

coulée continue coulée continue coulée continue coulée continue coulée continue coulée continue coulée continue coulée continue coulée continue coulée

le périodique du fonds belval
no 4/2008

éditions
LE FONDS  BELVAL

6 avenue des Hauts Fourneaux
L-4362 Esch-sur-Alzette
tél: +352 26 840-1 fax: +352 26 840-300
fb@fonds-belval.lu www.fonds-belval.lu
ISSN 1719-5319

magazine

l'illumination
des hauts fourneaux

s o m m a i r e

les hauts fourneaux recontextualisés	4-13
le highway dans tous ses états	14-29
première étape pour belval-nord	30-33
l'histoire autrement	34-37
moleskine kulturfabrik	38-39



éditorial

L'événement de l'automne, au Fonds Belval, a été la mise à l'essai de l'illumination des hauts fourneaux en date du 10 octobre. Pour la première fois, le public a pu se faire une idée du futur aménagement de la Terrasse des Hauts Fourneaux. A cette occasion, l'architecte-paysagiste Michel Desvigne a présenté les principes de son concept élaboré pour Belval qui vise à créer un paysage urbain de grande qualité où les futurs utilisateurs retrouvent des espaces variés et conviviaux.

L'éclairage des bâtiments et des espaces joue un rôle essentiel pour l'ambiance future sur le site. La maîtrise de cet espace particulier où les vestiges industriels côtoient les nouveaux immeubles de la Cité des Sciences demande une grande sensibilité et une main sûre. En désignant Ingo Maurer, le Fonds Belval a opté pour un des meilleurs artistes oeuvrant dans ce domaine. Son projet n'a pas déçu. Ceux qui n'ont pas pu assister à la démonstration pourront découvrir les photos spectaculaires qui ont été prises lors de l'événement.

Autre sujet de cette édition : le highway. L'ancienne voie carrossable, baptisée «highway» par les opérateurs dans le temps, reliant les trois hauts fourneaux A,B,C et traversant le site du Sud au Nord a fait l'objet de différentes études visant à réutiliser ce chemin tout en le réinterprétant pour les besoins des nouveaux futurs utilisateurs. Nous présentons les propositions qui ont été mises sur la table.

A Belval-Nord commence un autre chapitre : le premier immeuble à habitations est en voie de construction. Il a été conçu par le jeune bureau Metaform. Fin 2009, les premiers ménages pourront investir les lieux.

Nous vous adressons nos meilleurs voeux pour la nouvelle année !

L'équipe du Fonds Belval



CONFERENCES D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME

La nouvelle série de conférences de 2009 du Fonds Belval commence avec la présentation de deux grands projets d'architecture et d'urbanisme qui sont en voie de développement quasi à nos portes : le quartier de l'Amphithéâtre à Metz et le quartier «Petrisberg» à Trèves.

Mardi, le 20 janvier 2009

Le Quartier de l'Amphithéâtre à Metz Nicolas Michelin

Sur une friche SNCF, proche de la gare TGV, naît un nouveau quartier avec comme bâtiment phare le Centre Pompidou Metz. Il s'agit d'une des premières opérations de grande envergure basée sur une programmation mixte superposée de logements, bureaux et commerces. Nicolas Michelin, directeur de l'agence ANMA présentera le projet.

Dienstag, den 10. Februar 2009

Von der Kaserne zum modernen Stadtquartier Jan H. Eitel

Der Petrisberg, ehemaliger Standort der amerikanischen Militärbasis in Trier, wurde in den letzten Jahren nach einem städtebaulichen Gesamtkonzept umgewandelt. Jan H. Eitel, Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft Petrisberg stellt die architektonischen und urbanistischen Aspekte des neuen Stadtviertels vor und erläutert die Entwicklungsstrategien für den Wissenschaftspark und das Wohngebiet.

Les conférences sont organisées par le Fonds Belval en collaboration avec la Fondation de l'Architecture et de l'Ingénierie.

Début des conférences à 19h00 au pavillon Skip, 10 rue Henri Koch, près du rond-point Raemerich à Esch/Alzette. Parking près du CNFPC.
Info : Le Fonds Belval, tél. 26 840 227



Les hauts fourneaux recontextualisés

Le 10 octobre, le Fonds Belval a invité à la présentation publique des projets d'aménagement urbain de la Terrasse des Hauts Fourneaux créés par Michel Desvigne, paysagiste français, et d'illumination des monuments industriels par l'artiste Ingo Maurer. Le public a eu l'occasion de se faire une idée concrète de l'ambiance qui régnera un jour dans le quartier des vestiges industriels. Boire son café au pied des hauts fourneaux, dans un jardin aquatique, aura sans aucun doute un charme particulier.

jardins aquatiques et espaces couverts : éléments-clés de l'aménagement urbain



jardins d'hiver, espaces à ambiance conviviale

Lors de la conférence du 10 octobre, l'architecte-paysagiste Michel Desvigne a expliqué sa démarche pour l'aménagement de la Terrasse des Hauts Fourneaux. Cette démarche consiste en la définition d'un vocabulaire architectural qui sert à recomposer l'ensemble selon le concept d'un paysage urbain bien équilibré.

Grâce à des jardins aquatiques, des espaces couverts et un revêtement homogène du sol, il crée un tissu cohérent qui s'étend sur le cœur de la Terrasse des Hauts Fourneaux créant un lien entre les vestiges du passé industriel et les nouvelles constructions.

Pour l'ambiance future sur le site, la lumière joue également un rôle imminent. La mission pour étudier l'éclairage du nouveau quartier et la mise en lumière des monuments a été confiée au célèbre artiste Ingo Maurer qui a présenté son projet pour la première fois au public.

Les hauts fourneaux occupent une place prédominante, non seulement dans le contexte particulier de la Terrasse des Hauts Fourneaux, mais dans le paysage de toute l'agglomération urbaine. «Landmark» caractéristique depuis plusieurs décennies, ils continueront à marquer la métropole du Sud de leur empreinte à côté des nouvelles tours de la Dexia et de l'université.

Par le passé, les hauts fourneaux occupaient l'espace le jour par leur masse sombre, prolongée par les panaches de vapeurs et de fumées, la nuit, illuminés par d'innombrables lumières, phares et feux qui éclairaient la profondeur des ténèbres de leurs multiples couleurs. Le concept d'illumination d'Ingo Maurer prétend à la continuité de cet héritage. Le point d'orgue de la soirée fut le premier essai, grandeur nature, de l'illumination des hauts fourneaux. Cet essai servait à vérifier sur l'objet même ce qui a été conçu et développé sur maquette.

Michel Desvigne présente son concept paysager





Lueurs nouvelles



©Tom Vack

Les feux se sont éteints le 31 août 1997, le jour de la dernière coulée symbolique de Belval, grande cérémonie qui clôturait une époque de près d'un siècle d'activités. Le site a ensuite été abandonné à un sort incertain sans autre avenir qu'un espoir en un renouveau si peu probable que ceux qui s'y appliquaient ne récoltaient que scepticisme et mépris. Mais ils ont eu raison des difficultés, des embûches et de l'incrédulité des autres. Ils ont réussi leur pari. Belval est bel et bien un projet d'avenir. Les premiers investisseurs ont déjà occupé le site. L'Etat engage un grand programme d'équipements publics.

Les feux seront de nouveau allumés. Le site occupera une place aussi prépondérante que par le passé. De ville interdite il devient ville ouverte.

Seuls les hauts fourneaux témoigneront du passé industriel de Belval. Placé au centre de la composition urbaine pour en devenir l'emblème, ils seront comme

par le passé un phare dans le bassin de l'agglomération d'Esch-sur-Alzette qui s'étend des abords du haut plateau de la Lorraine jusqu'aux hauteurs de Leudelange.

Les feux seront allumés. Ingo Maurer a développé un projet pour l'illumination des hauts fourneaux de Belval. Son concept se démarque volontairement des illuminations de Völklingen, Duisburg ou encore celles réalisées dernièrement à Uckange.

La lumière blanche, de températures variables, met en valeur les couleurs et nuances des hauts fourneaux, sans les altérer. La lumière souligne la complexité des structures et fait apparaître leur esthétique hors du temps.

Les hauts fourneaux resteront l'élément prédominant du nouveau quartier urbain. Les éclairages des espaces publics n'altéreront pas leur impact. Le maître y veillera.



Ingo Maurer fait révérence aux hauts fourneaux et à leur histoire. Ce sont les témoins du siècle industriel, d'une époque révolue, et un symbole de l'histoire luxembourgeoise. Situés en plein centre de la nouvelle ville, les hauts fourneaux apparaîtront telle une cathédrale.

Ingo Maurer souhaite que la lumière évoque des souvenirs – surtout ceux des hommes qui ont travaillé jusqu'à épuisement pour faire couler la fonte. Une lumière „cool“ ou décorative ne serait pas la bonne solution.

« Mon but est de capter tout simplement l'esprit de ce lieu remarquable. Je veux payer tribut aux hommes qui ont sué jour et nuit dans des conditions très difficiles. A l'inverse de l'illumination fréquente de monuments, je préfère travailler surtout avec la lumière blanche afin de créer un jeu de contrastes entre ombre et lumière. Je pense aux films en noir et blanc des années vingt, à l'esthétique de la lumière et de l'ombre de Sergej Eisenstein et de Friedrich Wilhelm Murnau ou encore à la présentation de l'homme dans l'univers industriel, comme Fritz Lang l'a montré d'une manière géniale dans Metropolis.

