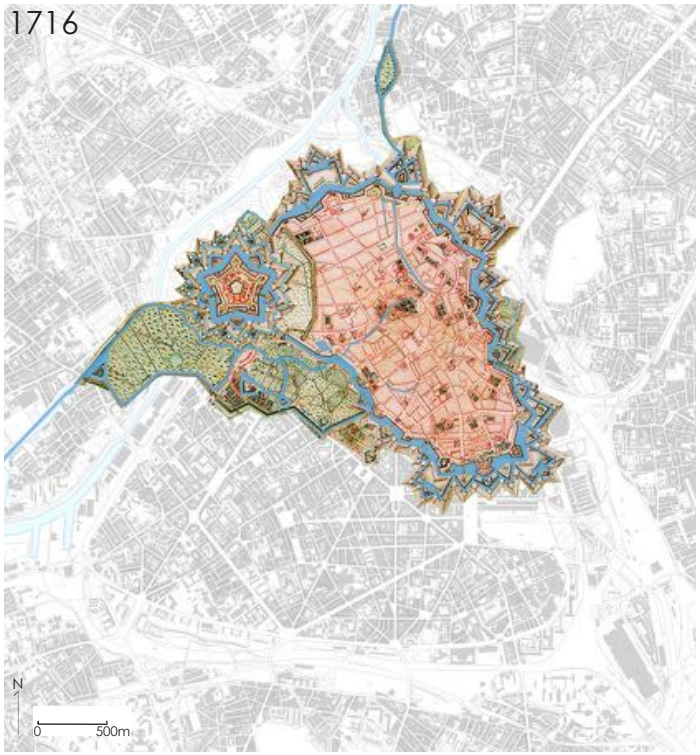
Certains éléments comme le Pont Neuf, la Halle aux Sucres, le quai en face de l'ancien Hospice, l'Usine élévatoire, les caves et entrepôts témoignent de l'ancien canal et des rapports qu'ils entretenaient. L'absence de l'eau amplifie cette situation de décalage et nous coupe du rapport à la géographie du site.
On est loin de l'axe navigable qui structurait la ville.

Un patrimoine oublié, délaissé...

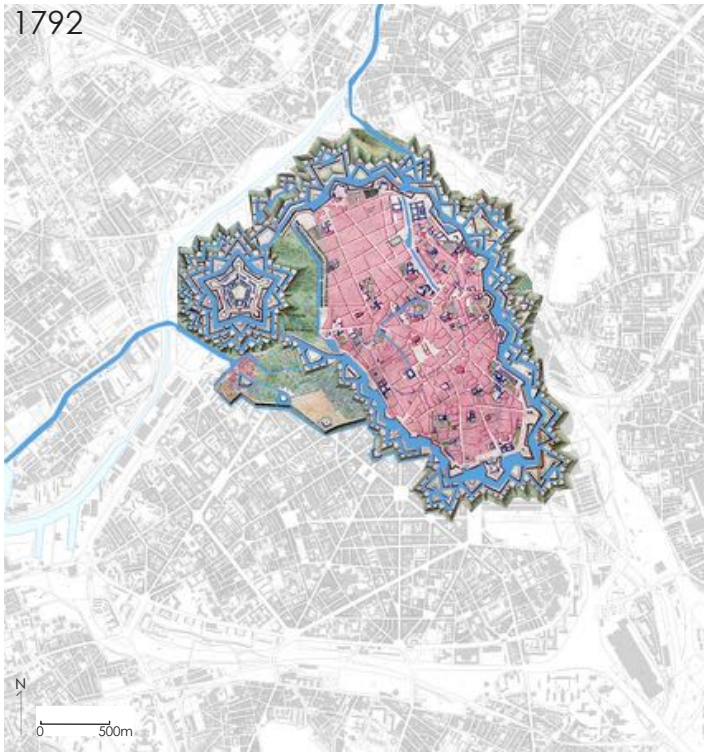
En traversant ces espaces, on ne ressent pas vraiment d'émotions particulières, le patrimoine ne participe pas à animer l'avenue. Les bâtiment comme la Halle aux Sucres et l'usine Élévatoire par leur emplacement et qualités architecturales pourraient avoir d'autres usages.

II. Enjeux

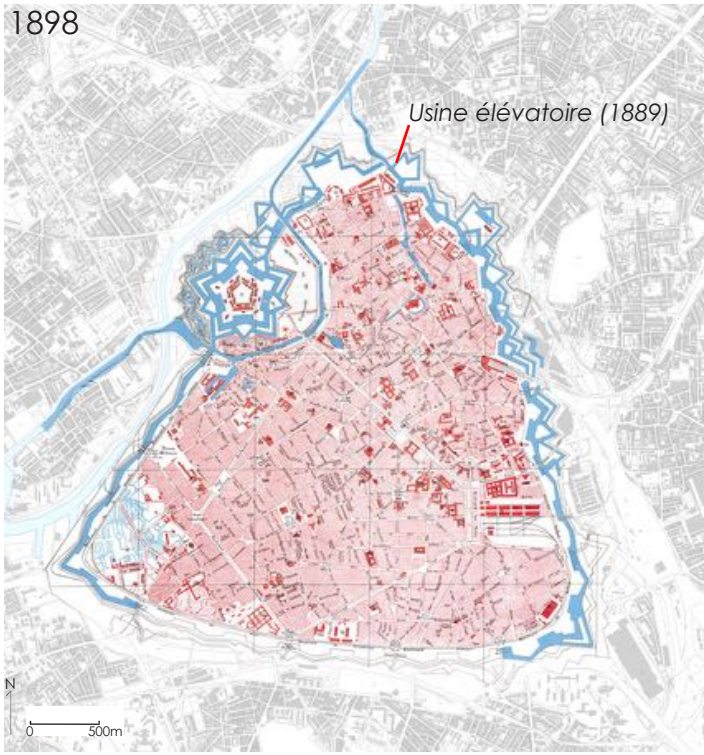
Structure de la ville.



Plan des fortifications en 1716, Musée de l'Hospice Comptesse



Plan des fortifications en 1792 après le siège autrichien par Louis Watteau



Plan de la ville de Lille en 1898, source BNF/Gallica.

Des murs et de l'eau pour se défendre:

Ce plan montre l'emprise spatiale considérable de la citadelle et des fortifications assurant la défense de la cité en 1716 selon le plan dessiné par Vauban. Bâties sur des terrains marécageux, les fortifications profitent d'un ingénieux système d'inondation.

la présence de l'eau était importante au coeur de la ville à travers un réseau de canaux. L'avenue du Peuple Belge était alors un canal important qui alimentait la ville en vivres et denrées diverses.

L'eau était alors un élément essentiel à l'économie et à la défense de la ville.

L'eau comme atout défensif et économique:

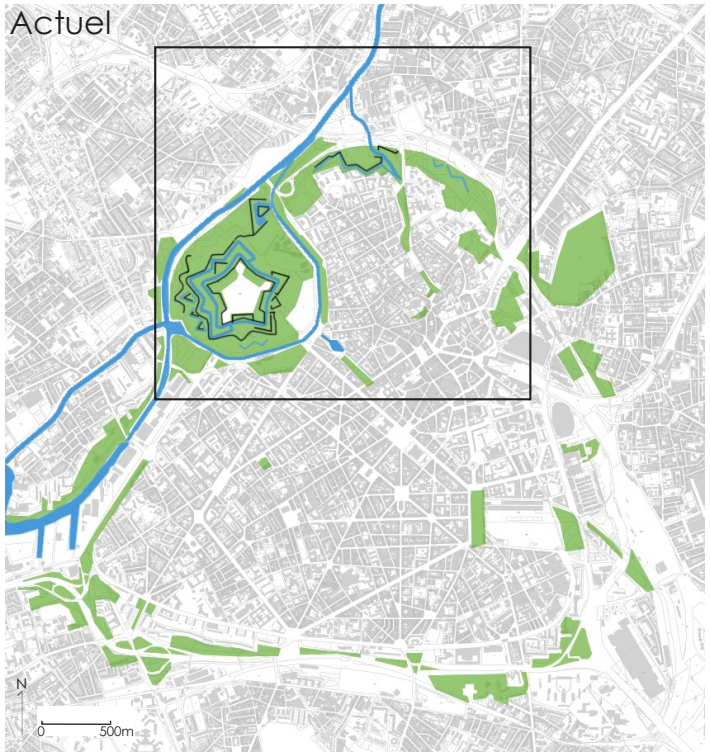
En 1792, les fortifications sont renforcées après un nouveau siège des autrichiens.

L'eau y est de plus en plus présente et va favoriser le développement des industries textiles qui vont profondément modifier l'aspect de la ville mais également et participer à l'essor de la ville.

La ville s'étend:

En 1858, la ville est considérablement agrandie par l'annexion des faubourgs. Une nouvelle enceinte est crée toujours entourée de douves. Peu à peu, ces dernières ne sont plus alimentées en eau. De nombreux canaux sont bouchés ou recouverts pour des raisons d'hygiène.

En 1889, l'usine élévatoire est construite pour alimenter en eau le canal de Roubaix mais également pour évacuer et épurer les eaux usées de la ville et des industries textiles. Le canal de la Basse Deûle (Peuple Belge) concentre donc l'évacuation de toutes les eaux sortantes de la ville tout en conservant encore son rôle fluvial.

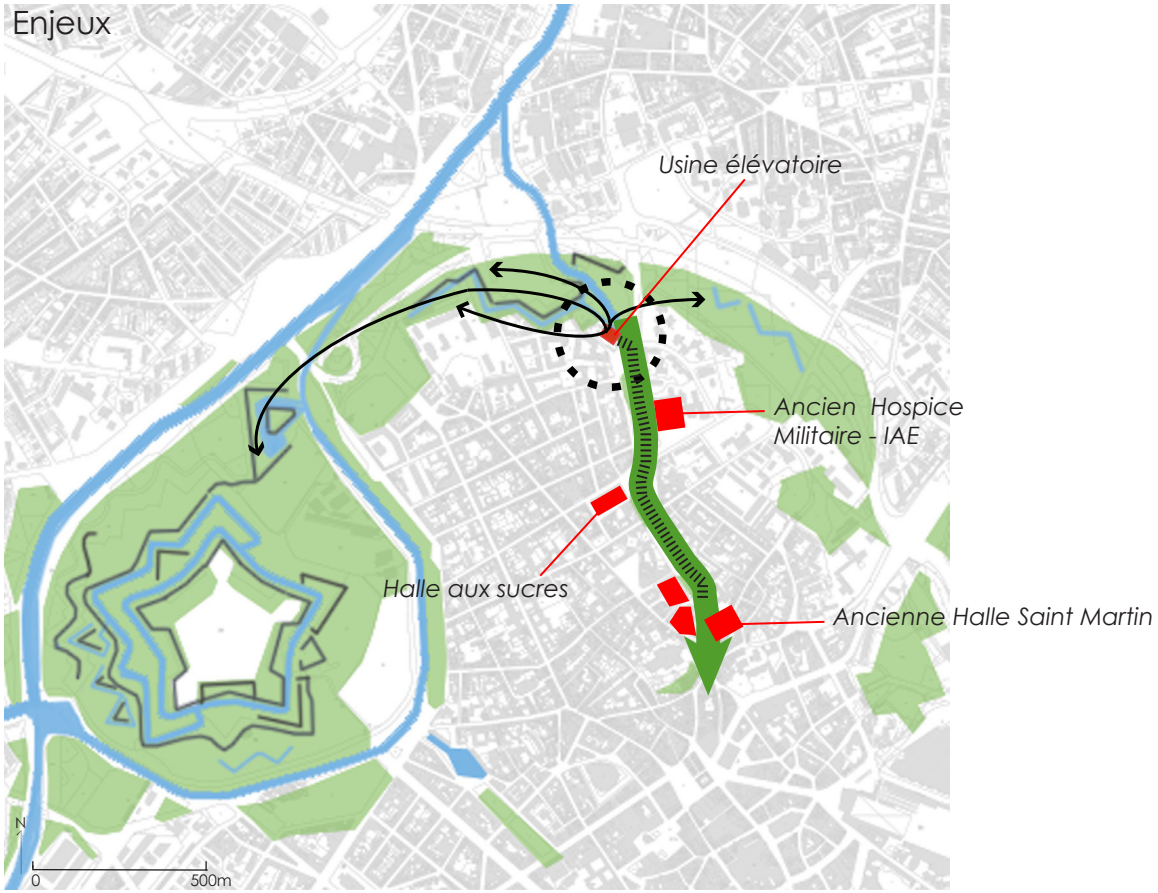


Une ceinture verte et quelques vestiges des remparts conservés au Nord:

Après guerre, les fortifications se heurtent aux importants besoins d'infrastructures et à la pression foncière. Le périphérique s'implante à l'emplacement même des fortifications au sud de Lille. Ce démantèlement général engendre l'apparition d'une ceinture d'espaces délaissés, parcs et espaces verts.

Si il reste peu de traces visibles des anciennes structures militaires, la citadelle, quelques glacis, murs et douves sont encore présents au nord, dans le prolongement de l'avenue du Peuple Belge.

Le canal a été comblé dans les années 1930 et transformé en une avenue qui conserve aujourd'hui quelques structures et bâtiments liés à ce passé.



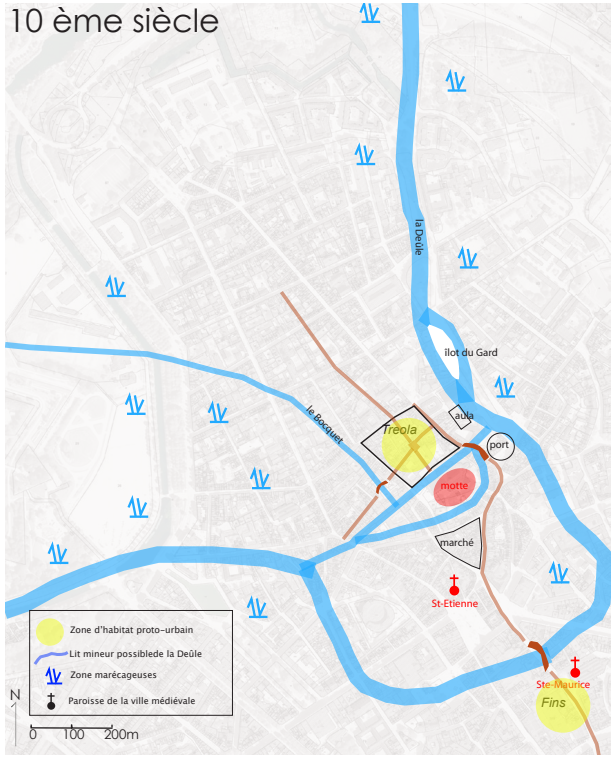
Enjeu du projet: Valoriser et rénover le patrimoine à travers un parc/promenade depuis le centre ville vers les remparts:

Il s'agit ici de faire de l'Avenue du peuple Belge un lieu de promenade et de détente permettant aux visiteurs et usagers de redécouvrir le patrimoine depuis le centre ville jusqu' aux anciennes fortifications.

Ce parc/promenade permettrait d'accentuer la présence de la «nature» en ville par une transition progressive entre la ceinture verte et le centre ville pauvre en espaces de détente et de contact avec la «nature».

Un programme de rénovation des éléments de patrimoine repérés (Usine élévatoire, Halle aux Sucres, Ancienne Halle Saint-Martin) sera imaginé afin de redynamiser et diversifier ce secteur.

La Deûle et la ville.



L'Isle, naissance d'une ville.

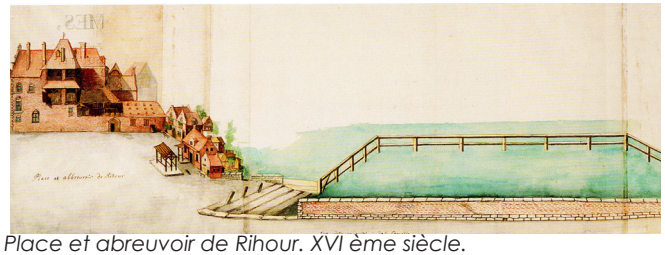
Son nom en ancien français (L'Isle), proviendrait de sa localisation primitive sur une île des marécages de la vallée de la Deûle où elle a été fondée. La cité fut bâtie à partir du Xe siècle le long de la Deûle sur un ensemble d'îlots, entourés de terrains marécageux. Sur ces îlots s'établirent progressivement les chefs lieux (le castrum, le forum et l'oppidum) qui furent dès le XIIe siècle protégés d'une enceinte.

Vue des écluses entre deux bras de la rivière à l'arrivée de Lille. Extrait d'un plan du XVI ème siècle.
Archives départementales du Nord.

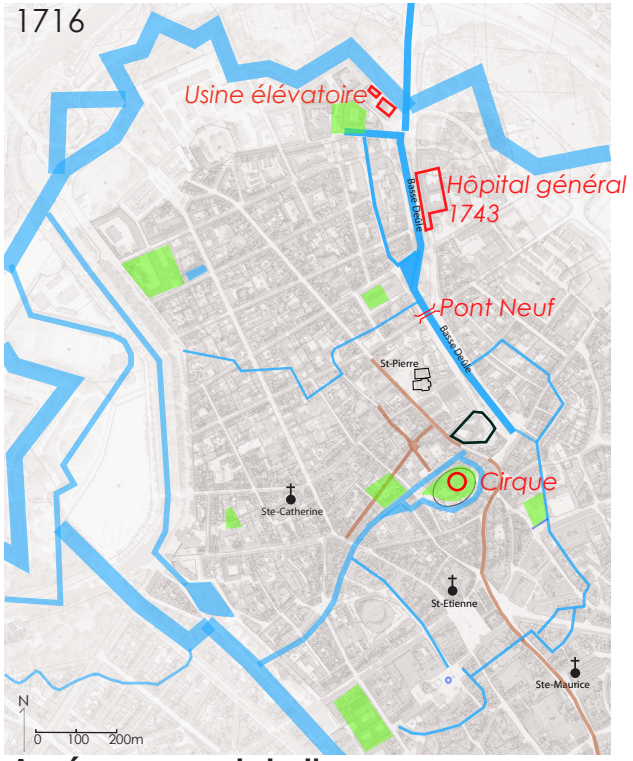
L'eau dans la ville médievale.

La ville s'est développée en intégrant tout un réseau de canaux. Le transport fluvial contribuait fortement au commerce des marchandises et ainsi au développement économique de la ville du XIIIème au XIVème siècle.

Dans Lille médievale, l'eau est un élément incontournable du paysage urbain. Des fontaines sont installées pour se procurer de l'eau destinée à la consommation alimentaire.

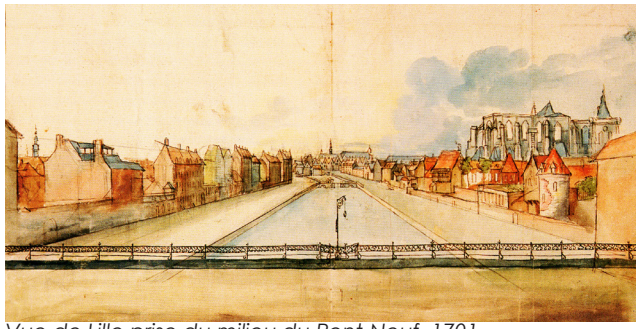


Place et abreuvoir de Rihour. XVI ème siècle.
Ce point d'eau se révélait particulièrement utilisé lors des incendies.



Aménagement de l'eau.

Vauban travailla à la construction de la citadelle et de ses fortifications en 1670 pour renforcer les défenses de la ville. Le développement urbain du XVIIème siècle fut ordonné par l'essort des échanges commerciaux et des industries textiles. Des problèmes sanitaires commencèrent à voir le jour (eaux usées, rebuts industriels, divers déchets se retrouvent rejettés dans les canaux).

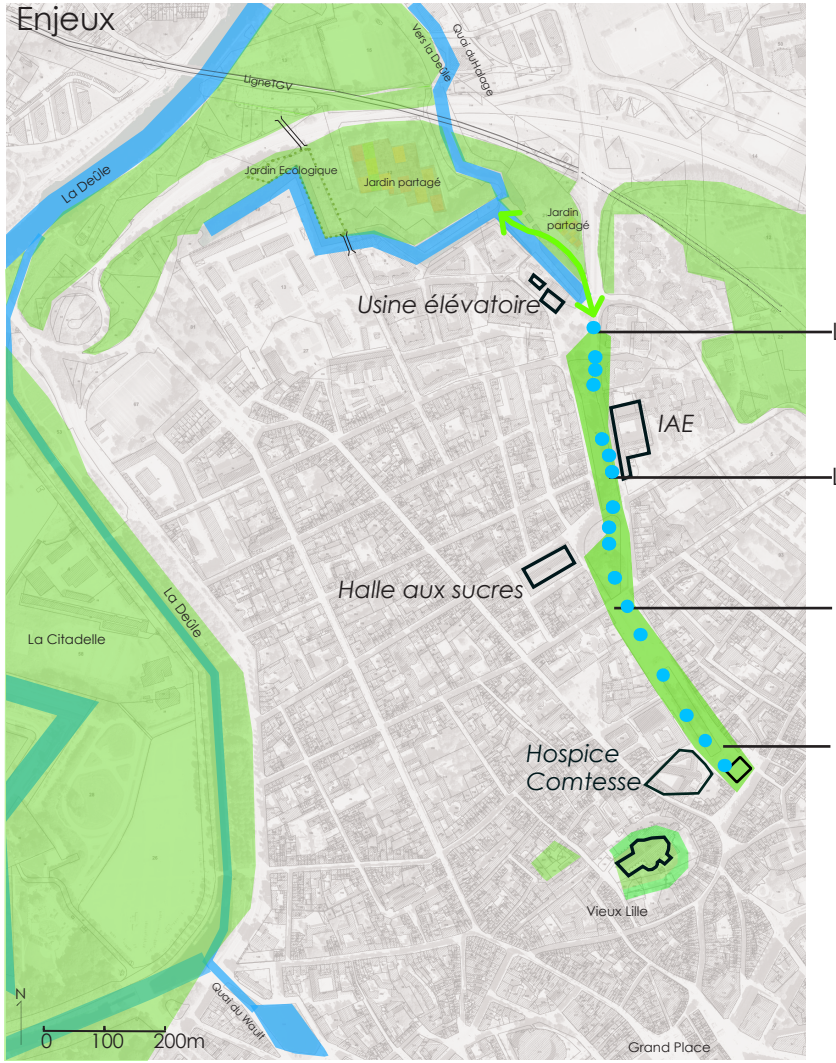


Vue de Lille prise du milieu du Pont-Neuf. 1701.
Musée de l'Hospisse Comtesse.

