

FORUM

● 21

DES

TRANSITIONS URBAINES



RÉINVENTER LES RIVES URBAINES ?

ORGANISATION

Association Ecoparc, Neuchâtel
Laboratoire d'architecture et technologies
durables (LAST), École polytechnique fédérale
de Lausanne (EPFL)

Comité d'organisation :

P^r Emmanuel Rey, directeur du Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) de l'EPFL, associé de Bauart Architectes et Urbanistes SA, président du Comité ; Fabien Coquillat, architecte-urbaniste communal de la Ville de Neuchâtel ; D^r Martine Laprise, Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) de l'EPFL ; Kimberley Mees, cheffe de projet de l'association Ecoparc ; Leila Pamingle, directrice de l'association Ecoparc.

PARTENAIRES DU FORUM

Partenaires officiels de l'association Ecoparc :
Bauart Architectes et Urbanistes SA, Banque
Cantonale Neuchâteloise, Jura Cement, Schwab
System, Viteos.

Soutiens :

Cleantech Alps, Cobaty Neuchâtel, Établissement
cantonal d'assurance et de prévention Neuchâtel,
groupement des Architectes neuchâtelois (gAn),
Implenla, République et Canton de Neuchâtel,
RHODANIE URBAINE, RWB groupe, Office fédéral
de l'environnement OFEV, Ville de Neuchâtel.

Partenaire média :

Revue *TRACÉS*

Design graphique :

bureau-duplex.ch

CONFÉRENCIERS

Nicole Decker, cheffe de l'Office cantonal du logement à l'État de Neuchâtel | Présidente, Association Ecoparc, Neuchâtel

P^r Emmanuel Rey, directeur, Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST), EPFL, Lausanne | Associé du bureau Bauart Architectes et Urbanistes SA, Berne / Neuchâtel / Zurich

Frédéric Bonnet, architecte, associé de l'agence Obras, Paris / Bourg-en-Bresse | Professeur à l'ENSA Saint-Etienne et à l'Accademia di Architettura, Mendrisio

Sara Formery, architecte, assistante-doctorante, Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST), EPFL, Lausanne

Amélie Noury, architecte et urbaniste, chef de projet à l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR)

Violaine Blétry-de Montmollin, présidente, Ville de Neuchâtel

Bertrand Vignal, architecte paysagiste, associé de l'agence BASE, Lyon

Olga Bolshanina, architecte associée du bureau Herzog & de Meuron, Bâle

Brigitte Philippon, architecte associée, co-fondatrice de l'agence Philippon-Kalt, Paris

Nicolas Michelin, architecte urbaniste, associé et fondateur de l'agence ANMA, Paris

Les conférences peuvent être visionnées depuis le site Internet :
transitionsurbaines.ch

L'association Ecoparc et le Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) tiennent à remercier les conférenciers du Forum pour la rédaction des textes, ainsi que la revue *TRACÉS* pour la production et la diffusion de la présente publication.

Image de couverture :

Berges du Rhône, Lyon (© Pierre Jacques)

AVANT- PROPOS

L'histoire des rives nous démontre une chose importante. En effet, avant l'invention des égouts, les rives des lacs et des fleuves aux abords des villes servaient de dépotoirs et offraient une odeur pestilentielle... Avant l'invention des stations d'épuration, c'est la pollution des lacs suisses qui alertait les autorités. Impossible de pêcher des poissons propres à la consommation. Baignade interdite...

Aujourd'hui, les lacs sont beaucoup moins pollués – même s'il s'agit maintenant de régler le problème des micropolluants... Le taux de cocaïne dans le lac augmente chaque week-end et l'impact des hormones de la pilule féminine sur le taux de fertilité des poissons inquiète de plus en plus... Il est donc prévu d'adapter toutes les stations d'épuration pour un prix global qui avoisine les montants nécessaires à leur construction ! En parallèle, à Neuchâtel, ce sont les tonnes de munitions tirées par l'armée de l'air, directement aux abords d'une réserve naturelle, qui interpellent. La biodiversité en dépend...

L'aménagement du territoire a un rôle important à jouer. Comment rendre les berges accessibles à un maximum de personnes ? Comment valoriser au mieux les rives aux abords d'une ville en évitant par exemple un parking où les voitures ont la vue sur le lac ? Comment exploiter les capacités énergétiques des lacs et des fleuves ? Sans compter les inondations provoquées cet été à Neuchâtel, entraînant des coûts conséquents.

Ce que nous démontrent ces différentes interactions avec les rives au travers du temps, c'est que nous devons d'abord changer notre point de vue sur ce que nous avons l'habitude de faire et rendre les nouveaux projets résilients. De nouvelles richesses inestimables, nos rives donnent aussi de la valeur à nos biens immobiliers et offrent une attractivité résidentielle qui n'est plus à démontrer. C'est la même chose pour le développement durable. Nous devons d'abord changer de point de vue pour transformer notre quotidien en mieux, pour le bien de tous et à long terme.

L'association Ecoparc est là pour vous accompagner dans cette démarche, puisque notre but est de concrétiser le développement durable. En résumé, changeons de point de vue pour changer nos pratiques...

Les participants au forum ont ainsi pu prendre connaissance des riches solutions en réponse à la question de la transition des friches situées sur des rives, comme en témoigne cette publication qui constitue les Actes de cette nouvelle édition du Forum des transitions urbaines.

Bonne lecture,

NICOLE DECKER
Présidente de l'association Ecoparc

SOMMAIRE

FORUM DES TRANSITIONS URBAINES 21
« RÉINVENTER LES RIVES URBAINES ? »
3 septembre 2021, Auditorium Microcity, Neuchâtel

02

AVANT-PROPOS

04

RÉINVENTER LES RIVES URBAINES ?
EMMANUEL REY ET MARTINE LAPRISE

10

LA RÉPARATION D'UNE RIVE
FRÉDÉRIC BONNET

13

QUARTIERS RHODANIENS EN TRANSITION
SARA FORMERY, MARTINE LAPRISE ET EMMANUEL REY

16

L'ATELIER SEINE, ÉMERGENCE D'UNE VISION COMMUNE
AMÉLIE NOURY

19

LES GÉO-RÉCITS AU SERVICE DU PLAN GUIDE
BERTRAND VIGNAL ET HÉLÈNE COUSSEDIÈRE

22

EXPLORATION DE LA VILLE ET SES RIVES EN SUISSE ET EN RUSSIE
OLGA BOLSHANINA

25

INSULARITÉ, INTERCOMMUNALITÉ, IDENTITÉ
BRIGITTE PHILIPPON

28

LES BASSINS À FLOT, UN QUARTIER DE VILLE SUR MESURE
NICOLAS MICHELIN

32

IMPRESSUM

RÉINVENTER LES RIVES URBAINES ?

EMMANUEL REY ↪ emmanuel.rey@epfl.ch

Professeur de projet d'architecture à l'EPFL, directeur du Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) et associé du bureau Bauart à Berne, Neuchâtel et Zurich

MARTINE LAPRISE ↪ martine.laprise@epfl.ch

Collaboratrice scientifique au Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST)

Dans un contexte de lutte contre le mitage du paysage, de dérèglement climatique et d'évolution de la place de l'eau dans la ville, une nouvelle ère s'amorce pour réinventer les équilibres entre les territoires urbains et les cours d'eau qui les traversent, respectivement les plans d'eau qui les joutent. Certaines rives urbaines se révèlent propices à envisager de nouveaux usages dans une relation renouvelée, en particulier lorsque ces secteurs stratégiques sont connectés à des réseaux de transports publics et présentent simultanément des potentiels de régénération urbaine. Au-delà des questions propres aux mesures techniques et territoriales, de multiples enjeux paysagers, urbanistiques et architecturaux questionnent la démarche projectuelle à adopter pour mieux inscrire les rives urbaines dans une perspective de transition vers la durabilité.

UNE HISTOIRE MULTISÉCULAIRE

Force est de constater que les relations entre les établissements humains et les cours ou plans d'eau s'inscrivent dans une histoire multiséculaire. L'analyse de ces rapports spatiaux, socioculturels et fonctionnels entre en résonance avec toutes les grandes phases de l'histoire de l'humanité¹. Elle met ainsi en exergue des interactions évolutives, imbriquées et sans cesse renouvelées. Dans le cadre des activités d'enseignement et de recherche menées au sein du Laboratoire d'architecture et technologies durables, cette évolution a été décortiquée pour aboutir à une lecture synthétique séquencée en cinq grands temps, qui sont autant de périodes de natures diverses et de durées différentes².

Temps I

Le premier temps remonte à la Haute Antiquité, quand de multiples établissements pionniers, induits par les processus de sédentarisation, s'implantent sur des secteurs de rives. Cette proximité fournit des ressources alimentaires, favorise les transports par bateau et

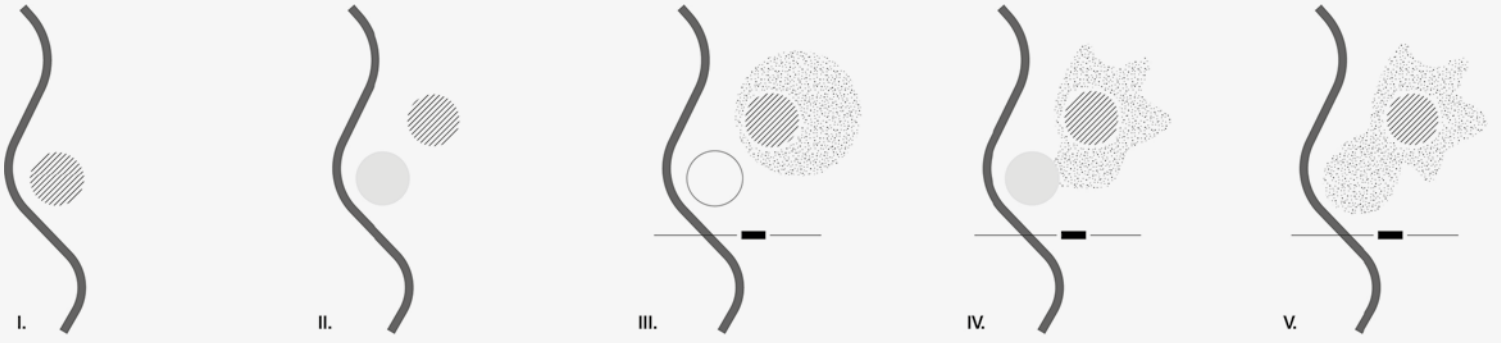
➤ Représentation schématique des cinq temps caractérisant les interactions entre ville et cours d'eau (© LAST / Bureau Duplex, 2021)

➔ Village lacustre d'Unteruhldingen, Bade-Wurtemberg (© Emmanuel Rey, 2017)

➔➔ Gravure historique de la ville de Berne par David Herrliberger (1757)

↘ Port pétrolier de Givors sur le Rhône dans la partie méridionale de la métropole de Lyon (1961)

↘↘ Ancienne fabrique de cellulose en cours de régénération urbaine le long de l'Aar à Attisholz (SO) (© Emmanuel Rey, 2021)