Des projections feront apparaître les travailleurs de temps en temps, comme des fantômes. La fumée qui se diffuse entre les hauts fourneaux et qui sort aussi des cheminées, augmente le mystère des vestiges industriels abandonnés et se prête comme surface de réflexion, elle donne vie et rend le monument visible de loin. Des scintillements, comme des étincelles d'acier liquide brûlant, seront visibles grâce à la réflexion de lumière. La belle couleur patinée de la rouille sera accentuée par une lumière nuancée de rouge. On pourra ainsi utiliser des phares d'une forte lumière scrutant le ciel. »

Ingo Maurer a exposé son concept à l'aide d'une grande maquette des deux hauts fourneaux. Le grand événement de la soirée fut l'essai d'éclairage en grandeur nature sur le site de Belval. La mise en lumière nécessitait d'importants travaux préparatoires. Une équipe a travaillé plusieurs jours à la mise en place des équipements.

Le spectacle a duré deux heures, les hauts fourneaux sont restés illuminés toute la nuit. Le public a eu un premier aperçu de ce projet grandiose.

Ingo Maurer, né en 1932, crée depuis 1966 des luminaires et des systèmes lumineux extraordinaires qui sont fabriqués au sein de sa propre société et vendus dans le monde entier. Il développe entre autres de nouveaux concepts avec la lumière ainsi que des pièces uniques spectaculaires pour des espaces publics et des commanditaires privés. Parmi ses créations les plus connues figurent Bulb (1966), le système d'éclairage de basse tension halogène YaYaHo et la fameuse lampe ailée Lucellino (1992). Plusieurs de ses oeuvres sont présentées au département Design du MOMA à New-York .

www.ingo-maurer.com



Lang, Murnau et Eisenstein

Trois icônes du cinéma des
années 20

FRITZ LANG

Fritz Lang (1890-1976) est un réalisateur allemand d'origine autrichienne, naturalisé américain en 1935, et réalisateur de films célèbres comme *Metropolis*, *M le maudit*, ou la série du *Docteur Mabuse*. Il est l'auteur d'une œuvre traversée de nombreux thèmes tels que la vengeance, la mort, le surhomme, la soif de pouvoir et surtout le double, thématique présente dans la quasi-totalité de son œuvre. Fritz Lang use de la méthode du clair/obscur pour accentuer les moments les plus sombres et pour rehausser la dramatique. Un de ces plus célèbres long métrages est *Metropolis*, un film muet en noir et blanc réalisé en 1927.

Metropolis est une mégapole divisée en deux : la ville haute, où vivent les familles dirigeantes, dans l'oisiveté, le luxe et le divertissement, et la ville basse, où les travailleurs font fonctionner la ville. Suite à la dernière restauration en 2001, initiée par la « Friedrich Wil-



l'ouvrier et la machine dans «Metropolis»

helm Murnau Stiftung », *Metropolis* fut le premier film inscrit sur le registre de la mémoire du monde de l'UNESCO. Une grande partie du film original avait disparu. En 2008, la quasi-totalité des scènes manquantes, environ 25 minutes de film, ont été retrouvées dans des archives cinématographiques à Buenos Aires.

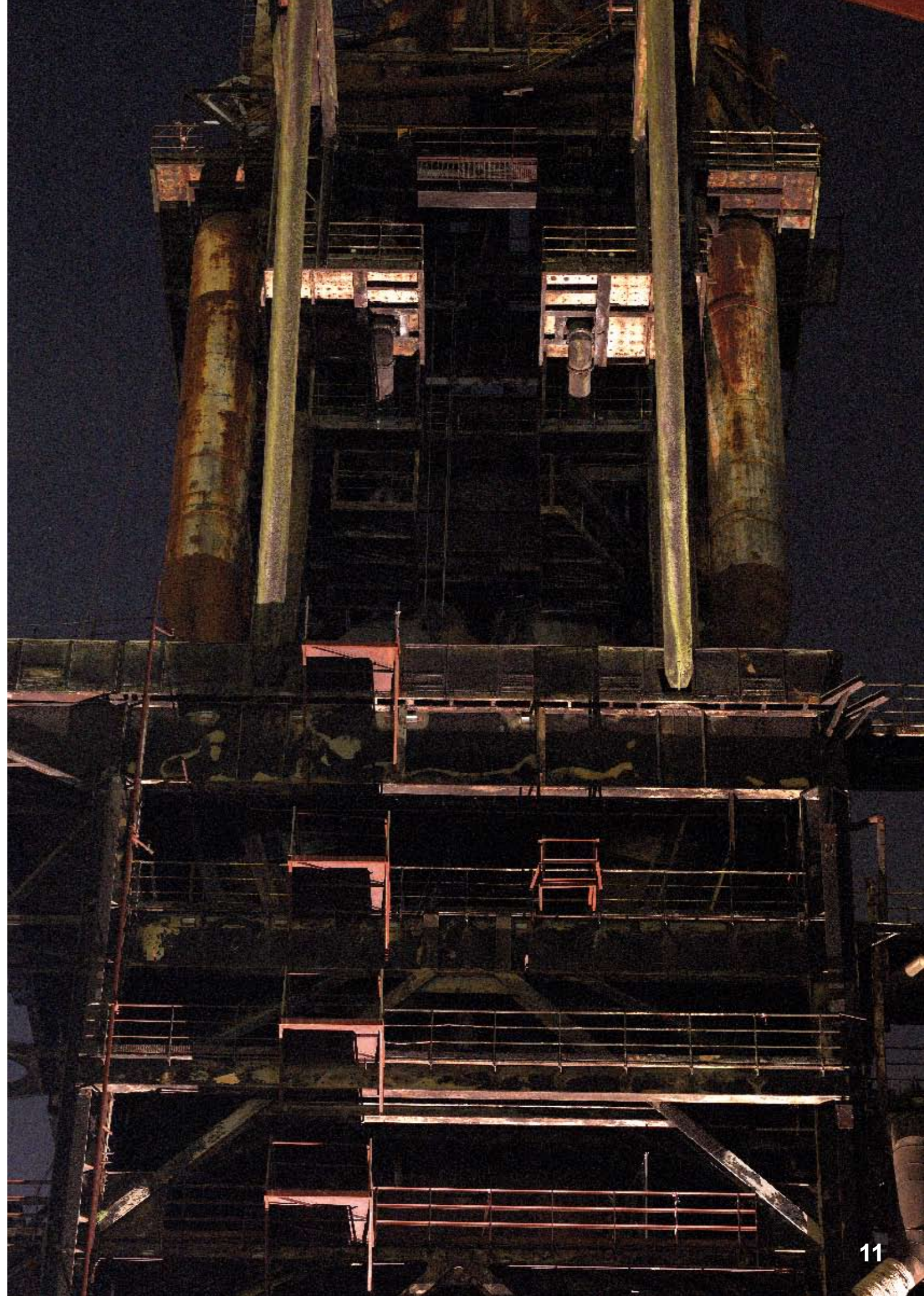
FRIEDRICH WILHELM MURNAU

Lorsque Friedrich Wilhelm Murnau (1888-1931) se consacre au cinéma, il s'affirme très vite comme un réalisateur de grand talent par un style vif et tourmenté qui évoque l'expressionnisme pictural et poétique. Ce style éclate dans un film resté célèbre, inspiré de *Dracula* de Bram Stoker, *Nosferatu le vampire*, sorti en 1922.

Des œuvres comme *Le dernier des hommes* (1924) et *Faust*, une légende allemande (1926), imposent F.W. Murnau aux côtés de Fritz Lang et Georg Wilhelm Pabst comme une des principales figures du cinéma expressionniste allemand. Son travail est remarqué aux Etats-Unis, où il réalise *L'Aurore* (1927), qui est généralement considéré comme son chef-d'œuvre et comme un des plus grands films de l'histoire du cinéma. Il est mort prématurément dans un accident de la route.

SERGEJ EISENSTEIN

Sergej Eisenstein (1898-1948) fait ses débuts au cinéma en 1923, avec *Le Journal de Gloumov*, un petit film burlesque inséré dans une représentation théâtrale et publiée, la même année, ses premiers écrits théoriques sur le « montage-attractions ». Construction dramatique, scénario et montage caractériseront les films d'Eisenstein. En 1924, il travaille au montage de la version russe du *Docteur Mabuse* de Fritz Lang et réalise son premier long métrage, *La Grève*. A l'âge de vingt-sept ans, il met en scène *Le Cuirassé Potemkine* qui deviendra un des plus grands classiques du cinéma mondial. Il est chargé avec la réalisation d'*Octobre*, un film de commémoration de la révolution russe. En 1938, il réalise *Alexandre Nevski* et *Ivan le Terrible* en 1945, dont la seconde partie, comprenant des séquences en couleurs, terminée en 1946, ne sera présentée qu'en 1958.







le highway dans tous ses états

Au cours de l'année, une vive polémique concernant le parti retenu pour la conservation des vestiges industriels a battu son plein dans la presse écrite, parlée et filmée, alimentée en permanence par les opposants au projet que le gouvernement a retenu. Le «highway» est l'un des sujets de discorde. Cette construction, longue à l'origine de plus de 500 m, traverse la Terrasse des Hauts Fourneaux du Sud au Nord. Elle servait de chemin de service et de desserte technique des halles des coulées des trois hauts fourneaux.

