

## Deux bords un fleuve. Le bassin du fleuve Uruguay

Le bassin du fleuve Uruguay est une zone de conflit politique entre l'Argentine et l'Uruguay à cause de l'emplacement des infrastructures productives. Le ressource hydrique se transforme en excuse pour la division partielle des biens. Ces pays ne profitent pas appropriement de ce recours et de son potentiel comme une grande infrastructure hydrique capable de renforcer la génération d'un système culturel, productif et récréatif, dans une relation étroite avec l'eau.



## Les situations détectées au niveau local et régional

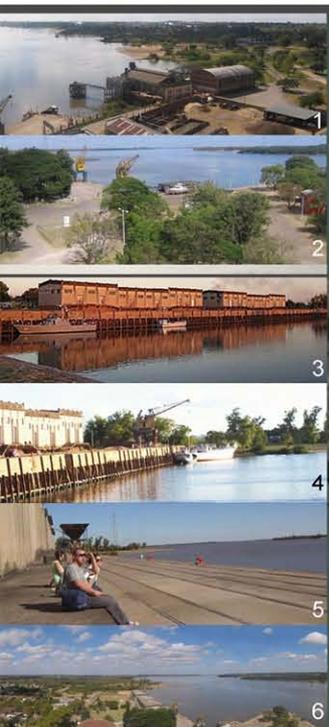
- L'exode de la population entre 20 et 35 ans
- Une offre universitaire peu abondante
- Desaprovechamiento del Río Uruguay en términos de transporte fluvial y espacio de recreación.
- Utilisation inadéquate du fleuve Uruguay en termes de transport fluvial et comme un espace de récréation.
- Une absence de programmes d'infrastructure sociale.
- Des inondations fréquentes.

## Plan Académique Binational du fleuve Uruguay (PABRU)

Le PABRU est une initiative de SOS VILLES (un programme d'étude de l'Atelier de l'Amérique du Sud de l'Université de Buenos Aires) qui envisage la création d'un Pôle Universitaire et Récréatif à partir du développement de nouveaux programmes sur la côte des villes du bassin, avec l'apport d'un nombre réduit d'étudiants des noyaux urbains voisins. Un réseau d'unités décentralisées et interconnectées qui développe les potentialités du bassin hydrique. Ce travail restera comme facteur de production des projets pour les autorités municipales et on pourra s'en servir pour des projets urbains futurs.

## Les objectifs

- Une nouvelle infrastructure éducative et récréative pour les villes du bassin. Un plan maître pour Paysandú comme une étude cas témoin
- Apporter à la région des ressources humaines hautement qualifiées qui, intégrées entre elles, soient le moteur du développement régional au niveau public et privé. Encourager le développement de la vie sociale à partir de la création de nouvelles aires publiques
- Utilisation du fleuve comme le recours qui intègre et développe les villes et engendre de nouvelles architectures respectueuses de l'environnement.



# 152 "Pacha titi Uraqui" - Copacabana

AVANT



- RÉFÉRENCES
- Área D'intervention
  - Attractivité touristique
  - Connexion avec des communautés voisines
  - Areas verte et recreativas
  - Areas commerciales

Le lac títicaca est sacré et le plus grand du monde  
**BOLIVIA-LA PAZ -COPACABANA**

L'économie est basée sur la pisciculture, l'élevage, le commerce et le tourisme, l'attrait principal étant des ruines Incas

Architectural L'empreinte urbaine a grandi sans planification, déstructurant les espaces d'échange culturel et dégradant l'environnement

Environnemental Il y a une détérioration environnementale le lac est pollué et des espèces autochtones de flore et de faune sont en danger

Social Perte de traits culturels Pourant il y a une forte présence de rituels traditionnels, cultes, cérémonies, festivités

Les activités en plein air font partie du mode de vie de cette ville



Situacion Existant esc:1/1000



Proposition Esc 1/1000 Jha

PACHA TITI URAQUI  
 "viver En convivencia en de l'eau et terre aux hauteurs"