Premières urbanisations des rives

ANTIQUITÉ

Transport
Approvisionnement
Commerce
Défense

Rejet des rives par la ville médiévale

MOYEN-ÂGE

Crues
Inondations
Marécages
Hygiène

Appropriation opportune des rives par l'industrie

INDUSTRIALISATION

Proximité des villes
Énergies
Ressources
Chemin de fer

Abandon des rives par les villes post-industrielles

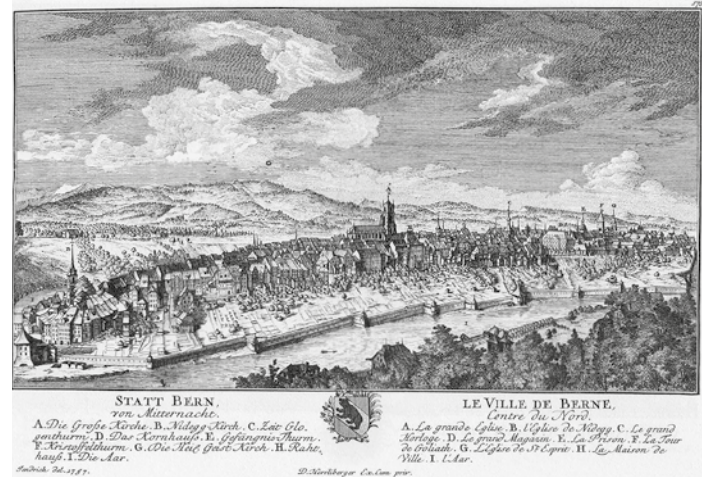
ÈRE POST-INDUSTRIELLE

Mondialisation
Délocalisation
Vétusté et obsolescence
Friches fluviales

Vers de nouveaux équilibres ville-flleuve

TRANSITION

Quartiers fluviaux durables
Résilience





↑ → K90, reconversion de l'usine BASF à Klybeck, Bâle (© Projet de master de Nina Blatter et Joanne Kaehlin, EPFL 2017)

contribue aussi à des stratégies de défense. Emblématiques de cette période, les sites palafittiques préhistoriques autour des Alpes, inscrits au Patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2011³, constituent un ensemble remarquable de vestiges d'habitations lacustres implantées autour des lacs et des marais entre 5000 et 800 ans avant J.-C.⁴

Temps II

Le deuxième temps correspond à la période médiévale, qui se caractérise par l'apparition d'une certaine distanciation des villes par rapport aux rives. Elle est largement marquée par le développement défensif des cités médiévales, qui favorise plutôt des positionnements en hauteur et se traduit par la construction de remparts souvent imposants. L'insécurité liée aux crues et l'évitement des marécages insalubres renforcent cette logique d'éloignement.

Temps III

Le troisième temps démarre avec la première révolution industrielle, marquée dès son essor par une relation souvent utilitaire à l'eau. Non seulement de nombreux processus industriels nécessitent une proximité directe avec cette ressource, à l'instar de la sidérurgie, de la production textile, de la fabrication de papier, mais l'utilisation intensive de celle-ci se traduit simultanément par le développement d'importantes infrastructures énergétiques (centrales hydroélectriques ou nucléaires)⁵ et d'installations nécessaires à l'explosion du transport de marchandises (digués et canaux, plateformes logistiques, aires portuaires). Cet essor industriel impacte alors fortement les rives urbaines, qui en gardent encore aujourd'hui de multiples traces spatiales et physiques.

Temps IV

Le quatrième temps est lié à l'apparition d'un certain déclin au sein de territoires à caractère postindustriel, induit par la mondialisation des échanges, la délocalisation de nombreuses industries et les mutations technologiques. La vétusté et l'obsolescence de multiples sites productifs conduisent à l'apparition de friches, notamment fluviales et portuaires, ce qui se traduit à la fois par une mise à distance en termes d'usages et par une indifférence en termes de qualité spatiale.



Temps V

Le cinquième temps correspond à l'époque actuelle, marquée par une prise de conscience accrue des questions climatiques et écologiques. Dans une perspective de transition vers la durabilité, des processus de régénération urbaine et de renaturation des cours d'eau visent à expérimenter de nouveaux équilibres au sein des territoires urbains, basés sur des principes de cohabitation, d'adaptabilité, de symbiose et de résilience⁶.

UNE DYNAMIQUE CONTEMPORAINE

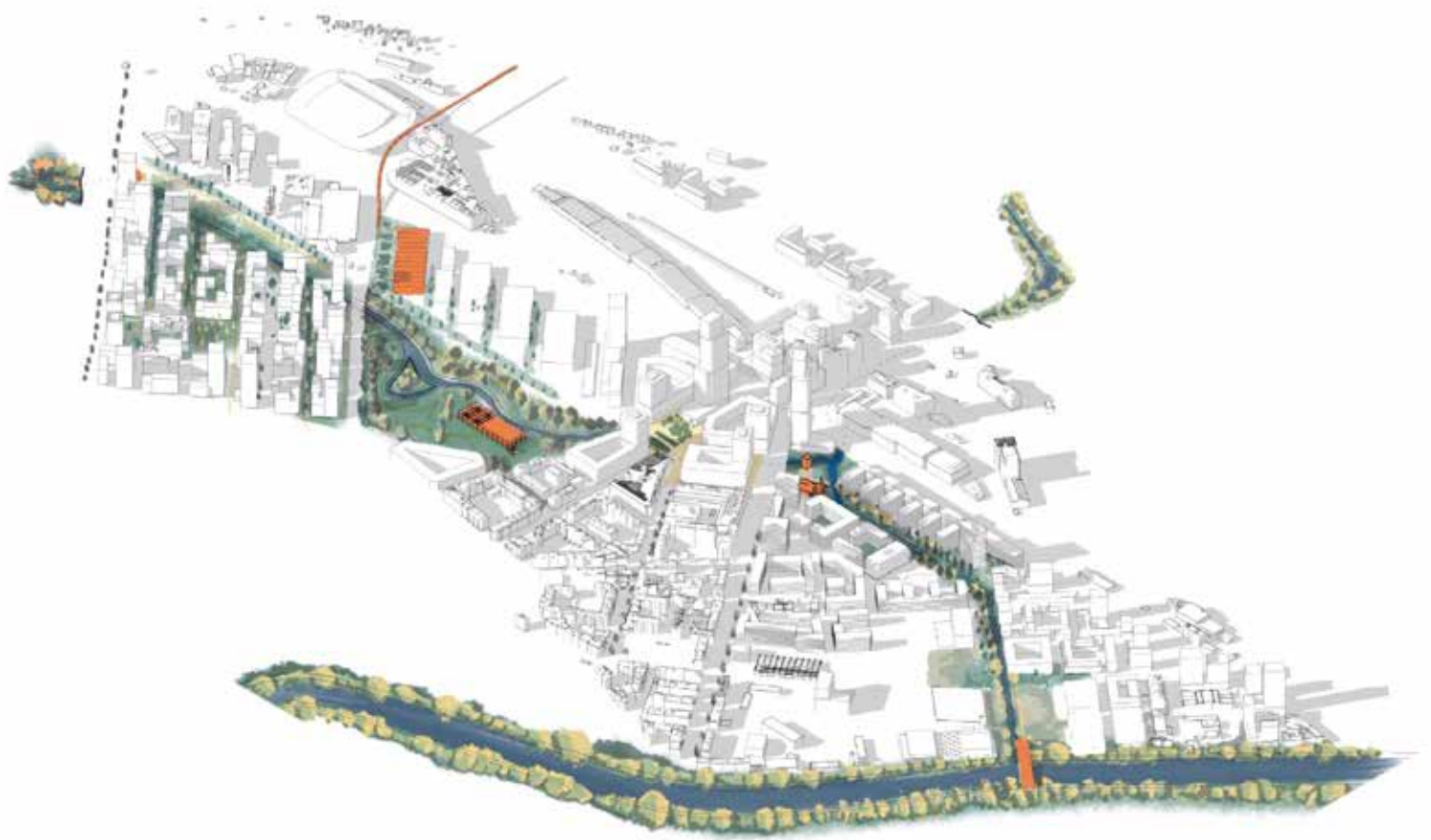
Dans ce contexte, une floraison de projets territoriaux, urbains et architecturaux voit actuellement le jour à travers l'ensemble du continent européen. Cela concerne tant les grandes métropoles que des communes de taille plus modeste, qui voient dans la réinvention de leurs rives urbaines l'opportunité de régénérer des portions importantes de leurs territoires déjà urbanisés. La présence à proximité de l'eau de friches industrielles, d'infrastructures obsolètes ou d'aménagements opportunistes, dédiés par exemple au stationnement, au stockage ou au divertissement, permet d'envisager simultanément une nouvelle transformation des rives urbaines et la création de nouveaux quartiers durables⁷. En termes architecturaux, cela se traduit par l'opportunité d'offrir un nouveau destin à ces anciens lieux à caractère productif, en mettant en valeur leurs strates constitutives par de nouveaux usages⁸.

Pour les territoires concernés, l'intervention sur les rives urbaines favorise très souvent un important réaménagement des espaces publics, en intégrant de nouvelles pratiques liées aux enjeux de durabilité et de nouveaux usages pour la qualité de vie en milieu urbain. Le projet de réaménagement des Jeunes-Rives, en voie de réalisation au cœur de la ville de Neuchâtel, met en évidence la richesse mais aussi la complexité de ce type de projets, qui cristallisent souvent de fortes attentes de la part de la population.

Aujourd'hui, la question de l'aménagement des rives urbaines entre également en forte résonance avec celle de l'adaptation au changement climatique au sein des territoires urbains. Au carrefour



↑ ↑ Visualisations du parc des Jeunes-Rives à Neuchâtel
(© arch. Frundgallina, concours European 2010, réalisation prévue dès 2022)



↑ Projet de recherche « Maillages fertiles », Genève (© DPAV, LAST, 2021)

de multiples enjeux de durabilité, ce type de démarche peut en effet avoir un apport décisif en termes de trames verte et bleue au cœur des quartiers en transition. C'est en particulier le cas lors de la remise à ciel ouvert de rivières souterraines, qui ont été canalisées lors des temps précédents. C'est précisément la problématique abordée par le projet de recherche « Maillages fertiles », qui vise à explorer le potentiel de nouveaux espaces publics végétalisés en tant qu'interfaces polyfonctionnelles et activateurs de durabilité au cœur de quartiers en transition. Il prend le projet « Espaces Rivières » au sein du périmètre Praille-Acacias-Vernets (PAV) à Genève comme étude de cas et support d'investigations⁹.

Quelle que soit l'échelle d'intervention, la réinvention contemporaine des rives urbaines se révèle une démarche complexe et multidimensionnelle. Mais, dans un contexte de dérèglement climatique et d'urbanisation vers l'intérieur, elle représente indéniablement une opportunité pour contribuer à la transition des territoires urbains et pour concilier l'intensification du bâti et la qualité du cadre de vie. Cela implique la mise en œuvre d'approches intégratives, susceptibles de fédérer une grande diversité d'acteurs autour d'une dynamique commune, mais aussi de partager un imaginaire culturel lié au fait de vivre à proximité de l'eau. Ou, comme l'évoque Serge Joncour dans son roman distingué par le Prix Interallié en 2016, « En ville, le fleuve, tout part de lui et tout y retourne, comme une rivière à la campagne, c'est l'origine même des lieux de vie »¹⁰.

