

LOGICIELS

- ● ● ● ● AUTOCAD
- ● ● ● ● PHOTOSHOP
- ● ● ● ● ILLUSTRATOR
- ● ● ● ● IN DESIGN
- ● ● ● ● SKETCHUP
- ○ ○ ● ● RHINOCEROS 3D
- ● ● ● ● ARTLANTIS
- ○ ○ ● ● V - RAY
- ○ ○ ● ● ADOBE PREMIERE
- ● ● ● ● LASER CUT
- ● ● ● ● DESSINS MAIN
- ● ● ● ● MAQUETTES

VASSE MYLENE

ARCHITECTE D.E



1 BIS RUE ALEXANDRE BONTEMPS
7 8 0 0 0 V E R S A I L L E S

0619156526 MYLENEVASSE@LIVE.FR

FORMATION

2014 : OBTENTION DU DIPLOME D'ARCHITECTE D'ETAT
2008 - 2014 : ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE VERSAILLES
2008 : OBTENTION DU BACCALAUREAT LITTERAIRE - ARTS PLASTIQUES

LANGUES

ANGLAIS ●●○○○ ESPAGNOL ●●○○○

EXPERIENCES PROFESSIONELLES

STAGES DANS LE DOMAINE DE L'ARCHITECTURE

MARS - JUILLET 2013 : ASSISTANTE CHEF DE PROJET
ARCHITECTURE STUDIO

JUILLET - SEPTEMBRE 2012 : ASSISTANTE CHEF DE PROJET
STUDIO BDA

JUILLET - AOUT 2010 : DESSINATEUR / PROJETEUR
ARCHIPEL

JUILLET 2009 : DESSINATEUR / PROJETEUR
BLD ARCHITECTURE

2006 - 2013 : DIFFERENTES MISSIONS D'INTERIM LOGISTIQUE

CHANTIERS

Au cours de mon cursus, j'ai eu l'opportunité d'appréhender différents chantiers selon les différentes phases de réalisation ; que ce soit du suivi de l'exécution du gros oeuvre, du second oeuvre jusqu'à la livraison en passant par les opérations de pré réception et la levée de réserves.

J'ai d'ailleurs suivi pendant quatre mois la construction du fort d'Issy les Moulineaux lors de mon stage chez Architecture Studio



REALISATION

BÉNOUVILLE

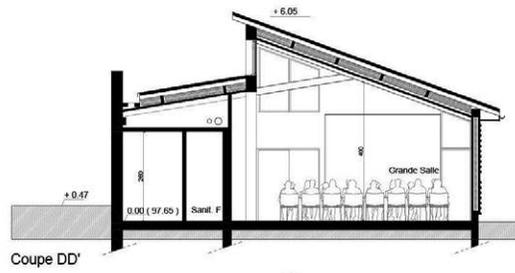
SALLE POLYVALENTE - STUDIO BDA

Bénoville est une petite commune rurale située en Seine maritime. Le projet consistait à réaliser une grande salle polyvalente ainsi que plusieurs locaux attenants pour la mairie et la salle. Les bâtiments dans lesquels nous nous implantions étaient d'anciens édifices typiquement normands avec tout le charme que l'on peut leur attribuer : vieille pierre, brique ancienne..

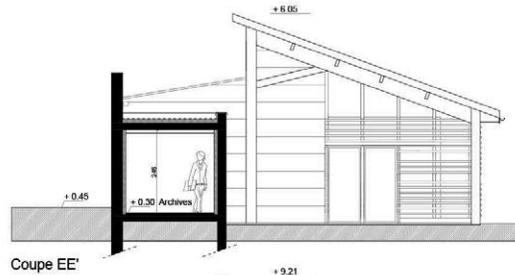
Lors de mon arrivée, le projet débutait tout juste la phase esquisse. Nous avons confronté nos idées pour aboutir à une démarche de projet. Les deux phases Esquisse et APS m'ont été totalement confiés durant ces deux mois.

Nous avons choisi de garder tous les édifices anciens et de les connecter entre eux grâce aux bâtiments nouveaux. La salle polyvalente n'a pas été sans problème de conception. En effet, nous avons choisi de réaliser cette salle avec un système constructif de deux charpentes ; l'une plus basse passant au dessus des anciens bâtiments, et l'autre plus haute, afin de réaliser une faille entre les deux charpentes donnant sur le clocher de l'église.





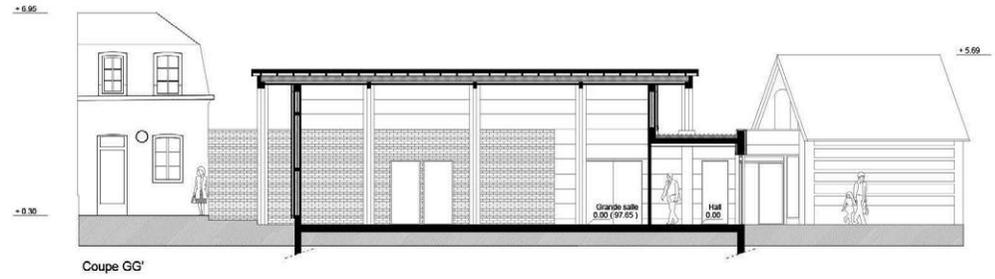
Coupe DD'



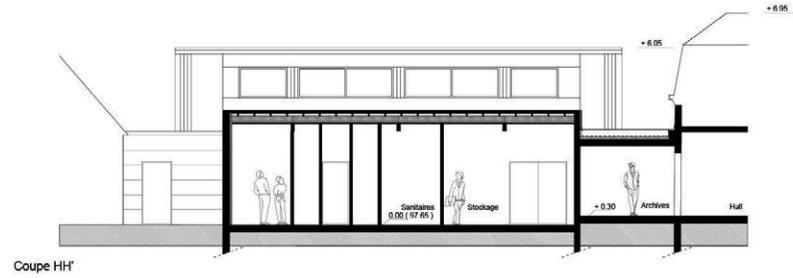
Coupe EE'



Coupe FF'



Coupe GG'



Coupe HH'

COUPES SALLE POLYVALENTE

EN AGENCE

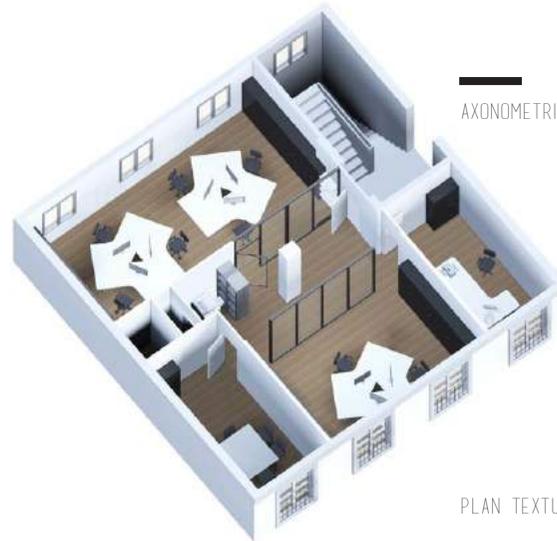
Au travers les différents stages que j'ai pu effectuer pendant mon apprentissage, j'ai eu l'occasion de m'exercer sur de nombreux projets allant de l'APS jusqu'à la livraison. J'ai ainsi pu travaillé sur des réalisations allant de la maison de particulier au très gros chantiers guidé par le travail en équipe.

J'ai toujours essayé de lier au mieux une approche fondée sur la cohérence entre culture plastique des formes, textures et matières. A cela s'ajoute aussi la notion de temps, rythmes, flux, mouvements ainsi que l'espace.

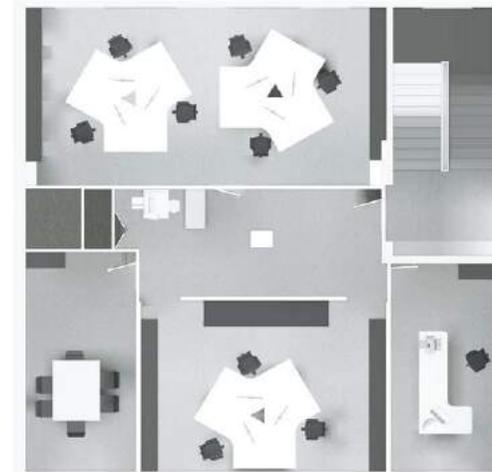
L'architecture est pour moi une tentative de réponse à un problème donné dans un site particulier mais aussi un moyen d'expression plastique régit par la technique, qui est à mon sens la force fondamentale de chaque réalisation.