Les canaux sont cachés.

Les canaux ne sont plus utilisés pour le transport et l'échange de marchandises. La cité marchande manufacturière se développe autour des industries textiles et mécanique, faisant de Lille une nouvelle capitale industrielle.
Seul le canal de la Basse-Deûle, avec l'un des deux ports historiques de la ville, sera conservé jusqu'au début des année 30. Son comblement le fera devenir l'Avenue du

La Basse Deûle et le pont de l'assistance avec l'ancien palais de justice.
Deray, Musée de l'Hospisse Comtesse.



Enjeux du projet - retisser la ville par l'eau et le patrimoines naturel.

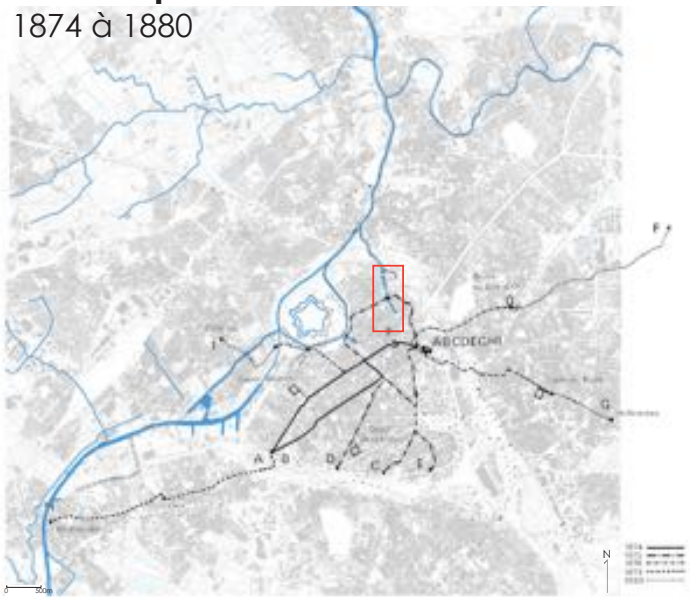
Comment l'eau dans la ville peut animer et revaloriser l'espace de la ville ?

L'eau a aujourd'hui disparu de l'avenue. Renouer le contact avec l'eau, la faire réapparaître sous différentes formes permettrait de d'améliorer l'image de la ville, de restructurer les espaces et les ambiances de l'avenue et d'envisager de nouveaux usages.

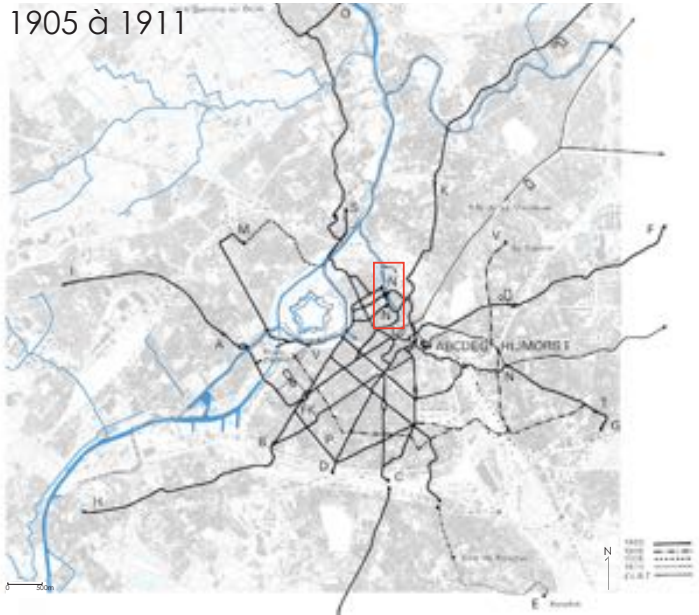
L'eau pourrait servir de fil conducteur pour réintroduire la «nature» le long de l'avenue et d'intégrer le quartier au reste de la ville.

Les transports communs.

1874 à 1880



1905 à 1911



1955

Apparition du tramway:

En 1874, le premier réseau de transport en commun de Lille est un réseau de tramway hippomobile. Le réseau se développe progressivement.

Le tramway hippomobile de Lille en 1874 devant la gare Lille-Flandres

Un réseau qui se densifie et se modernise:

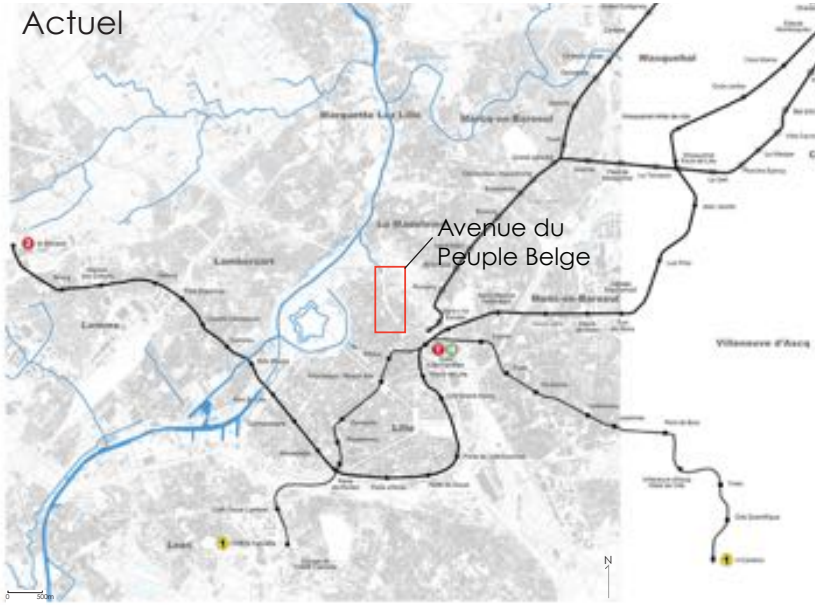
L'arrivée de l'électricité en 1901 va bouleverser les réseaux qui vont très rapidement augmenter et se densifier. En 1909, l'arrivée du «Mongy» (du nom de son inventeur) est plébiscité par la population car très rapide et confortable.

Vue du palais de Justice, du canal et du tramway électrique (à gauche) en 1910.

L'avènement de l'automobile au détriment du tramway:

Après la première guerre mondiale, le réseau est endommagé mais remis en état car très largement utilisé par la population. En 1933, les premiers bus et la démocratisation de l'automobile va entraîner une baisse progressive de la fréquentation. En 1972, il ne reste que 2 lignes tramway toujours en service aujourd'hui : Tramway de Lille - Roubaix - Tourcoing.

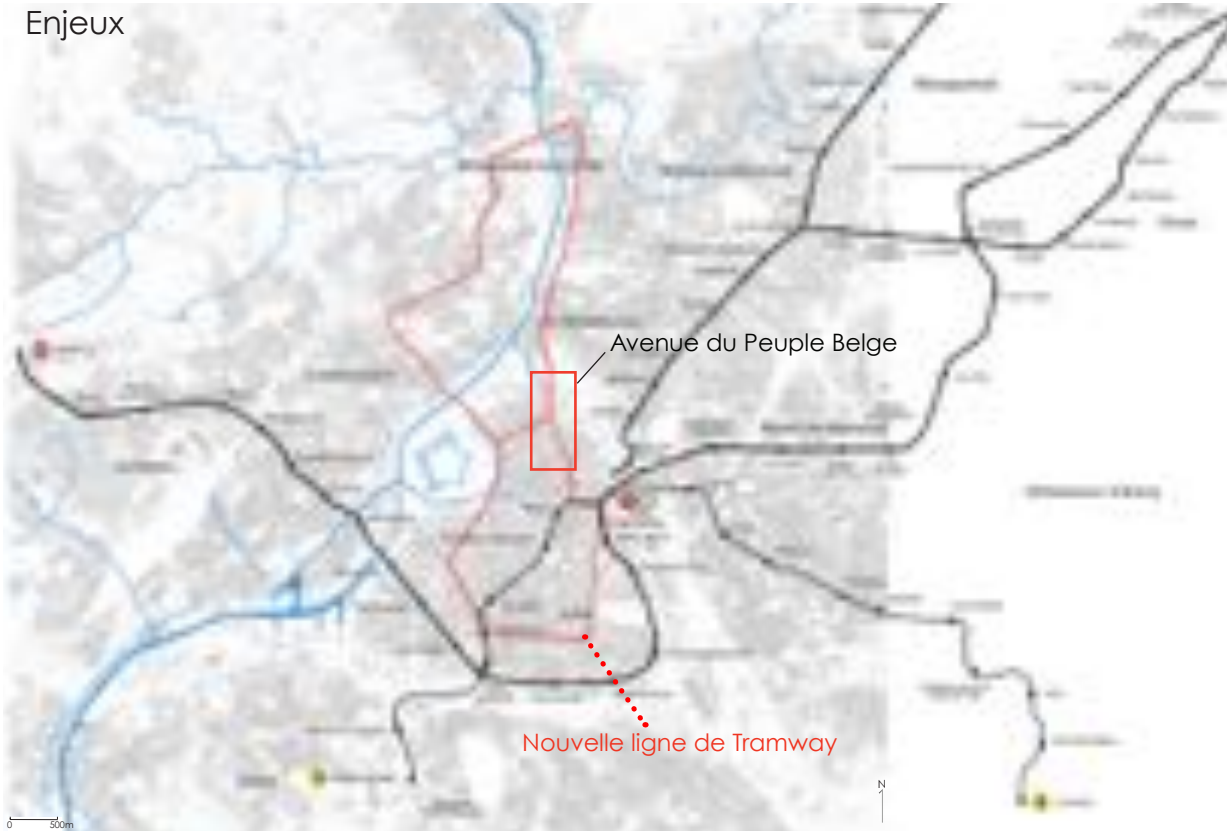
Photo du tramway place de l'opéra dans les années 1960.



Un changement d'échelle, le nord de la métropole mis à l'écart par le manque d'offre:

En 1983, le métro entre en vigueur grâce à 2 lignes. La métropole est ainsi desservie dans son ensemble. Au niveau local, un réseau de bus fonctionnant au gaz de ville permet les déplacements a travers toute la ville mais les problématiques liées à la circulation automobile de plus en plus importante induisent des changements de la politique de transport.

Les moyens de transports électriques aujourd'hui (VAL et tramway)



Le projet: créer une nouvelle offre de transport, le tramway comme opportunité de réaménagement de l'avenue du peuple belge.

Notre projet envisage la création d'une ligne de tramway afin de restructurer l'avenue du Peuple Belge en parc et de limiter l'espace dédié à la voiture. Cette ligne de tramway permettrait également de faire de l'avenue une nouvelle porte d'entrée Nord de la ville de Lille. L'espace libéré pourrait ainsi profiter aux piétons, cyclistes et autres usages.