- RÉFÉRENCES
- Circuit touristique .
  - Revitalisation d'aires vert
  - Centre culturel
  - Boulevard culturel

**Architectural**  
 c'est un espace d'intégration culturelle, où chaque communauté dispose d'une souveraineté symbolique des îles où se réalisent des activités de troc rites traditionnels formant un musée vivant de coutumes millénaires. La baie ouvre l'accès à chacune des îles à travers un atrium qui est en même temps une fenêtre urbaine

**Environnemental**  
 Les îles en \*tatora purifient naturellement le lac fournissant des espaces pour l'élevage de poissons et d'espèces en danger

**Social**  
 On récupère les valeurs culturelles ancestrales et la ville sera le centre culturel des communautés originaires

\*tatora :(roseaux lacustres de l'altiplano, utilisés pour leur flotaison)



Rite culture "yatiri"



Copacabana



Ports faits de totora



Grenouille géante du lac (espèce regagnée)



Eglise de pèlerinage



3



atrio Accès multifonctional



Ruines Incas



Attrait turístico



Activités culturelles- il danse



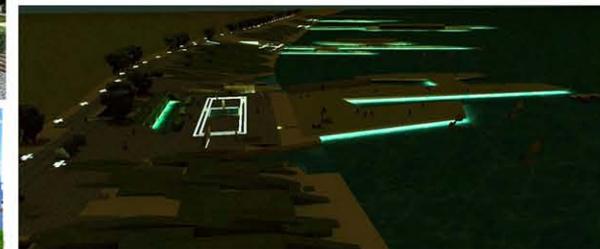
Activités culturelles- il danse



Activités culturelles- il danse



Le parcours récupère la végétation autochtone.



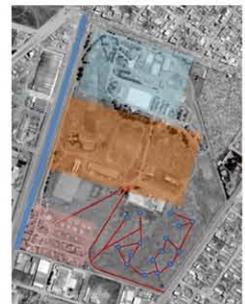
"viver En convivencia en de l'eau et terre aux hauteurs"

Vue nocturne

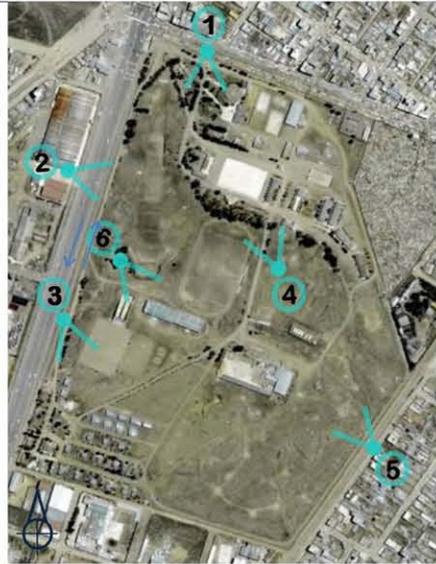
Le site stratégique à 4100m d'altitude, en bordure de grands axes de circulation internationaux et surtout c'est une zone intermédiaire entre le haut et le bas. La ville pauvre El Alto une de plus hautes du monde, au travers de cette proposition prétend tisser de lien avec la ville de riches d'en bas.



Le terrain -une base militaire- c'est un grand vide sur la ville. Il s'appuie sur trame parcellaire spontanée de type organique. Or la ville dehors se construit sur une trame géométrique basée sur des formes rigides triangulaires, rectangulaires...