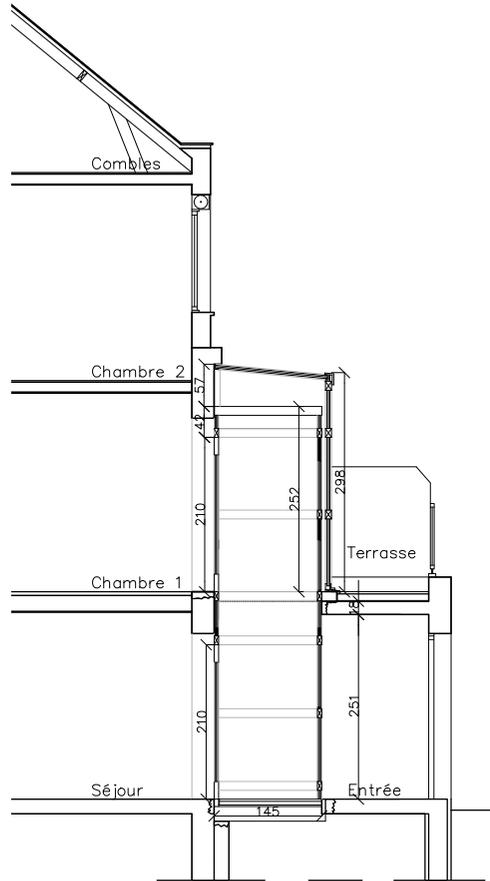
ELEVATION FACADE IMMEUBLE PERRET



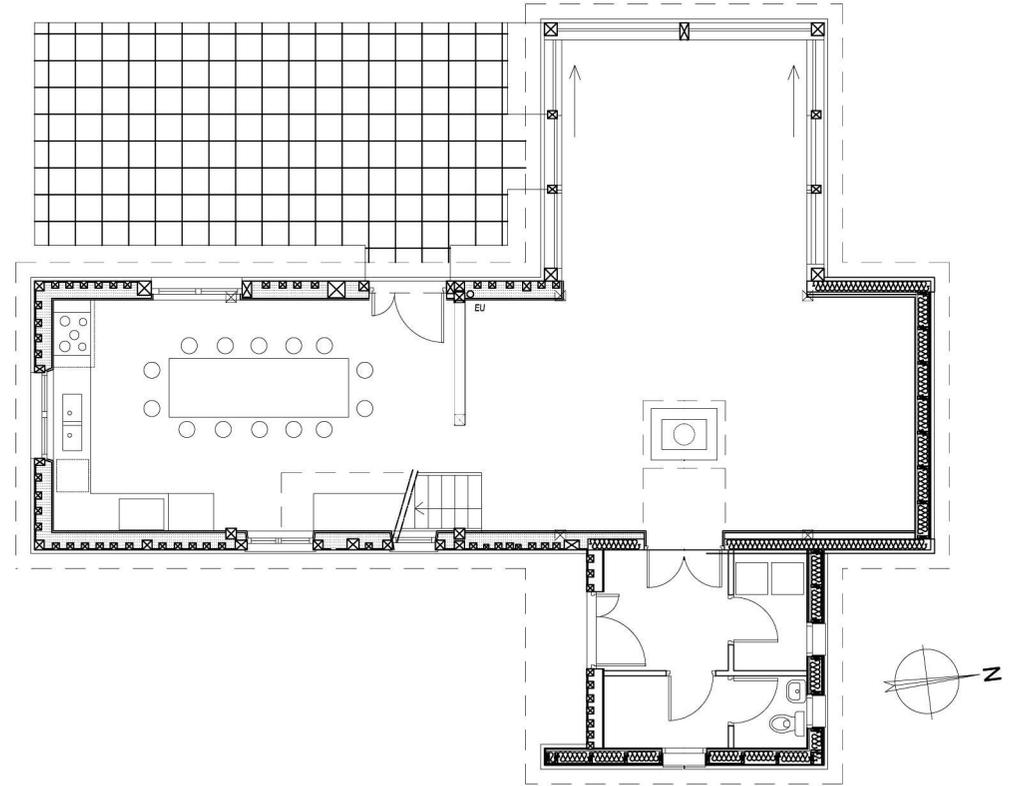
AXONOMETRIE AGENCEMENT BUREAUX



PLAN TEXTURE AGENCEMENT BUREAUX



COUPE STRUCTURELLE INTEGRATION
D'UN ASCENSEUR DANS UNE MAISON



PLAN REHABILITATION MAISON

SCENARIOS

ILE PELEE

MOLE

CANAL

RADE

TRANSBORDER

DARSES

MAQUETTES

PFE

NOUVELLES SPECULATIVES - CHERBOURG

	12 - 13
<i>EXPLOITER LE PATRIMOINE MARITIME</i>	14
<i>CONNEXION URBAINE</i>	15
<i>LA VILLE ARCHIPEL</i>	16 - 17
<i>VILLE VERTICALE EN MER</i>	18 - 19
<i>LE BATIMENT PORT</i>	20 - 21
<i>APPROPRIATION DU LITTORAL</i>	22

23

NOUVELLES SPECULATIVES

PROTOTYPES

La France est aujourd'hui engagée dans une vaste entreprise : Le développement de l'énergie éolienne et hydrolienne. Cette dynamique récente prend modèle sur l'Angleterre, qui est leader en matière d'énergie maritime.

L'économie Cherbourgeoise va être bouleversée à court terme puisque la ville a été choisie comme site pour l'implantation de la plus grosse usine éolienne off shore. Le choix de Cherbourg à d'ailleurs été stratégique puisque la ville bénéficie de vents importants.

A cela s'ajoute des discussions importantes concernant l'implantation d'une seconde usine spécialisée dans les hydroliennes qui sont actuellement à l'essai, ce qui tendrait à faire de Cherbourg un pôle énergétique majeur.

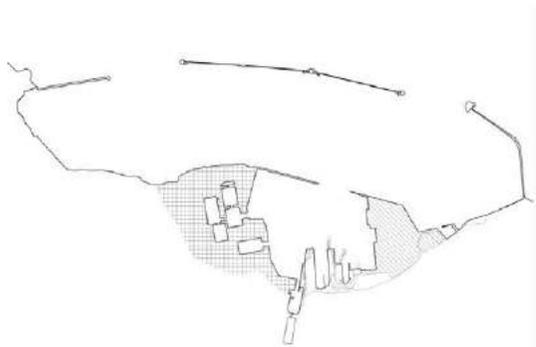
Puisque l'on cherche aujourd'hui à inventer ce que pourrait être la 4ème génération de reconquête du front de mer dans les villes portuaires, pourrait-on imaginer Cherbourg non plus comme port militaire, ni port industrielle ou même commercial, tout en valorisant l'économie maritime en l'envisageant comme port énergétique ?

Les données démographiques et économiques projetées ont constitué un socle pour le développement de scénarios de ville prenant en compte le port énergétique de Cherbourg ainsi que l'espace urbain.

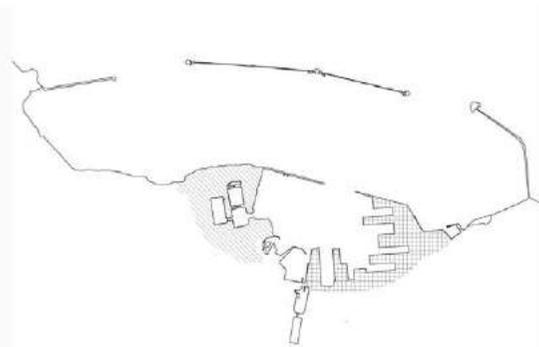
Trois hypothèses urbaines ont ainsi été imaginées. Ces scénarios spéculatifs d'une ville dont l'économie serait entièrement tournée vers l'énergie éolienne et hydrolienne. Ils ne présentent pas trois possibilités d'évolution de Cherbourg comme port énergétique mais plutôt trois contes des possibles du Cherbourg en devenant comme des nouvelles urbaines indépendantes.



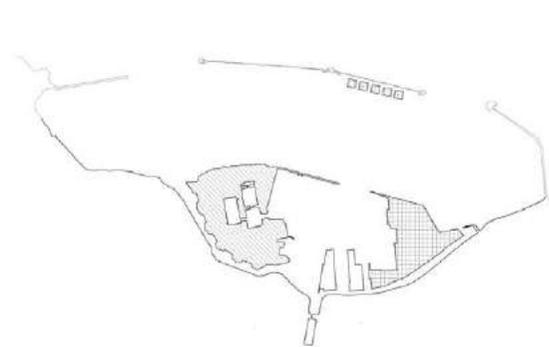
SITUATION EXISTANTE



SCENARIO 1



SCENARIO 2



SCENARIO 3

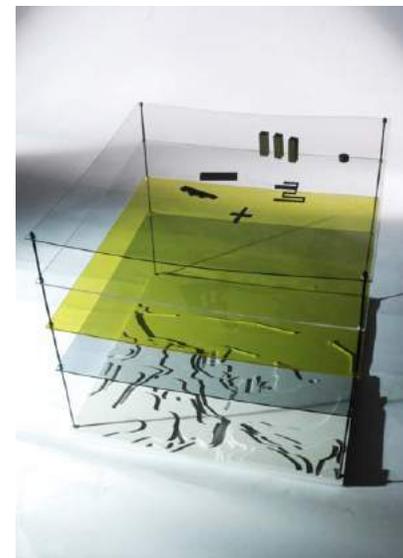


PROTOTYPE PREMIER EXEMPLAIRE
CONSTRUIT D'UN ENSEMBLE MECANIQUE, D'UN
APPAREIL, D'UNE MACHINE ET QUI EST DESTINE
A EN EXPERIMENTER EN SERVICE LES QUA-
LITES EN VUE DE LA CONSTRUCTION EN SERIE

Les trois scénarios développés se veulent caricaturaux et antinomiques. Ils constituent des matériaux de réflexion pour mettre en évidence les futurs du développement du port énergétique.

De ces situations imaginaires émergent six objets. Ces objets singuliers sont des prototypes pour la ville que l'on pourrait replacer sur une carte fictive de Cherbourg. Une carte mentale sorte de superposition des pistes rêvées.

Les prototypes au service de la ville touchent des échelles différentes et sont eux-même source d'urbanité comme une image projetée représentative d'un avenir possible.



Poser la question de la limite de la ville et du maritime passe par la reconversion de la rade comme espace habitable. Ce premier prototype propose donc une reconversion de l'un de ses forts : l'île Pelee sur laquelle on vient implanter un hôtel.

L'île est envisagée comme une superposition de strates historiques.

- une première strate originelle représente la période de la construction au milieu du XVIIIème siècle. A cette époque l'île pelee est une caserne.

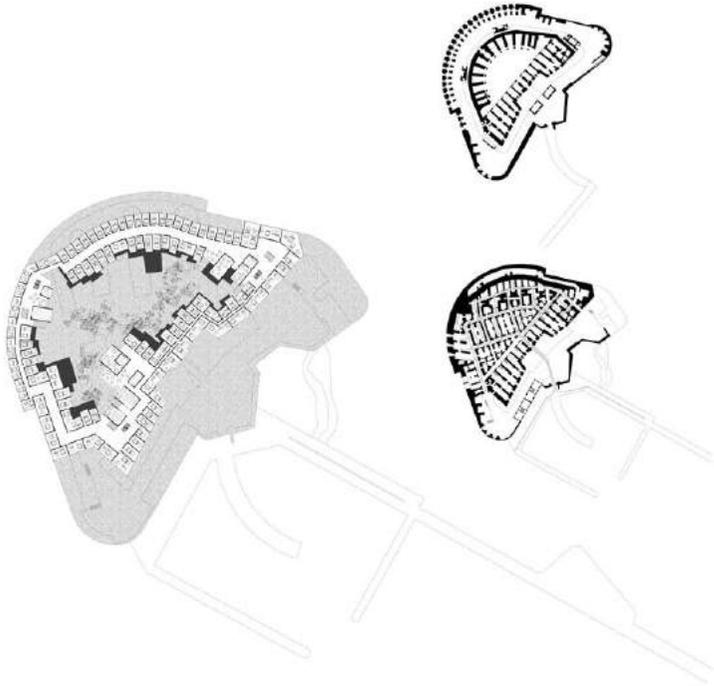
-une seconde sous forme de batterie qui recouvre la première strate est datée de la seconde guerre mondiale.

l'hôtel implanté investi le site sous forme d'une troisième strate considérant l'île comme un socle. En plan, cette dernière strate permet d'exacerber les tissus antérieurs. En façade, deux monolithes s'encastrent. Le bâtiment marquant l'empreinte et le contour de l'île est évidé en son centre.

Une large cour intérieure se développe sur le toit du bunker qui devient paysage, lieu de réconciliation des strates.

