

**A + E**

**magazine**

**Pierre Lallemand – Mars 2016**

## **Pierre Lallemand \_ 23.07.1959 \_ Architecte \_ Plasticien \_ Designer**

Après des études d'architecture à l'Académie des Beaux-Arts de Bruxelles (diplômé avec mention d'honneur en 1983), il collabore avec les bureaux d'architecture André Jacqmain (Bruxelles), BBPR (Milan) et Cesar Pelli (New Haven, USA).

En 1987, il expose ses premiers luminaires à la Fondation pour l'Architecture à Bruxelles. La production de luminaires Moonlight, Hermès, Cyclope, Cyborg, Ion, Septimus, ... sont depuis édités par les firmes Moonlight Design et Schreder.

En association avec les architectes Marc Thill, Philippe Van Halteren et Isidore Zielonka, Pierre Lallemand fonde en 1989 le bureau d'architecture Art & Build (Bruxelles, Paris, Luxembourg, Toulouse), au sein duquel il assume la fonction de concepteur jusqu'en 2010.

Il est l'auteur de plusieurs bâtiments remarquables comme la Bibliothèque des Sciences Humaines de l'Université Libre de Bruxelles, le Musée de la Médecine ou la rénovation du Berlaymont, siège de la Commission européenne à Bruxelles.

Ce créateur a aussi l'esprit du designer et du sculpteur. En 1997, le musée d'Ixelles lui consacre une exposition intitulée Le Vide, le Temps, la Lumière. Certaines de ses maquettes, « objets d'architectures possibles » exposées à Bruxelles, Paris, Cologne, Milan, ... font désormais partie des collections permanentes du Museum of Modern Art - MOMA- de San Francisco (Département « Architecture and Design »).

Sa passion pour l'architecture navale l'a conduit à concevoir une gamme de voiliers qui rassemble des qualités techniques et esthétiques rarement associées, saluées par la presse internationale.

En 2011, un partenariat a été établi entre le bureau d'architecture Jaspers-Eyers et Pierre Lallemand pour une période de 3 ans.

En 2015, Pierre Lallemand fonde la société Pierre Lallemand & Partners Architects, exclusivement dédiée à la conception d'édifice.



portrait\_dessin



portrait\_salon



portrait\_vélo

## **Nouveau bâtiment général \_ Conseil de l'Europe\_ Strasbourg\_2008**

Prenant en considération les tissus urbains et naturels existants, le nouveau bâtiment général du Conseil de l'Europe a été conçu pour former une relation entre la ville et la campagne européenne.

Ayant pour principales préoccupations les qualités environnementales et humaines, la conception de l'édifice tient compte des éléments naturels disponibles (tels que le microclimat, le soleil, le vent, les réserves aquifères et végétales, la géothermie,...) afin d'accroître le confort d'utilisation tout en réduisant sa consommation énergétique.

Conçu sous la forme de six ailes indépendantes regroupées sous une seule et même toiture monumentale, le bâtiment s'articule autour de pleins et de vides, d'espaces de bureaux et collectifs.

Les espaces vides, développés sous la forme d'atriums, s'alternent avec les éléments pleins, hauts de six étages et abritant les lieux d'activité. Baigné de lumière naturelle, ces atriums contribuent à la gestion climatique intérieure, tout en offrant une grande transparence, visible depuis l'extérieur et dominant les eaux du canal « Rhin / Rhône ».

Tous ces différents éléments sont reliés entre eux par des passerelles, des ruelles intérieures ou des balcons et favorisent, dans ces lieux intermédiaires, les possibilités de rencontres et d'échanges.

Au bas des atriums se trouvent plusieurs modules autonomes et interdépendants, reconnaissables par leur couverture en cuivre pré-oxydé, contenant différentes fonctions (salles de réunion, cafétéria, salons,...) et permettent de compléter une atmosphère aussi ludique que naturelle.