- 1 Lensel B. et Morandea V., « L'eau et la ville : je t'aime moi non plus », *Techni. Cités*, 2015, n° 265, pp. 27-32
- 2 Voir en particulier le site rhodanieurbaine.ch
- 3 Suter P. J. et al., *Sites palafittiques préhistoriques autour des Alpes*. Dossier de candidature au Patrimoine mondial de l'UNESCO, 2009
- 4 Fath B. et al., *Sites palafittiques préhistoriques autour des Alpes*. Bâle : International Coordination Group UNESCO Palafittes, 2019
- 5 À la fin du 19^e siècle, l'eau est ainsi qualifiée de « houille blanche », en référence explicite à son utilisation pour la production d'énergie hydroélectrique à des fins industrielles.
- 6 Mahaut V., *L'eau et la ville, le temps de la réconciliation. Jardins d'orage et nouvelles rivières urbaines*. Louvain-la-Neuve : Université catholique de Louvain, Thèse de doctorat (sous la direction d'A. De Herde), 2009
- 7 Rey E. et Lufkin S., *Des friches urbaines aux quartiers durables*. Lausanne : PPUR, coll. Le Savoir suisse, 2015
- 8 Rey E., Laprise M., Lufkin S., *Neighbourhoods in Transition*. Brownfield Regeneration in European Metropolitan Areas. Londres : Springer, 2021
- 9 Piloté par le LAST, le projet de recherche « Maillages fertiles » est en cours de réalisation, en partenariat avec la Direction Praille Acacias Vernets (DPAV) de l'Etat de Genève.
- 10 Joncour S., *Repose-toi sur moi*. Paris : Éditions Feryane, 2016

LA RÉPARATION D'UNE RIVE

FRÉDÉRIC BONNET → frederic.bonnet@usi.ch
Architecte, associé de l'agence Obras, Paris et Bourg-en-Bresse et professeur
à l'ENSA de Saint-Etienne et à l'Accademia di Architettura de Mendrisio

Le projet de Pirmil-Les Isles s'élabore à l'initiative de Nantes Métropole sur la rive sud de la Loire à Nantes et à Rezé. Proposant 3300 nouveaux logements et des centaines d'emplois en plein cœur de l'aire urbaine, le processus tire parti de la dynamique urbaine métropolitaine pour réaliser la réparation d'un sol malmené par l'urbanisme colonisateur des années 1970, lequel avait remblayé et imperméabilisé des centaines d'hectares d'anciens bras de la Loire.

LES RAISONS D'UNE RÉPARATION

La carte d'État-Major des rives de Loire à Nantes parle d'elle-même : il n'aura fallu qu'un siècle et demi pour contenir et contraindre le cours du fleuve et de ses affluents, effacer les bras, remblayer les rives avec le propre sable du cours d'eau, et installer en ce lieu naguère propice aux éléments, aux marées et aux crues un univers suburbain presque intégralement dédié à la circulation des automobiles et des biens matériels. Or, redonner sa place à la nature au cœur d'une des métropoles les plus dynamiques de France est une condition pour à la fois atténuer les effets du changement climatique et permettre aux citoyens de s'y adapter, avec une qualité de vie urbaine qui ne les incite pas à fuir un centre trop minéral et trop onéreux pour le mirage de la périphérie.

Sur deux kilomètres de rives, en utilisant des friches et en regroupant les terrains publics et privés les plus stratégiques, le projet mené par Nantes Métropole Aménagement crée un parc fluvial continu sur toute l'emprise des anciens bras et de la confluence entre Loire et Sèvre nantaise. Il s'agit en quelque sorte de restituer la continuité du chaînon manquant entre les prairies inondables de l'estuaire et les milieux humides de la Sèvre, de rendre à l'écosystème global cette parenthèse urbanisée.

Cette transformation urbaine a une masse critique suffisante pour prendre sa part utile et militante dans la transition écologique. Cinq pas de côté ont été proposés : vivre avec la Loire, ses aléas et ses écosystèmes, considérer l'arbre comme un outil paysager et climatique en créant une canopée généralisée, limiter les déplacements en jouant sur les espaces publics et la programmation, déclencher et activer les filières de la transition, autoriser et favoriser des choix de vie (et de travail) plus sobres.

LES CONDITIONS DE LA RÉPARATION

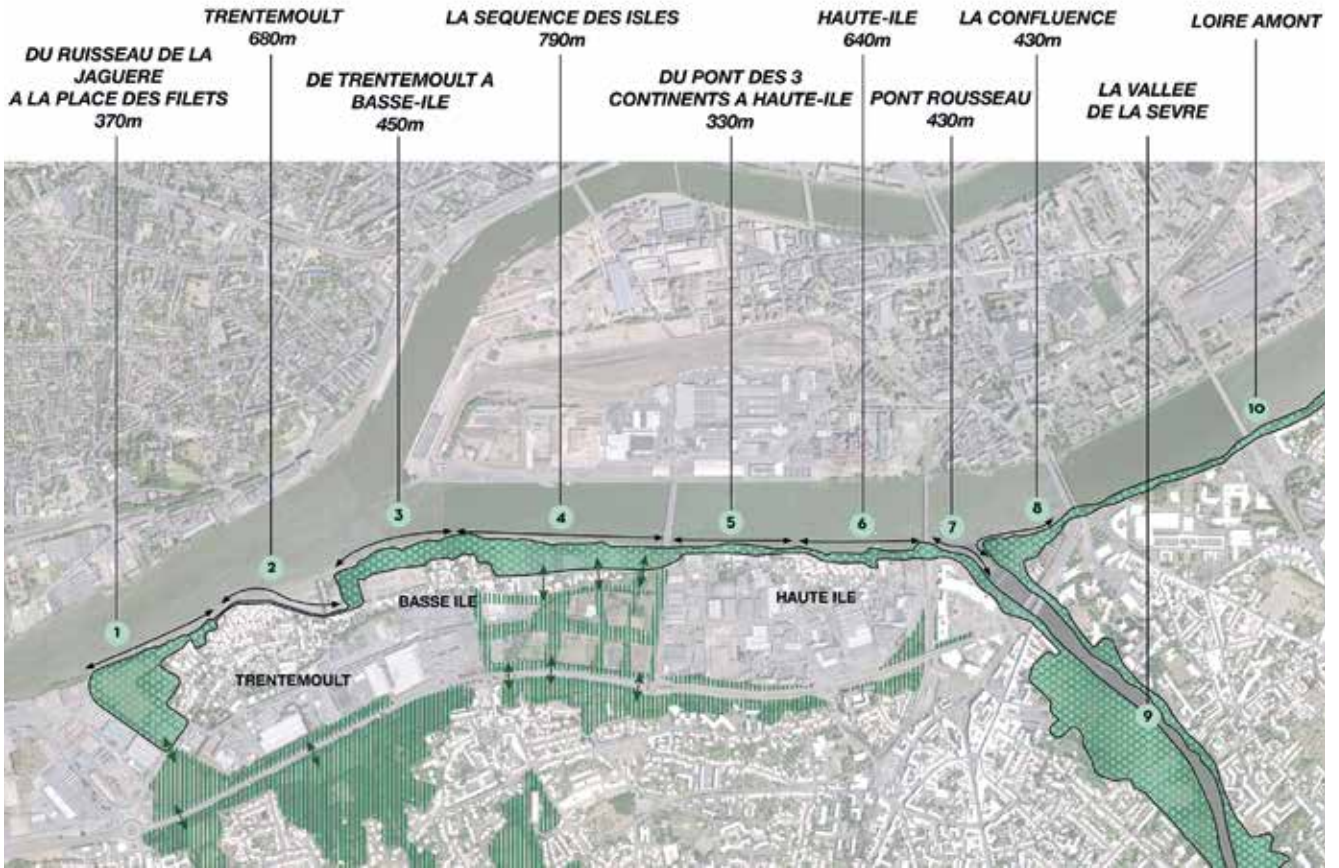
Pour que cette ambition écologique rejoigne la réduction des inégalités sociales – une association paradoxalement à peine présente dans les sciences économiques¹ –, le contexte nantais apporte un portage politique à grande échelle et sur la longue durée qui n'est pas si fréquent. Les passionnantes réunions avec les habitants montrent à quel point cette volonté coordonnée est inspirée par le débat citoyen : beaucoup souhaitent que la ville d'aujourd'hui leur offre la possibilité de changer de pratiques pour réduire leur impact environnemental.

La restauration d'un sol fertile en rive de Loire entraîne des investissements lourds qui supposent de relocaliser sur le lieu de la renaturation les ressources propres à l'économie immobilière de la métropole. Le renforcement des écosystèmes ne s'oppose pas à la construction de logements et d'activités ; les deux sujets sont liés, car les recettes issues de l'édification réduisent la part d'investissement, sinon colossale, que constitue le rachat des terrains imperméabilisés pour créer le parc fluvial. La réparation est donc physiquement inscrite dans le paysage, mais c'est aussi une forme de réparation financière des erreurs grossières des Trente Glorieuses.

La complexité est donc de mise. Elle impose une approche pluridisciplinaire spécifique, où chaque métier de la maîtrise d'œuvre fait évoluer ses méthodes, ses références et ses apports au travail collectif. Une économie de moyens rigoureuse est nécessaire, ainsi qu'un accompagnement inédit, très en amont du projet urbain, des processus économiques de la fabrique de la ville – filières, entreprises, protocoles de contraintes et de contrôle des objectifs autorisant l'innovation et donc la souplesse d'intervention. L'ensemble vise la constitution d'un milieu alliant édifices, sols, végétal et eau, selon des critères économiques stricts. Architectes, paysagistes, écologues, ingénieurs,

↗ Un parc fluvial continu sur toute l'emprise des anciens bras et de la confluence entre Loire et Sèvre nantaise (© Obras)

→ Carte des zones inondées en cas de crue centennale (© Obras)





économistes, géotechniciens recourent leurs compétences pour optimiser chacune des actions².

Le parc fluvial, dont des jardins de préfiguration sont en cours, sera le résultat d'une modification des profils des sols, la végétation s'étagant naturellement en fonction des niveaux d'eau et de leur variation. Une partie du rivage est ainsi rendue aux dynamiques de l'estran, une autre partie composée en partie de zones humides (deux hectares créés en plein cœur de métropole) accueillera occasionnellement les eaux de pluie et les crues en excès. Cette restitution très économe de la rive tire parti d'une observation très attentive des écotopes actuels de la berge, et de tous les documents historiques d'avant remblaiement. La perméabilité du sol s'étend dans toute l'épaisseur du lit, installant dans tout le quartier une structure paysagère et sa canopée qui en rafraîchiront le climat. Un jardin test permettra de définir à moyen terme les modalités pour obtenir un sol fertile à partir des sables de remblai et des cycles de décomposition des végétaux.

Ce travail sur les milieux ne se limite pas à la définition des sols végétalisés, il recoupe transversalement tous les aspects du projet. Par exemple, l'effort fait sur les déplacements motorisés, qui émettent aujourd'hui 40 % des gaz à effet de serre à Nantes, dépasse très largement les politiques usuelles de renforcement des transports publics (même si la Métropole investit pour un nouveau tramway sur site). Il s'agit de moins se déplacer, en associant emplois, activités, services et logements, nouveaux et existants, mais aussi de mieux se déplacer, en favorisant les espaces publics apaisés. On y gagne la suppression du stationnement en sous-sol et sa limitation en surface, inversant radicalement le paradigme de l'urbanisme, dont la voiture était le fil d'Ariane depuis plus d'un demi-siècle : le sous-sol est libéré des emprises excessives dédiées à la voiture, retrouvant l'épaisseur de ses fonctionnalités écologiques. Et cela est bien moins cher. Tout se tient : l'écologie rejoint l'économie de moyens, l'accessibilité sociale, la qualité de vie urbaine et la richesse du paysage.