ILE PELEE

EXPLOITER
LE PATRIMOINE MARITIME



PLANS STRATES - EXISTANT DROITE - PROJETE GAUCHE

MOLE

CONNEXION URBAINE

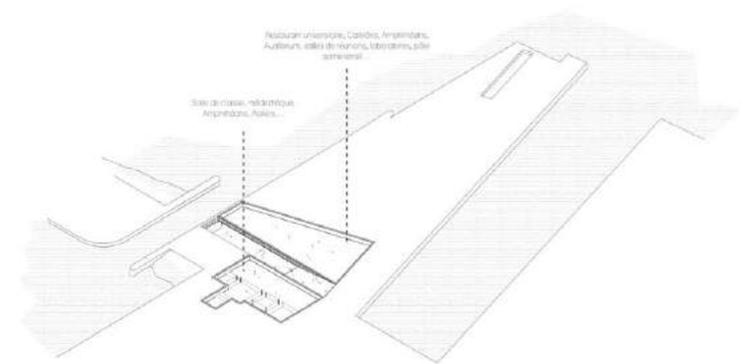
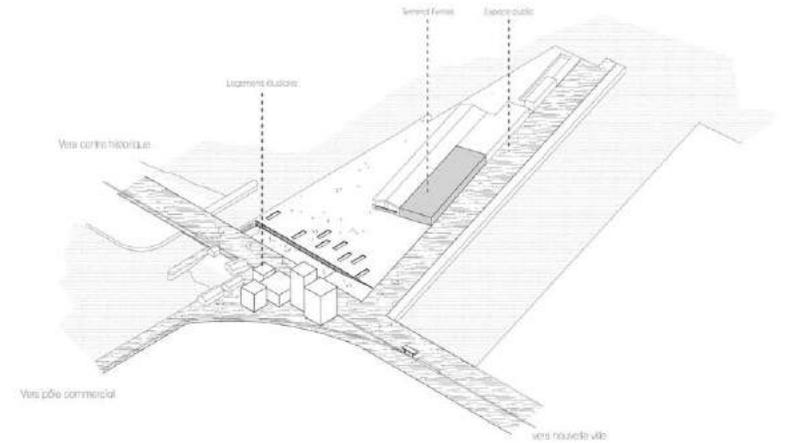


Dans une configuration de développement de la ville sur la rive Est du bassin du commerce, le môle transatlantique revêt un caractère stratégique. L'enjeu développé est d'une part la connexion, la liaison entre deux entités urbaines antinomiques et d'autres parts, la question du franchissement du bassin du commerce qui tranche la ville en deux.

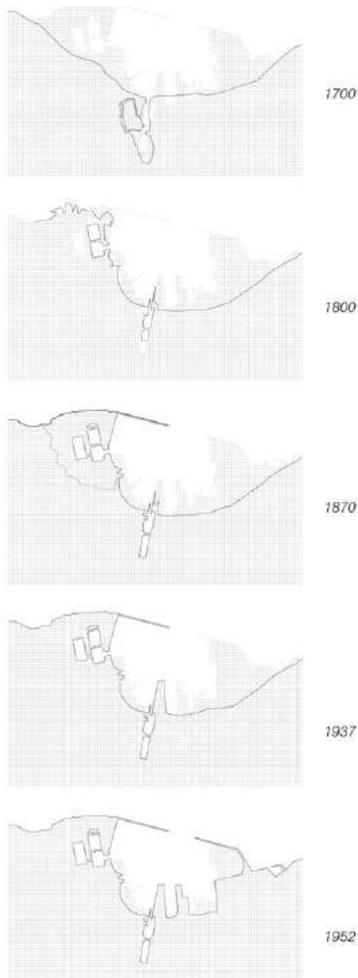
Le prototype présenté ci-dessous comprend :

- Un franchissement public liant centre historique et nouvelle ville,
- L'implantation d'un pôle de recherche enterré en dialogue avec la cité de la mer marqueur du site,
- Des logements étudiants formant un front bâti le long de l'axe public créé et servant les équipements scolaires alentours - La réinsertion du terminal ferries au contact de la cité de la mer.

Le môle devient lieu de transition des flux mais aussi un point de pulsation servant les deux pôles urbains.



AXONOMETRIE NIVEAU RUE ET NIVEAU R - 1



EVOLUTION DU LITTORAL

Au cours de son développement qu'il fût dans une visée militaire, commerciale ou industrielle, le port de Cherbourg s'est déployé sous forme d'extensions en mer. Il en résulte un littoral meurtri et un front de mer inaccessible pourtant sans rupture à l'origine.

Dès lors pourrait-on envisager Cherbourg non plus comme une cuvette prise entre une topographie et une zone industrialo-portuaire imperméable mais comme un archipel d'îles artificielles ou non ?

Cette supposition implique une appropriation spécifique de l'espace maritime et des liens primordiaux entre ces entités isolées.

Imaginer Cherbourg comme premier port énergétique c'est se placer en opposition de son état actuel à savoir «l'angle mort de l'hexagone».

Excentrée vis-à-vis du continent la communauté urbaine tournerait son développement vers le maritime. Cherbourg comme ville archipel serait ainsi une ville tournée vers la mer. Elle n'appartient plus au continent mais s'inscrit dans la Manche.

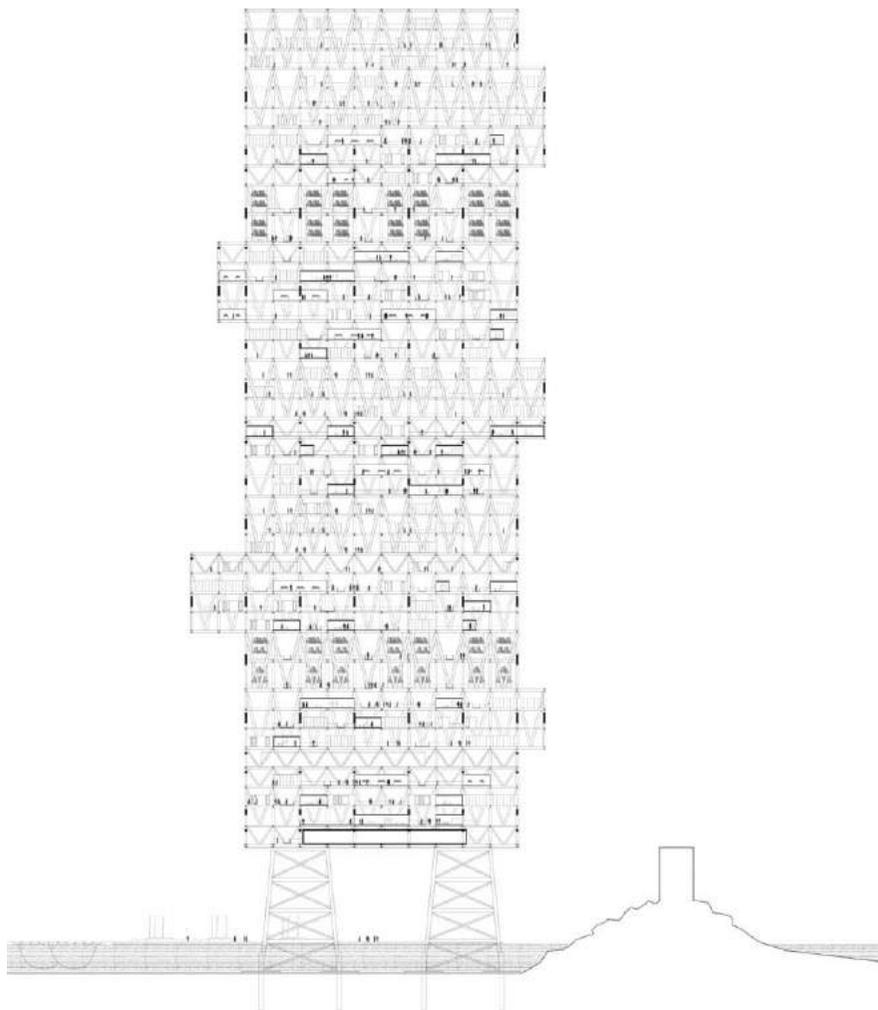
CANAL

LA VILLE ARCHIPEL





CARTE PROJÉTÉE DE L'ARCHIPEL



Ce prototype de ville verticale à l'intérieur de la rade, ainsi protégée des courants répond à plusieurs problématiques:

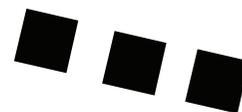
D'une part contre - balancer l'étalement de l'espace urbain le long de la côte. D'autres parts, s'approprier l'espace maritime dans une dynamique de reconquête du front de mer. Et enfin, pourquoi pas fuir l'espace urbain colonisé par l'industrie poussée à outrance.

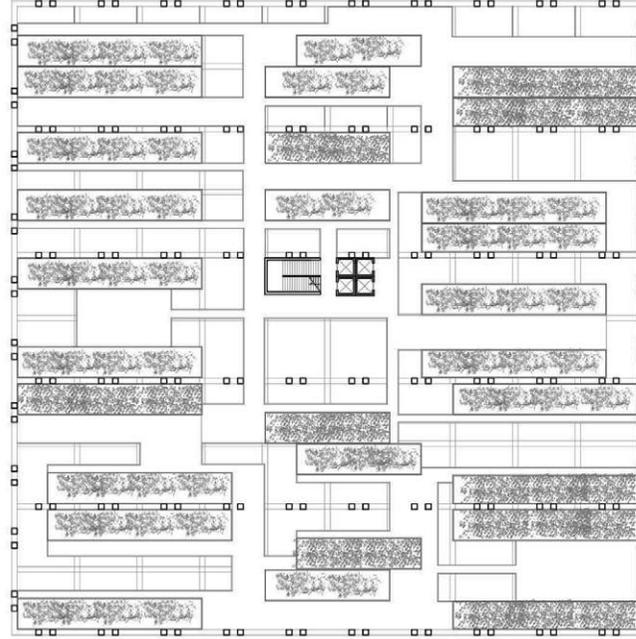
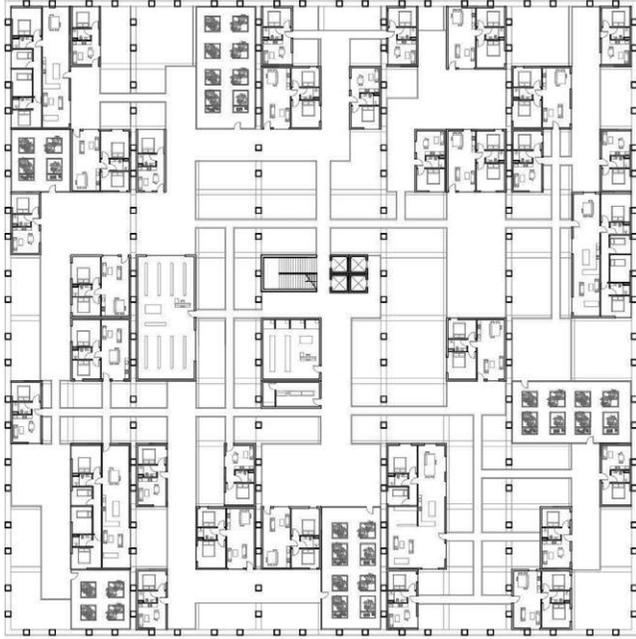
Vivre en pleine mer implique une certaine autarcie. Cette structure évolutive, prototype standardisable peut se multiplier mais aussi se densifier en fonction des besoins de ses habitants. Alimentée par l'énergie éolienne, elle comprend des strates techniques, des strates habitables mais aussi des strates cultivables.

Dans cette configuration, c'est l'ancien Cherbourg qui devient paysage maritime.