La production énergétique par géothermie, la mixité des modes de ventilation assistée par les cheminées solaires, aide la création d'une enveloppe énergétique performante et répond de manière adéquate au climat caractéristique de Strasbourg. L'usage étendu d'éléments préfabriqués et le soin apporté à la sélection des matériaux employés auront permis de réduire tant les déchets de construction que l'économie énergétique de leur mise en œuvre.

# Nouveau bâtiment général \_ Conseil de l'Europe\_ Strasbourg\_2008

## *Fiche technique :*

Superficie construite totale : 22.500m<sup>2</sup>

Superficie de bureaux : 14.000m<sup>2</sup>

Superficie des salles de conférence et à usage collectif : 8.500m<sup>2</sup>

Hauteur du bâtiment : rez-de-chaussée + 5 niveaux

Extensions : Parkings et crèche

Qualité environnementale : HQE

Architectes : Art & Build architect sa et PierreALLEMAND

Architectes associés :Denu & Paradon architectes

Maitre de l'ouvrage : Conseil de l'Europe

Ingénieurs : IOSIS / OTE ingénierie, Jean Philippe Barth, Arup Engineers

Qualité environnementale : Norisko

Economistes : Cabinet d'Authou, Alain Chastang, David Thibout

Contrôle technique : APAVE

Contrôle sécurité : Veritas

Entreprise générale : Bilfinger, Façades Atelier du Verre

Design signalétique : André Rodeghiero

Photographies : © [www.sergebrison.com](http://www.sergebrison.com)

## Contacts :

° *Art & Build architect*

255/8 chaussée de Waterloo – B – 1060 Brussels

Tel +32 2 538 72 71 - [info@artbuild.eu](mailto:info@artbuild.eu) - [www.artbuild.eu](http://www.artbuild.eu)

° *PierreALLEMAND & Partners*

12 avenue des courses – B – 1050 Brussels

Tel +32 2 642 92 50 - [info@plpa.eu](mailto:info@plpa.eu) - [www.plpa.eu](http://www.plpa.eu)



ARCHITECTURE\_AGORA\_1



ARCHITECTURE\_AGORA\_2



ARCHITECTURE\_AGORA\_3



ARCHITECTURE\_AGORA\_4



ARCHITECTURE\_AGORA\_5



ARCHITECTURE\_AGORA\_6



ARCHITECTURE\_AGORA\_7



ARCHITECTURE\_AGORA\_8



ARCHITECTURE\_AGORA\_9



ARCHITECTURE\_AGORA\_10



ARCHITECTURE\_AGORA\_11



ARCHITECTURE\_AGORA\_12



ARCHITECTURE\_AGORA\_13



ARCHITECTURE\_AGORA\_14



ARCHITECTURE\_AGORA\_15



ARCHITECTURE\_AGORA\_16



ARCHITECTURE\_AGORA\_17



ARCHITECTURE\_AGORA\_18



ARCHITECTURE\_AGORA\_19



ARCHITECTURE\_AGORA\_20



ARCHITECTURE\_AGORA\_21



ARCHITECTURE\_AGORA\_22

## **Bikes \_ 2006-2015**

Avant d'entamer les esquisses de ce qui deviendrait la « *voiture de rêve* du monde des deux roues », Pierre Lallemand étudie les possibilités structurelles d'un matériau inattendu: le balsa. Non conçu pour affronter le Col du Galibier, le vélo de Pierre Lallemand répond à un désir de frime désinvolte.

Les formes de l'objet sont totalement innovantes. En étudiant les possibilités structurelles de ce matériau à la fois massif, léger et résistant, les études du designer ont réduit à néant l'image d'Épinal et le design traditionnel du vélo. La forme découle d'une approche artistique et de la mise en œuvre d'une intuition structurelle. A l'opposé d'autres créateurs qui utilisent des logiciels pour calculer les structures métalliques des bicyclettes et les améliorer à la lumière des facteurs dynamiques et turbulences aérodynamiques, rien ne peut vous aider lorsque vous travaillez avec un matériau comme le balsa.