- 1 Voir en particulier l'argumentaire d'Éloi Laurent dans son ouvrage *Et si la santé guidait le monde* (éd. Les liens qui libèrent, 2020, pp. 83-84) où il montre que seules 0,1% des publications scientifiques des dernières années dans le champ de l'économie sont dédiées à l'entrelacement du changement climatique avec les réalités économiques et sociales.
- 2 L'équipe pilotée par Obras (architectes urbanistes) repose sur l'association étroite avec les paysagistes (d'ici-là) et avec l'écologue (Biotec), l'ingénierie environnementale (Zefco), le génie civil et l'hydraulique (Artelia), l'ingénierie des déplacements (RR&A) et des sols (Burgeap et CEBTP), ainsi que l'expertise sur l'économie de la construction et les conditions réglementaires de la transition (Ingeneco), les services et les modalités opérationnelles (Cabinet Lefevre), le marché immobilier (Adequation), la programmation urbaine (Alphaville), la participation (Vraiment Vraiment).

↑ Carte de l'estuaire de la Loire et localisation du projet de Pirmil-Les Isles sur la rive gauche du fleuve (© Obras)

QUARTIERS RHODANIENS EN TRANSITION

SARA FORMERY → sara.formery@epfl.ch
Assistante-doctorante au Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) de l'EPFL

MARTINE LAPRISE → martine.laprise@epfl.ch
Collaboratrice scientifique au Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) de l'EPFL

EMMANUEL REY → emmanuel.rey@epfl.ch
Professeur de projet d'architecture à l'EPFL, directeur du Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) et associé du bureau Bauart à Berne, Neuchâtel et Zurich

L'occupation des rives urbaines a traversé plusieurs cycles d'appropriation et d'abandon tout au long de l'histoire. La transition écologique actuelle marque une évolution significative des relations ville-fleuve, où des dynamiques urbaines inédites entre la ville et l'eau se dessinent¹. Les enjeux de durabilité cadrent dès lors l'aménagement de la majorité des sites fluviaux urbains, accompagnant en particulier la mutation du rapport quartier-fleuve². De nouveaux équilibres entre la ville et l'eau sont alors à rechercher. Mené au sein du Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) de l'EPFL, le projet de recherche RHODANIE URBAINE se concentre sur les territoires urbains le long du Rhône³.

CONTEXTE DE LA RHODANIE URBAINE

Le fleuve Rhône prend sa source dans le massif du Saint-Gothard et parcourt 810 km entre la Suisse et la France pour rejoindre la Méditerranée. Vecteur d'urbanité depuis l'Antiquité, il traverse 382 communes, dont deux métropoles (Genève et Lyon) pour une population totale de plus de 3 millions d'habitants. Une partie de la population rhodanienne est menacée par le risque de crues, c'est pourquoi les graves inondations survenues entre la fin du 20^e et le début du 21^e siècle ont mené à la constitution du Plan Rhône en France⁴ et du Plan d'aménagement de la troisième correction du Rhône en Suisse⁵. Ces aménagements visent à protéger les populations et les territoires menacés, tout en garantissant leur développement durable.

Dans cette optique, l'objectif de la recherche doctorale « Quartiers rhodaniens en transition » est de développer des stratégies intégratives d'aide à la décision spécifiques aux quartiers rhodaniens en transition, à travers trois apports complémentaires : 1. Un processus de création de visions projectuelles, 2. Des composantes des nouveaux équilibres ville-fleuve et 3. Une grille d'analyse comparative. Ces éléments constituent l'approche « research by design »⁶, où le processus de projet devient un outil de recherche concret qui se situe entre les enjeux théoriques et les enjeux opérationnels.



SI1 / tisser



SI2 / orienter



SI3 / déployer



↑ Images du site de Sion et visions projectuelles (© LAST)

PROCESSUS DE CRÉATION DES VISIONS PROJECTUELLES

Quatre sites d'étude présentant un potentiel d'évolution sont ainsi sélectionnés, soit un par entité hydraulique du fleuve. Un site à Sion localisé le long du Rhône alpestre, un site à Genève le long du haut Rhône, un site à Givors (métropole de Lyon) le long du Rhône moyen et un site à Avignon le long du Rhône inférieur. Les sites choisis bordent tous le fleuve, montrent des qualités paysagères remarquables ainsi que la présence d'une importante infrastructure de mobilité à proximité directe. Ils sont voués à être régénérés en quartiers mixtes, enrichis par un programme phare décliné selon les spécificités et les besoins de chaque lieu. Sion porte le thème de l'éducation avec un nouveau campus, Genève traite d'économie créative avec des activités culturelles, Givors se prête à la mise en place d'un centre de recherche en énergie et Avignon abrite un pôle dédié aux arts vivants.

Une synergie entre la recherche et l'atelier de projet est mise en place : pendant quatre ans, les étudiants architectes de 2^e année de l'atelier Rey analysent, explorent et expérimentent les stratégies d'architecture durables sur ces sites⁷. En parallèle, des workshops intensifs permettent de développer et approfondir une sélection de trois visions projectuelles par site, constituant ainsi le matériau de base pour la recherche.

Les visions projectuelles choisies sont catégorisées selon trois attitudes prospectives, qui expriment la contribution du nouveau quartier au caractère du lien spatial entre la ville existante et le fleuve : Tisser, Orienter, Déployer.

- Tisser des liens séquencés avec l'espace paysager du fleuve se traduit par une forme urbaine et une structure urbaine qui s'inscrivent dans une logique de prolongation du tissu bâti de la ville existante ;
- Orienter et ouvrir le tissu bâti de la ville existante vers le fleuve se traduit par une forme urbaine qui alterne des espaces bâtis concentrés et des espaces publics non bâtis ;
- Déployer un front fluvial perméable pour le tissu bâti de la ville existante se traduit par une forme urbaine de grande dimension qui dialogue avec le paysage tout en offrant un vaste espace public au bord de l'eau.

COMPOSANTES DES NOUVEAUX ÉQUILIBRES VILLE-FLEUVE

À l'échelle du quartier, le concept de nouveaux équilibres entre ville et fleuve implique une transition des pratiques actuelles vers la conception de quartiers résilients. À travers l'étude des références bibliographiques, l'analyse des pratiques actuelles et une série d'entretiens d'experts menés dans le cadre de la recherche, les différents éléments constituant les relations ville-fleuve sont précisés⁸.

Dans un premier temps se dessine la compréhension du territoire rhodanien comme un ensemble de ressources et de fragilités liées au fleuve. Ces « Intensités rhodaniennes » se déclinent en 6 points : Urbanisation et risque inondation ; Énergies et transports ; Agriculture, écosystème et paysage ; Tourisme, loisirs et détente ; Gouvernance et gestion ; Patrimoine et culture du fleuve.

En découlent les « Composantes d'équilibres » qui définissent de nouveaux équilibres ville-fleuve, entendus comme des attitudes urbaines résilientes dans un cadre de transition écologique : Positiver le risque ; Transition énergétique ; Dynamiques environnementales ; Espace publics fluviaux ; Co-construction ; River Culture.

GRILLE DE LECTURE COMPARATIVE

Les deux premiers volets permettent de mettre au point une grille de lecture qui vise à comparer les visions projectuelles. Chacune d'entre elles, ainsi que les situations actuelles de chaque site d'étude, soit 16 situations en tout, sont caractérisées par un double profil :

- Une « carte d'identité », basée sur des méthodes d'évaluation existantes, présentant cinq dimensions incontournables de la durabilité (Densité, Mobilité, Diversité, Neutralité, Efficience) ;
- Un « profil d'équilibres », basé sur les composantes d'équilibres. Chaque composante est déclinée en trois dimensions qui se réfèrent à trois échelles spatiales spécifiques (Étendue, Contexte, Projet) pour un total de 18 dimensions.

Pour chaque site d'étude, ce système vise à permettre une comparaison multidimensionnelle des potentiels d'équilibres ville-fleuve par le biais des quartiers fluviaux durables.



GE1 / tisser



GE2 / orienter



GE3 / déployer



↑ Images du site de Genève et visions projetuelles (© LAST)

VERS DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES

Le potentiel d'évolution des relations ville-fleuve est emblématique des enjeux urbains liés à la transition écologique : au-delà des moyens techniques de gestion des risques dans les zones inondables, de nombreux enjeux paysagers, urbanistiques et architecturaux interrogent les attitudes prospectives à adopter pour le développement de nouveaux quartiers fluviaux. L'ambition de cette recherche doctorale est ainsi la mise au point de stratégies intégratives d'aide à la décision spécifiques aux quartiers rhodaniens en transition. Autrement dit, elle propose d'accompagner les services publics et les praticiens dans les arbitrages inhérents au développement de projets urbains le long du Rhône. Enfin, la méthodologie mise en place – qui considère le processus de projet comme un outil de connaissance – pourrait être appliquée à d'autres territoires fluviaux.

- 1 Chasseriau A. & Peyon J.-P., « Le projet Île de Nantes, ou comment la ville se réconcilie avec son fleuve ». *ESO Travaux et documents*, 2004, 22
- 2 Rey E. & Formery S., « Rhodanie urbaine, vers de nouveaux équilibres pour les quartiers fluviaux ». *Les Cahiers d'EspaceSuisse – Section romande*, 2020, 1
- 3 Le projet de recherche RHODANIE URBAINE est présenté de manière détaillée sur rhodanieurbaine.ch
- 4 CPIER, *CPIER – Plan Rhône 2015-2020 Contrat de Plan Interrégional État Régions 2015-2020*, 2015
- 5 Canton du Valais, *Troisième correction du Rhône. Sécurité pour le futur. Plan d'aménagement (PA-R3). Rapport de Synthèse*, 2016
- 6 European Association for Architectural Education (EAAE), *EAAE Charter on Architectural Research*, 2012. eaae.be/about/statutes-and-policy/papers/eaae-charter-architectural-research/, consulté le 17 septembre 2021
- 7 Formery S., Laprise M., Rey E., Synergies entre l'atelier de projet et la recherche doctorale. Vers des quartiers fluviaux durables. Séminaire de recherche sur l'atelier en urbanisme, Réseau PédagAU – Pédagogies de l'aménagement et de l'urbanisme, Sciences Po, mai 2019
- 8 Formery S., Laprise M., Rey E., Integrative decision-making strategy for fluvial neighborhoods in transition. BEYOND 2020 – World sustainable built environment online conference, novembre 2020

L'ATELIER SEINE, ÉMERGENCE D'UNE VISION COMMUNE

AMÉLIE NOURY → amelie.noury@apur.org
Architecte et urbaniste, chef de projet à l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR)

La multiplicité des acteurs, la diversité des usages et le système de gouvernance font du site de la Seine à Paris un lieu complexe. L'Atelier Seine a ouvert un espace de dialogue entre tous les acteurs publics et privés concernés pour définir son devenir.

INSTANCE DE DIALOGUE

L'objectif de l'Atelier Seine était de créer une instance de dialogue permettant d'établir une vision commune sur l'ensemble des 30 km de berges dans Paris. Impulsée par la Ville de Paris fin 2018, l'initiative a été documentée et accompagnée par l'Atelier parisien d'urbanisme en 2019.