RADE

VILLE VERTICALE EN MER







Ce prototype de ville verticale à l'intérieur de la rade, ainsi protégée des courants répond à plusieurs problématiques:

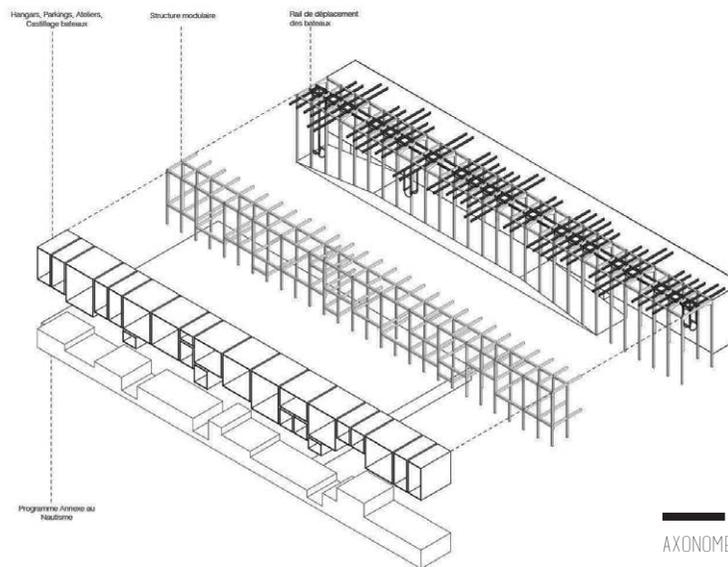
D'une part contre - balancer l'étalement de l'espace urbain le long de la côte. D'autres parts, s'approprier l'espace maritime dans une dynamique de reconquête du front de mer. Et enfin, pourquoi pas fuir l'espace urbain colonisé par l'industrie poussée à outrance.

Vivre en pleine mer implique une certaine autarcie. Cette structure évolutive, prototype standardisable peut se multiplier mais aussi se densifier en fonction des besoins de ses habitants. Alimentée par l'énergie éolienne, elle comprend des strates techniques, des strates habitables mais aussi des strates cultivables.

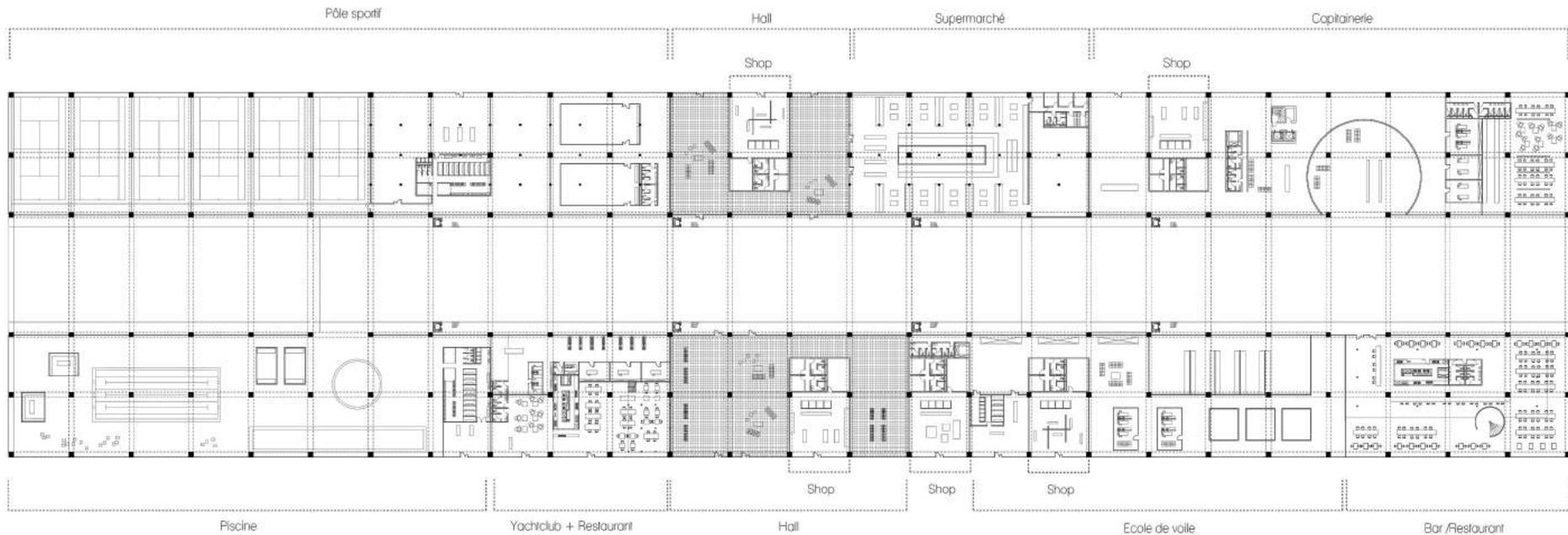
Dans cette configuration, c'est l'ancien Cherbourg qui devient paysage maritime.

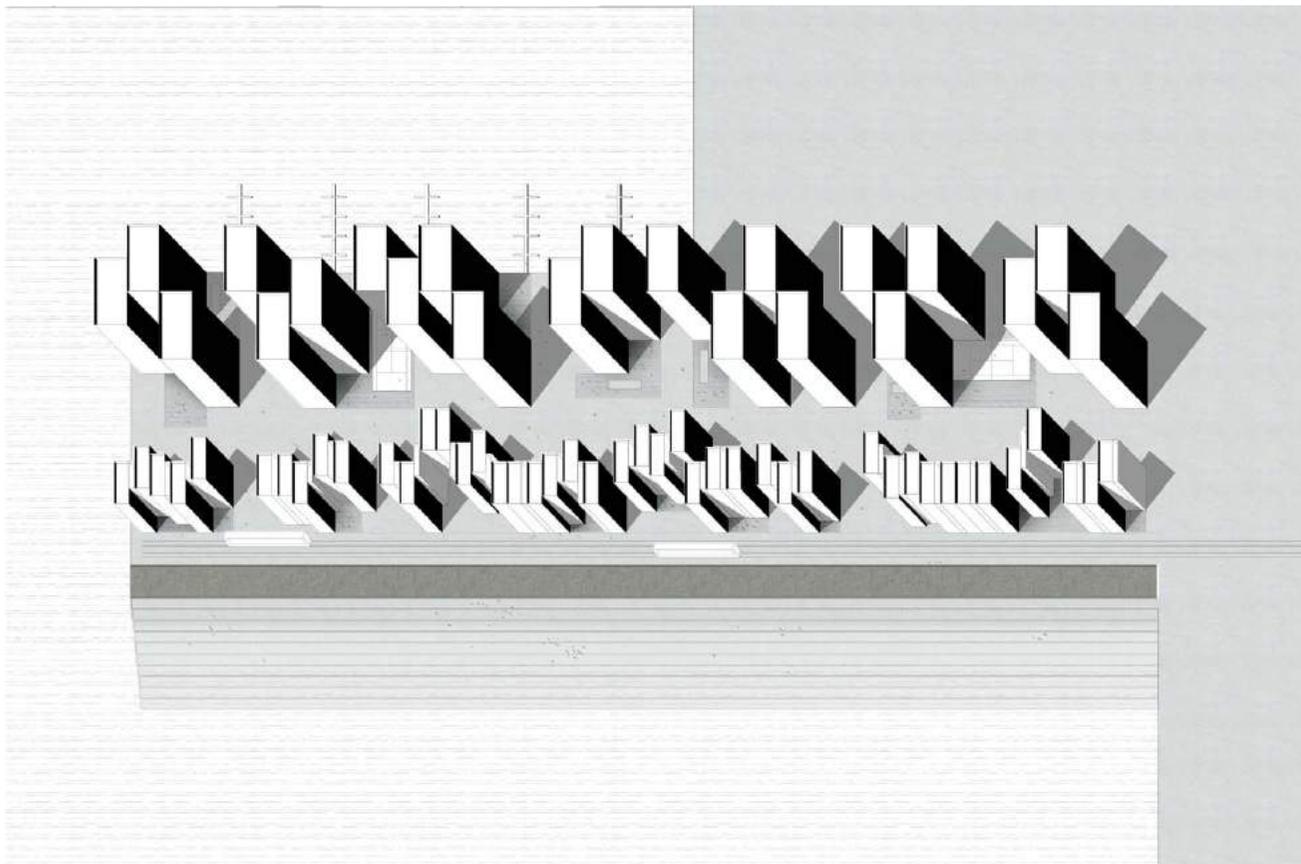
TRANSBORDER

LE BATIMENT PORT



AXONOMETRIE STRUCTURELLE





DARSES

APPROPRIATION DU LITTORAL



La colonisation de la zone industrialo-portuaire par la ville constitue la création d'un véritable morceau de ville ainsi qu'une réappropriation du front de mer. Quelle en serait la physionomie ?

L'organisation ?

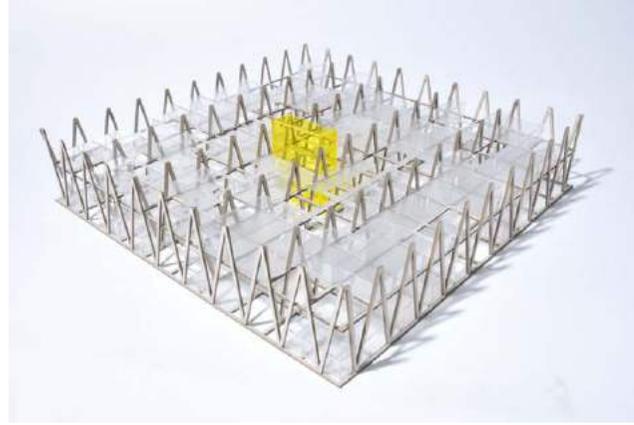
Un traitement en darses permet la multiplication du littoral ainsi qu'un séquençage des espaces publics, partagés et privés. Le nouvel espace urbain ainsi projeté fait écho aux darses transatlantique et des Mielles. Il regarde vers le centre historique mais aussi vers l'Arsenal et la rade.

Deux typologies d'immeubles sont imaginées permettant la mixité social au sein d'une darse devant elle-même prototype. L'une des typologies, ouverte sur les espaces verres, l'autre vers les berges marquent à la fois des échelles contrastées mais aussi des pratiques du littorales différentes. Enfin, l'interface piétonne entre les deux bandes de logements est traitée en espace intermédiaire entre les sphères privés et publiques offrant aux habitants des équipements publics mais aussi l'opportunité de s'approprier ces espaces interstitiels.