Pierre Lallemand a créé ses vélos intuitivement, par essais et erreurs. Après une longue succession d'expérimentations, il était convaincu que la forme était aussi favorable que possible au rapport poids/résistance. Le résultat futuriste et poétique défie l'imagination, ravivant l'enthousiasme et le désir pour ce mode de transport. Toute ces recherches et ce travaillent expriment une envie de contribution au renouveau d'un siècle, tout en recherchant d'autres modes de vies.

## **Bikes \_ 2006-2015**

*Fiche technique :*

Ecce bikes : Michel Leempoel, administrateur délégué

[info@ecce-cycles.com](mailto:info@ecce-cycles.com) - [www.ecce-cycles.com](http://www.ecce-cycles.com)

Photographies :

images en studio : © Jean-François Dewitte

images in situ © Philippe van Gelooven

dessins : © Pierre Lallemand

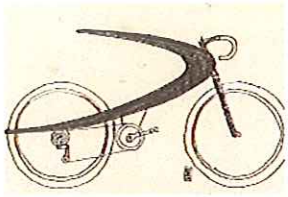
Contacts :

*Pierre Lallemand & Partners*

12 avenue des courses – B – 1050 Brussels

Tel +32 2 642 92 50 - [info@plpa.eu](mailto:info@plpa.eu) - [www.plpa.eu](http://www.plpa.eu)





bikes\_ECCE\_1\_DESSIN\_1



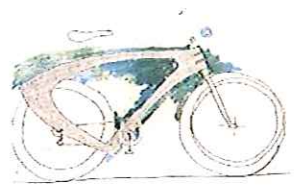
bikes\_ECCE\_1\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_1\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_1\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_2\_DESSIN\_1



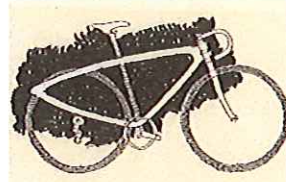
bikes\_ECCE\_2\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_2\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_2\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_3\_DESSIN\_1



bikes\_ECCE\_3\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_3\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_3\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_4\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_4\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_4\_PROTOTYPE\_



bikes\_ECCE\_PHOTOGRAPHIE



bikes\_ECCE\_PHOTOGRAPHIE

## Boats \_ 1999-2016

*« L'architecture navale est intrinsèquement liée à un imaginaire ancré à deux éléments, le vent et la mer. Elle envisage les formes destinées à affronter un milieu étranger, souvent hostile – voire dangereux – à l'homme. Cependant, les contraintes de cet environnement ne diffèrent pas fondamentalement de celles de l'architecture. La conception requiert la même application des lois de la nature: les principes de stabilité et de structures sont omniprésents, alors que l'élaboration des formes reste le vecteur d'un savoir impliquant les mêmes principes, des processus comparables, et qui appellent à la même intention en usant d'autres prétextes. »*

Des années de voile et l'amour du marin pour les vents déchainés ont insufflé à Pierre Lallemand l'idée d'un nouveau type de bateau. Comme il évolue dans deux milieux, le voilier pose une équation impossible et paradoxale: sa stabilité se trouve dans l'eau alors que son moteur est dans les airs. Le mat propulse, l'eau maintient la coque dans l'eau, endurant à la fois les tractions des voiles et recevant les mouvements de l'eau. L'équation devient d'autant plus complexe que l'on ajoute des paramètres additionnels qui changent avec la direction du vent: navigation au près, de face, de travers, à grande portée ou au portant... autant de sollicitations et de plans de coque à encapsuler dans un projet.