- Autoroutes
- Sentiers
- Points de rencontre
- Zone de logements
- Site du projet
- Zone militaire

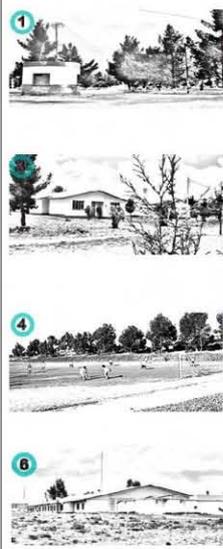


- Autoroutes
- Protection naturelle
- Complexe sportif
- Place
- Logement
- Points de repères

La proposition prétend récréer le principe de la dualité andine au travers de différences topographiques, haut, bas à l'échelle intercommunale. Ces opposés sont en harmonie avec les lois de la nature , jour nuit, soleil, lune. Egalement, le caractère ouvert et fermé, public, privé sont présents dans l'aménagement de la place verte, dans le logements. Respect de l'environnement. Le réseau nature naît de l'idée de lier deux masses d'arbres existants. La première dans la falaise et la deuxième dans le site du terrain. Renforcer des deux plantations d'arbres au travers de couloirs verts qui parcourent des sentiers des falaises jusqu'au site du terrain, c'est promenade pour les habitants de deux communes.

La séquence verte termine dans une place, orientée au Nord. C'est un lieu de réunion pour des populations d'en bas et d'en haut. Elle rayonne vers le sud pour atteindre des logements décaits.

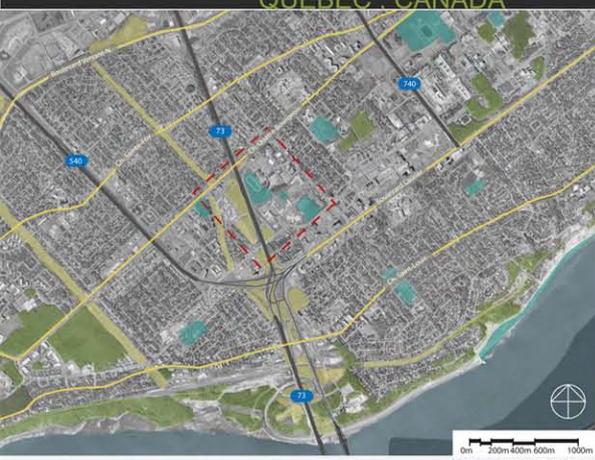
Dans le respect de l'existant, le trame est organique. L'accès à la place, une sorte de porte à l'échelle de la ville se localise au carrefour de trois rues. Un point de repère ferme le dispositif. La fenêtre urbaine est à l'honneur avec des éléments naturels et bâtis. Une barrière naturel d'arbres au NO est préservée. Egalement le terrain sportif existant se voit renforcé. Des logements neufs et renovés sur la base de la trame organique et dans respect de ceux existants éphémères et de la topographie du terrain.



Les peuples andins vivent dans le respect de leurs costumes et dans la mémoire de la cosmovision andine. L'homme habite dans cette terre dans le respect de la nature et en harmonie constante. Différents rites sont offerts à la mère nourricière dite Pachamama ainsi qu'aux montagnes protectrices et surveillantes des hommes et tout ce qui concerne l'environnement construit et non construit.



La proposition prétend récréer le principe de la dualité andine au travers de différences topographiques, haut, bas. Egalement le caractère ouvert et fermé, public, privé. Ces opposés sont en harmonie avec les lois de la nature , jour nuit, soleil, lune. Les points de repère bâtis sont le cadre de la fenêtre urbaine où la figure de l'Achachila - montagne de l'illimani- s'impose monumentalement dans la ville...



**AVANT**

**LÉGENDE**

- végétation
- bois préservé
- friches
- espaces récréatifs
- cours d'eau
- zone d'intervention
- route structurante
- autoroute
- 73

### Constat:

- + Secteur de la ville de Québec développé en fonction des automobile dans les années 60-70 dans le but de favoriser les déplacements nord-sud et l'accès rapide à la ville.
- + Le système autoroutier agit comme une barrière dans le paysage et la présence de friches / terrains vacants amplifie cette séparation physique.
- + L'espace est stratifié et peu perméable
- + Présence dans le secteur de nombreux terrains sportifs, éparpillés et de grands espaces de stationnements qui sont souvent non occupés.