ILE PELEE



RADE



MOLE



DARSES



CANAL



TRANSBORDER



HOTEL BASTILLE
COMPLEXE LOISIRS BAGNOLET
HABITER LE RIO DE LA PLATA
PANTON VERNER
HABITER EN PREFABRIQUE
MICRO ARCHITECTURE

URBANISME VILLEJUIF
URBANISME VILLENEUVE LE ROI

WORKSHOP CAMPANAS

MAQUETTES

PROJETS

2008 - 2014

300 CHAMBRES

PISCINE - POLE MUSICAL

BUREAUX - LABORATOIRES

TOUR DE BUREAUX

60 LOGEMENTS

DESERT BOX

26 - 29

30 - 31

32 - 33

34 - 35

36 - 37

38 - 39

RECONVERSION AXE NATIONAL 7

CREATION D'UN PORT

40 - 41

42 - 43

BOUTEILLES RECYCLEES

44 - 45

46 - 47

EQUIPEMENT

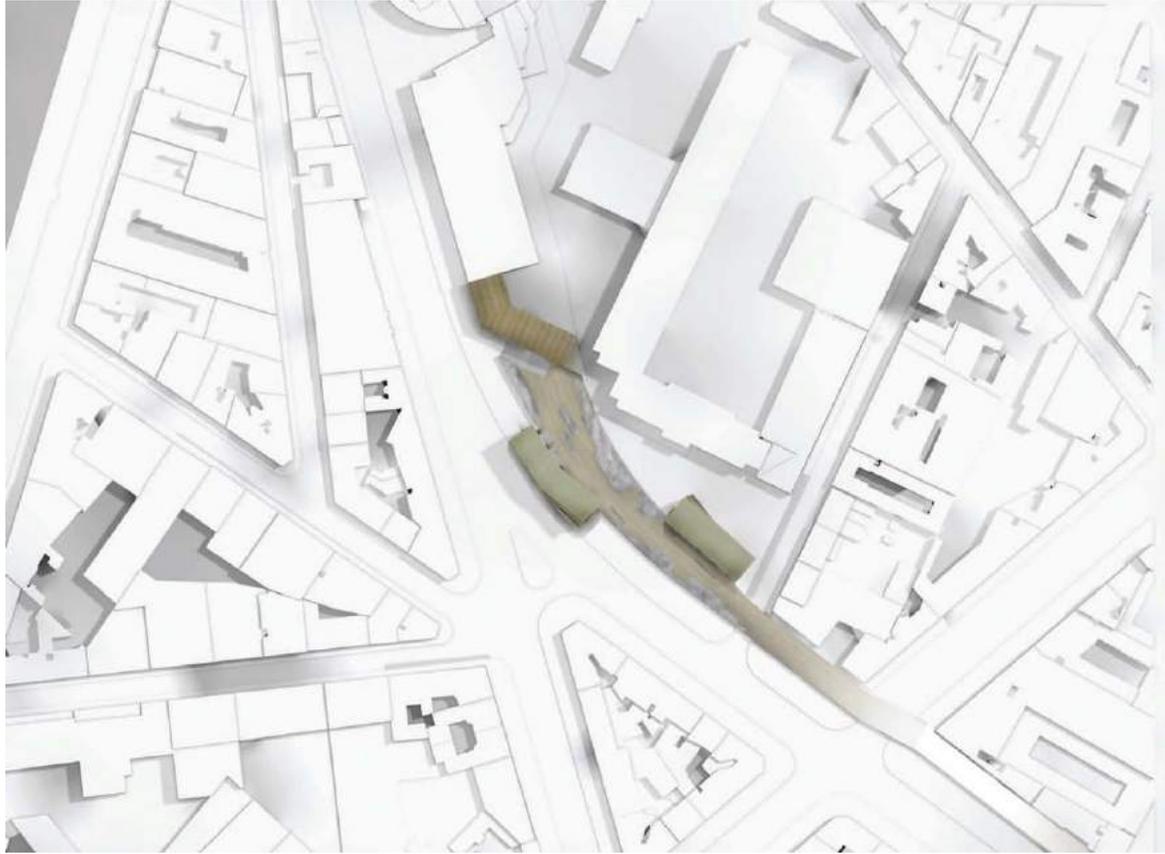
PARIS

HOTEL ET COMMERCE

En pleine confrontation entre l'hôpital des quinze-vingts, le pignon de l'opéra Bastille et la coulée verte, l'hôtel Bastille se veut comme un libérateur de ce vide urbain. Ce projet se propose de créer une déviance-marquante ponctuant la fin du viaduc des Arts actuellement tronqué.

Celui-ci s'organise selon trois entités constituant d'un même hôtel. Les deux premières bandes viennent se glisser à 1 mètre le long de la coulée verte afin de la sublimer sans l'endommager. Elles utilisent l'espace du trottoir pour prendre appui.





PLAN MASSE

EQUIPEMENT

PARIS

HOTEL ET COMMERCE

Architecturalement, ce sont des voiles de béton qui se déploient afin de permettre des glissements aux différents étages. La dernière bande quant-à elle est encrée dans le viaduc afin de permettre l'accès à la coulée verte grâce à un escalier monumental.

A cela s'ajoute un aménagement paysager liant les entités entre elles.





PLAN RDC ET NIVEAU PROMENADE PLANTEE

EQUIPEMENT

PARIS

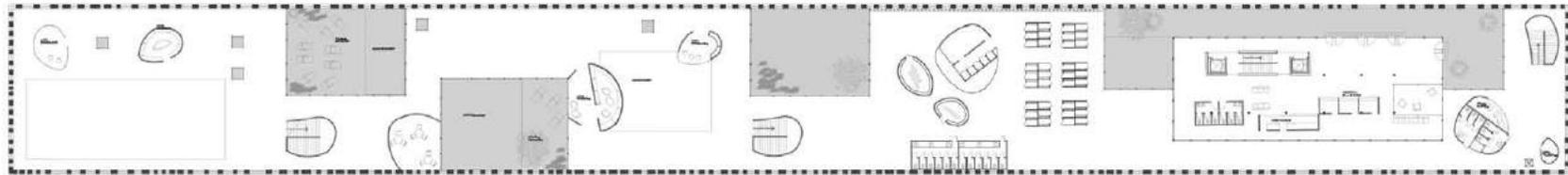
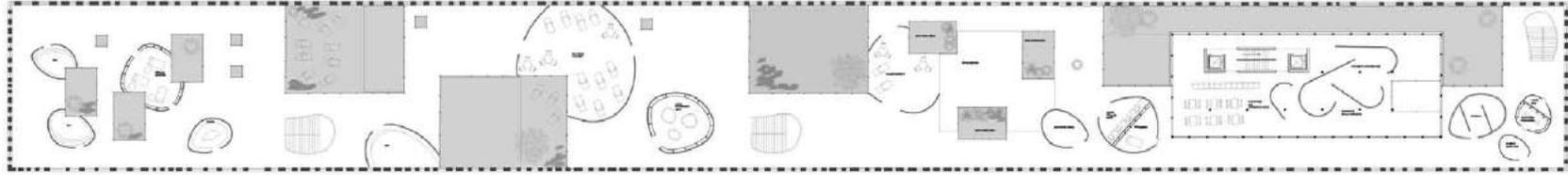
SPORTIF ET MUSICAL

Notre travail a débuté par l'étude de dispositifs de plans et d'enveloppes. Cette première phase nous a permis de développer à travers notre propre projets des concepts tels que la non concordance entre l'intérieur et l'extérieur, l'enveloppant et d'envoloppé ainsi que la question du plan libre.

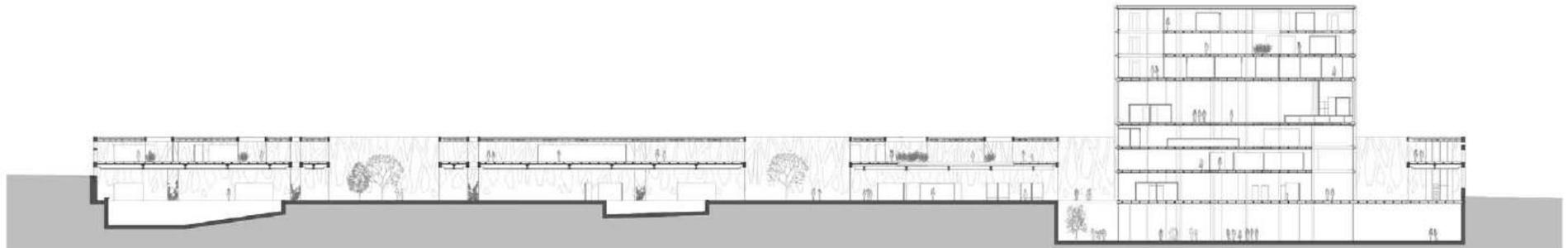
Nous avons travaillé sur un premier dispositif en «bande» constituée d'une enveloppe porteuse, sorte d'exosquelette, séquencée et ponctuée par différents niveaux de patios permettant de créer des variations d'espaces très compacts ou au contraire très dilatés.

Nous avons ensuite introduit un élément «étranger» en opposition à cette bande et travaillé sur la relation qui pouvait exister entre ces deux éléments contraires (l'un horizontal, l'autre vertical) qui contiennent chacun des programmes différents (l'un pôle musicale, l'autre pôle aquatique).





PLAN RDC ET R+1



COUPE LONGITUDINALE

EQUIPEMENT

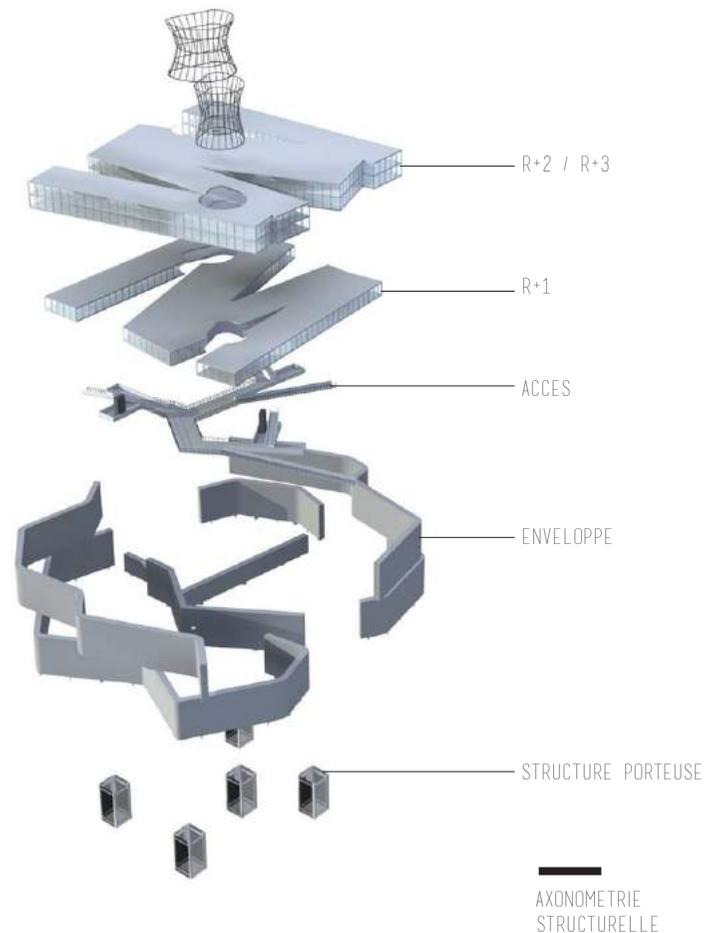
BUENOS AIRES

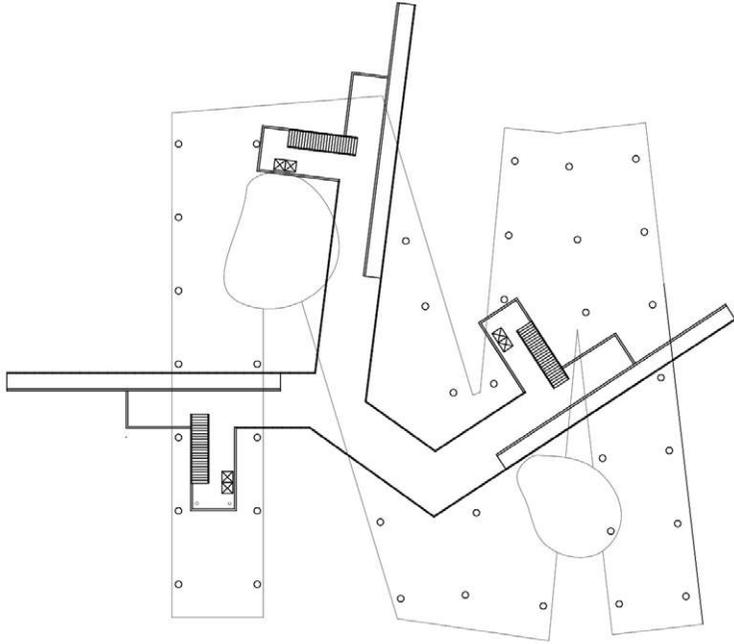
BUREAUX LABORATOIRES

Je commence à partir d'une masse. Amorcée grâce à une logique en bande, elle s'évide pour libérer l'espace. Celle-ci est évidée une deuxième fois grâce aux patios organiques qui font ce que bon leur semble.