L'Atelier Seine a été élaboré autour de la définition de l'extension du périmètre UNESCO¹; autour d'actions pour préserver et valoriser son paysage; autour des différents projets à venir portés sur le site de la Seine par les différents acteurs; et autour d'une vision globale pour le grand paysage de la Seine, intégrant l'ensemble des enjeux auquel il est confronté, dont celui du réchauffement climatique.

L'Atelier s'est organisé en six sessions structurées autour de trois thématiques: le patrimoine, les projets et les usages, qui ont chacune donné lieu à des cahiers de restitutions détaillés rassemblant l'ensemble des présentations faites par les participants et la trentaine de structures auditionnées: la Ville de Paris, l'État, Haropa Port-Paris, Voies navigables de France, les associations de riverains, les usagers et les acteurs économiques. Ce travail rigoureux a permis d'aboutir *in fine* à un livre blanc qui propose le récit d'une stratégie collective autour de la vision du site de la Seine comme « bien commun » et qui s'organise autour de quatre grandes orientations:

1. Renforcer la Seine comme « bien commun ». La Seine appartient à tous, elle constitue à Paris un patrimoine exceptionnel et unique qui s'est toujours renouvelé. Peu importe le mode de fabrication des projets – qu'ils soient publics, privés, issus d'un appel à projets innovants ou des projets d'architectes, urbanistes, paysagistes, portés par la Ville, le Port ou les citoyens –, ils doivent se développer dans un cadre partagé, autour du respect de ce bien commun et selon les mêmes principes directeurs. Caractérisé par un système urbain régulier composé d'un dispositif de quais bas, de murs de quais verticaux, de quais hauts, de plantations d'arbres et de continuité bâtie, le site de la Seine offre un espace public majeur structuré autour d'une promenade continue. Site écologique fondamental dans Paris, il est nécessaire que ses fonctions en matière de biodiversité, d'accès à la nature et d'îlot de fraîcheur soient préservées et développées. La Seine dans sa traversée parisienne est une réalisation artificielle et ce rôle d'ouvrage de navigation qui structure le fleuve est essentiel. Il s'accompagne d'exigences en matière d'usages, d'exploitation et d'entretien qui doivent être intégrées dans les projets.
2. Diversifier les usages en bord de Seine. Tous les acteurs sont convaincus que la mixité spatiale et temporelle en bord de fleuve est essentielle. Il ne doit pas y avoir uniquement des activités industrielles ou des activités de loisirs telles que des cafés. La Seine doit pouvoir accueillir aussi des sites mixtes de



logistique et de loisirs, des sites sportifs, des sites solidaires, culturels, ainsi que des sites de services urbains en lien avec le fleuve. Durant ces dernières années, notamment à travers la reconquête des voies sur berges ou des appels à projets « Réinventer Paris » et « Réinventer la Seine », plusieurs projets ont émergé en bord de Seine amenant ainsi de nouveaux usages tels qu'une station-service multi-énergie propre², un tiers-lieu culturel et de nouvelles architectures offrant de nouveaux panoramas sur la Seine. La Seine est aussi un lieu d'accueil de grands événements internationaux comme les expositions universelles des années 1900, la COP 21 ou prochainement les Jeux de Paris 2024.

3. Favoriser la réappropriation de la Seine. C'est cette ambition qui a guidé la Ville de Paris dans la transformation des voies sur berges permettant d'ouvrir 6 km de berges aux promeneurs dans un cadre apaisé et moins pollué. L'ambition est de renforcer l'accessibilité cyclable, d'améliorer l'offre de transports collectifs, routier ou fluvial, de poursuivre l'ouverture de la ville sur le fleuve, à l'amont, en lien avec les projets Masséna-Bruneau et Bercy-Charenton³ et, à l'aval, avec les connexions aux Hauts-de-Seine, afin de retrouver le plaisir de l'eau et du rafraîchissement avec les projets de sites de baignade et d'activités nautiques⁴.
4. Embellir et préserver le patrimoine du site de la Seine. Au-delà des échanges sur la définition d'extension du périmètre UNESCO, la valorisation de certains bâtiments patrimoniaux, la rénovation de grands sites paysagers réalisés ou à venir tels que le site de la tour Eiffel, les actions engagées sur les ouvrages comme ceux des tunnels ou des sous-faces des ponts, participent toutes à la requalification et à l'entretien du site de la Seine. L'Atelier Seine a également permis de faire émerger de nouvelles thématiques, en particulier sur les enjeux environnementaux et climatiques, qui pourraient être intégrées dans les révisions des documents réglementaires contraints comme le PLU (plan local d'urbanisme) ou des documents cadres tels que le cahier des prescriptions architecturales et paysagères.



↑ ↑ Île aux Cygnes, Paris 15° et 16°
 (© Apur – François Mohrt)
 ↑ Centrale à béton, port de Tolbiac, Paris 13°
 (© Apur)



↑ ↑ Emmarchement, port Solférino, quai Anatole France et musée d'Orsay, Paris 7^e (© Apur – François Mohrt)

↑ Bateaux à passagers, vue depuis le pont de la Concorde, Paris 7^e (© Apur – François Mohrt)

UN NOUVEAU PROCESSUS D'ÉCHANGES

L'Atelier Seine installe donc un nouveau processus d'échanges amené à se pérenniser.

La mission d'information et d'évaluation de la Seine⁵ de la Ville de Paris a produit un rapport, adopté en juin 2021, qui propose une quarantaine de propositions dont plusieurs sont issues du livre blanc, censées mieux protéger la Seine et ses abords, améliorer la propreté des eaux, renforcer la gouvernance des activités économiques, maintenir les activités de fret et des emprises industrielles, poursuivre la lutte contre les nuisances, la saleté ou l'insécurité, protéger les paysages et le patrimoine des rives de Seine.

La Ville de Paris souhaite ainsi poursuivre ses rendez-vous réguliers avec toutes les parties prenantes. Ces rencontres permettraient notamment d'échanger sur les projets à venir et de pérenniser la richesse du travail collectif engagé. Le site de la Seine nous invite à réfléchir en permanence à plusieurs échelles : s'il est essentiel d'avoir à l'esprit la compréhension de ce site dans un cadre multiscale, les spécificités parisiennes sont indéniables, à l'image de celles liées au patrimoine, à la navigation, au tourisme, et à la demande en matière de logistique urbaine.

- 1 Projet d'extension mineure du périmètre de protection des rives de la Seine au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO.
- 2 Projet « Réinventer la Seine », situé à Paris dans le 15^e arrondissement, conçu par le cabinet d'architectes Syvil et porté par Sogaris, spécialiste de l'immobilier logistique.
- 3 ZAC Paris Rive Gauche dans le 13^e arrondissement et ZAC Bercy-Charenton dans le 12^e arrondissement.
- 4 Cinq sites de baignade dans la Seine sont actuellement à l'étude dans Paris.
- 5 Missions pluralistes composées de vingt conseillers de Paris désignés à la représentation proportionnelle des groupes politiques. Encadrées par la loi « démocratie de proximité » du 27 février 2002, elles disposent de six mois pour analyser une question d'intérêt communal ou départemental, ou procéder à l'évaluation d'un service public.

LES GÉO-RÉCITS AU SERVICE DU PLAN GUIDE

BERTRAND VIGNAL → bv@baseland.fr
Architecte paysagiste, associé BASE, Lyon

HÉLÈNE COUSSEDIÈRE → backland@baseland.fr
Cellule éditoriale BASE, BACKLAND ÉDITIONS, Paris



↑ Le Rhône corseté (© Google Earth)

**La troisième correction du Rhône :
une opportunité pour amorcer l'installa-
tion d'une infrastructure paysagère,
territoriale et climatique sur 160 km.**

GÉO-RÉCITS COMME NARRATION DU PROJET

Au sein de notre agence BASE, les géo-récits sont des narrations émanant de la géographie de nos sites de projets : une matrice sur laquelle s'appuyer afin de faire sens commun et de s'imprégner du territoire¹. Notre équipe pluridisciplinaire a pu appliquer cette méthodologie narrative dès le concours, remporté en 2019².

Autour de ce projet ambitieux, nous nous sommes questionnés sur les outils à mettre en place, ainsi que sur le processus permettant d'installer sur le long terme une vision paysagère, sociale et climatique autour du projet technique de la troisième correction du Rhône.

La vallée du Rhône, située dans les cantons de Vaud et du Valais, a subi des transformations rapides dues au changement climatique. Pour contrebalancer ses effets, et suite aux grandes inondations des années 2000, une décision intercantonale a été prise afin de procéder à une troisième correction du Rhône : un nouveau profil du fleuve a été étudié sur 160 km, pour faciliter son écoulement, mais aussi instaurer de nouvelles dynamiques économiques et écologiques permettant notamment de retrouver de nouvelles sédimentations et dynamiques végétales³.

Une opportunité pour penser de manière globale et solidaire un territoire résilient face au changement climatique.

APPRENDRE DES DIVERSITÉS LOCALES

Le sublime du territoire résonne à travers les proportions remarquables du site auquel les lignes infrastructurelles sont accolées. Le faciès de la vallée est contrasté, démultiplié par les différentes séquences, et les forces géologiques s'y expriment fortement : cônes de déjection, talwegs, dévalements, structures d'érosion marquent les différents systèmes de séquences.

Les communes, porteuses de fortes identités, viennent compléter la liste d'ingrédients nécessaires à l'installation d'un géo-récit de territoire.

Avant sa canalisation, le Rhône était un élément libre : dorénavant, le trait droit a pris le pas sur les lignes sédimentaires. Malgré sa canalisation, certains tracés naturels du Rhône persistent. La troisième correction augmentera les surfaces d'expansion du fleuve, et la production des milieux naturels de rive, tout comme le projet de plan guide l'accompagnant permettra de créer des fils de vie reliant le Rhône aux milieux des vallées adjacentes, tout en préservant les diversités dans la vallée.

Comment faire récit autour de la transformation du fleuve qu'est le Rhône ? Et comment intégrer les questions d'écologie à des problématiques de parcours et d'usages ?



- ↑ Installer le cortège paysager de coteau à coteau (© BASE)
- Le plan pilote de la vallée (© BASE)

PLAN GUIDE ET PROCESSUS: CALIBRER LES INTERVENTIONS

Afin d'achever l'intégration territoriale de la troisième correction du Rhône, nous proposons une lecture holistique du territoire. Ce travail de plan guide a été diffusé en installant ces logiques au niveau des documents cadres, à l'échelle territoriale comme locale.

La mise en œuvre du projet s'est inscrite à travers une approche multiscalaire et processuelle, condition pour installer le récit à travers les différentes temporalités et saisonnalités du site. Une forme de projet qui fonctionne par scénarios, adaptable selon des besoins en évolution.

La méthodologie du plan guide passe au préalable par l'apprentissage du territoire, l'installation du récit et la construction d'une vision partagée, pour définir par la suite les interventions. Ainsi, il permet de créer une partition commune pour les acteurs du territoire, tout en préservant les spécialités et les diversités locales.

Un nouveau cadre de vie pour la population est proposé, inscrit à travers les différentes saisonnalités, et augmenté des richesses culturelles et de la vocation touristique du Valais, tout comme des nouvelles contraintes de réchauffement climatique.