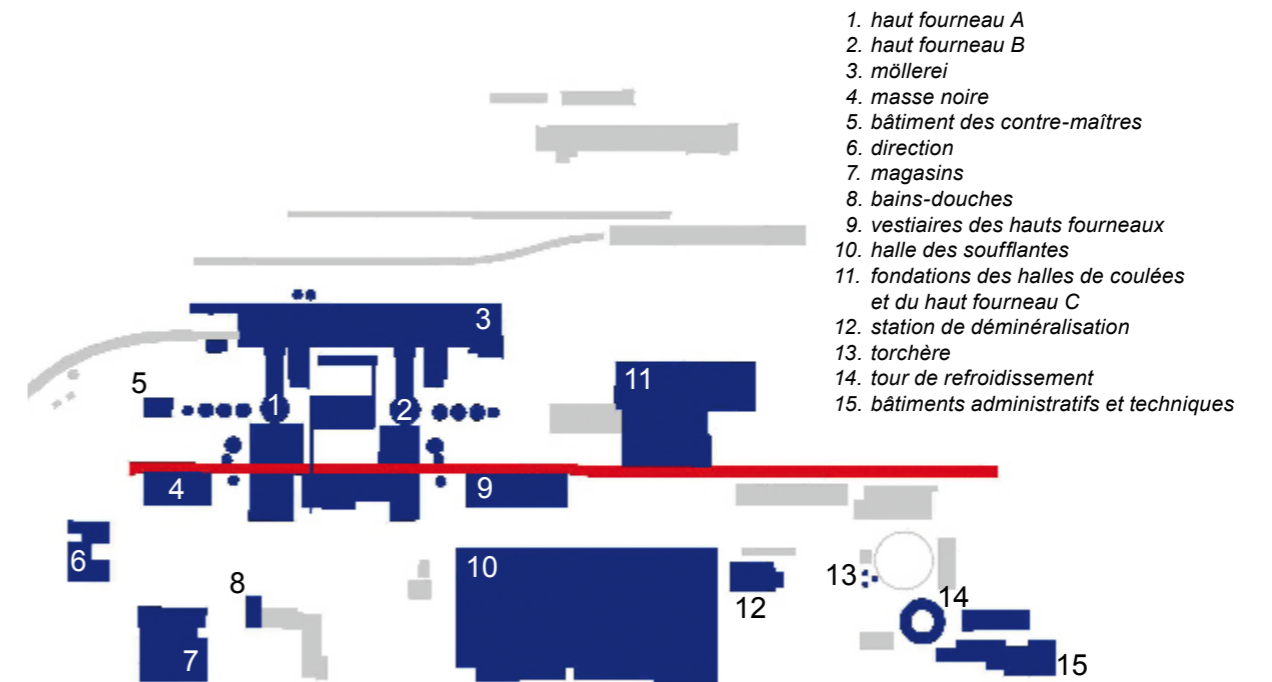
Long de 538 m, le highway fut, dans l'usine en exploitation, la desserte technique carrossable permettant aux engins lourds d'accéder aux planchers de travail des trois hauts fourneaux, le haut fourneau A qui est conservé, le haut fourneau B qui est démantelé jusqu'à ses structures principales et le haut fourneau C qui a été déposé et remonté en Chine. Entre les hauts fourneaux B et C se trouvait le bâtiment des vestiaires destinés aux fondeurs qui comportait à son deuxième étage un atelier de réparation. Cet atelier était également desservi par le highway.

Le terme de highway utilisé pour ce chemin de desserte découlait probablement du fait de sa situation en hauteur par rapport au niveau principal de l'usine. Bien que compréhensible, l'application n'est certes pas d'un bon usage linguistique. La construction du highway se distingue

par son opportunisme qui réglait d'une manière pragmatique et hétérogène les problèmes ponctuels au fur et à mesure qu'ils se présentaient, sans recherche d'un concept systématique qui pourrait dégager une solution architecturale et esthétique. Il comporte une voie de roulement d'une largeur de 6,20 m située à une altitude de 7 à 8 m en moyenne. Les soubassements du highway sont utilisés comme canal pour la distribution d'électricité, d'eau, de vapeur, d'oxygène, de fuel,....

Le highway a été construit en plusieurs étapes et chaque fois en relation avec la construction des trois derniers hauts fourneaux de Belval. La première partie de l'ouvrage a été construite en 1964 et comportait la rampe d'accès au haut fourneau A. La seconde partie, réalisée en 1968, faisait la liaison entre le haut

les vestiges de la terrasse tels qu'ils subsistaient en 2001



fourneau A et le haut fourneau B ainsi que la desserte du bâtiment des vestiaires construit avec le haut fourneau B. La troisième partie, réalisée en 1979, prolongeait le highway vers le Nord pour desservir la halle des coulées du haut fourneau C et créer une nouvelle rampe d'accès au Nord de l'installation.

La construction a été adaptée en permanence à l'évolution des besoins de la production et des équipements des hauts fourneaux qui, il faut le rappeler, étaient en mutation permanente. Le highway n'a donc jamais été un ouvrage achevé et ne prétendait pas à d'autres qualités que de servir à une fin précise.

Il est donc constitué de plusieurs éléments correspondant aux phases de construction successives et qui forment un ensemble hétérogène de constructions mixtes juxtaposées. Au Sud, la rampe d'accès a une longueur de 68 m mètres avec une pente de 10%.

La rampe est composée d'un socle en béton armé sur lequel repose un pont incliné constitué d'une structure métallique. La rampe rejoint la halle des coulées du haut fourneau A.

Au niveau des halles de coulées des deux hauts fourneaux, le highway est constitué par le fond plat des halles. Entre les deux halles, il consiste en une construction en béton armé symétrique bien proportionnée et indépendante des structures des halles. Cette partie a une longueur de 47,50 m.

Au-delà du haut fourneau B, l'ouvrage est constitué d'une construction en béton armé sur piliers contenant des chambres techniques et des supports des structures techniques (réseaux des vents et des gaz du haut fourneau C). À l'endroit de l'accès à la halle des coulées du haut fourneau C, il y a une dénivellation locale de quelques deux mètres d'altitude qui servait à la mise à niveau de la desserte avec les planchers de coulées des deux halles rattachées au haut fourneau B.

Pour finir l'ouvrage, une rampe au Nord du tracé d'une longueur totale de 78 m pour une pente de plus de 10% rejoignait le niveau principal de l'usine.

Dans sa version originale, le Masterplan propose la conservation du highway comme élément majeur du patrimoine industriel dans le concept urbain.

Chemin piéton situé à une altitude de quelques 8 m, il devait relier les vestiges industriels alors qu'au niveau de la ville se développait un parc archéologique. Si les intentions générales étaient bien esquissées, le projet resta assez vague sur la réalisation. En effet, aucun projet concret basé sur une étude approfondie du contenu et de ses articulations n'a été présenté par le concepteur. Seules des suggestions génériques dans le sens qu'il faut réaffecter les hauts fourneaux, sans préciser la nature de ces réaffectations, et que l'on pourrait transformer les fondations du haut fourneau C en restaurant, voire en discothèque, ont été articulées.

Par contre, la transposition du concept général du Masterplan a fait ressortir le conflit entre la conservation du highway et les fondations du haut fourneau C. L'inadéquation entre le tracé des voiries de la Terrasse des Hauts Fourneaux et le maintien de ces vestiges industriels dans leur tracé original, a exigé la démolition partielle des ouvrages à prime abord intouchables.

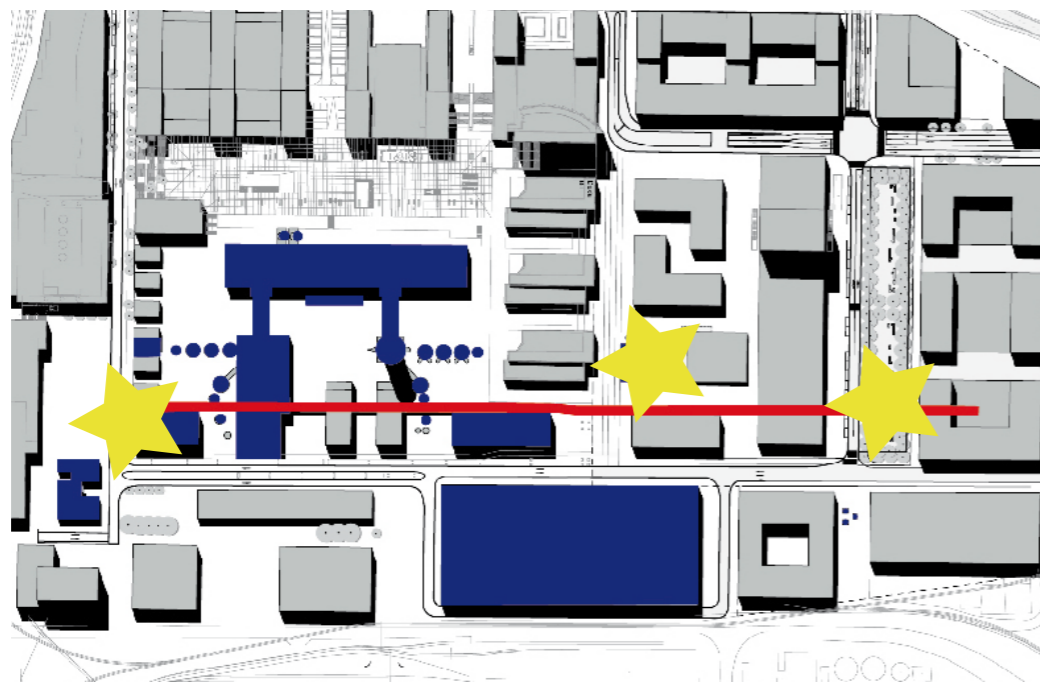
Les accès carrossables du highway bien que nécessaires pour l'entretien et la maintenance, ont ainsi été compro-

mis définitivement alors que les accès piétons exigent des nouveaux aménagements spécifiques. Les fondations du C ont été raccourcies de plus de 15 m dans leur partie Sud. Les travaux de démolition de ces éléments ont été réalisés sous la responsabilité de la société Agora à l'époque de la mise en oeuvre des travaux d'infrastructures sur la Terrasse des Hauts Fourneaux. Le highway subsistait sur une longueur totale de 453 m. La rampe Sud avait été amputée sur une longueur de 10 mètres. La rampe Nord a été déposée sur toute sa longueur. Une ouverture a été percée à l'endroit du passage du transport public situé au Nord de l'immeuble Dexia.