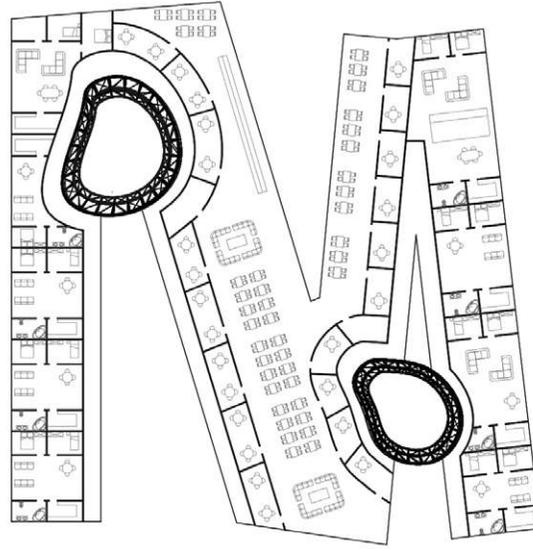
Plusieurs systèmes constructifs indépendants entre en jeu : celui des patios et celui des strates superposées totalement indépendantes régit par le plan libre. A cela s'ajoute la passerelle d'accès détachée de tout le reste, on aurait presque pu la mettre ailleurs. Tout se dispositif trouve sa place en se répétant à l'infini, noyé dans un sol humide et une végétation foisonnante du Rio de la Plata près de Buenos Aires

Ce bâtiment situé à proximité de la nouvelle zone de développement du Rio de la Plata offre ainsi la possibilité de s'adapter au sol incertain de ce lieu insolite.

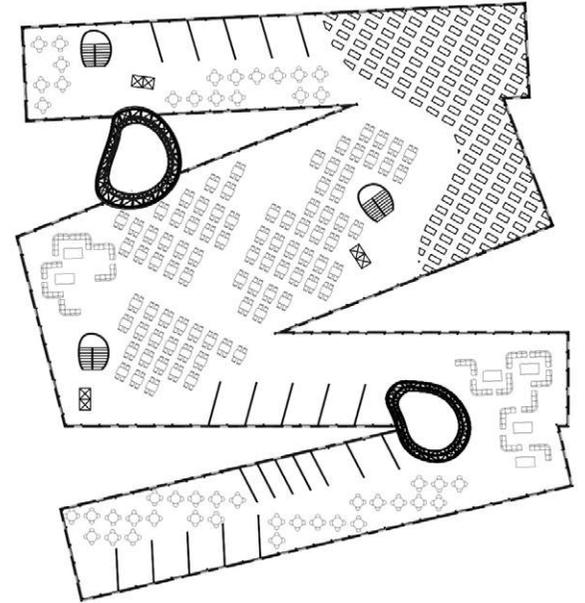




—
RDC ACCES



—
R+1



—
R+2 R+3

EQUIPEMENT

PARIS

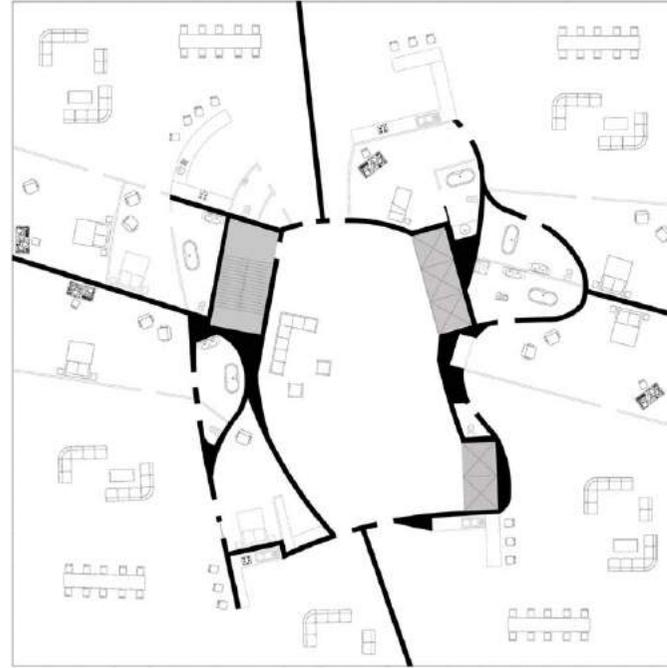
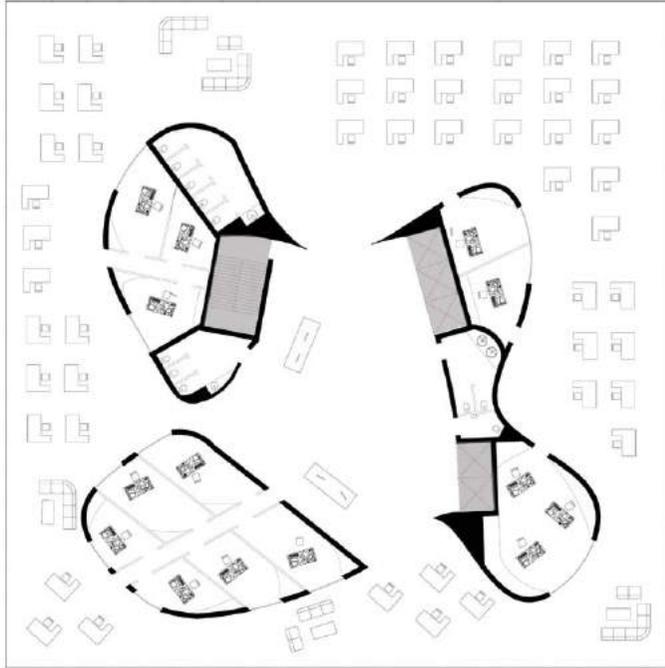
BUREAUX

Le départ : une chaise. L'arrivée : une maison, un triplex, une tour.

En effet, c'est en combinant les différents potentiels de la 'living tower' de panton verner que nous avons réinterprété le potentiel de cette chaise sous forme d'architecture. Grâce à son ambivalence entre le plein et le vide ainsi que sa forme organique, celle-ci est facilement combinable, divisible, modulable.

La tour que nous proposons permet donc ce jeu entre le plein et le vide. Le vide central de la chaise devient le plein, de sorte qu'un plateau en openspace se dégage. Ainsi les différentes strates se superposent pour former un plan libre et des espaces de différentes hauteurs.





LOGEMENTS

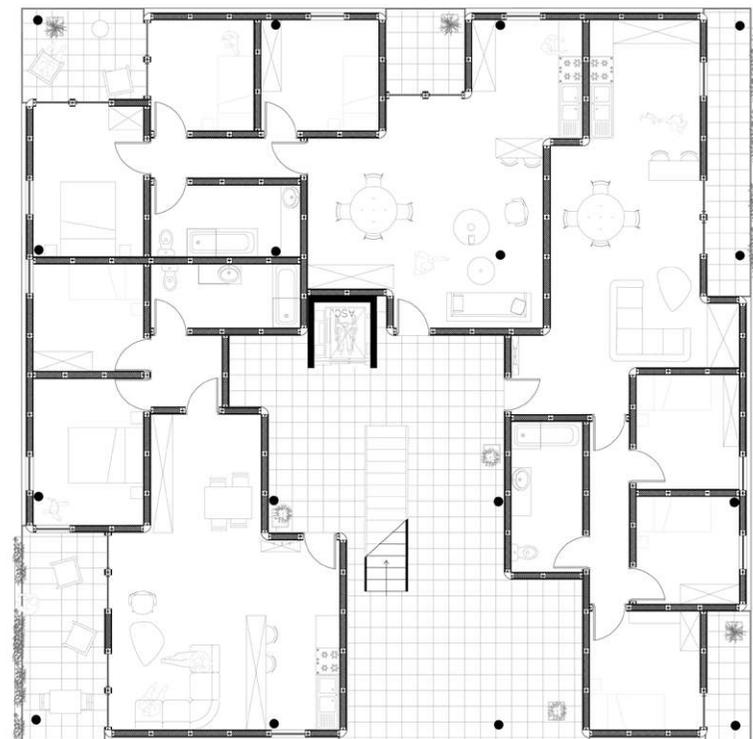
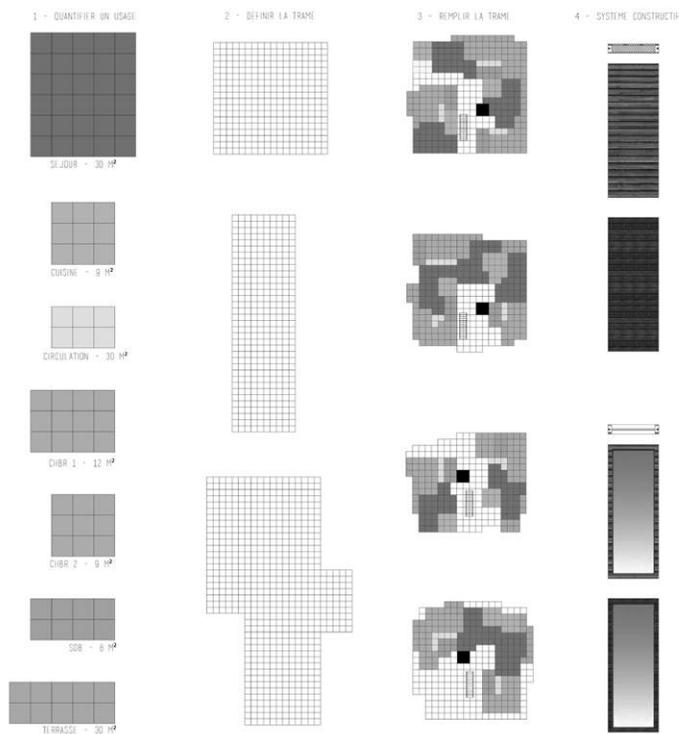
MANTES LA VILLE