LES GÉO-RÉCITS DU RHÔNE: FÉDÉRER PAR DES IMAGINAIRES

Les géo-récits de la vallée émanent des forces naturelles en place: ces dernières imaginent, ordonnent et projettent les esquisses, et nous permettent d'observer les changements climatiques in situ.

Les thématiques repérées localement donnent au fleuve une place centrale pour installer une conscience collective du Rhône: habiter le Rhône, cultiver autour du Rhône, créer des paysages productifs, recréer de nouvelles solidarités avec le fleuve...

Cette nouvelle armature paysagère vient irriguer et teinter de nouveaux usages les zones habitées – les nouveaux quartiers productifs, plantés et désimperméabilisés –, tout comme elle amorce la transition des territoires agricoles, industriels et artisanaux alentours.

Pour écrire et partager ce récit, notre équipe a conçu un processus qui se décline en trois actes: la mise en mouvement de la

plaine vers le Rhône, la création des connexions au fleuve et enfin l'aménagement des berges. La production de livrets prescriptifs thématiques nous a permis d'énoncer les manières de s'installer dans ce paysage.

DE L'ACTIVATION À L'AMÉNAGEMENT: DES INTERVENTIONS SCÉNARISÉES

Notre démarche initie l'installation d'un système permettant au Rhône et à ses futures voies d'accès d'offrir comme un climatiseur naturel en profitant de la fraîcheur amenée par le fleuve: nous souhaitons créer une mise en mouvement des dynamiques de la plaine – hommes, animaux et plantes – pour les connecter au fleuve.

Le Rhône est le point de chute de tous ses affluents d'altitude, de ses bassins versants qui font sa richesse. Cet important réseau hydraulique de 9300 kilomètres, ses voies de communication et ses activités agricoles, industrielles et culturelles, servent de base au système d'entités paysagères. Ces entités sont animées par des climats et des vents particuliers, supports pour anticiper le réchauffement climatique auquel le Valais sera particulièrement soumis.

La plaine du Rhône est séquencée en huit entités paysagères formant une amorce d'infrastructure résiliente, climatique, favorisant les parcours du quotidien. Ce « cortège paysager » révèle ce qui est en place: systèmes industriels ou agricoles, gravières, forêts, canaux, vergers ou blocs erratiques.

Leurs connexions au Rhône s'intensifient grâce à la création de figures paysagères permettant d'offrir un accès direct au fleuve depuis les centres villageois ou urbains, tout comme des déambulations plus fraîches et abritées. Les nouveaux parcours de randonnée existants, débouchant des vallées, seront pensés comme des « routes paysages » installées à mi-coteau. Ils mettront en scène, via une succession de points de vue, le sublime tableau géomorphologique de la vallée.

Parallèlement, le projet des berges est développé. Repensées, leurs typologies ouvrent de nouvelles manières d'accéder et de vivre ces espaces: contempler, observer la faune, toucher les arbres,



pratiquer l'équitation, pédaler, courir ou simplement flâner... L'aménagement des espaces publics du Rhône sera programmé finement, en fonction de leur vocation : loisirs, détente, ou plutôt dédiés à des zones « sanctuaires ».

L'exploitation des carrières en Valais a marqué le paysage ; les roches extraites ont façonné les constructions. Nous avons voulu nous appuyer sur ces ressources et ces savoir-faire pour aménager le paysage des berges du Rhône et exprimer la richesse géomorphologique de la vallée.

De plus, l'élargissement du fleuve pose des questions foncières, mais aussi de paysage. Au regard des modifications effectuées sur la ripisylve, de nouvelles berges seront temporairement dénuées de végétation : une phase transitionnelle est ainsi à prévoir, incorporant des cycles courts pouvant inclure des paysages productifs dans la vallée.

Activer la contemplation, ralentir les mouvements : d'espaces actifs vers des espaces de ralentissement extrême en lien avec les appropriations habitantes et les cycles du vivant. Les temps de l'espace public rencontrent alors ceux du paysage. Les géo-récits seront valorisés à travers l'attention portée aux possibilités de contemplation au sein de la vallée.

Ainsi, afin de faire face aux aléas climatiques, aux besoins des communes locales, nous retenons que notre plan guide, son phasage et les imaginaires de projets portés ont été la condition clé pour développer les fonctions supports de ce projet territorial, atypique et prospectif.

-
- 1 Agence Base, Géorécits – Mémoire des forces, baseland.fr/logique/georecits
 - 2 Canton du Valais, « Aménagements des espaces publics de la 3^e correction du Rhône. Le futur visage des berges du Rhône est connu », communiqué de presse, 3 décembre 2019, « Du fleuve à la vallée, une vision du Rhône élargie », entretien avec Bertrand Vignal, *TRACÉS* 03/2020
 - 3 Canton du Valais, Troisième correction du Rhône. Sécurité pour le futur. Plan d'aménagement (PA-R3). Rapport de Synthèse, 2016

EXPLORATION DE LA VILLE ET SES RIVES EN SUISSE ET EN RUSSIE

OLGA BOLSHANINA → communications@herzogdemeuron.com
Architecte associée, Herzog & de Meuron, Bâle

La singularité des villes se dissout aujourd'hui dans une production d'architectures de plus en plus systématiques et de fait, neutralisantes. Seules les influences culturelles et géographiques des territoires en question ont la capacité de préserver l'essence d'un lieu et d'enclencher ses potentiels de développement. En parallèle, il existe une persistance de sites industriels et post-industriels enclavés dans ces villes, où le cours d'eau – par sa nature et sa nécessité historique – est devenu une infrastructure à part entière de l'expérience urbaine. En ce sens, « le Rhin est le Central Park de Bâle »¹. Cette condition contemporaine particulière requestionne le terme de rive urbaine. Comprise à la fois comme une berge, un vide, un parc, un flux, un horizon et une image, la rive devient un nouvel imaginaire à explorer par le projet architectural et urbain, comme en témoignent ces visions et expériences en Suisse et en Russie.

LE QUARTIER RONQUOZ À SION

La vision du quartier Ronquoz porte sur la transformation progressive d'une zone industrielle en activité de 60 hectares, ceinturée par des infrastructures de transport lourdes – aéroport, autoroute, voie ferrée – s'ouvrant sur le Rhône². Poursuivre le développement démographique de la ville tout en remettant le paysage au centre de la vallée est l'enjeu principal du projet. Ici, la rive du fleuve devient le catalyseur d'une planification territoriale, et la symbolique – par la topographie et la capacité à produire une valeur paysagère et climatique – de la vallée entière. Au vu de la distribution parcellaire et des activités présentes sur place, le bâti et le non-bâti sont régis par une série de principes urbanistiques n'obéissant pas à une géométrie prédéfinie. Leur densité génère une animation du sol, où les grands espaces de rencontre sont complémentaires et interdépendants. Ici, le bâti se développe dans le sens de la vallée, en créant au milieu un espace paysage : une chaîne de parcs reliés par un cordon boisé forme un chemin densément bordé d'arbres. À la manière d'un « cadavre exquis », chaque pièce de quartier s'accompagne d'une pièce de parc, représentant en soi une extension qualitative pour la ville. Dans les rues, sur les places et dans les jardins communautaires sont plantés des arbres en grand nombre et, surtout, des arbres fruitiers. Lieux propices à la détente, les vergers offrent de l'ombre et, combinés à des mesures de rétention d'eau, recréent un climat pour tous – pour aujourd'hui et, à plus forte raison, pour demain – et ce, jusqu'à rejoindre la rive du fleuve, nouvelle porte d'entrée pour la ville de Sion.

LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'USINE BADAEVSKIY À MOSCOU

« Moscou est une ville au patrimoine culturel et politique riche et controversé, avec une architecture reflétant à la fois les tendances avant-gardistes et les tendances conservatrices apparues au cours de l'histoire. Notre projet de réaménagement de l'usine Badaevskiy s'inscrit précisément dans l'histoire et dans la tradition même de l'urbanisme moscovite. Il respecte et réutilise les bâtiments industriels existants tout en y ajoutant et en superposant des structures radicalement contemporaines »³. Pour la première fois, le projet offre un accès public et exclusivement piéton à l'ensemble du site de l'ancienne usine – soit six hectares de parc depuis l'avenue de Kutuzovskiy, jusqu'à la berge de la rivière Moscow. Transformant ce lieu célèbre mais profondément délabré en une destination pour la ville, les bâtiments historiques faits d'arches, de coupes et de silos sont méticuleusement choisis, relevés et analysés dans leur enveloppe, structure et proportions, pour accueillir des programmes publics adaptés : un marché couvert, un fitness, des espaces de coworking, une maison de la culture et de la danse, un jardin d'enfants, des bains traditionnels russes, des commerces de proximité, cafés, restaurants, magasins et services, etc. Le projet consiste à ouvrir les structures existantes



↑ ↑ Vision du quartier Ronquoz 21, Sion
(© Herzog & de Meuron)

↑ Vision de la brasserie Badaevskiy, Moscou
(© Herzog & de Meuron)



- ↑ ↑ Vision du parc Tuchkov Buyan à Saint-Petersbourg (© Herzog & de Meuron)
- ↑ État actuel du site sur la rive nord de la rivière Malaya Neva (© Strelka KB)

en rez-de-parc, permettant une imbrication d'usages maximale et un libre accès à la rive. La réhabilitation titanique de cette opération est rendue possible grâce aux nouveaux bâtiments : la création d'une typologie d'habitat élevée à plus d'une trentaine de mètres du sol, permettant de préserver la silhouette de la brasserie, identitaire des lieux et visible depuis la rivière. Entre la promenade fluviale et l'avenue de Kuzuzovskiy, un paysage construit par strates permet les transitions entre lieux publics, semi-publics et privés. Entre patrimoine industriel et structures contemporaines, le projet de la brasserie Badaevskiy maximise la perméabilité des espaces communs au sol et densifie le site tout en gardant un rapport unique à l'existant, créant un vrai quartier mixte : un fragment de ville. En ce sens, le projet de la brasserie Badaevskiy pourrait être considéré comme un « cas d'étude » applicable aux métropoles du 21^e siècle, une réponse possible à la réhabilitation du patrimoine industriel, par la densification et la programmation d'un tissu urbain déjà établi.

LE PARC TUCHKOV BUYAN À SAINT-PÉTERSBOURG

Le concours du parc Tuchkov Buyan à Saint-Petersbourg (second prix) porte sur 16,6 hectares de terrain définissant la rive nord de la rivière Malaya Neva – entre le pont Birzhevoy et le pont Tuchkov. L'emplacement exceptionnel du site, offrant des vues extraordinaires sur les monuments les plus importants de la ville classés au patrimoine de l'UNESCO, donne déjà une identité au parc à venir. Dans les contes traditionnels russes, Buyan est une île légendaire qui apparaît et disparaît au gré des marées de la mer Baltique. Le concours du parc Tuchkov Buyan met en évidence, par le projet architectural et paysager, l'histoire d'une rive.

Aujourd'hui, le site est le témoin des nombreuses transformations : une dalle de béton, coulée et laissée en place par le projet interrompu du quartier juridique, couvre environ 60 % de la parcelle. Par un exercice d'archéologie urbaine, le site apparaît comme une ruine contemporaine, artificielle, dont la profondeur devient un potentiel pour une nouvelle topographie. En étudiant l'histoire du site, plusieurs cartes ont été superposées pour révéler les changements progressifs de son identité et de sa géométrie. Le projet définit alors trois couches de paysage : la vallée, la forêt et le plateau supérieur. Inspirée par les peintures pittoresques de Shishkin et Levitan, la vallée réinterprète le rivage historique de la rivière Neva et les écosystèmes originaux de Saint-Petersbourg. Cette métamorphose de l'existant vise à transformer un site clos et bétonné en une destination publique et dynamique pour les citoyens de Saint-Petersbourg.