Exemples de tramays électriques actuels à Lisbonne (à gauche) et à Bordeaux (à droite).

III. Programme

Les enjeux principaux exprimés dans la partie précédente constituent une étape importante car ils permettent de fixer le programme de notre projet. Chacun de ces enjeux agit à différentes échelles. C'est par un jeux d'aller et retour que l'analyse de notre projet s'affine et fait rejaillir de nouvelles idées. Par ailleurs, ces enjeux s'imbriquent entre eux et partagent des thématiques et problématiques communes.

Ainsi, les 3 grands enjeux de notre programme sont:

- La mise en valeur du patrimoine pour redynamiser l'Avenue

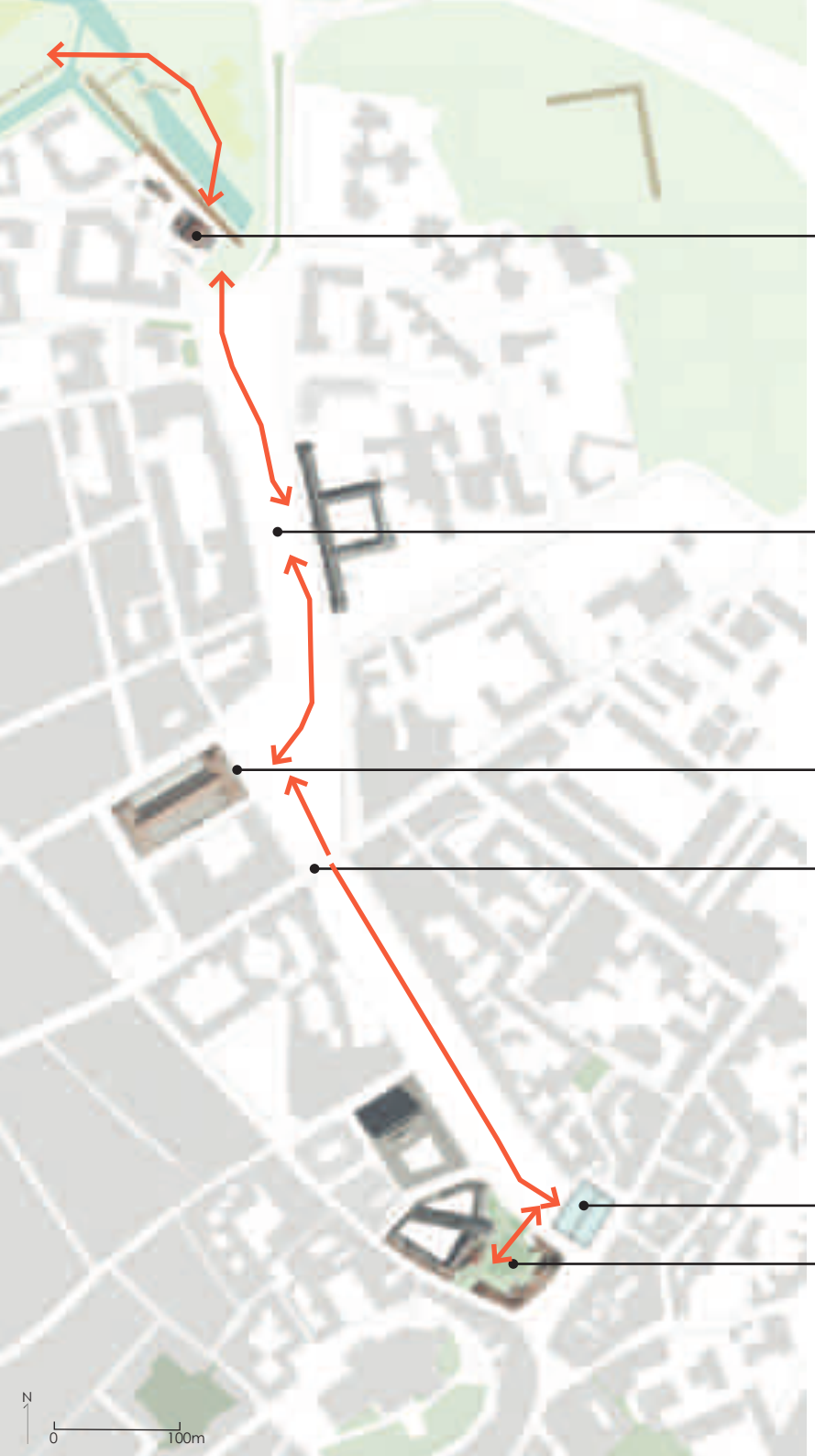
Imaginer des usages, créer des nouveaux lieux pour redonner vie à l'ensemble de l'avenue. Chaque intervention agirait comme un événement, afin d'inviter les visiteurs à découvrir les lieux et aux habitants de s'approprier leurs quartiers.

- Faire réapparaître l'eau et la nature pour animer et revaloriser l'espace de la ville

Imaginer un parcours au fil de l'eau autour duquel différentes ambiances et espaces se succèdent. L'eau et la végétation entreront progressivement dans la ville depuis les fortifications vers le centre ville. Ainsi, le visiteur pourra ressentir la transition progressive depuis les espaces urbains vers les espaces plus naturels.

- Le tramway comme opportunité de réaménagement de l'Avenue.

Libérer l'espace de la voiture grâce au tramway afin de permettre aux cyclistes, piétons et habitants de se réapproprier la ville. Imaginer une manière de circuler pour chaque mode de déplacement à différentes échelles.
Profiter de cet espace disponible pour inverser le rapport à l'avenue.



La mise en valeur du patrimoine pour redynamiser l'Avenue

Rénover l'ancienne usine élévatoire afin de créer un centre d'interprétation de l'eau dans la ville, un restaurant /bar (guinguette). Ce lieu servirait de point de départ pour la découverte des remparts jusqu'à la Citadelle.

Mettre en valeur l'ancien quai devant l'IIAE et mettre en scène l'eau qui caractérisait autrefois cet espace.

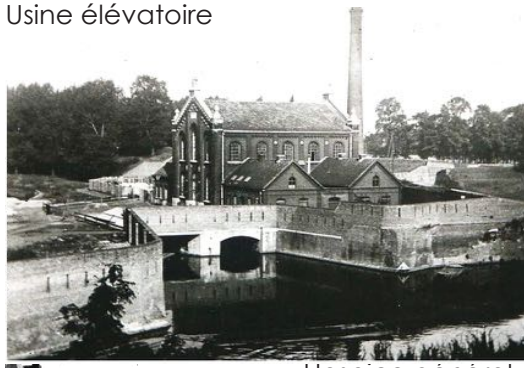
Redonner un rôle singulier à la Halle aux Sucres et son parvis en y créant des commerces de jeunes créateurs et leurs ateliers, des bars, restaurants partagés.

Redonner l'image d'un pont au Pont Neuf en détruisant la voie d'accès voiture qui coupe en deux parties l'Avenue.

Recréer une grande halle ouverte afin d'accueillir un marché hebdomadaire, des événements (expos, concerts), y intégrer une station de tramway.

réaménager la place Louise de Bettignies afin de mettre en scène les façade et de renforcer le rapport avec l'avenue.

Usine élévatoire

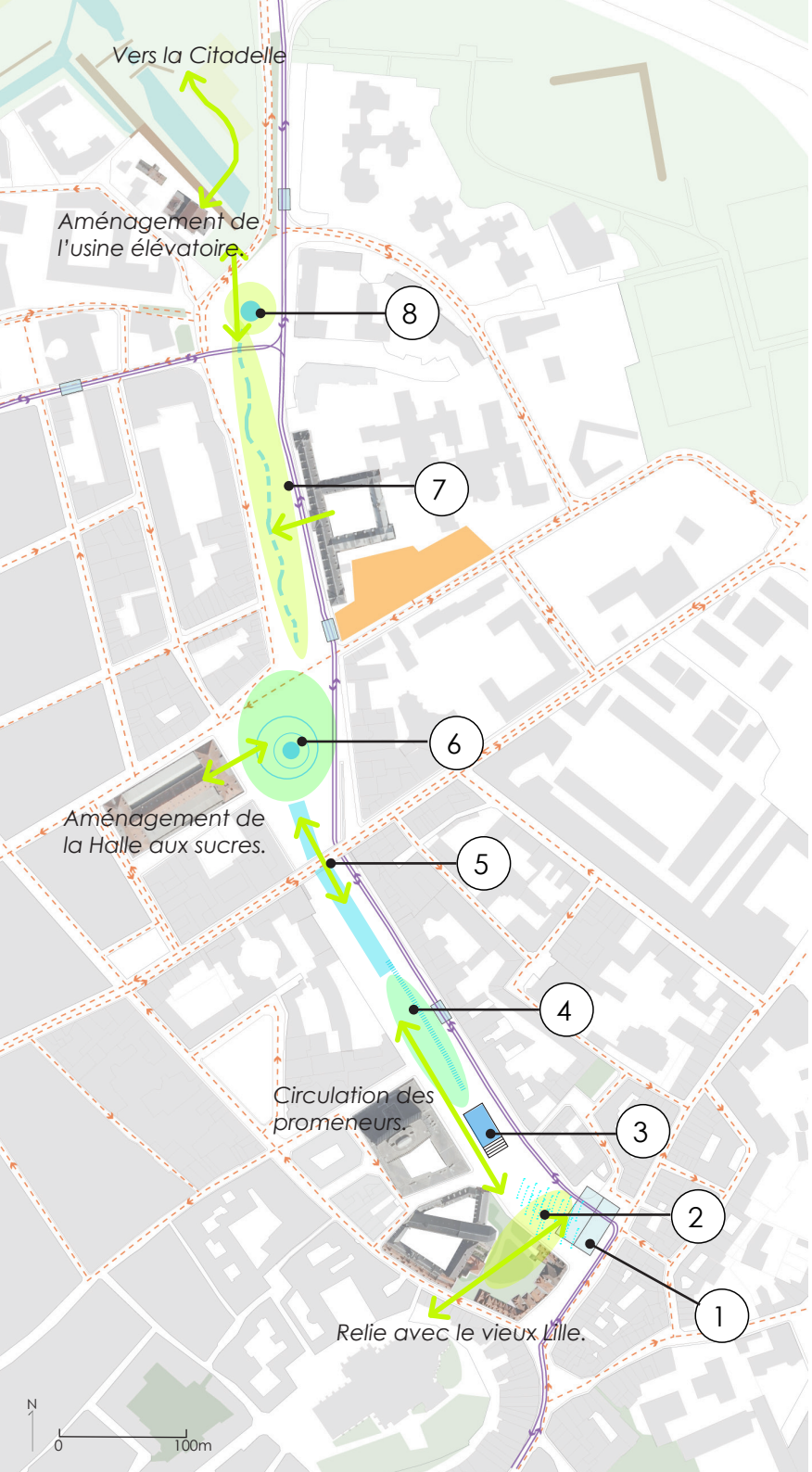


Hospice général

Halle aux sucres

Pont Neuf

Halle Saint Martin



L'eau rentre dans la ville pour structurer l'avenue et renouer la ville avec la «nature».