Dans le passé, on étudiait les coques dans des bassins. Aujourd'hui, l'utilisation d'outils numériques émerge à peine dans l'industrie navale. Intuition et expérimentation restent les seules méthodes de création dans l'architecture navale. L'image traditionnelle du bateau est celle d'une construction métallique dotée d'un pont plat et lisse sur lequel on peut se mouvoir aisément. Dans le passé, cette même coque était légèrement recourbée vers le haut. Pour notre voilier, nous avons imaginé une courbe inversée pour un pont qui est rond en tonture, en longueur et en courbe, c'est à dire dans la transversale. Il s'avère que cette forme augmente l'habitabilité de la coque, amplifiant considérablement la résistance de la structure qui devient là plus homogène et gagne en efficacité et légèreté. De surcroît, cela permet de réduire le poids encore plus afin de contrebalancer l'inclinaison. Cette forme permet des exploits remarquables et fut appliquée à divers prototypes construits dans un petit chantier naval. Après avoir testé les performances étonnantes de ces voiliers, la presse internationale spécialisée applaudit ces essais.

Mais les grands chantiers navals gardent jalousement leurs recettes secrètes et habitudes éprouvées et ce voilier, qui ne fut livré qu'en quelques exemplaires pour une poignée de navigateurs passionnés, est devenu une sublime aventure d'inventeur et l'occasion de multiples rencontres dans l'univers des grands navigateurs d'aujourd'hui.

## **Boats \_ 1999-2016**

*Fiche technique :*

Ionic 48 : Éric Mercenier - administrateur délégué, Pierre Grondal, Amin Germeau, Gilles Heliporn

Co-conception générale Ionic : Michel Desjoyeaux

Photographies :

images en mer 1 : © [www.sergebrison.com](http://www.sergebrison.com)

images en mer 2 : © Jean-Pierre Gabriel

images en mer 1 : © Jean-François Dewitte

images 3D : © Detroids

maquettes : © Pierre Lallemant

dessins : © Pierre Lallemant

Contacts :

*Pierre Lallemant & Partners*

12 avenue des courses – B – 1050 Brussels

Tel +32 2 642 92 50 - [info@plpa.eu](mailto:info@plpa.eu) - [www.plpa.eu](http://www.plpa.eu)



boats\_IONIC\_dessin\_1



boats\_IONIC\_photo\_1



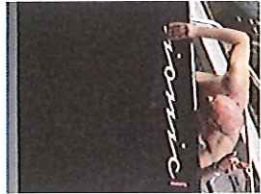
boats\_IONIC\_photo\_2



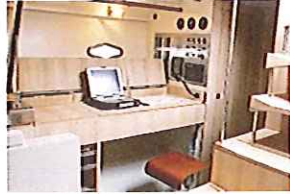
boats\_IONIC\_photo\_3



boats\_IONIC\_photo\_4



boats\_IONIC\_photo\_5



boats\_IONIC\_photo\_6



boats\_IONIC\_photo\_7



boats\_IONIC\_photo\_8



boats\_IONIC\_photo\_9



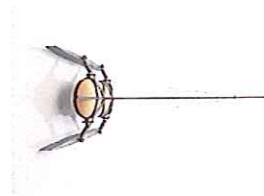
boats\_IONIC\_photo\_10



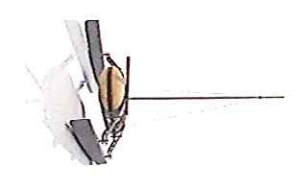
boats\_IONIC\_render\_1



boats\_IONIC\_render\_2



boats\_PROJET\_1\_maquette



boats\_PROJET\_1\_maquette



boats\_PROJET\_1\_render\_1



boats\_PROJET\_1\_render\_2



boats\_PROJET\_1\_render\_3



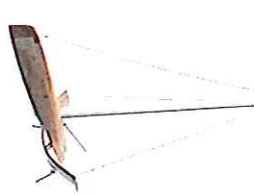
boats\_PROJET\_1\_render\_4



boats\_PROJET\_1\_render\_5



boats\_PROJET\_2\_maquette



boats\_PROJET\_3\_maquette



boats\_PROJET\_3\_maquette

## Cars\_ 2012-2014

*"Se déplacer en ville en voiture nous donne l'occasion de voir le paysage urbain défiler sous nos yeux. Nous inventons nos propres films le long de nos routes préférées, assis en regardant le décor bouger et changer devant nous. Parfois, on a l'impression que le pare-brise est une sorte de téléviseur. Dans une voiture décapotable, on a l'impression de se retrouver dans un panorama à 360° ou devant un grand champ d'image de genre Imax. Les multiples sensations et odeurs de la ville en deviennent d'autant plus présentes. Dans un futur, plus ou moins proche, on peut imaginer que la voiture électrique envahira les grands espaces urbains créés au 19ème, rendant aux boulevards délivrés de toute forme de pollution une qualité de vie et une animation silencieuse. Les grandes routes récupéreront leur espace, leur monumentalité et le luxe qui était leur lors de leur création à l'époque des voitures à chevaux."*