Cette situation a servi de point de départ pour les réflexions concernant l'intégration formelle et fonctionnelle de ce reliquat dans le nouveau contexte urbain de la Cité des Sciences.

Dans le contexte industriel, le highway avait une fonction, sinon essentielle du moins indispensable, au fonctionnement des hauts fourneaux. Voie de desserte et de maintenance des halles des coulées des trois hauts fourneaux, située à plus ou moins huit mètres au-dessus de

les vestiges industriels et le «highway» dans le masterplan : trois conflits majeurs ont conduit aux premières démolitions de l'ouvrage



la Terrasse, elle permettait un accès aisé des engins et camions aux planchers de travail et facilitait les opérations d'exploitation des outils. Cette fonction n'existe plus.

Le nouveau contexte du highway sera la Cité des Sciences. Les hauts fourneaux seront placés au centre-ville. L'espace central de la Terrasse des Hauts Fourneaux sera un grand espace piéton qui accueillera les installations universitaires.

Dans le nouveau milieu, le highway perd sa justification dans sa forme originale. Sans utilité réelle, il devient un simple objet d'exposition, un objet d'un autre temps qui finit par sombrer dans la banalité d'une curiosité, faute d'avoir les qualités d'un objet remarquable.

Pour pérenniser le highway dans le contexte de la Cité des Sciences, il faut le revaloriser en lui donnant une fonction urbaine utile. Les fonctions « alibi » ne durent pas, les équipements non utiles sont abandonnés.

Sa situation particulière prédestine le highway à devenir un axe piéton protégé traversant l'espace public de la Terrasse des Hauts Fourneaux du Sud au Nord. Complétant le concept des transports pu-

blics, il relie la gare ferroviaire et la place de la Rockhal à la place de l'Université. Ainsi il dessert successivement le Centre National de la Culture Industrielle, la Maison de l'Innovation et la place des Hauts Fourneaux, l'Incubateur d'entreprises, la Maison du Savoir, le restaurant universitaire et, finalement, l'espace des laboratoires de recherches situés sur la partie Nord de la Terrasse.

De cette façon, le highway contribue non seulement à la promotion des transports publics, notamment le chemin de fer, en offrant aux utilisateurs des facilités appréciables par mauvais temps, mais aussi à améliorer l'intégration du grand parking de la Cité des Sciences qui sera construit au Nord de la Terrasse des Hauts Fourneaux. Sa capacité sera de plus de 2.000 emplacements. Le highway offrira par ailleurs l'opportunité d'un passage couvert éclairé et sécurisé aux visiteurs de la salle de concert.

En date du 27 juin 2008, le Ministère de la Culture a délivré l'autorisation de démantèlement partiel de l'ouvrage « sous réserve de la mise en oeuvre de moyens de réinterprétation, notamment la reconstitution au niveau original et par d'autres moyens adéquats de la silhouette du highway sur les parties déposées.»

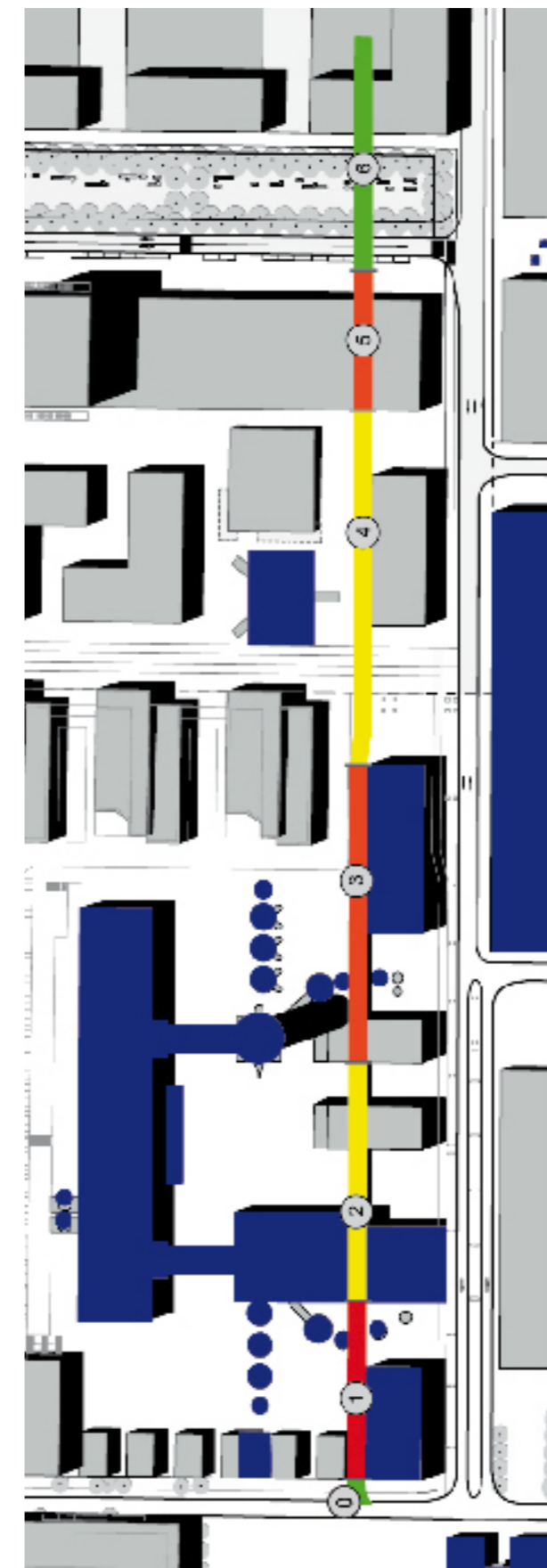
le démantèlement du highway

Les études au sujet de la conservation du highway et de son intégration dans le nouveau contexte urbain de la Cité des Sciences, de la Recherche et de l'Innovation ont finalement abouti à une solution nuancée. La décision a été rendue publique lors de la conférence de presse qui a eu lieu le lundi 22 septembre par le Ministre de la Culture, en présence du Ministre des Travaux publics et de la Bourgmestre de la commune d'Esch-sur-Alzette.

Le highway sera une voie piétonne protégée qui traversera le site de la Terrasse des Hauts Fourneaux du Sud au Nord. La priorité sera accordée à la circulation piétonne au niveau de la ville. Le tracé du highway sera rétabli et documenté sur sa longueur initiale de 538 m.

La demande d'autorisation pour les travaux de démantèlement a été introduite auprès de la commune d'Esch-sur-Alzette en date du 31 mars 2008, l'autorisation du Ministère de la Culture qui est compétent en matière de monuments classés respectivement de monuments inscrits sur l'Inventaire supplémentaire des sites et monuments nationaux a été délivrée le 27 juin 2008.

Les travaux ont été entamés le 11 octobre suite au feu vert de la commune.