Mouvements d'eau *Ambiances végétales*

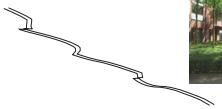
8 **La Source du canal**
À l'emplacement de l'ancien rond point, une fontaine et une terrasse nous signalent la présence de l'eau.

7 **Eau sauvage**
L'eau descend l'avenue sous la forme d'un petit ruisseau. C'est un endroit qui peut servir à stocker l'eau en cas de risque de d'inondation.

6 **Nouveau mouvement**
Animer le square par un événements, un miroir d'eau au milieu d'un amphithéâtre qui met en scène l'eau et son mouvement.

5 **Pont du canal**
Le Pont Neuf retrouve son aspect de pont et franchit un canal peu profond dans lequel se reflètent les passants qui circulent sur les quais.

4 **Rythme d'eau**
L'eau se calme est entre dans un jardin minéral composé de carrés végétaux et d'ambiances différentes.

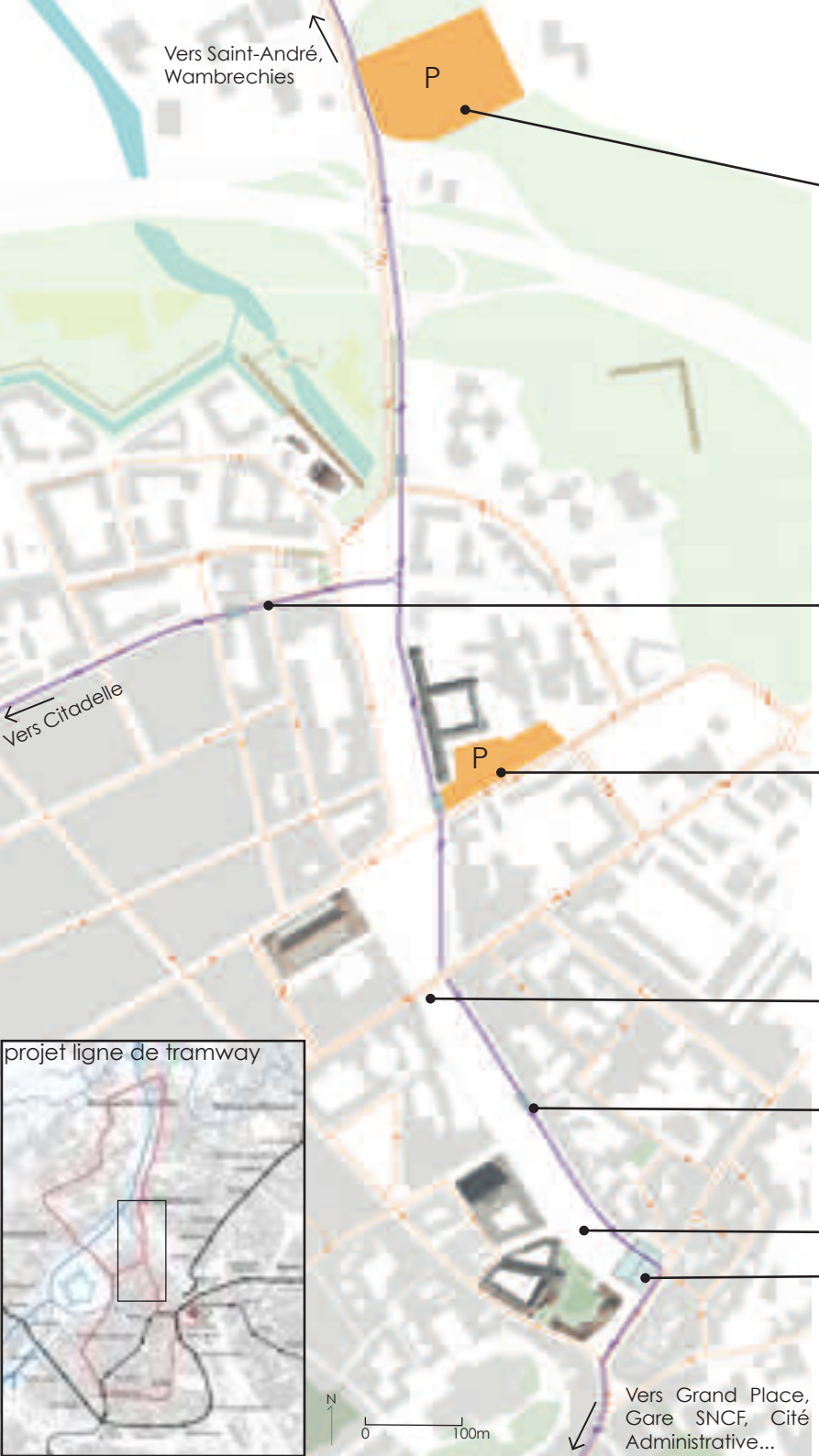


3 **Eau et histoire**
Eau tombe dans un carré de cascades, Cet espace creusé, clos nous coupe du reste de la ville, on est en face d'eau, au calme.

2 **Nouveau parvis**
L'eau qui réapparaît sous la forme de jets d'eau irréguliers et de flaques de forme ondulée sur le parvis

1 **Halle de Peuple Belge**
La Nouvelle Halle de l'Avenue créée un nouvelle image d'entrée de la ville, qui connecte l'histoire et le futur de Lille.

Photos de références :
@ Kanae OTANI



Un parti pris fort: le tramway comme opportunité de réaménagement de l'Avenue du Peuple Belge

Parking relais de 2000 places avec services et commerces (cinémas, salle de sport...). Possibilité de coupler avec d'autres transports (tramway et V'Lille...)

La ligne de tramway créée permettrait deux itinéraires une grande boucle et une petite. Ainsi, cette portion coupe à travers le vieux Lille par la rue Saint Sebastien en dritection de l'Espalanade.

Création d'un parking relais de 500 places à coté de l'IAE. Ce parking serait compatible avec des logements étudiants, un restaurant scolaire voire un amphithéâtre ou autres équipements. Sur place, un arrêt de tram et station V'Lille.

Destruction de la voie d'accès au pont depuis l'Avenue afin d'ouvrir la perspective.

Arrêt de tramway, station V'Lille.

Suppression du parking souterrain

Arrêt de tramway sous la Halle du marché, station V'Lille...

Notre volonté pour ce projet est d'ouvrir le débat concernant l'offre de transport à l'échelle de l'avenue du Peuple Belge mais également à l'échelle de la ville de Lille.

Actuellement, la voiture organise et occupe une grande partie de l'espace de l'avenue et génère des nuisances (stationnement, embouteillages; bruit, pollution...). De plus, le problème récurent de la prostitution est étroitement lié à la circulation automobile.

Il ne s'agit pas ici de supprimer l'accès à l'automobile mais plutôt de le réorganiser et de l'optimiser. La question du stationnement sera prise en compte par la création de parkings relais multifonctions en liens avec d'autres modes de déplacement (tramway, vélo...).

Le tramway

Tout d'abord, nous avons pris comme parti de mettre en place un tramway. Ce moyen de transport gagne en popularité dans un grand nombre de villes françaises et étrangères notamment dans leurs coeurs historiques (Bordeaux, Reims, Montpelliers, Nantes, Gand, Anvers...) et ce pour des raisons de fluidité et pour son faible niveau de nuisances.

Par ailleurs, l'histoire du centre ville de Lille est étroitement liée à ce mode de transport qui autrefois était fort prisé les lillois.

L'établissement d'une ligne permettrait de connecter le nord de la métropole, mis de côté en terme de transports en communs, au reste du centre ville (gare, Grand Place, cité administrative, Parc JB lebas, Wazemmes, Secteur Vauban...) par un parcours calqué sur les anciens itinéraires du tramway lillois.

La place libérée profiterait aux piétons, cyclistes et permettrait d'aménager des espaces pour différents usages, différentes ambiances.

En terme de coût, l'installation d'un tramway est un investissement à imaginer sur le long terme, à l'échelle métropolitaine. Le coût en terme de qualité de vie et d'espace, d'accessibilité et de fluidité est quand à lui intéressant.

Schéma d'intentions

8 La source du canal

Université IAU

Parking relais mixé, logements étudiants, amphi-théatre IAE...