TRENTE UNITES D'APPARTEMENTS

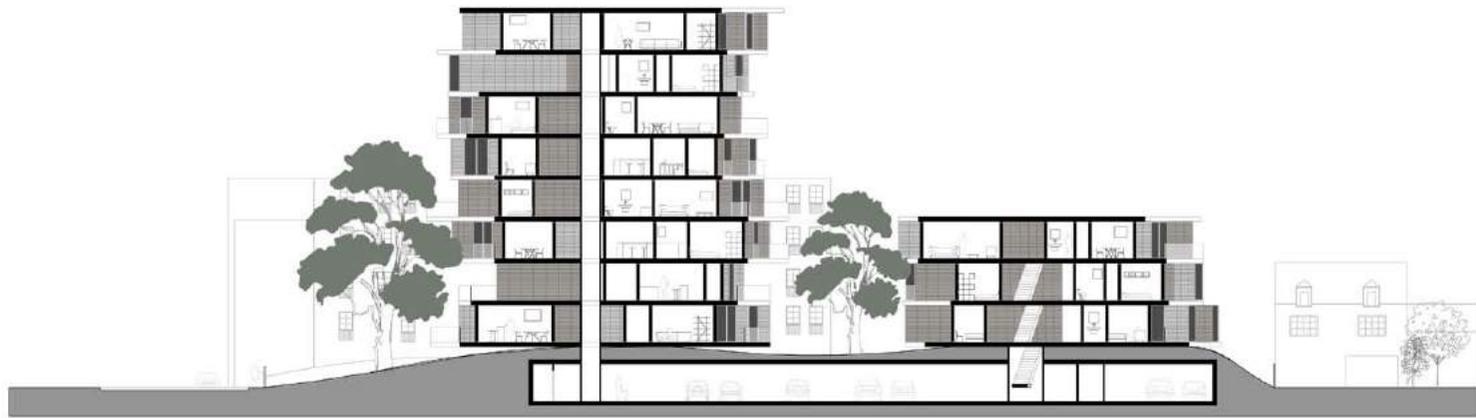
Le point de départ de ce projet a été de définir la notion «d'habiter» ; j'ai décidé de m'intéresser à l'usage en instaurant une règle qui m'a permis de dessiner le projet. Ainsi à partir d'une trame, je viens ploguer des espaces qui façonnent le plan libre. Le système constructif permet qu'à chaque m² de trame, différents panneaux peuvent être utilisés, et ainsi de dessiner tout autant les appartements indépendants que la façade elle-même.

De plus, l'enjeu majeur de ce projet est d'avoir un coût de réalisation moindre, c'est à dire qu'un T3 coûte 63 000 euros. Chaque appartement est doté d'une terrasse de 10 m² afin d'avoir un espace de vie plus agréable.

A cela s'ajoute l'importance du sol, dessiné sous forme de dunes afin de permettre l'implantation des «tours» et l'accès au parking souterrain.



PLAN ETAGE



COUPE



ELEVATION

A EMPORTER

SAHARA

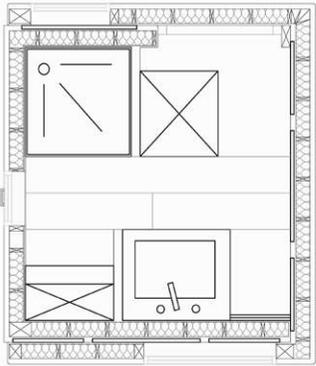
HABITAT

Pour le design de ce projet, nous nous sommes tout d'abord inspiré des sociétés nomades tels que les Bédouins ou Berbères. Notre implantation de projet se situe dans le désert, là où les variations de température sont très importantes.

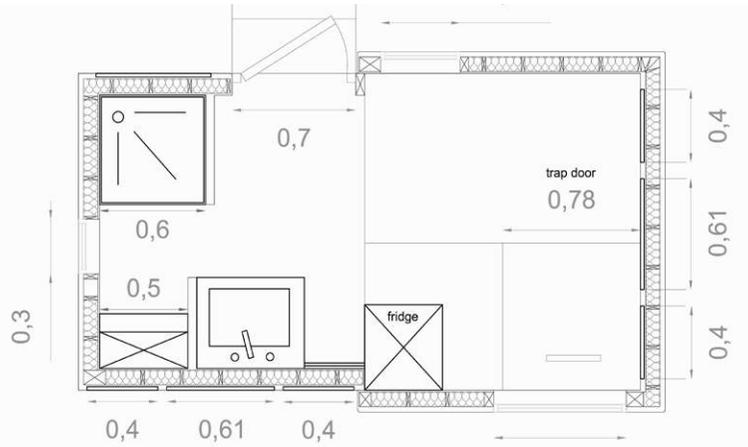
Le projet se compose d'une cellule permettant de dormir enterré la nuit tout comme les animaux du désert là où la température est de 15° (en surface : -10°). Pour le jour, la BBox est dotée d'un système de tente intégrée qui se déploie la journée pour se protéger du soleil. Cette BBox est totalement indépendante car elle est dotée de panneaux solaires et d'un système pour récolter l'eau.

De plus, cette Bbox est facilement transportable étant donné sa taille et peut être tout aussi bien déplacée dans d'autres climats.

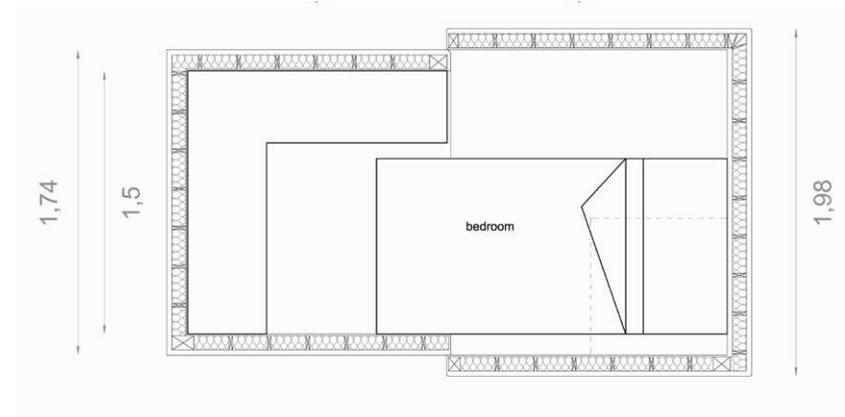




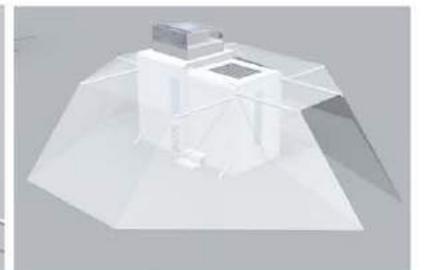
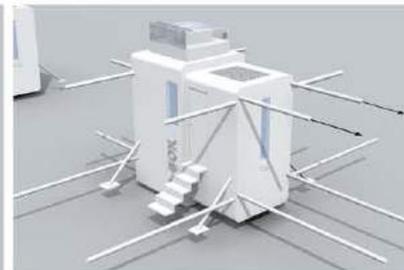
PLAN ESPACE VIE
BOX FERME



PLAN ESPACE VIE
BOX OUVERTE



PLAN SOUS TERRE
BOX OUVERTE



STRUCTURE

URBANISME

VILLEJUIF

LOGEMENTS

Situé le long de la nationale 7 à Villejuif, ce projet a pour but de redonner un nouveau visage sur cet axe qui structure Villejuif. Actuellement, le bâti est constitué en grande partie de garage, avec un encombrement de la chaussée par les voitures.

Ce projet propose de redensifier la nationale avec un ensemble de logement distinct. Les façades suivent la continuité des bâtiments de la nationale, alors que du côté rue celles-ci s'ouvrent et ne dépassent pas les R+3. Le deuxième enjeu est de redessiner la chaussée en offrant un espace dédié aux piétons ainsi qu'aux vélos. Cet interface permet de reconnecter les deux rives de Villejuif séparées par cette nationale et d'ouvrir des passages vers les ruelles du centre historique. Cette bande parcellaire le long de la nationale est en réalité un carrefour qui redessine le coeur de Villejuif.