LA RIVE URBAINE

En Suisse comme en Russie, la rive urbaine est un geste extraordinaire de l'Homme. Elle donne une identité aux lieux avant même qu'il y ait projet. Pourtant, l'importance de retrouver une poésie dans ces territoires industriels s'applique avec autant d'intensité que pour tout autre existant de la ville. En ce sens, « construire sur le bâti » pour « préserver le non-bâti » est une réflexion essentielle de notre travail. Les leçons tirées des recherches de l'ETH Studio Basel – *Switzerland: An Urban Portrait* (2006)⁴ et *Achtung die Landschaft* (2016)⁵ – s'appliquent sur ces exemples avec sans doute encore plus d'attention pour la ville et ses usagers.

-
- 1 Pierre de Meuron, Lukas Gruntz, Architektur Basel-Podcast, 21.02.2021
 - 2 Ville de Sion, « Concours d'urbanisme Ronquoz 21 », communiqué de Presse, 12 décembre 2019
 - 3 Jacques Herzog, 2017
 - 4 Diener R., Herzog J., Meili M., de Meuron P., Schmid C., *Switzerland: An Urban Portrait*, Basel: Birkhäuser, 2006
 - 5 ETH Studio Basel, *Achtung: die Landschaft: Lässt sich die Stadt anders denken?: ein erster Versuch*, Zürich: Lars Müller Publishers, 2016

INSULARITÉ, INTERCOMMUNALITÉ, IDENTITÉ

BRIGITTE PHILIPPON → brigitte.philippon@ponka.fr
Architecte associée, co-fondatrice de l'agence Philippon-Kalt, Paris



↑ Secteur des entrepôts (© Plaine Commune)

Au fil du temps, les aménagements urbains ont modifié la morphologie des cours d'eau et artificialisé leurs berges. Il s'agissait alors de faciliter la navigation, se prémunir des risques d'inondation, maîtriser l'imprévisible, etc. Les villes ont ensuite progressivement tourné le dos aux cours d'eau qui avaient justifié leur implantation. Les enjeux actuels liés au réchauffement climatique, au maintien de la biodiversité, à la préservation des ressources en eau potable requièrent ce modèle. L'écoquartier fluvial de L'Île-Saint-Denis constitue à ce titre un exemple emblématique.

DE LA FRICHE À L'ÉCOQUARTIER

Située aux portes de Paris, L'Île-Saint-Denis, dont les paysages bucoliques et les 14 km de berges ont inspiré les impressionnistes Sisley et Manet, n'a pas dérogé à la règle. L'implantation d'activités industrielles au 20^e siècle a fortement impacté le territoire : berges accaparées et artificialisées, remblais de terres polluées, infrastructures techniques sans lien avec le site. Enclave de 22 ha, le site des entrepôts constitue un verrou urbain entre le centre-ville et le quartier sud de cette commune insulaire de 100 ha.

Les fermetures successives de plusieurs activités ont été une opportunité pour réinterroger en 2003 le devenir de ce secteur monofonctionnel et concevoir un quartier mixte respectueux de son environnement : l'écoquartier fluvial¹.

Le projet d'écoquartier fluvial s'appuie sur ce constat pour affirmer un triple postulat :

- restaurer les aménités insulaires ;
- retisser des liens entre le nouveau quartier et son environnement intercommunal ;
- affirmer l'identité ilodionysienne.

La démarche, contextuelle, questionne les pratiques et les modes de faire la ville afin de proposer des solutions innovantes et frugales. Elle s'appuie sur le sentiment d'appartenance insulaire pour favoriser de nouveaux modes de vie partagés et inclusifs ; sa population de 8500 habitants, riche de 86 nationalités mais à très faibles revenus, ayant su fédérer un milieu associatif particulièrement actif. Cette ambition environnementale et sociale portée par les élus a permis, après concertation des habitants, la mise en place de dispositifs



expérimentaux voire dérogatoires aux règles en vigueur au sein de l'Établissement public territorial de Plaine-Commune².

METTRE EN VALEUR LE FLEUVE

Retrouver la jouissance d'un bien commun est un préalable à tout aménagement urbain. La topographie du terrain, remodelée, rétablit l'accès aux rives du fleuve. Du quartier sud jusqu'au centre-ville, l'aménagement d'une promenade le long de la Seine dévoile de nouvelles perspectives sur le grand paysage fluvial. Des séquences aux usages et ambiances variées animent les 3 km de berges de l'écoquartier. Belvédères, pontons, embarcadère, grève, plage, barges et péniches renforcent le rôle fédérateur du fleuve, vecteur d'échanges. Les berges, enherbées et adoucies, s'insèrent entre les îlots bâtis jusqu'au cœur du quartier ouvrant des cheminements vers la Seine. Ces vallonements, nouvelles zones d'expansion des crues, compensent les remblais permettant aux constructions de respecter la cote de casier dans une logique locale de gestion des terres.

Le projet ménage usages et nature en limitant les espaces minéralisés. Les techniques de génie végétal maintiennent les berges tout en favorisant le développement d'une biodiversité des milieux humides : ripisylve, berges enherbées, frayères. Le cycle naturel de l'eau est mis en scène dans une logique de zéro rejet au réseau. Les eaux de pluie des lots privés sont gérées de façon exceptionnelle sur l'espace public via des caniveaux puis acheminées vers la Seine ou infiltrées dans des noues et jardins de pluie.

Le paysage insulaire continuellement redessiné au fil des saisons par les événements climatiques et les crues participe à la poésie du lieu. L'omniprésence de l'eau sur le quartier favorise également une prise de conscience collective du risque d'inondation.

CRÉER DES LIENS

L'insularité renforce le sentiment d'appartenance à un lieu, un groupe, mais elle traduit également une situation d'isolement. Pour y pallier, l'écoquartier s'ouvre aux communes environnantes par une passerelle et par le fleuve. Pour retisser des liens entre les deux quartiers habités de l'île, il intègre quatre polarités complémentaires associant lieux de travail, lieux de détente et lieux de vie.

Deux programmes atypiques ont su insuffler une première dynamique au site : le Lab du réemploi de l'association Bellastock, présent depuis la démolition des entrepôts, ainsi que la programmation d'une opération d'habitat participatif à chaque phase, associant pour la première fois accession privée, sociale et locatif social, afin de fédérer une communauté d'habitants pionniers³.

Enfin, le principe du quartier sans voiture avec mutualisation de tous les stationnements dans des bâtiments dédiés génère un quartier animé et passant. Les centrales de mobilité, lieux de convergence à l'échelle du quartier, activent les liens sociaux et favorisent des modes de déplacements partagés. Ce dispositif expérimental, objet de nombreuses réunions de concertation depuis 2007, fait la part belle au paysage en préservant 50 % d'espaces de pleine terre sur l'écoquartier.

SOULIGNER LE CARACTÈRE SPÉCIFIQUE

L'échelle domestique des espaces publics dédiés aux seuls cheminements actifs et la multiplicité des percées et perspectives visuelles sur le fleuve et ses berges renaturées caractérisent ce quartier.

Les morphologies bâties soulignent l'ambiance spécifique de chaque berge : petits plots bâtis discontinus insérés dans le paysage rivulaire du petit bras, séquences bâties régulières rythmant le quai du grand bras. Ponctuellement, des phares urbains émergent dans le grand paysage, signalant les accès à l'île et facilitant l'identification des différentes séquences du quartier depuis les rives en vis-à-vis.

En 2017, la programmation de la gare du Grand-Paris à Saint-Denis-Pleyel et celle du village olympique sur les rives de Saint-Denis⁴, Saint-Ouen et de l'écoquartier fluvial ont constitué un accélérateur pour le territoire. Elles ont garanti la réalisation de trois projets essentiels pour l'écoquartier : la passerelle qui le place désormais à 700 m de la future gare du Grand-Paris, la construction d'un mur anti-bruit sur l'A86 et la suppression des lignes à haute tension, derniers vestiges des activités du siècle passé.



- ← Vue d'ensemble de l'écoquartier fluvial (© Philippon-Kalt)
- ↑ Façade de l'écoquartier sur le petit bras de Seine (© Pierre-Yves Brunaud)

- 1 Site de l'écoquartier fluvial de L'île-Saint-Denis, pk-lilesaintdenis.com
- 2 Le projet d'écoquartier fluvial a reçu le prix d'avenir au Palmarès national des écoquartiers en 2011, urbanews.fr/2011/12/01/17341-grand-prix-national-des-ecoquartiers-2011-pour-lunion-et-le-plateau-de-haye
- 3 ADEME, CSTB, Bellastock, REPAR 2 : Le réemploi passerelle entre architecture et industrie, 2018
- 4 SOLIDEO, Société de livraison des ouvrages olympiques, Dossier de création de la ZAC du Village Olympique et Paralympique, 2018

LES BASSINS À FLOT, UN QUARTIER DE VILLE SUR MESURE

NICOLAS MICHELIN → agence@anma.fr
Architecte urbaniste, fondateur de l'agence ANMA, Paris

Sur la friche portuaire des Bassins à Flot à Bordeaux, un nouveau quartier de ville a été créé en dix ans. Conservation des bâtiments existants, reprise d'une activité navale et construction de bâtiments sur mesure ont permis d'inventer une nouvelle urbanité mélangeant logements, bureaux, commerces et activités portuaires.

DE GRANDS ESPACES EN ATTENTE

Bordeaux est connue pour son port historique « de la Lune », ouvert en arc de cercle sur la Garonne. En 2010, après des travaux commencés en 2003, le port fermé depuis vingt ans s'ouvre enfin sur la ville¹. Les quais deviennent alors le grand espace paysagé de promenade des Bordelais donnant ainsi un nouveau visage et une dynamique à la ville. Au bout des quais, au nord, les Bassins à Flot qui ont été un espace de fret, de construction et de réparation navale très actif, sont à l'abandon. Beaucoup de hangars sont en ruine, les autres sont vétustes et abritent des activités nautiques marginales. Le bassin n° 1 est occupé par des bateaux restaurant-boîte de nuit, le bassin n° 2 par des voiliers en hivernage. Sur les quais, on trouve des rails et des grues hors d'usage, des silos abandonnés, beaucoup d'habitations précaires et de grands murs tagués ou envahis de végétation. Le tout confère au lieu une certaine poésie, un *génie du lieu*, apprécié des Bordelais. Les bassins forment une limite « molle » entre le quartier chic des Chartrons (du vin) et le quartier populaire de Bacalan (de la morue). On trouve quand même quelques points forts : la base sous-marine qui borde le bassin n° 2 est un lieu d'exposition et de fêtes ; l'usine des huiles Lesieur avec ses silos, encore en activité, mais qui doit partir ; le hangar G2 converti en espace de bureau mixte ; et le grand vide de la fourrière de la ville qui doit déménager. Les bassins, ce sont donc de grands espaces en friche dont beaucoup sont déjà achetés par des promoteurs malins qui attendent qu'une opération d'urbanisme donne de la valeur à tout cela.