0. Démolition par Agora
1. Adaptation tablier
2. Conservation prévue de la liaison entre les hauts fourneaux A et B
3. Démolition sur la longueur de l'Incubateur d'entreprises
4. Conservation prévue sur toute la longueur depuis l'Incubateur jusqu'à la Maison du Savoir
5. Démolition sur l'emprise de la Maison du Savoir
6. Démolition par Agora

le highway réinterprété

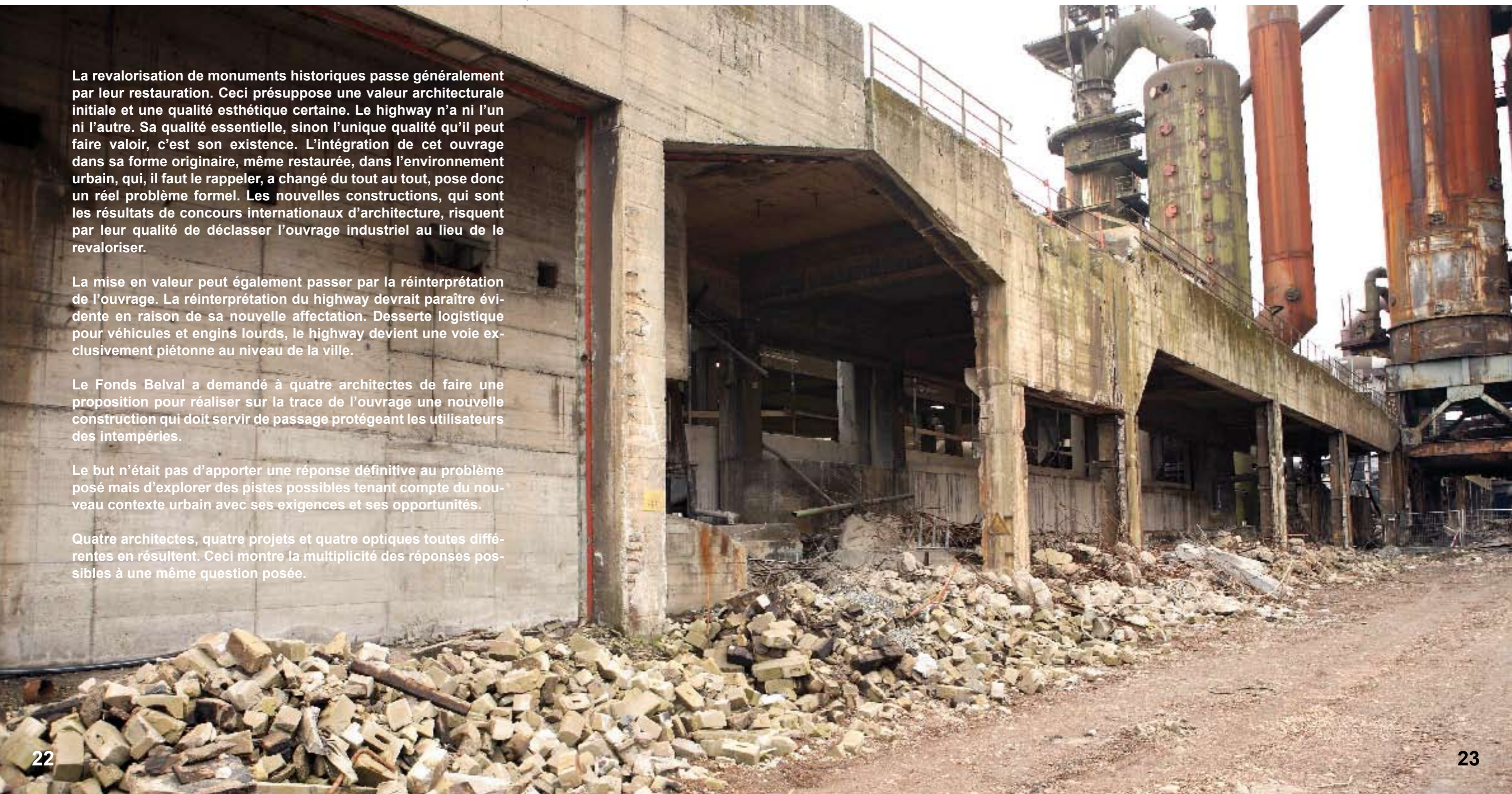
La revalorisation de monuments historiques passe généralement par leur restauration. Ceci présuppose une valeur architecturale initiale et une qualité esthétique certaine. Le highway n'a ni l'un ni l'autre. Sa qualité essentielle, sinon l'unique qualité qu'il peut faire valoir, c'est son existence. L'intégration de cet ouvrage dans sa forme originale, même restaurée, dans l'environnement urbain, qui, il faut le rappeler, a changé du tout au tout, pose donc un réel problème formel. Les nouvelles constructions, qui sont les résultats de concours internationaux d'architecture, risquent par leur qualité de déclasser l'ouvrage industriel au lieu de le revaloriser.

La mise en valeur peut également passer par la réinterprétation de l'ouvrage. La réinterprétation du highway devrait paraître évidente en raison de sa nouvelle affectation. Desserte logistique pour véhicules et engins lourds, le highway devient une voie exclusivement piétonne au niveau de la ville.

Le Fonds Belval a demandé à quatre architectes de faire une proposition pour réaliser sur la trace de l'ouvrage une nouvelle construction qui doit servir de passage protégeant les utilisateurs des intempéries.

Le but n'était pas d'apporter une réponse définitive au problème posé mais d'explorer des pistes possibles tenant compte du nouveau contexte urbain avec ses exigences et ses opportunités.

Quatre architectes, quatre projets et quatre optiques toutes différentes en résultent. Ceci montre la multiplicité des réponses possibles à une même question posée.



Conserver et restaurer l'ouvrage est une approche qui à priori s'impose. Mais une analyse approfondie qui considère tous les aspects du problème peut aboutir à une autre conclusion. En effet, les problèmes sont nombreux et souvent insoupçonnés si on ne se donne pas la peine de les appréhender. Pour offrir une alternative à la conservation radicale du highway, le sujet a été posé de la façon suivante. Réaliser au niveau de la ville, sur la trace de l'ouvrage originaire, sur toute sa longueur soit 538 m, un passage couvert pour piétons reliant la place de la salle de concert au Sud à la place au parking souterrain au Nord et desservant tous les espaces tangentiels de la Terrasse des Hauts Fourneaux.

Les architectes étaient libres de faire des propositions pour la conservation d'éléments ponctuels du highway. Les solutions proposées différaient toutes dans leur approche formelle et même fonctionnelle montrant ainsi le large éventail d'interprétations possibles.

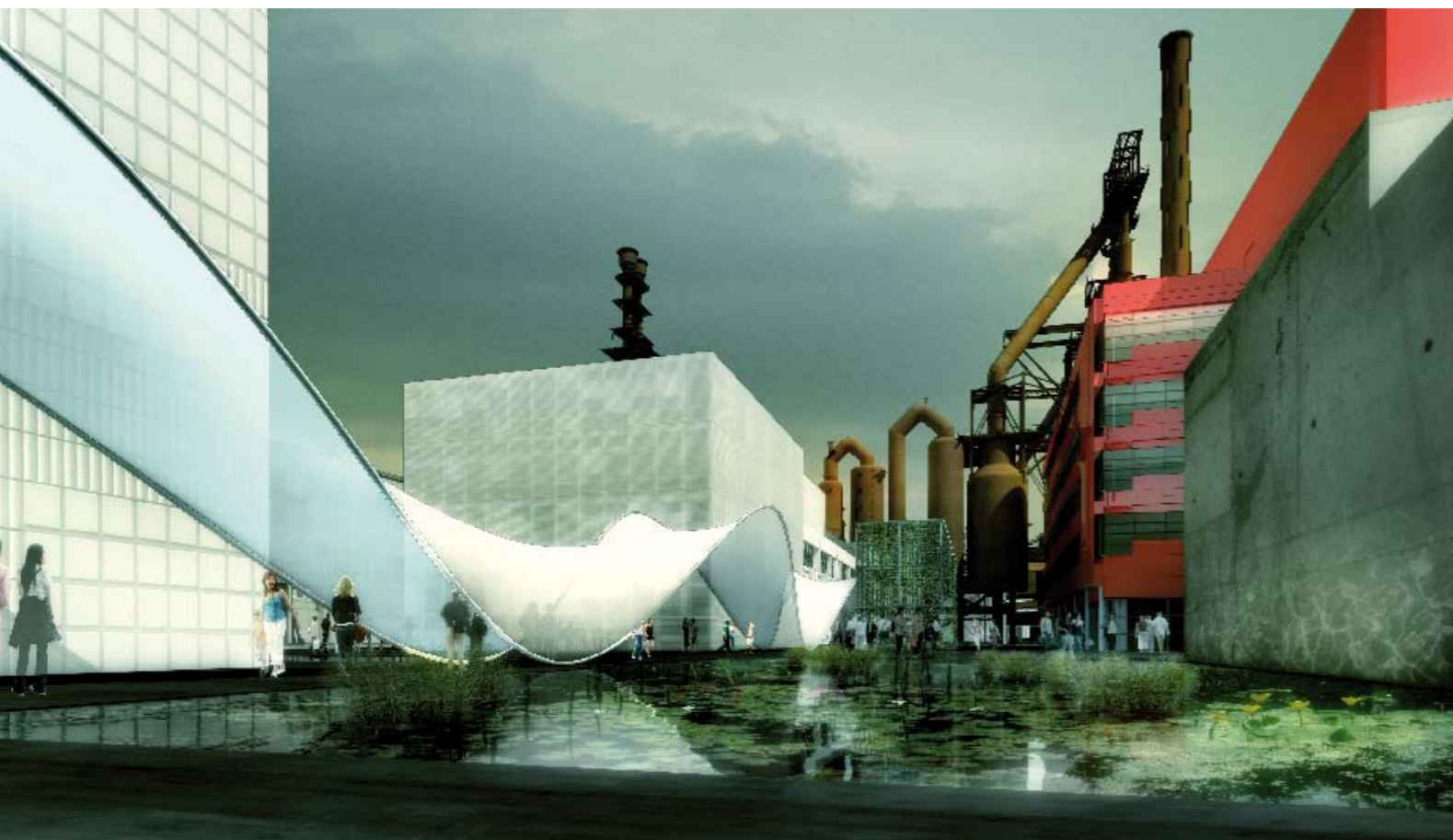


La construction massive du highway ne permet pas de lui donner la vocation d'un passage couvert, comme souhaité. Tout le rez-de-chaussée ainsi que les bâtiments à concevoir manqueraient de lumière naturelle. D'autre part, le maintien et le réaménagement du highway entraîneraient d'importants travaux de rénovation.