Alors que les projets de voitures électriques s'empoussiéraient encore dans les cartons des grands constructeurs automobiles pour ne prendre forme que dans les rares prototypes qui fascinent les amateurs de sensations fortes dans les salons automobiles, un connaisseur sérieux qui voulait démontrer la faisabilité immédiate d'un tel véhicule et anticipait son succès imminent invitait Pierre Lallemand à aborder la question. Le projet initial se base sur l'idée d'un véhicule à trois roues extrêmement léger en bois et en fibre de lin, directement inspiré de la construction navale. Le trois-roues relativement élancé limite la surface de friction avec la route et devait – originellement - peser près de 400 kilos pour des impératifs de consommation. La forme effilée du véhicule solutionne les problèmes de turbulence rencontrés par tous les véhicules à 4 quatre roues dotés d'arrières massifs et plats, créant des poches d'air derrière le véhicule et entraînant le train arrière vers le haut. L'arrière mince résulte naturellement des formes de l'avant, solutionnant les lignes d'alignement en un point qui donne une forme globale triangulaire au véhicule qui conserve toute sa largeur et son habitabilité à l'avant. Le véhicule ainsi conçu devient une allégorie à la vitesse et à la légèreté. Inversement aux moteurs à explosion, le moteur électrique livre instantanément toute sa puissance et offre beaucoup plus d'accélération.

D'emblée, la voiture se montra très rapide et fiable sur circuit et rencontra un vif succès dans tous les salons automobiles auxquels elle participa. Cependant, il est difficile de travailler avec des grands fabricants automobiles confortablement installés dans leurs gigantesques consortiums avec foison de paramètres et calendriers remplis d'évolutions futures, servis par des légions d'ingénieurs et de designers extrêmement compétents et avant-gardistes. Les normes de sécurité confinent également l'innovation conceptuelle dans un canevas traditionnel extrêmement contraignant.

Parfois il suffit d'une image pour faire avancer les choses et faire évoluer les mentalités en aiguissant le désir qui détient la clé du changement.

## **Cars\_ 2012-2014**

*Fiche technique :*

i-Care : Pierre Lallemand & Xavier van der Stappen

Photographies :

Images : © Xavier van der Stappen

images 3D : © Philippe Steels & Quick-it

Contacts :

*Pierre Lallemand & Partners*

*12 avenue des courses – B – 1050 Brussels*

*Tel +32 2 642 92 50 - [info@plpa.eu](mailto:info@plpa.eu) - [www.plpa.eu](http://www.plpa.eu)*





cars\_making\_1



cars\_prototype\_1



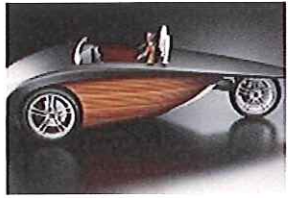
cars\_prototype\_2



cars\_prototype\_3



cars\_prototype\_4



cars\_renders\_modele1\_1



cars\_renders\_modele1\_2



cars\_renders\_modele1\_3



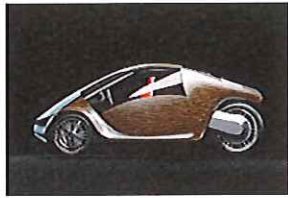
cars\_renders\_modele1\_4



cars\_renders\_modele2\_1



cars\_renders\_modele2\_2



cars\_renders\_modele2\_3



cars\_renders\_modele2\_4