LE PLAN GUIDE

Une première tentative de ZAC (zone d'aménagement concerté) est faite entre 1998 et 2008², mais elle s'avère trop onéreuse pour l'acquisition des terrains et pas assez efficace en termes de volumes construits. En 2009, un PAE (plan d'aménagement d'ensemble) est créé³ et nous sommes chargés de mener une démarche expérimentale sous forme d'ateliers qui, à partir d'un plan guide établi parallèlement au PLU (plan local d'urbanisme) et de règles urbaines sur mesure, permet de développer un projet efficace, sans que la Ville et la Communauté urbaine aient à acquérir le foncier. Des taxes d'aménagement majorées, qui permettront de financer les espaces et équipements publics, seront appliquées à chaque m² construit.

De plus, trois éléments viennent dynamiser le futur du quartier : le nouveau pont de franchissement de la Garonne, l'arrivée du tram dans le quartier et la décision d'implanter la Cité internationale du vin sur le site. Notre plan guide pose en postulat qu'on ne démolira pas et qu'on ne creusera pas. C'est une attitude très volontaire qui va dans le sens d'un projet écologique, bas carbone et du respect du *génie du lieu*. Le plan guide est établi à partir de cinq règles :



↑ ↑ Plan (© ANMAArchitectes Urbanistes)
 ↑ Photo historique (© ANMAArchitectes Urbanistes)

1. Prolongation des rues existantes, création de sentes : les rues des quartiers Chartrons et Bacalan sont prolongées par des voies ou des sentes piétonnes qui mènent au quai des Bassins à Flot. Ceci permet de recouper les grandes parcelles industrielles du port et de les rendre plus facilement constructibles. Les sentes sont aujourd'hui largement végétalisées et créent ainsi des espaces de fraîcheur et de promenade à travers le quartier.
2. Alignement sur rue de toutes les constructions : tous les immeubles sont alignés sur les rues afin d'affirmer l'espace public et d'adresser toutes les entrées des logements directement sur les trottoirs (pas d'effet résidentiel, pas de plot). Cette disposition a permis de créer une continuité bâtie avec des volumes rythmés verticalement (sans retrait) qui confère aujourd'hui au quartier une grande urbanité.
3. Hauteur des constructions sur mesure et basée sur deux épannelages : la hauteur des immeubles est de 18 mètres au maximum et, sur 10 % de la surface construite, de 28 mètres. Ceci permet de marquer, à des endroits spécifiques, des hauteurs ponctuelles (aux angles, dans l'axe de perspectives, en ponctuation) et de s'adapter aux gabarits des îlots voisins (en redescendant par endroit à un ou deux niveaux en face de maisons existantes). Ainsi, la couture avec les maisons du quartier Bacalan a pu se faire sans heurt, et des points hauts sur la grande avenue métropolitaine menant au nouveau pont ont été réalisés.
4. Parkings intégrés à l'îlot, non enterrés, avec jardins suspendus : sans creuser, les parkings sont réalisés au cœur des îlots et sans qu'ils soient visibles de l'espace public. Sur le toit des parkings, un jardin sur dalle est aménagé. Ce jardin est accessible à tous les habitants de l'îlot et est visible depuis la rue comme un jardin suspendu. Ainsi, aujourd'hui, une quarantaine de jardins en hauteur ont été réalisés et ponctuent le paysage urbain.
5. Silhouette urbaine de toitures en pente : tous les derniers étages des immeubles sont à toiture (deux pentes, sheds ou atypiques), afin de constituer une *skyline* découpée et en liaison avec l'esprit des hangars et des silos du quartier. Cette mesure a permis de conférer au quartier une véritable identité et d'aménager, dans les derniers étages, des duplex particuliers avec de grands volumes.



↑ Vue du quartier et du port
 (© ANMA Architectes Urbanistes,
 JB Menges Bordeaux Métropole)

À partir de ces cinq règles, le plan guide version 01 est dessiné sur la totalité du futur quartier. Il s'adaptera tout au long de l'opération et en fonction des projets de chaque îlot. Ce principe d'itération s'est avéré très souple pour répondre, dans le temps long, aux nouvelles demandes programmatiques (plus de 80 versions en 10 ans ont été établies). Un cahier des charges architectural et urbain est aussi mis en forme ; il précise les prescriptions et les attentes urbaines pour toutes constructions. Enfin, des faisabilités spécifiques sur mesure par îlot sont établies pour bien ajuster le projet dans le canevas général des Bassins à Flot.

L'ATELIER DES BASSINS À FLOT

Afin d'assurer la réussite d'un tel projet, une méthode particulière a été mise en place : celle de l'Atelier des Bassins à Flot. Il réunit trois entités : 1) la Ville, l' élu ou son représentant (direction des services de l'urbanisme), 2) la Métropole qui joue le rôle d'aménageur, 3) l'urbaniste et le paysagiste. L'Atelier prend toutes les décisions concernant l'opération et donne un avis indispensable sur les permis de construire et les permis modificatifs. Les habitants et les porteurs de projets sont invités aux ateliers, un dialogue permanent est établi avec eux. Les promoteurs, quand ils sont en négociation sur un terrain, doivent prendre contact avec l'Atelier avant d'établir leur projet. L'Atelier leur fournit l'étude de faisabilité volumétrique avec les surfaces raisonnables que l'on peut construire, souvent inférieures de 30 % à ce que permettrait le PLU. Cela évite la dérive des études dites capacitaires qui consiste à prévoir des volumes trop importants pour tirer le maximum de profits d'un terrain. Cette faisabilité est négociée avec le promoteur afin de s'adapter à son programme, puis, une fois validée, une consultation est menée pour choisir un architecte. À partir de la faisabilité, celui-ci met au point son projet présenté à chaque phase d'avancement en Atelier. Ce qui est attendu n'est pas une architecture extraordinaire mais plutôt une architecture qui ne se voit pas, qui se fonde dans le quartier, mais qui, quand on la regarde précisément, est de grande qualité. C'est ce que nous avons dénommé l'*ordinaire-extra*. Les 90 architectes qui ont œuvré sur les bassins ont bien saisi cette dimension.



↑ Vue aérienne (© ANMA Architectes Urbanistes, Sergio Grazia)

L'Atelier a été en quelque sorte le garant de la qualité, en veillant notamment aux optimisations envisagées par le promoteur et imposées à l'architecte, afin qu'elles ne dénaturent pas le projet. Cette méthode d'urbanisme de projet – ou *urbanisme négocié* – s'est avérée très efficace et a permis de mener un urbanisme véritablement sur mesure. Aujourd'hui, le quartier des Bassins à Flot a « une âme », comme disent les habitants. La réussite vient très certainement du travail de suivi de l'Atelier et de la confiance que les élus ont placée dans ce dispositif.

- 1 Projet à l'initiative d'Alain Juppé, maire de Bordeaux, réalisé par Michel Corajoud.
- 2 ZAC des Bassins à Flot menée par BMA, confiée à Antoine Grumbach, arrêtée en 2008.
- 3 Décision commune de la Communauté urbaine de Bordeaux (Vincent Feltesse président) et de la Ville (Alain Juppé maire) de créer une opération d'urbanisme atypique, sur 154 ha, avec un objectif de 700 000 m² à construire, le tout en régie directe, sans aménageur ni ZAC. Après consultation, le projet est confié à l'agence ANMA.

CAHIER SPÉCIAL DE

TRACÉS – Revue suisse romande des techniques et cultures du bâti
Supplément à *TRACÉS* n° 1, 14.01.2022

PRODUCTION ET DIFFUSION

TRACÉS – Revue suisse romande des techniques et cultures du bâti
Rue de Bassenges 4
1024 Écublens
+41 21 693 20 98
espazium.ch/traces
Stéphanie Sonnette, rédactrice : relectures
Valérie Bovay, graphiste : mise en page
Marc Frochaux, rédacteur en chef

ÉDITEUR

espazium –
Les éditions pour la culture du bâti
Zweierstrasse 100
8003 Zurich
+41 44 380 21 55
verlag@espazium.ch

Katharina Schober, directrice des éditions
katharina.schober@espazium.ch
Ariane Nübling, assistante
ariane.nuebling@espazium.ch
Daniel Meyer, président ad interim

MAQUETTE GRAPHIQUE ET COUVERTURE

bureau-duplex.ch

IMPRESSION

Stämpfli SA
Berne

ABONNEMENTS

Stämpfli SA
Berne
+41 31 300 62 53
abonnemente@staempfli.com

La reproduction totale ou partielle des images et du texte est autorisée uniquement avec la permission écrite de l'éditeur.

ASSOCIATION ECOPARC

L'association Ecoparc se profile depuis plus de quinze ans comme une vitrine et un laboratoire du développement durable dans l'environnement construit. Elle se situe au cœur d'un réseau dense et professionnel, composé d'acteurs des milieux public, privé, académique et associatif. Elle propose un regard pertinent et proactif, en concevant différents événements et outils de communication qui favorisent les réflexions et les échanges entre particuliers et organisations. Elle se situe au carrefour d'une information fiable et de qualité, notamment par le biais d'une newsletter électronique, recensant l'actualité de l'environnement construit durable, d'expositions, de conférences, de débats, de plateformes et de forums.

L'association Ecoparc se positionne également en tant que pépinière de projets novateurs et génératrice de réseaux d'acteurs de l'environnement construit. Emblématique de cette démarche, la plateforme de l'urbanisme durable « urbaine.ch » promeut ainsi le dialogue entre experts et grand public en mettant en valeur des projets d'urbanisme ayant des composantes de durabilité. Neutre, apolitique et sans but lucratif, l'association est un interlocuteur privilégié pour conduire des plateformes collaboratives, à l'instar du programme Energie du Réseau des Villes de l'arc jurassien, de la plateforme neuchâteloise de l'urbanisme durable urbaine.ch, du réseau de management durable remad.ch, ou encore la plateforme Mobilité durable des entreprises neuchâteloises.

ecoparc.ch

LAST

Ancré au sein de l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), le Laboratoire d'architecture et technologies durables (LAST) concentre ses activités de recherche et d'enseignement sur le domaine de l'architecture durable, avec un accent particulier pour la transcription des enjeux liés aux transitions vers la durabilité à différentes échelles d'intervention – du projet urbain jusqu'aux composants de la construction – et pour l'intégration dans le projet architectural de critères évaluatifs et innovants. Par ses approches à la fois holistiques, évaluatives et interdisciplinaires, il vise à contribuer à l'établissement de liens dynamiques entre la discipline architecturale et les autres domaines de l'environnement construit dans une perspective de transitions vers la durabilité. C'est pourquoi, tant pour ses activités de recherche que d'enseignement, le LAST collabore fréquemment avec d'autres partenaires académiques, institutionnels, publics ou privés.

Dans ce cadre, le LAST organise régulièrement des événements tels que conférences, expositions ou forums, tant à l'EPFL que dans d'autres lieux dédiés aux échanges sur l'architecture. S'ajoutant à la participation à des colloques, des symposiums ou des congrès à caractère académique, ces événements sont l'occasion de générer des interactions stimulantes entre les chercheurs, les enseignants, les étudiants et d'autres cercles d'acteurs impliqués dans la transformation de l'environnement construit.

epfl.ch/labs/last

ORGANISATION



EPFL LAST

PARTENAIRES OFFICIELS DE L'ASSOCIATION ECOPARC