La démolition de cette vieille construction tombant en ruine s'avère donc nécessaire; elle doit être remplacée par une conception claire répondant aux exigences actuelles sous forme d'un passage vitré couvert. Toutefois, certains fragments comme colonnes ou poutres pourraient être conservés et serviraient de support à la nouvelle construction. Celle-ci est tout d'abord destinée aux piétons. Elle s'étend sur quelques 500 m et est subdivisée en plusieurs sections, lesquelles reposent soit sur des constructions existantes, soit sur des conceptions nouvelles tel que le « highway café » qui se trouve à un point nodal de deux axes urbains.

achim thon





besch & da costa

Seuls la longueur, le caractère rectiligne, la continuité et le niveau propres au highway sont conservés. Ces caractéristiques, prises dans leur abstraction (dimensions et directions), forment la grille de lecture du highway initial et la trace de celui-ci, tout en répondant aux nouveaux besoins du quartier de Belval et de son passage couvert. La conservation de certains éléments propres au highway

initial et à sa fonction première dans la configuration du passage couvert futur et de son nouveau rôle font apparaître des « dysfonctionnements » formels et fonctionnels opportuns (ligne strictement rectiligne sur une distance de 500 m) puisque, dans le cas présent, ils sont autant de signes de la présence passée du highway disparu.

metaform



Le projet est en rupture totale avec l'ancien highway et avec le site environnant. Il permet de relier les vestiges sidérurgiques aux nouveaux bâtiments en proposant une esthétique différente. Douceur des formes, texture translucide et légèreté démarquent la nouvelle intervention de l'environnement plus ou moins rigide des bâtiments voisins.

Le projet est composé d'une structure tubulaire en acier de 500 m de longueur formant une vague. Une membrane translucide armée faisant office de protection est illuminée en soirée par le sol. La structure peut prendre toutes les formes. Tantôt elle servira de passage couvert, tantôt elle pourra couvrir un espace de repos.

La réduction des éléments constitutifs et l'épuration de la forme générale permettent de dépasser la simple fonction de passage couvert.





Le highway était un élément important des anciennes aciéries. Il s'agissait d'une voie surélevée qui traversait le site dans toute sa longueur.

Notre proposition est de reprendre cet élément tout en lui donnant une lecture et un usage plus conforme à sa nouvelle situation.

L'emprise du nouvel highway ne se limite pas à son ancien tracé mais prend sa place là où il en a besoin et là où il peut. Sa volumétrie en plan et en coupe en résulte et les différents cas de figure donnent des solutions spatiales différentes.

Parfois, il longe ou traverse des bâtiments ; d'autres fois des jardins d'hiver viennent s'adosser.

Le highway lui-même devient un grand jardin d'hiver qui joue aussi le rôle d'atrium pour les bâtiments.

Michel Desvigne



highway ?

Le fameux highway de Belval qui a tant fait parler de lui, est probablement le plus court de son genre qui existe au monde. Il mesure en tout et pour tout 538 m.

Le terme «highway», très utilisé aux États-Unis, désigne communément des routes majeures destinées à la circulation publique qui relient des destinations importantes, des villes, des régions ou encore des pays. Mais, ce terme peut varier dans sa signification suivant les pays et désigner des autoroutes, des routes rapides, des routes de transit, des routes à péage ou encore toute route plus ou moins importante, freeway, superhighway, autoroute, Autobahn, parkway, expressway, Autostrasse, autostrada, byway, auto-estrada ou motorway.

Le highway le plus célèbre des États-Unis est la Route 66. Elle est longue de 2.448 miles (environ 4.000 km). La Route 66 traverse huit états (Illinois, Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, Nouveau-Mexique, Arizona, Californie) et le point central se trouve à Adrian dans le Texas. Elle fut la première route transcontinentale goudronnée en Amérique, il est donc peu surprenant que les Américains l'appellent la 'Mother Road' ou 'Main Street USA'. Elle a été officiellement déclassée le 27 juin 1985.

La première route en Europe de ce type mise en service en septembre 1924 reliant Milan à Como et le lac Majeur avait une longueur de 42,6 km.

Première étape pour Belval-Nord

par Metaform architectes



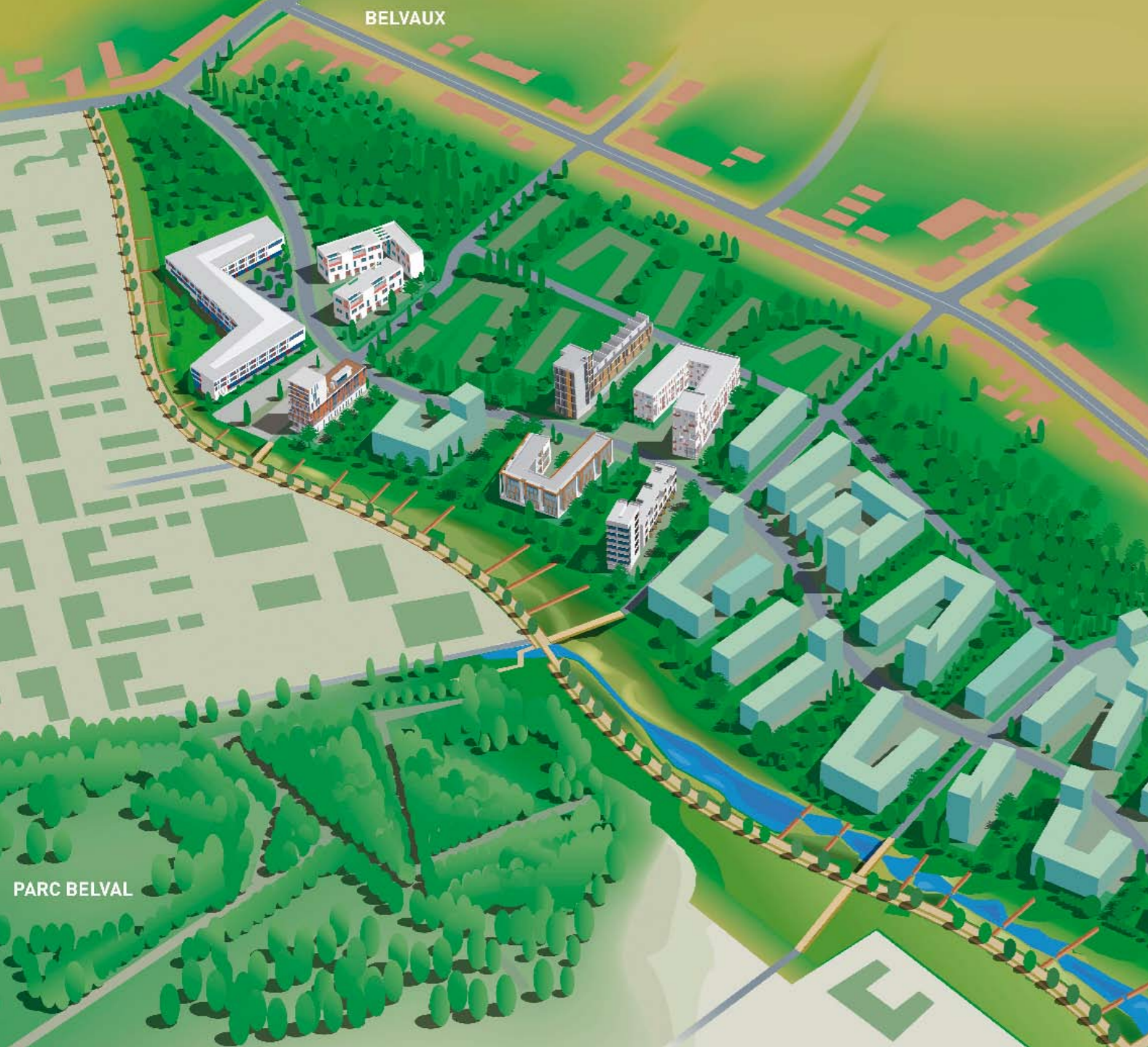
Belval-Nord et Belval-Sud sont des quartiers réservés majoritairement à l'habitat. La proximité de la Cité des Sciences, l'offre de loisirs, de récréation et de commerces créent un environnement des plus intéressants pour le développement de ces quartiers. La construction d'habitations à Belval-Nord est un projet commun de la société de développement Agora et de la commune de Sanem. Le concept général du Masterplan prévoit la réalisation de maisonnettes et d'appartements dans un cadre de verdure. Pour la conception architecturale, les deux initiateurs ont suivi une démarche particulière, nouvelle au Grand-Duché. Cinq architectes de renom et cinq promoteurs se sont associés dès le début pour travailler ensemble sur des projets visant une grande qualité architecturale avec une finition haut de gamme.

Le premier projet de logements en voie de réalisation est un projet de Metaform, un jeune bureau qui a participé à plusieurs concours du Fonds Belval. Il a obtenu le 3e prix pour le projet de l'Incubateur d'entreprises. Sur invitation du Fonds, il a fait une proposition pour la réinterprétation du highway.

Metaform a réalisé des immeubles e.a. pour la Ville d'Esch-sur-Alzette, le Fonds d'aménagement du Kirchberg et le Fonds de rénovation de la vieille ville à Luxembourg.

Nous nous sommes entretenus avec Thierry Cruchten, qui gère le bureau Metaform avec son associé Shahram Agaajani, pour en savoir plus sur le projet en voie de réalisation à Belval-Nord.