### Territoire:

- + Réseau de transports actifs entre les différents espaces naturels et sportifs d'importance régionale
- + Caractère identitaire de l'entrée de ville par le rythme de la topographie et de la diversité végétale

### Projet :

- + Logique paysagère du pli requelifiant le secteur, consolidant les infrastructures sportives et augmentant la densité résidentielle et la mixité des usages
- + Meilleure perméabilité favorisant les transports alternatifs
- + Quartier axé sur les sports et loisirs, structurant les espaces existants et les nouveaux équipements partagés.



**APRES**

permeabilité routière et piétonne

équipements sportifs structurant l'espace public

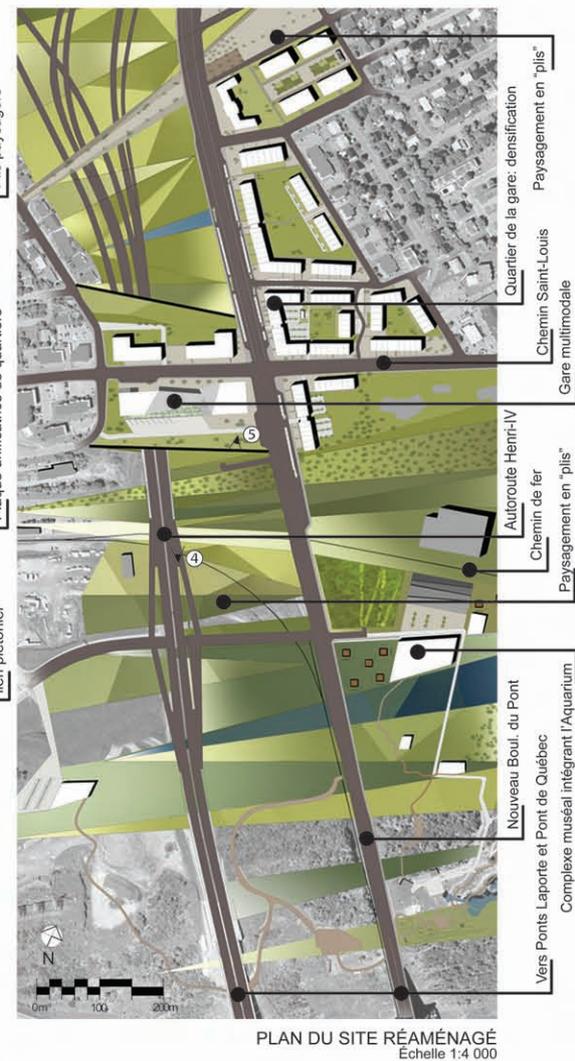
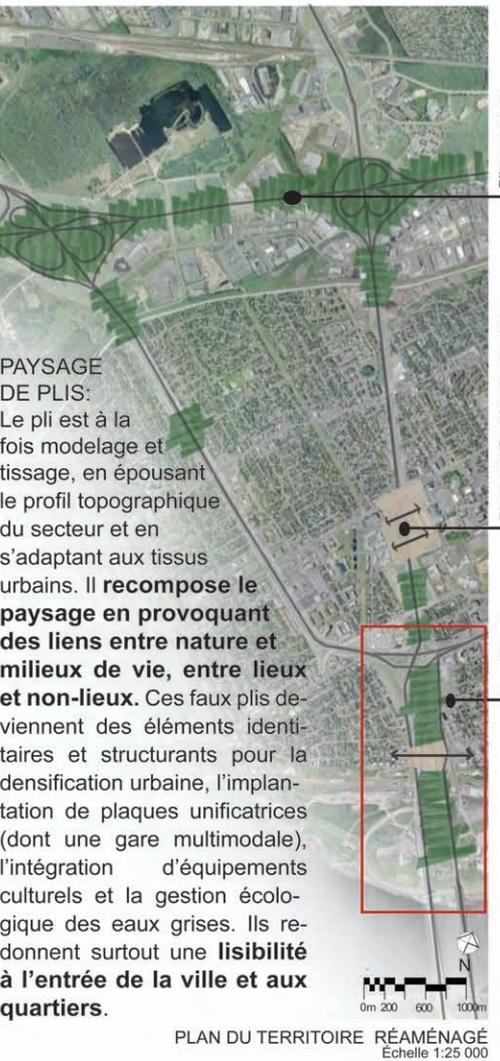
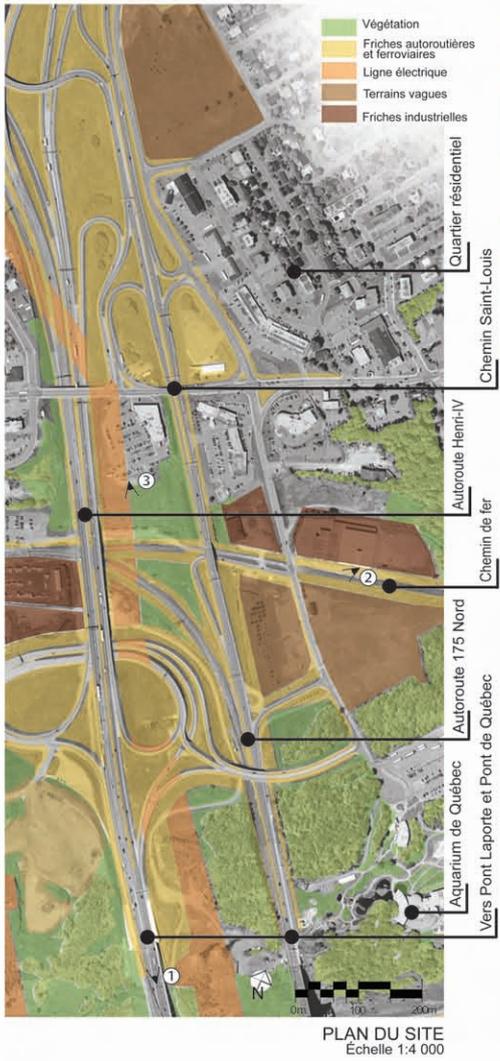
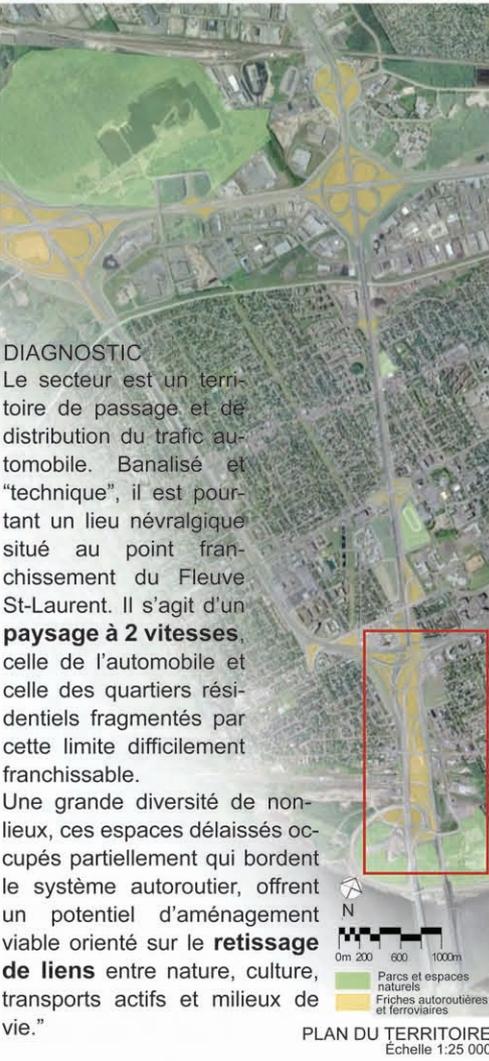


# FRICHES EN FAUX PLIS : 086

## Paysage de vides accélérés à l'entrée de Québec

"Si la ville avance dans le paysage pourquoi l'inverse ne serait-il pas possible?"  
- Pieter Versteegh (2005)

MISSION: Le projet consiste à composer une entrée pour Québec, en interrogeant le **potentiel des friches autoroutières** et autres "non-lieux" pour modeler des séquences paysagères, retisser les écosystèmes et offrir de nouveaux lieux de convergence... à 2 vitesses.