Vers la Citadelle et la Deûle

7 Eau sauvage

Retrouver l'ancien quai

6

Restaurer l'usine élévatoire

Halle aux su
à restaur

N

L'eau de Rempart

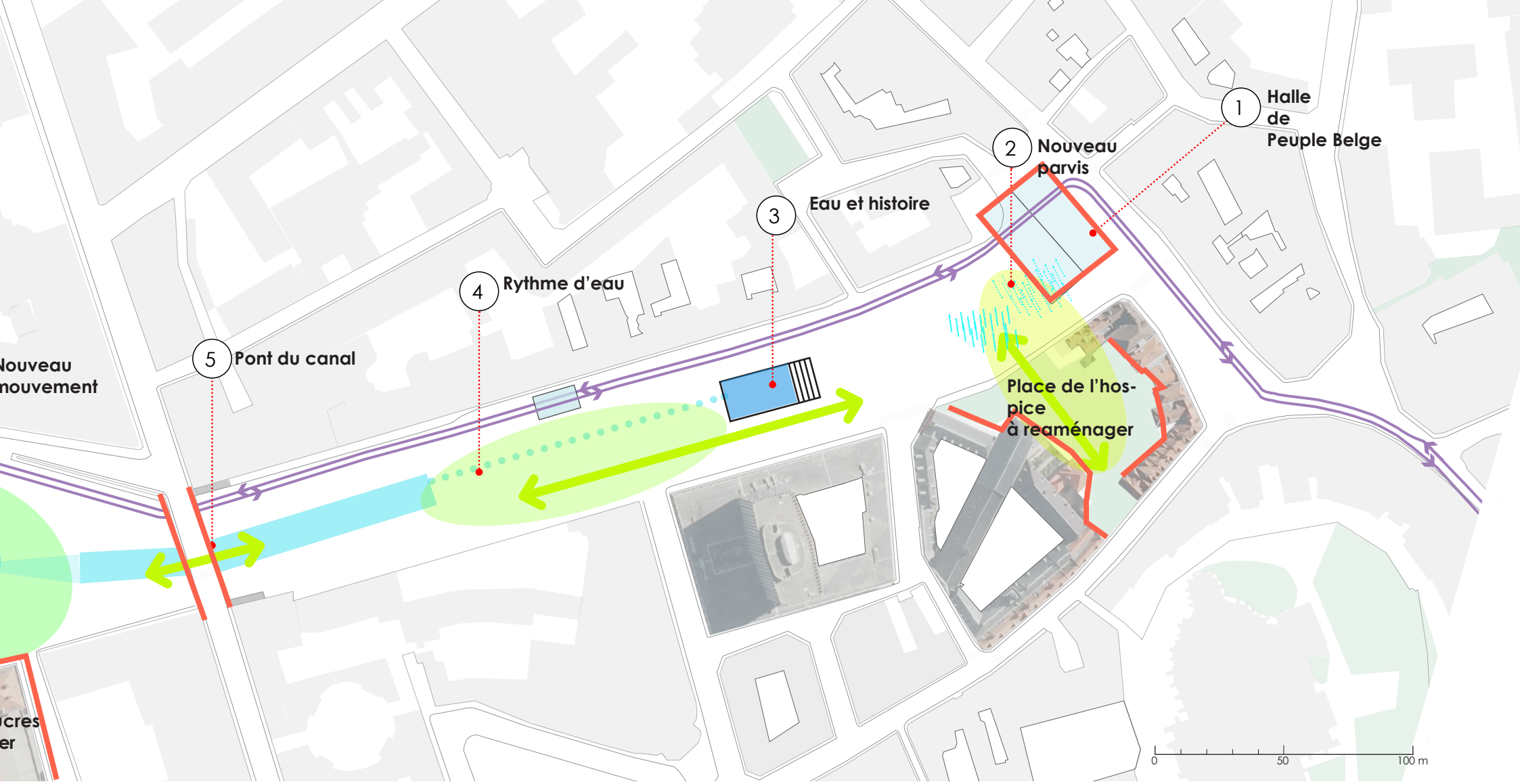
Usine à l'élévatoire

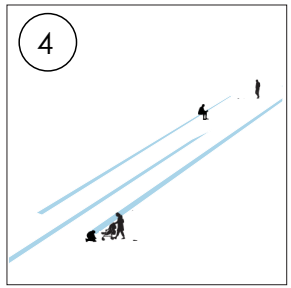
8

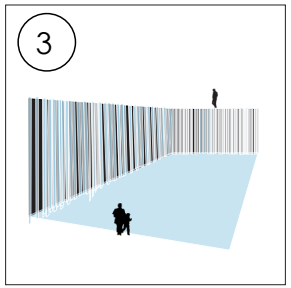
7

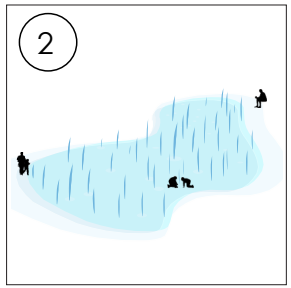
6

5









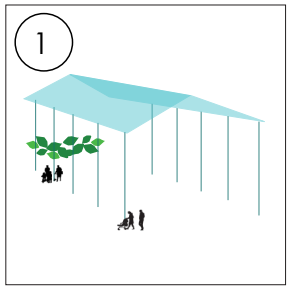
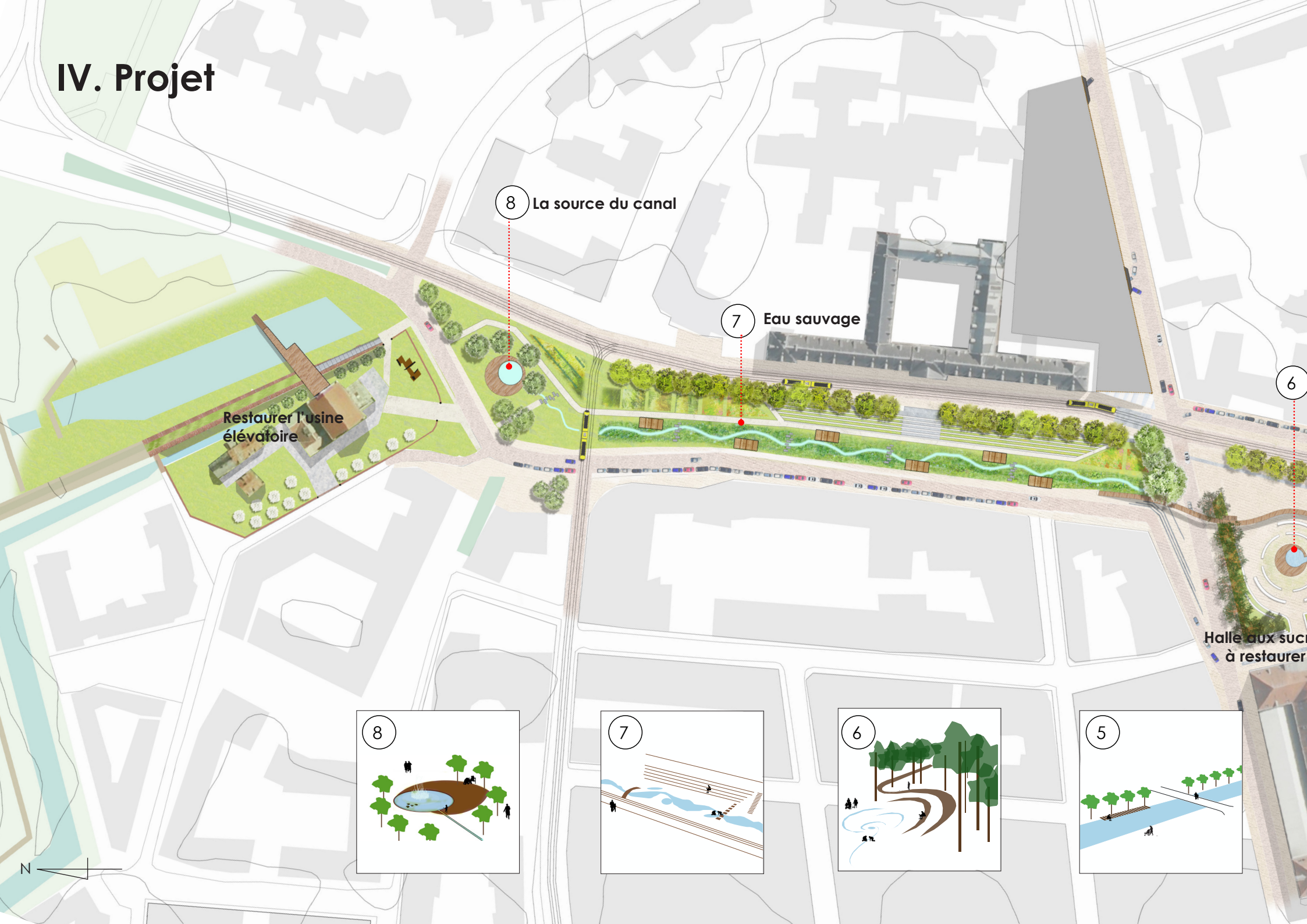
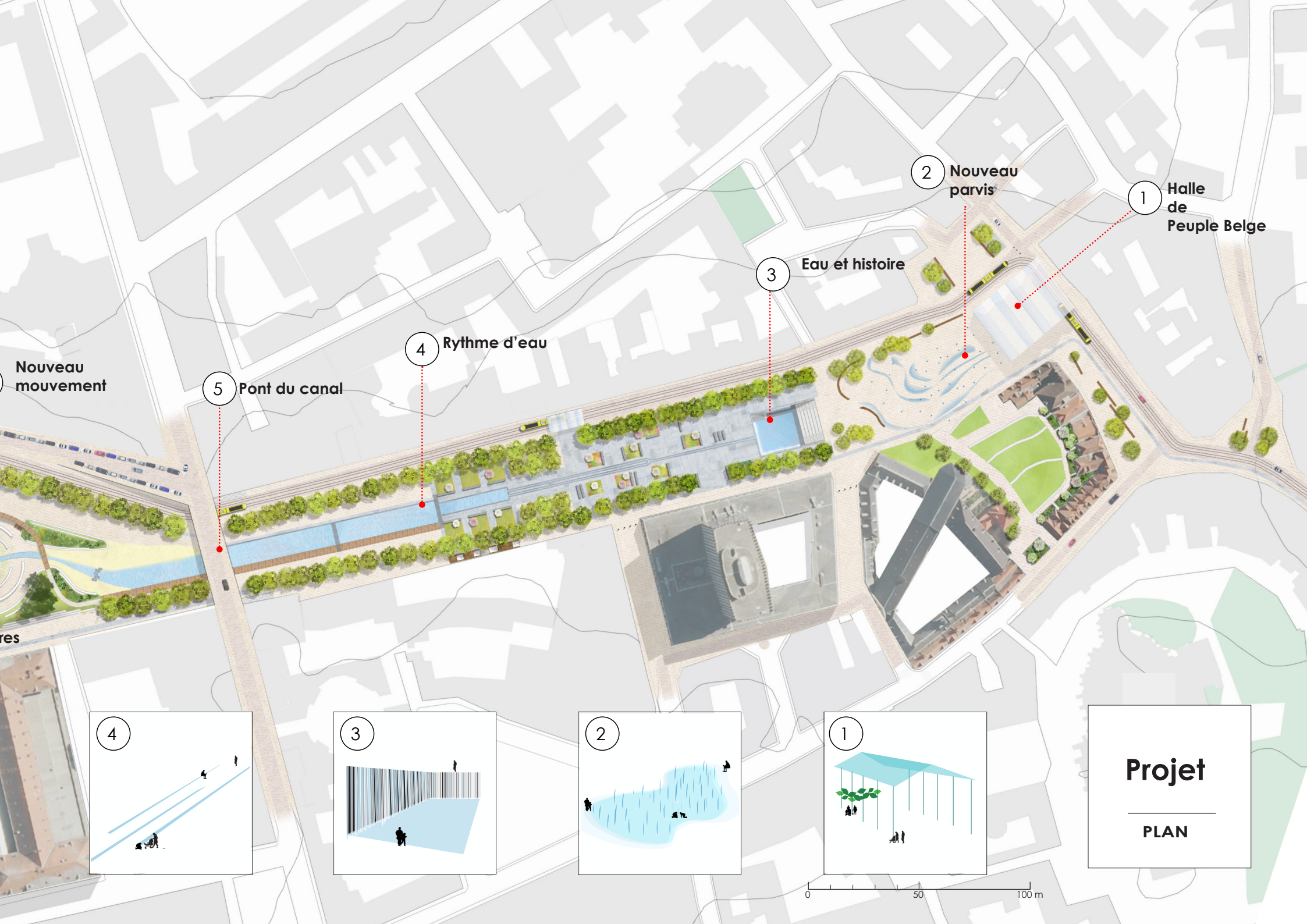