1835



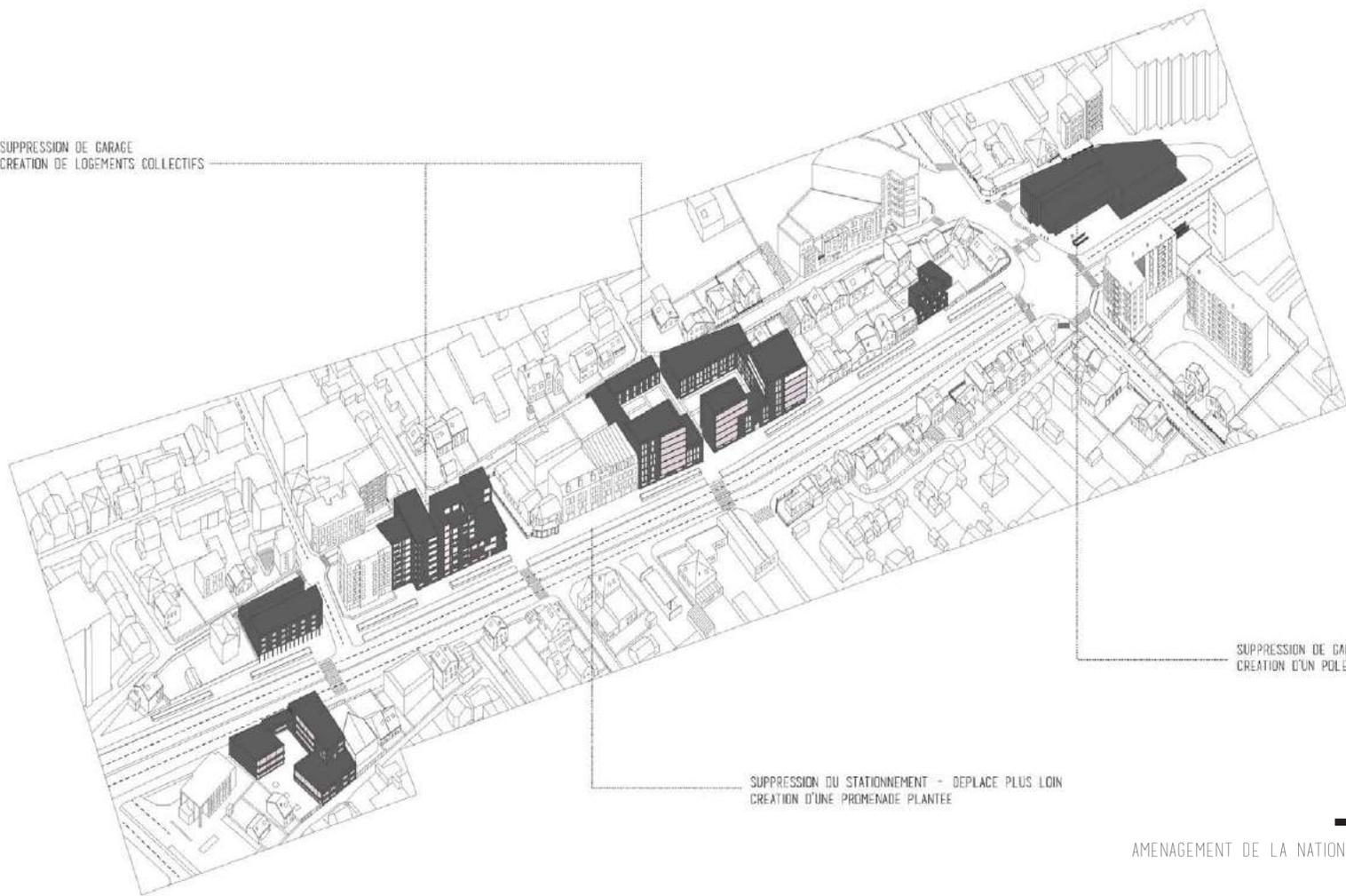
1946



2000

CARTE HISTORIQUE DE LA VILLE DE VILLEJUIF
SELON L'AXE DE LA NATIONALE 7

SUPPRESSION DE GARAGE
CREATION DE LOGEMENTS COLLECTIFS



SUPPRESSION DE GARAGE
CREATION D'UN POLE CULTUREL

SUPPRESSION DU STATIONNEMENT - DEPLACE PLUS LOIN
CREATION D'UNE PROMENADE PLANTEE

AMENAGEMENT DE LA NATIONALE 7

URBANISME

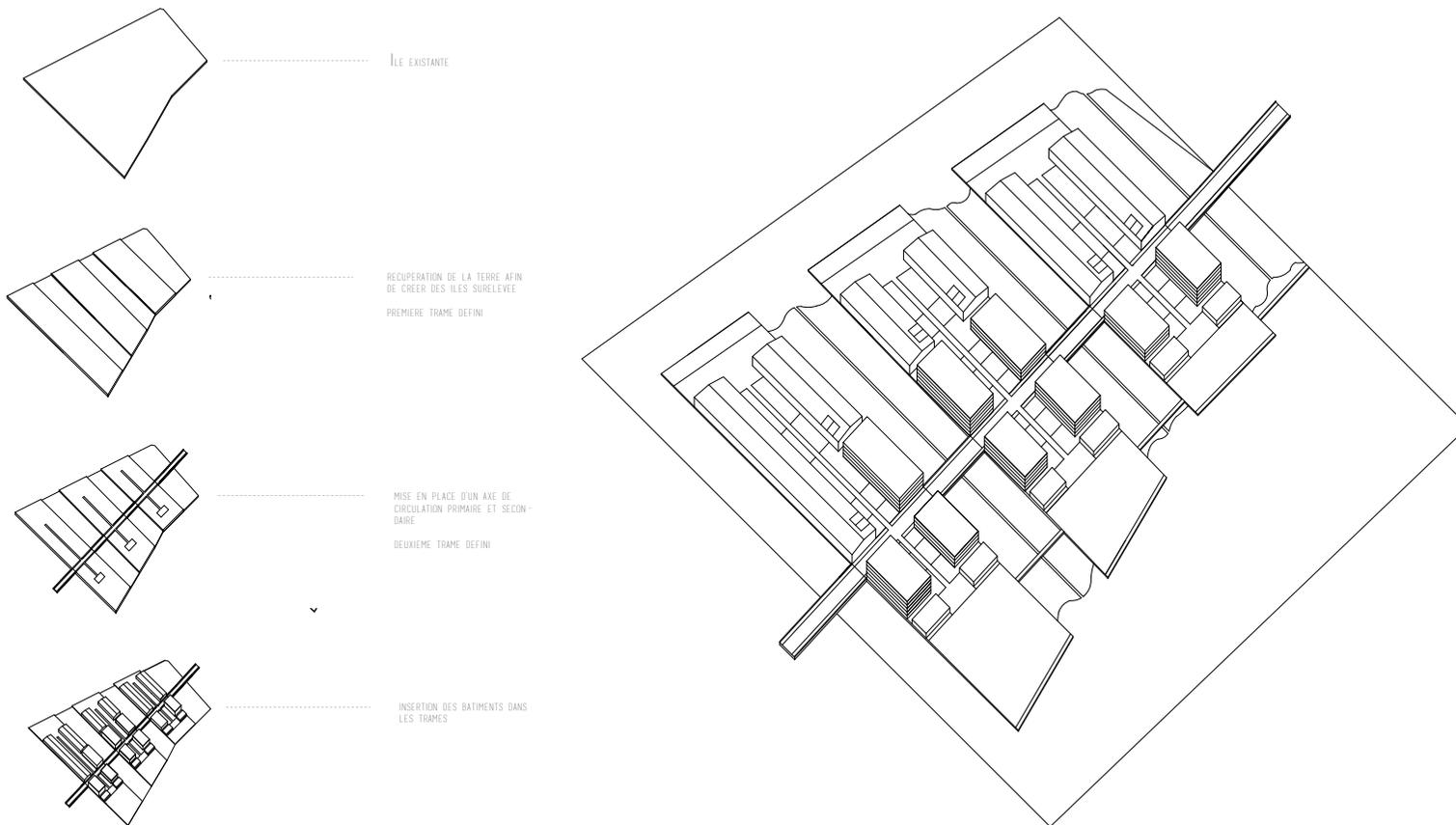
VILLENEUVE LE ROI

ZONE PORTUAIRE

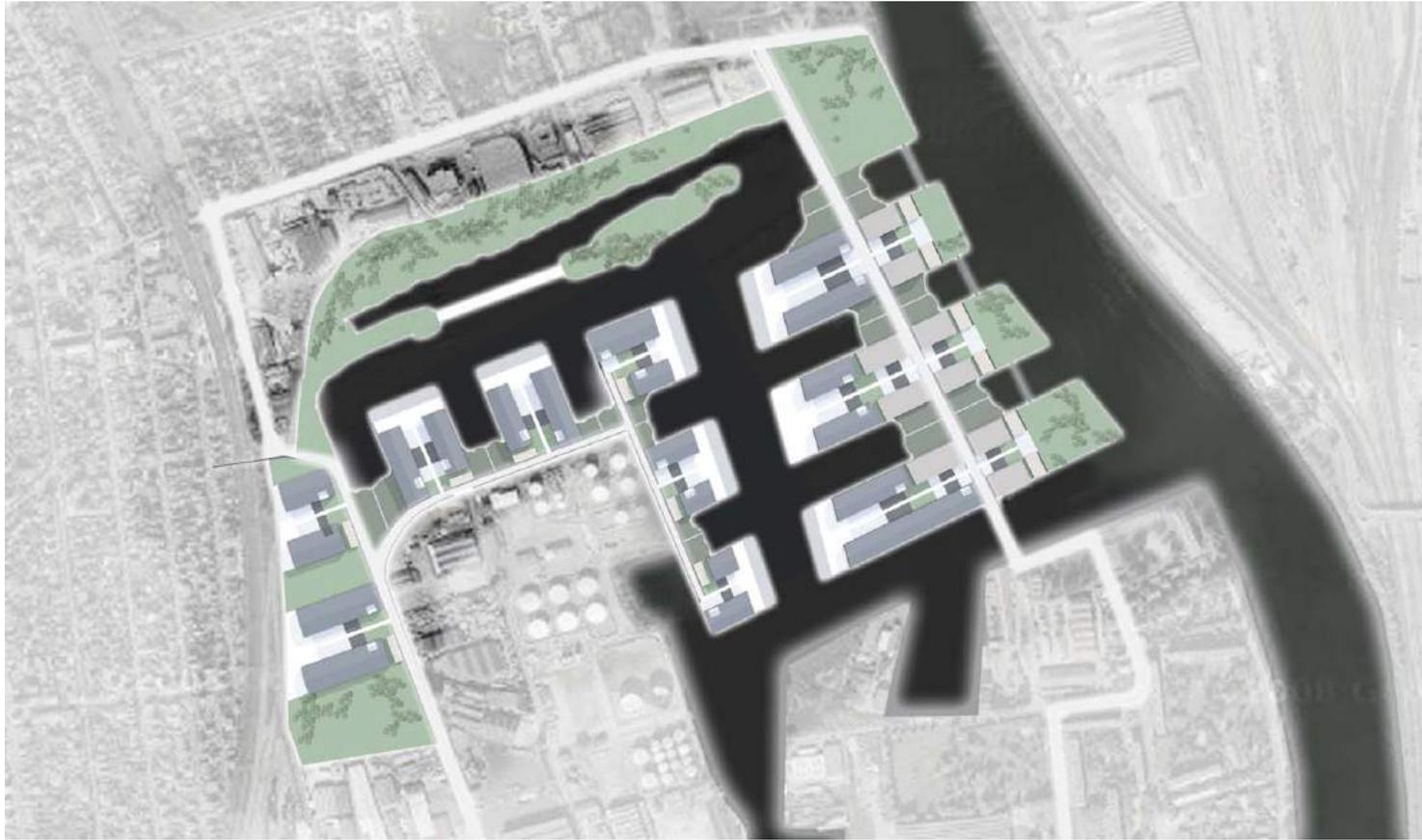
Situé le long de la Seine, le port de Villeneuve le roi est un espace laissé à l'abandon en plein cœur d'une zone industrielle. Le but de ce projet est de redynamiser ce port tout en prenant compte des nombreuses caractéristiques du site. En effet, cette zone est située en plein cœur de la zone inondable de la Seine. Cela a donc impliqué de travailler sur le traitement du sol afin de dégager des zones 'îles' ainsi que des zones tampons.

Ce projet d'urbanisme se divise en deux phases ; le traitement d'un espace logistique tourné vers le transport fluvial, ainsi que la création d'une fracture verte pour relier le tissu de Villeneuve le roi à la Seine. Ce tissu vert se compose de deux sortes d'espaces verts ; les espaces inondables, ainsi que les espaces verts surélevés.

Les espaces logistiques sont quant à eux organisés en bande ; les hotels industriels sont placés le long de la Seine, et les entrepôts à l'intérieur du port. Le but de ce projet est de lier la mixité entre développement d'une zone industriel et préservation d'un site encore très naturel.



ORGANISATION DES ÎLES



PLAN MASSE CRU

WORKSHOP

VERSAILLES

CAMPANAS

C'est au travers d'un workshop réalisé sous la direction des frères campanas en 2008 que nous avons exploré le potentiel spatial et plastique de matériaux économiques, en particulier le plastique de bouteilles recyclés. le projet repose sur le désir de travailler sur les transparences de bouteilles plastiques. Près de 20 000 bouteilles deviennent sources d'habitacles éphémères ordonnant un nouveau paysage baroque composant un maillage dont la forme hybride et tentaculaire envahit l'espace.



MICRO STRUCTURE EN BOUTEILLES





HABITER LE RIO DE LA PLATA

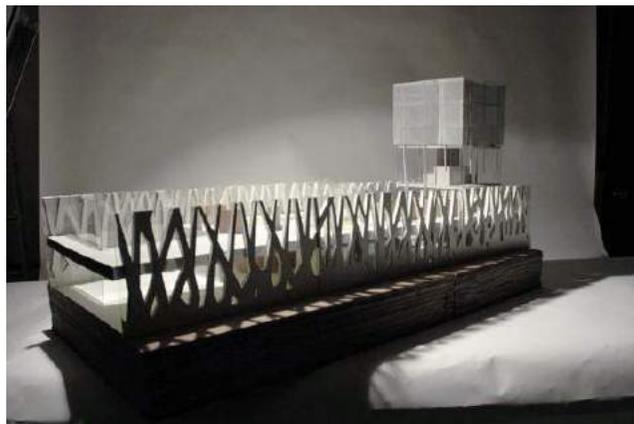
CHAMBRE D'HOTEL



HABITER EN PREFABRIQUE



COMPLEXE LOISIRS BAGNOLET



PFE



HOTEL BASTILLE