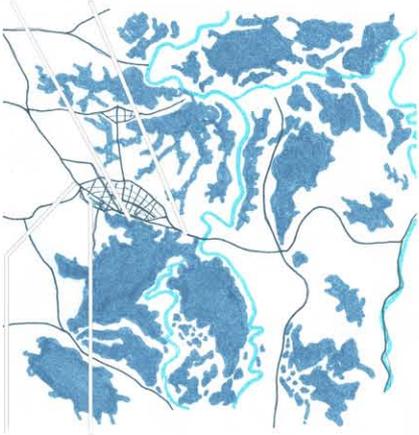
① L'entrée de ville existante, depuis les ponts

② Friche ferroviaire actuelle

③ Vue actuelle vers les ponts de Québec

④ Les plis paysagers tels que perçus par l'automobiliste près de la nouvelle gare, un signal d'entrée pour Québec

⑤ Les plis-jardins que s'approprient les citadins



La récupération du bord du village de San Marcos le long de la marécage permettra de créer des espaces ouverts au contact de l'eau avec des espaces de circulation piédestres et des pistes cyclables. Cet axe récupérera les eaux usées pour les emmener vers les usages de la marécage du traitement des eaux utilisant un procédé mélangeant des bactéries et des plantes oxygénées.



L'accès principal de San Marcos et de la région de Mojana. Le terrain est en face de cette voie.

Le cours d'eau existant sur ce terrain fait parti du système hydrologique de la marécage de San Marco. -Grace-à-celui-ci les eaux superficielles sont récupérées puis évacuées en cas d'inondation.

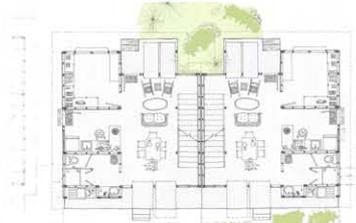
Le point de contact entre les écosystèmes du lac de San Marcos, du lac El Toro et la rivière San Jorge. Le point stratégique pour amortir l'expansion urbaine et les flux hydrologiques de la marécages.



L'organisation en groupes de logements:

Les logements sont regroupés en pâtés de maison proposant des services à l'échelle locale (Poste, superette, ...); Ils sont ensuite regroupés en paires, ce qui permet l'interaction de leurs habitants grâce aux jardins cultivables relativement ouverts au public. Ces jardins permettent la culture potagère et l'élevage à petite échelle, et incluent également une mare servant de traitement des eaux usées.

Les voies piétonnes sont aussi un espace de verdure important qui recycle les eaux des mares de traitement des eaux et les eaux de pluie. Ces coulées vertes débouchent sur des espaces publics ou sont situés les services locaux.



La Mojana, au nord-ouest du pays, cette région est conçue comme la dépression Momposine, où se trouvent les fleuves San Jorge, Cauca et Magdalena. Dans cette région située à 28 mètres au dessus du niveau de la mer sont retenues les eaux des fleuves qui débordent, et est ainsi perpétuellement inondée durant approximativement 7 mois par an. Les Simu, culture précolombienne qui se trouvait dans cette région, vivait de la production agricole, puisque les inondations sont bénéfiques pour la qualité de la terre. Ils installaient leurs demeures en terrasses agraires plus élevées, leurs récoltes en "boîte de chameau" organisées en forme d'épis de blés permettaient l'interaction des cultures avec l'eau; enfin, ils détournait l'eau des fleuves en rivières auxiliaires pour l'irrigation des cultures.