Schéma d'intentions

PLAN

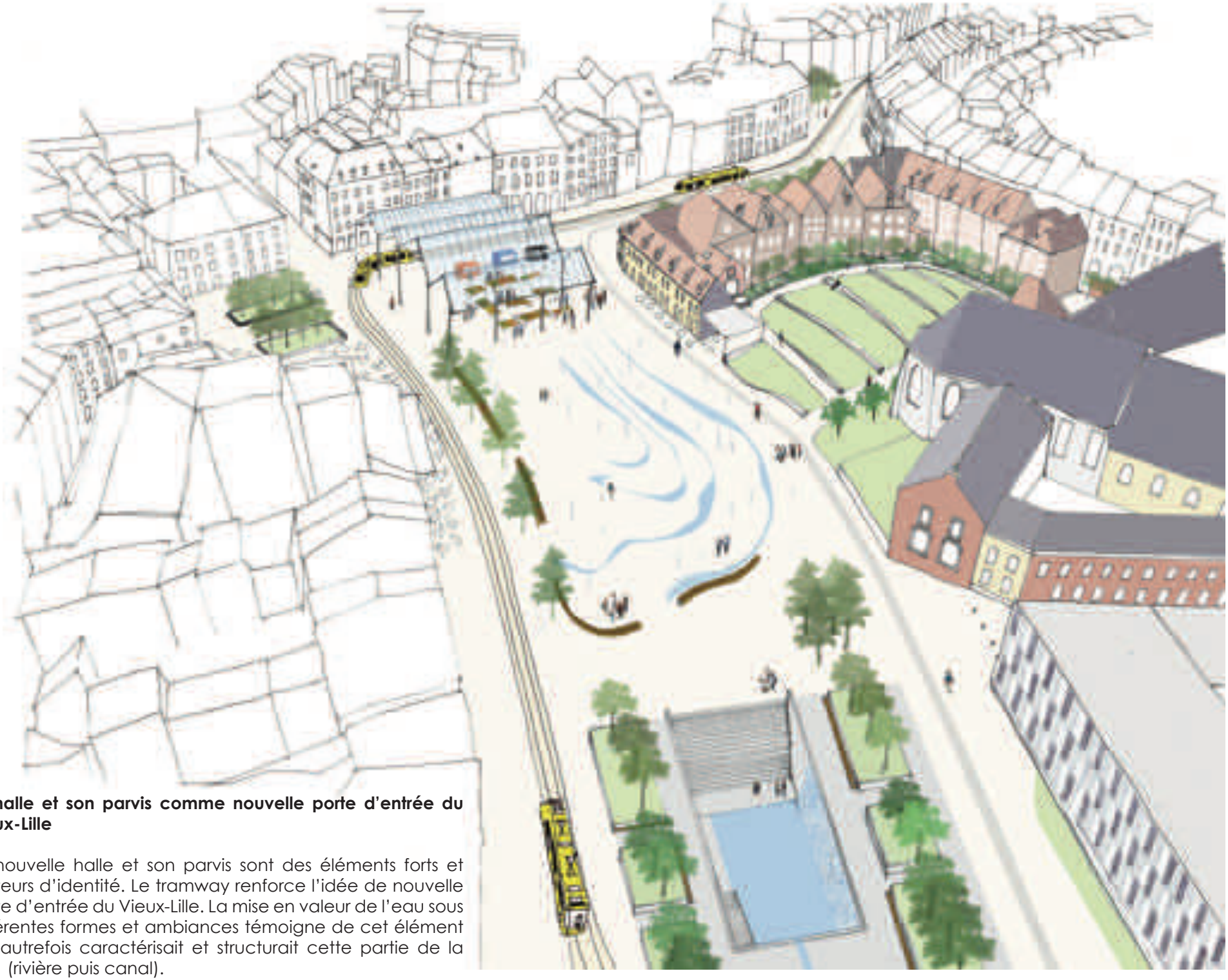
IV. Projet


8 La source du canal
7 Eau sauvage
6
Restaurer l'usine élévatoire
Halle aux sucr
à restaurer
8
7
6
5
N


1 Halle de Peuple Belge
2 Nouveau parvis
3 Eau et histoire
4 Rythme d'eau
5 Pont du canal
Nouveau mouvement
res
0
50
100 m

Projet

PLAN

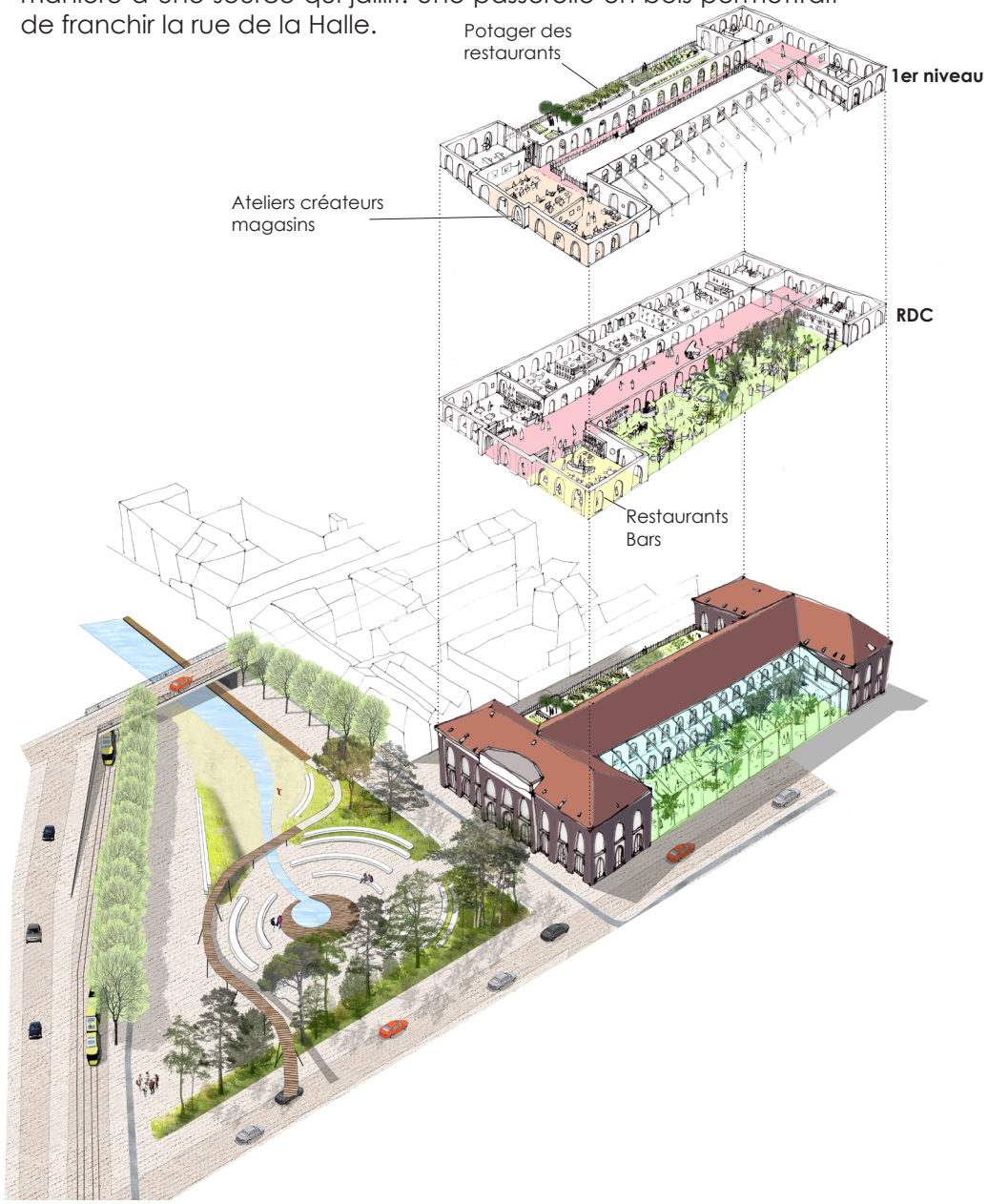


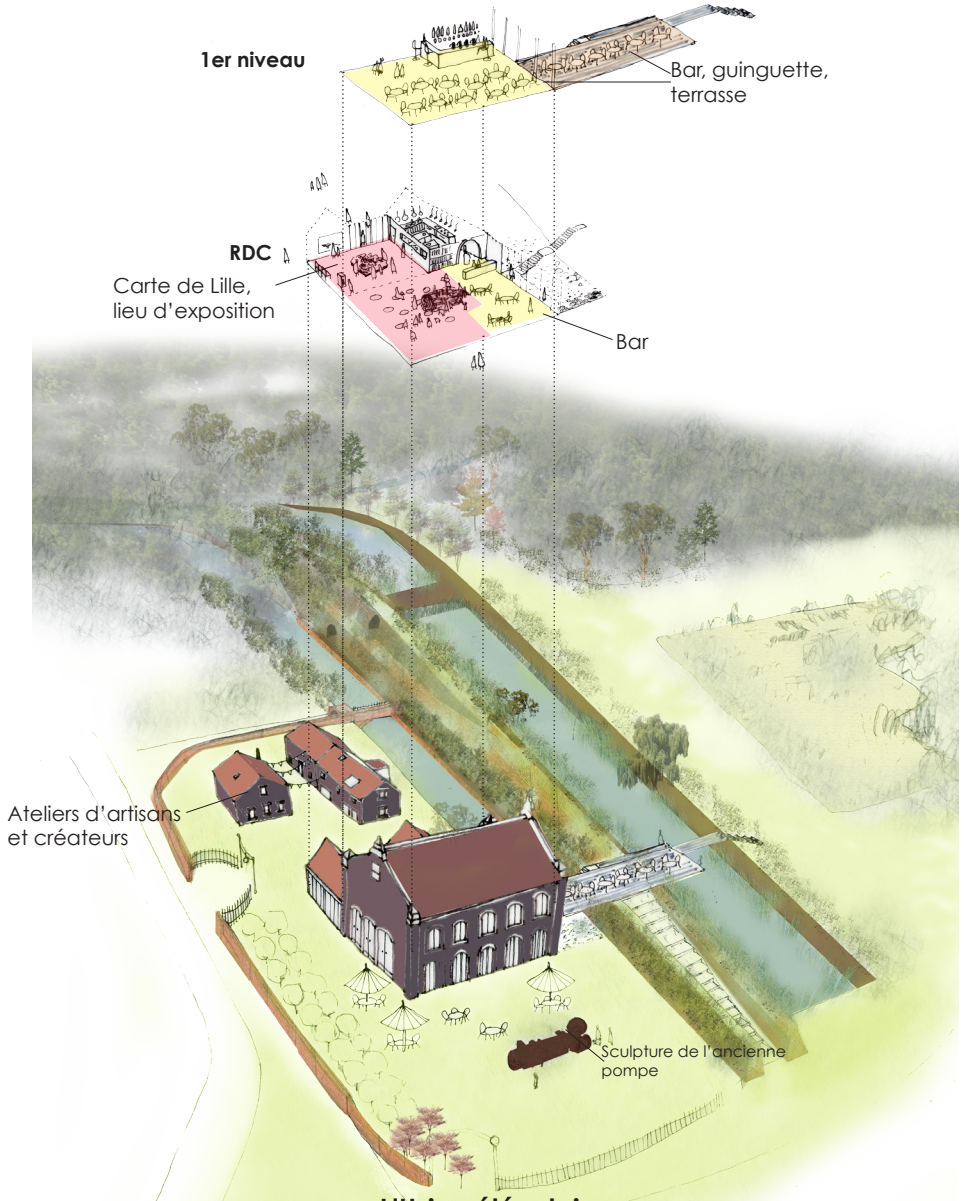
La halle et son parvis comme nouvelle porte d'entrée du Vieux-Lille

La nouvelle halle et son parvis sont des éléments forts et porteurs d'identité. Le tramway renforce l'idée de nouvelle porte d'entrée du Vieux-Lille. La mise en valeur de l'eau sous différentes formes et ambiances témoigne de cet élément qui autrefois caractérisait et structurait cette partie de la ville (rivière puis canal).

La Halle aux Sucres:

La Halle aux Sucres rénovée pourrait accueillir au rez-de-chaussée des restaurants et bars, la voie centrale serait pensée comme un espace public, un passage qui traverse le bâtiment.
La serre plantée des plantes sucrières servirait de salle à manger commune aux restaurants.
Le parvis composé d'un amphithéâtre mettrait en scène l'eau à la manière d'une source qui jaillit. Une passerelle en bois permettrait de franchir la rue de la Halle.