Quel est l'intérêt particulier de ce projet?

C'est d'abord le lieu qui est particulier. La situation sur un plateau, aux abords de l'ancienne friche industrielle en pleine reconversion offre un panorama splendide exploité dans la conception architecturale prédéfinie par le Masterplan. L'implantation dans un écrin de verdure qui se mêle avec les grands espaces du parc public est un autre atout qui est un facteur inestimable pour la qualité de vie des futurs habitants. Une troisième particularité réside dans le fait qu'il s'agit ici d'un ensemble d'immeubles conçus par différents architectes et promoteurs à la hauteur des

attentes qui accompagnent ce projet novateur. Nous sommes très contents de pouvoir travailler sur ce site.

Quels sont les principaux éléments de votre projet?

Il s'agit d'une tour comprenant 13 appartements et 6 maisons en bande avec garages communs au sous-sol. Les appartements ont des grandes surfaces vitrées côté Sud. La taille des logements varie entre 54 et 120 m². L'appartement du dernier étage a une terrasse en toiture.

Les maisons en bande orientées Est-Ouest ont 195-200 m² sur trois niveaux.

La façade a un revêtement en enduit avec des panneaux métalliques comme élément de subdivision. La façade est rythmée par les ouvertures de fenêtres et l'alternance des terrasses.

Quel est le concept énergétique?

Le bâtiment sera, comme tout le quartier de Belval, raccordé au chauffage urbain alimenté par la centrale TGV à Raemersch. La construction est conforme au règlement ministériel en matière énergétique avec une isolation de 16 cm de styropor sur la façade et des fenêtres en verre triplé. Les eaux de pluie sont déviées vers les plans d'eau («Wassertreppe» selon le Masterplan) qui seront

créés avec la renaturation du Dippach.

Votre bureau est-il intervenu sur la conception de l'aménagement intérieur des habitations?

Oui, nous avons dessiné aussi la finition intérieure. Les propriétaires étaient libres de l'accepter ou non. La majorité a suivi nos propositions.

Quelles sont les échéances du projet?

Le chantier a débuté au mois de mars-avril en 2008, les logements seront prêts en décembre 2009.





L'histoire autrement

le travail biographique de RBS

Le Service RBS est une association sans but lucratif fondée en 1989 à l'initiative du Ministère de la Famille. En tant qu'institut de formation, RBS s'adresse au personnel dirigeant, soignant ou autres oeuvrant dans le secteur des personnes âgées.

L'académie seniors, elle, s'adresse à l'ensemble des personnes de plus de 50 ans. Elle offre de nombreuses activités, des cours, excursions, lectures, etc. Parmi ces activités, le travail biographique mérite une attention particulière. Il contribue à améliorer l'approche face aux personnes dépendant de soins et à une meilleure entente entre les générations. Et, last but not least, il est une source inestimable pour la documentation historique.



Mathias Franzen (au milieu) à 17 ans

C'est dans le contexte de la formation du personnel soignant qu'est né le travail biographique du service RBS. Pour mieux comprendre et pour mieux pouvoir dialoguer avec les personnes dépendant de soins, il est important de connaître les circonstances de leur vie, le contexte dans lequel ils ont évolué. Notre monde a connu des changements sans pareils dans les derniers cinquante ans, les jeunes d'aujourd'hui ont grandi avec des facilités qui n'ont plus rien en commun avec la vie de leurs grands-parents. Il est donc important de transmettre au jeune personnel soignant des connaissances sur les modes de vie des personnes qui leur sont confiées.

Dans ce but, le service RBS a commencé d'abord à rassembler des souvenirs à travers des enquêtes et la collection de documents auprès des témoins de l'époque d'entre les deux guerres mondiales. Ce travail a abouti à la publication «Au Luxembourg entre 1918 et 1940 - La vie quotidienne».

L'ouvrage a connu un grand succès et a encouragé les responsables de RBS à poursuivre cette voie. Ainsi est né le projet du travail biographique qui a plusieurs objectifs. Le premier est la documentation des modes de vie et de travail de la génération 70+ et de transmettre ces connaissances aux jeunes d'aujourd'hui. Un deuxième objectif est de rendre hommage à ces hommes et à ces femmes qui ont mené une vie modeste et peu valorisée en général. A travers le processus de mémorisation, ils assument de nouveau un rôle actif et valorisant.

Au sein de l'académie senior fut créé un groupe de travail composé en majeure partie de membres de la même génération que les protagonistes-témoins. Le travail biographique repose en partie sur des enquêtes. Mais il y a aussi ceux qui écrivent leur autobiographie avec l'aide du RBS. Dans tous les cas, le travail génère une multitude de documents, photos, souvenirs et émotions et remplit une fonction sociale évidente. Mais il ne s'arrête pas là. Le projet vise également un public plus large avec l'édition d'un livre.

Deux séries ont été éditées jusqu'à présent : «Aus dem Liewen erzielt» et «Erlieft a verzielt». Deux ouvrages se réfèrent plus particulièrement au bassin minier : «Elektriker op der Schmelz» par Marcel Linckels et «Deemols am Minett - Dräi Familjegeschichten» par Mathias Franzen, Lisa Kirscht-Kayser, Nicolas Kohl.

La vie dans le bassin minier d'antan apparaît sous un nouveau jour à travers ces ouvrages. Ce sont surtout tous les détails évoqués de la vie quotidienne de ses protagonistes et de leurs familles qui racontent une autre histoire du passé, souvent négligée par l'historiographie officielle. Des histoires d'hommes, pour la plupart liés à la sidérurgie, qui aident à mieux comprendre comment ils sont devenus ce qu'ils sont aujourd'hui. Les témoignages de femmes sont plus rares dans le contexte de la sidérurgie. Dans le nouvel ouvrage édité par RBS, Lisa Kirscht-Kayser, née en 1917, raconte la vie quotidienne d'une famille de mineur.

Les publications résultant de ce travail biographique ainsi que les autres ouvrages édités par RBS sont diffusés dans les librairies et via Internet.

Chaque nouvelle édition de témoignages est présentée dans un cadre convivial qui célèbre leurs auteurs ainsi que de tous ceux qui ont collaboré au projet. Une de ces cérémonies a eu lieu au pavillon Skip. C'était à l'occasion de la publication

du récit de Marcel Linckels, «Elektriker op der Schmelz». Ce fut un événement touchant où les souvenirs d'une époque lointaine sont redevenus vivants pour un moment.

Et des nouveaux projets sont déjà en incubation au sein de RBS. Pour tout renseignement :

www.rbs.lu et www.seniorenakademie.lu



« Spillschoul » 1932

Wa Paidag war, da stungen d'Fraen do mat de Kanner, op d'Pai ze waarden. Dat war esou eppes Traureges, si stungen e ganze Mueren ze waarden, an dann haten d'Männer awer schonn d'ganz Sue versoff. An deene Cafée waren meeschtens Fraleit, déi de Männer d'Suen aus der Täschen gezunn hun. D'Sue sinn dann drop gemaach gin, an d'Frae souzen doheem an haten näischt.

An dann hu mer mam Dillendapp gespillt. Mir hunn e klenge Bengel geholl, eng Bobine eidel gemat, eng Ficelle un de Bengel gestréckt, an em d'Bobine gewéckelt. Mir hunn um Bengel gezunn, d'Bobine as ronderem gedreint an dann hu mir esou gedickst an den Dapp as gerullt... Mir hunn och vill mat de Klicke gespillt. Meng Mamm wollt eis keng Gliese kafen, si sot emmer: «Déi sin ze deier. Mä et gëtt awer och méi bëlleger.» Dat waren der aus Gips, an déi si futti gefuer, wann een derwidder geschoss huet. Mäi Monni huet zu Esch op der Schmelz geschafft an hien huet eis der matbruecht aus de Kugellageren, aus Eisen. A wann s de mat deene widdert eng Gliese geschoss hues, dann ass déi an dausend Fatze gefuer.

Lisa Kirscht-Kayser

Erst nach einigen Tagen verstand ich den Zusammenhang mit dem Gebirgsdruck, der sich durch das Zusammendrücken der sogenannten Quetschhölzer über den Holzstempeln bemerkbar machte. An den Erzpfeilern sprangen zentnerschwere Brocken mit dumpfem Ton vom Pfeiler ab. Dies erforderte ein ständiges Kontrollieren von Seiten des Hauers mit der Sondierstange.

In anderen Worten : In dem Ausmass wie die beiden Erzpfeiler durch unsere Arbeit geschwächt wurden, verlagerte sich der Gebirgsdruck auf das Grubenholz. Dabei knisterte und ächzte das Holz. Das geschulte Ohr des Hauers erkannte schnell, wenn Not am Mann war, und wo dann durch neue Stempel zusätzliche Stützung gebraucht wurde.

Anfang der dreissiger Jahre waren viele Arbeiter, besonders Ausländer, entlassen und ausgewiesen worden. Mit den verbliebenen restlichen Bergarbeitern wuschelte man sich recht und schlecht durch die Krise und legte mächtige Halden an. Diese Halden mussten jetzt erhalten, um der enormen Nachfrage der Hütten nachzukommen. Doch die Menschenkraft, um das Erz zu laden, hatte ihre Grenzen. Die 6 Tage pro Woche wurden voll ausgenutzt. Um nun auch den Sonntag mit einzubeziehen, wurde der «Lockvogel» Geld herbeigezaubert: Man erhöhte den Preis jeder Tonne Erz, welche sonntags geladen wurde, um 50% und es gelang, einen grossen Teil der Bergarbeiter für die Sonntagsarbeit zu gewinnen.