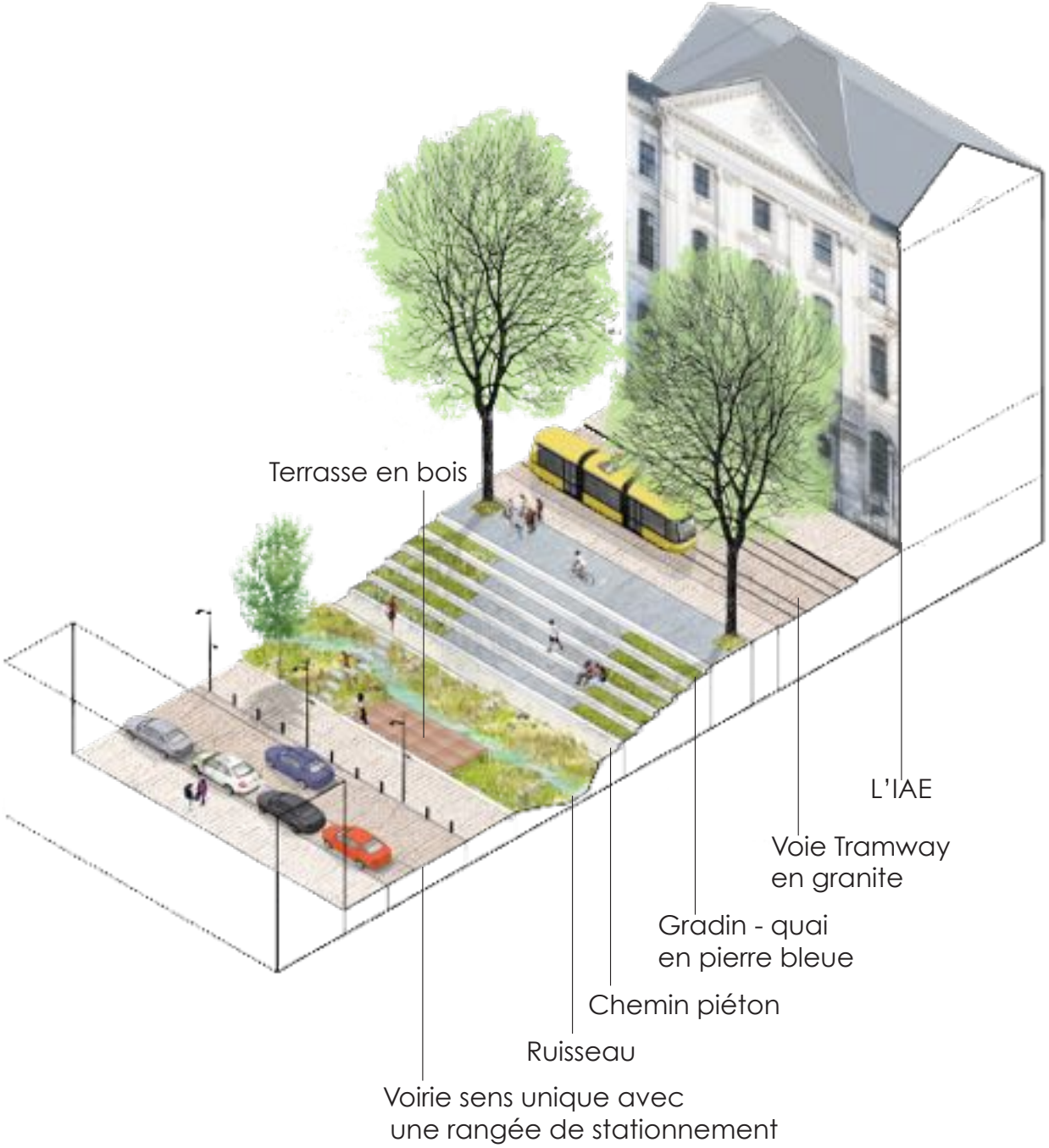


L'Usine élévatoire

L'Usine élévatoire rénovée pourrait servir de centre d'interprétation de l'eau dans la ville grâce à une exposition (cartes, sculptures...). Le visiteur pourrait ensuite partir à la découverte des anciennes fortifications jusqu'à la Citadelle.
Un bar restaurant (guinguette) pourrait également occuper les lieux notamment grâce à une terrasse en surplomb. du rempart et de l'ancienne douve.

Promenade au fil de l'eau

L'avenue en partie libérée des stationnements laisse la place à l'imagination autour de la mise en valeur de l'eau et des ambiances végétales. Cette portion de l'avenue ici représentée nous montre une représentation du canal qui autrefois occupait les lieux.



Gradins et quais de l'IAE

Cet aménagement permettrait de mettre en valeur les traces des anciens quais présents sur les lieux. Des gradins en pierre mettraient en valeur un ruisseau végétalisé et qui pourrait recevoir les eaux de ruissellement en cas de grosses précipitations.

Pavés en granite rose

Plaques de pierres bleues

Les anciennes structures du quai intégrées aux gradins

Equipe:

Gaëtan DESWARTE
Paysagiste DPLG
66 rue d'Esquermes 59000 Lille
gaetan.deswarte@gmail.com
06-73-84-28-85
www.gaetandeswartepaysagistedplg.com

Activités extra professionnelles

-Voyages
-Cinéma, lecture, jardinage, musique et sport (Rugby)
-Dessin, visite de Musées et patrimoine, photographie…

Expériences professionnelles :

2015 Maîtrise d'oeuvre pour le projet de la place Julien Dillens, quartier Saint-Gilles à Bruxelles.
Maîtrise d'ouvrage: Région Bruxelles Capitale, 50 000€.

Étude paysagère de la cuvette de Clairmarais au Marais d'Audomarois(59 et 62).
Étude paysagère en vue du classement du site de la pointe de la Crèche (falaise et paysage bocager (62)) .
Maîtrise d'ouvrage: la DREAL Nord-pas-de-Calais et le PNR des Caps et Marais d'Opale.

2014 Eude paysagère et cartographique pour le classement du site de la Bataille de Bouvines (59).
Maîtrise d'ouvrage: la DREAL Nord-pas-de-Calais.

Stages

09-12/ 2012 Stage à la DREAL Nord pas de Calais au sein du service paysage.
-chargé une mission de classement du Site de la Bataille de Bouvines(59), 2200ha.

07-08/ 2010 Stage au sein de l'agence de paysage Philippe Thomas à Roubaix, chargé une mission d'un Zoo.

02-03/ 2009 Stage en agence de paysage Thierry Jourd'heuil à Montreuil (93).
-chargé projet concernant les jardins du château de Chambord.

03-04/ 2008 Stages ouvriers dans les jardins de la ferme du Mont des Récollets à Cassel.
Avec Emmanuel De Quillacq, paysagiste DPLG. Un autre stage d'un mois effectué en février 2010.

Workshops

2014 Étude paysagère pour la programmation de Wateringues (59).
Plan action participatif pour la plantation de maillage de haies
Maîtrise d'ouvrage: CGDN 59 et Fédération des Chasseurs du Nord.
2009 Participation à un projet avec l'artiste sonore canadien Robin Minard "*Au coin de l'Oreille*" aux Instants chavirés à Montreuil-sous-Bois (93). Création de paysages sonores en relation avec un parcours dans la ville.

Diplômes et Cursus scolaire

07/2013 Diplômé paysagiste DPLG.
"Aménagement et du mise en valeur du parc du château de l'Abbaye de Cysoing (59)."
2009-2013 École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille.
2008-2009 Préparation aux concours des écoles de Paysage au Lycée Horticole de Montreuil-sous-Bois.
2005-2008 Licence Géographie et Aménagement à l'Université des Sciences et Technologies de Lille.
2003-2004 Baccalauréat Sciences Économiques et Sociales au Lycée Notre Dame des Dunes à Dunkerque.

Kanae OTANI
Architecte Paysagiste DPLG

Mail : kanaeotanii@gmail.com
Mobile : 06 72 12 45 40

Activités extra professionnelles

-Piano
-Natation
-Cuisine

Expériences professionnelles :

2013-2015 Salariée au sein de l'agence Patrick Bouchain, à Paris.
-Chargée une mission de Fondation Grumbach, musée et environnement à Faverolles (28).
-Chargée une mission d'aménagement et de réalisation de maquettes de zoo à Branféré (56).

2008-2009 Salariée au sein de l'Atelier Mobile, sous la direction de Kinya Maruyama, Tokyo, Japon.

2005-2007 Salariée dans l'Agence Tsujigaki Architecte, Tokyo, Japon.

Stages de paysage

09-12/2013 Stage à la Mission Bassin Minier du Nord-Pas de Calais.
-Recherche des jardins des cités miniers dans l'ensemble de la Bassin Minier et réalisation du document.
04-05/2012 Stage à La Motrice, Hugo Receveur.
-Chargée une mission de la sensibilisation entre centre ville historique et ville rurale,Pérignat-ès-Allier(63).
04-05/2011 Stage à Grey Abbey Estate. Stage de jardinier, à Ireland du Nord.
07-08/2010 Stage aux Services Espaces Verts et Environnement de la ville de Nantes (44).
-Chargée une étude et de réalisation de "Art Massif 2011" au Jardin des plantes pour les oeuvres de Kinya Maruyam
04-05/2009 Stage au sein de l'agence Patrick Bouchain, Agence Construire .
-Chargée une mission "Le Grand Ensemble" à Boulogne-sur-mer (62), la sensibilisation d'un quartier et de créati
d'un jardin avec des habitants.

Stage d'architecture

2007- 2008 Stage au sein de l'agence Patrick Bouchain, Agence Construire à Paris.
07-10/2007 Stage à l'Agence Jean-Philippe Pargade à Paris.

Workshops

04-05/2012 Estuaire 2012. Réparation et évolution de "Jardin Etoilé" sous la direction de Kinya Maruyama.
à Paimboeuf (44).
05/2009 Estuaire 2009. Aménagement de potager et création d'une maison de thé à "Jardin Étoilé" à Paimboeuf (44).
10-11/2008 Installation pour Festival du bois à Hita, Kyusyu, Japon.
03-06/2007 Estuaire 2007. Triennal de Nantes à Saint-Nazaire. Création de "Jardin Étoilé" sous la direction de Kinya Maruyama, en collaboration avec des étudiants et des professeurs d'ENSA Nantes, Versaillle, et ENSP Versailles. Participation des habitants de la ville pour les oeuvres à Paimboeuf (44).

Diplômes et Cursus scolaire

07/2013 Diplômée paysagiste DPLG.
"Après-mine, Aujourd'hui." Lieu de mémoire sur le Bassin Minier du Nord-Pas de Calais.
2012-2013 École Nationale Supérieure d'Architecture et de Paysage de Lille.
2009-2012 École Nationale Supérieure de la Nature et du Paysage de Blois.
2006-2007 École des charpentiers, dérivée de l'association des P.M.E. architecturales de Tokyo.
2005 Diplômée d'Architecture.
2001-2005 Université de Shibaura Institute of Technology, à Tokyo.