Nicolas Kohl



An eisem Haus war net alles grad kamoud, et hat eng grouss Kichen mat enger grousser Kachmaschinn an nach en Eck, wou mer eng ganz kleng Stiffchen hate mat engem Kolonnenuewe fir ze heizen. Uewenop hate mer zwou Schlofkummen. Wat gefeelt huet, dat war den Elektresch. Also hu mer mat der Karbiidsluucht gelit. An d'Toilette war natierlech och net am Haus. Mer hu missen virun d'Dier goen, e klengen Hiwwelchen nieft dem Haus erop, do war dann eis Toilette, mat enger Dier mat engem Häerz dran, wéi dat fréier woar.

Mathias Franzen

moleskine

carnet culturel



Le Centre culturel Kulturfabrik est installé à Esch-sur-Alzette dans les bâtiments d'un ancien abattoir. L'histoire artistique du lieu commence en 1979. A la fermeture de l'« Escher Schluechthaus », un groupe de jeunes acteurs squatte le dépôt frigorifique. De ce squat initial, au fil des années, nombre d'artistes s'investissent et occupent la majorité des bâtiments et le transforment en centre culturel. Sur ses 4.500 m² de locaux se côtoient deux salles de spectacle, une brasserie, un cinéma, une galerie d'exposition, un atelier de réinsertion par la céramique pour personnes autistes, des locaux de répétition accueillant des groupes de musiques et des compagnies de théâtre, des locaux administratifs, etc.

Depuis la création de la Kulturfabrik, l'équipe artistique a la volonté et l'ambition d'en faire non seulement un lieu d'accueil, de résidence et de création inter- et transculturel ouvert à toutes les formes d'art (musiques, théâtre, expositions, danse, cirque, soirées littéraires, films), mais aussi un lieu de formation et de rencontre avec les publics (conférences, actions pédagogiques, résidences d'artistes, ateliers jeunes publics). Ouvert sur les enjeux d'un monde en perpétuel mouvement, la Kulturfabrik se veut un lieu où plaisir et intelligence trouvent porte ouverte. Une grande importance est accordée à la formation du jeune public, en proposant régulièrement des ateliers pédagogiques avec des artistes.

au programme de la Kulturfabrik

Dienstag, den 6. Januar 2009 - 20h00
Ratelach

LESUNG « Wein und Poesie »

Achim Wagner (D) & Tom Schulz (D)

Achim Wagner, 1967 geboren, lebt als freier Autor in Köln. Lyrik, Dramatik und Prosa, so das Libretto für die Oper „Peep!“ (Komposition: Helga Pogatschar), uraufgeführt in der Muffathalle, München, 2007. Etliche literarische Auszeichnungen.

Tom Schulz, geboren 1970, aufgewachsen in Ost-Berlin. Lebt seit einem Jahr in Augsburg. Lyrik, Prosa, Reportagen und Glossen. Übersetzer spanischsprachiger, englischer und niederländischer Lyrik. Mehrere Preise, u.a. Lauter Niemand Lyrikpreis 2003.

Mardi 3 février 2009 – 20h00 Ratelach

BISTROT LITTERAIRE « Vers à verre »

Une soirée catalane avec Carles Duarte & Alex Susanna

Le poète et linguiste catalan Carles Duarte (Barcelone, 1959) a publié douze livres de poésie. Son oeuvre a été traduite dans plusieurs langues.

Alex Susanna (Barcelone 1957) a été directeur des éditions Columna, directeur culturel de l'Institut Ramon Llull. Il dirige actuellement la Fondation Caixa Catalunya à La Pedrera de Barcelona. Il a publié plusieurs recueils de poésie dont certains ont été traduits en français.

Centre culturel Kulturfabrik asbl

116, rue de Luxembourg
L – 4221 Esch-sur-Alzette
Tél. +352 55 44 93 – 1
mail@kulturfabrik.lu www.kulturfabrik.lu

Jeudi 19 février 2009 - 20h30

BENABAR Infréquentable

Après sa « Reprise des négociations », le chanteur français est de retour avec « Infréquentable ». Au programme : nouvelles chroniques de l'humain contemporain - ses beautés, ses bêtises, sa solitude, nouvelles chansons de Bénabar - où l'on voit l'ours danser sur un volcan et le chanteur se mettre en danger, se remettre en question.

Dimanche 22 février 2009 à 18h30

SOIREE METAL

The Black Dahlia Murder (USA)
Cephalic Carnage (USA)
Psychoptic (TAS) / Sylosis (UK)

Un mélange de death/black/technique inédit. Ichor de Trèves et le groupe de deathcore local Miles to Perdition ouvriront le bal de cette soirée.

*13, 14, 15, 16, 22, 23 & 24 janvier et
5, 6, 7, 10, 11, 12 & 13 février 2009*
20h00 Ratelach

CABARET LITTERAIRE

Panik am Paradäis

Un voyage sur les traces de 28 années de cabaret littéraire au Luxembourg (en langue luxembourgeoise).

Textes: Guy Rewenig
«One-Menn-Show»: Christian Kmiotek

CONCOURS POUR LA MAISON DE L'INGENIEUR

La remise des projets pour la réalisation de la Maison de l'Ingénieur était le 28 novembre 2008. Le jury se réunira du 22 au 23 janvier 2009. Les résultats seront proclamés le 24 janvier. Tous les intéressés auront l'occasion de voir les projets exposés au pavillon Skip du 24 au 30 janvier. Les bureaux en lice:

1. Anorak (B) / : MLZD (CH)
2. Architecture et Environnement (L) / Böge Lindner Architekten (D)
3. Architecture et Urbanisme 21 - Worré & Schiltz (L)
4. Burkard Meyer (CH) / Michel Petit architecte (L)
5. KSP Engel und Zimmermann (D)
6. obermoser arch-omo zt (A) / g+p muller architectes (L)
7. Jean Petit architectes (L)
8. Stephen Davy Peter Smith architects (UK)

CONCOURS POUR LA MAISON DES SCIENCES DE LA VIE ET DES MATERIAUX

Le Fonds Belval a lancé un appel de candidatures pour un complexe immobilier d'au moins quatre bâtiments destinés aux Sciences de la Vie et des Matériaux de l'Université du Luxembourg. Il s'agit d'un concours sur esquisse ouvert. La remise des projets est fixée au 30 janvier 2009. Le jury délibérera du 26 au 27 février, les résultats seront proclamés le 28 février. Le public aura l'occasion de voir les projets du 28 février au 6 mars 2009.

UNE SCULPTURE COMMEMORATIVE

Le 3 décembre, l'Amicale des Hauts Fourneaux A et B de Profil-ARBED et la société Agora ont invité à l'inauguration de la sculpture « Als Erinnerung » de l'artiste Jhang Meis, conçue en hommage aux hommes grâce auxquels les hauts fourneaux ont rendu le maximum de leurs capacités. La sculpture est implantée à l'entrée du site Belval, porte des Sciences.

OUVERTURE BELVALPLAZA

Le 3 novembre, le complexe Belvalplaza 1 a ouvert ses portes. Un restaurant, des grands magasins et boutiques accueillent désormais le public local et transfrontalier. Dans le même complexe seront encore intégrés un cinéma et des appartements en voie d'achèvement.



©Paul Biel

© Le Fonds Belval

Rédaction et conception graphique : Le Fonds Belval

Photos : Visions & more by André Weisgerber, Tom Vack, Paul Biel, Agora, Cinémathèque de la Ville de Luxembourg, RBS, Metaform, Luxigon, Carlo Hommel, Charles Wallon (ANMA), Le Fonds Belval

Image cover : Visions & more by André Weisgerber

Impression : Imprimerie Kremer-Müller & Cie., Foetz

Luxembourg, décembre 2008

ISSN 1729-5319

Le Magazine du Fonds Belval s'adresse à toute personne intéressée et peut être commandé individuellement ou en abonnement auprès de:

LE FONDS BELVAL

6, avenue des Hauts Fourneaux
L-4362 Esch-sur-Alzette

Tél.: + 352 26 840-1
Fax: + 352 26 840-300
Email : fb@fonds-belval.lu
www.fonds-belval.lu

Les éditions



Pour informer le public sur l'évolution du site de Belval et pour documenter les projets de la Cité des Sciences, le Fonds Belval édite plusieurs séries de publications :

Le **Magazine** qui paraît quatre fois par an et qui est distribué gratuitement sur demande.

Les **Cahiers** qui sont en vente au prix de 15.-€.

Les **Cahiers « Projet »** documentent les concours suivants :

- Archives nationales
- Pépinière d'entreprises
- Premier Bâtiment administratif
- Lycée technique Belval
- Maison du Savoir
- Maison des Sciences Humaines



Les **Cahiers « Concept »** documentent les concepts suivants :

- Centre National de la Culture Industrielle
- Conservation des Hauts Fourneaux A et B



Le **Cahier « Architecture »** se référant à l'architecture du pavillon Skip est en vente au prix de 10.-€.

L'**Album Belval** de François Schuiten est en vente au prix de 18.-€.

Les publications peuvent être commandées par Internet www.fonds-belval.lu, par email fb@fonds-belval.lu ou par téléphone 26840-1.