La construction de 50 hectares de logements dans la municipalité de San Marcos, Sucre, fait partie d'un programme d'expansion urbain dans une zone de marécages. Nous mettons en place en plus des 50 hectares de construction de logements un programme de développement d'équipements urbains et la réhabilitation en espace public des limites marécageuses de la ville.

Les 50 000 habitants de San Marcos son en majorité des pêcheurs et agriculteurs qui, du fait de son intérêt stratégique dans le commerce agricole colombien, ont connu une croissance urbaine très forte sur une courte période de temps.

Dans le cadre de notre projet, nous allons prolonger une série d'anneaux existants en périphérie de la ville, et nous allons créer un espace vert en travers du cours d'eau qui représente la bordure de la ville. Avec une densité de moins de 50 logements par hectare, nous proposerons des logements incluant des jardins potagers ainsi que des mares de traitement des eaux situées à même ces jardins.

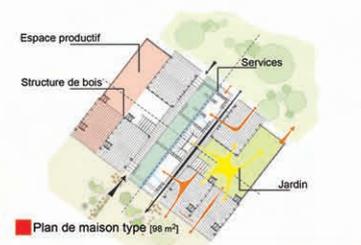
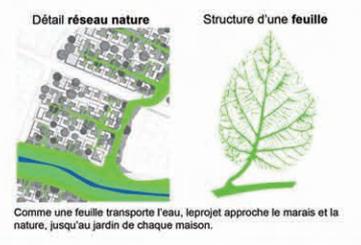
Les Équipements proposent des centres de soin, d'éducation, de culture, et d'ateliers communaux où l'on favorisera l'auto construction des logements afin de permettre leur amélioration et agrandissement.



# Depuis le marais jusqu'au jardin [San Marcos] 054



Le village de San Marcos est situé dans la région de "La Mojana" en Colombie, sur la rivière San Jorge. Sa croissance un **maîtrisée et désordonnée** fragmente le système de marais qui l'entoure, brisant les relations écologiques et environnementales de ceux-ci. Le manque de planning urbain et une architecture en **désaccord avec la nature**, ont obligée les habitants de San Marcos de lutter contre elle, au lieu de chercher une **harmonie** permettant le développement durable qui puisse enrichir sa **qualité de vie**.



Le projet propose un **réseau naturel** développé à différents niveaux, qui serre les liens de l'homme et la ville avec le paysage et la nature, propose un parcours des marais jusqu'au jardin.

Partant de la marais, le "réseau naturel" détache différents axes naturels qui récupèrent des corps d'eau et coussent la cité de parcs et de passages naturels.

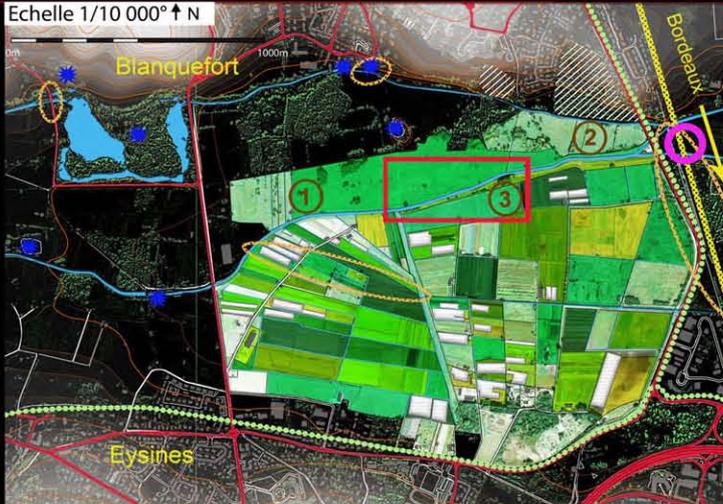
Elle est articulée à travers d'espaces récréatives, éducatives, et productives communautaires, qui utilisent la nature comme scène pour encourager l'interaction de la communauté.

Il finit dans la maison transformé en jardin où il pénètre la vie privée lui apportant la nature et l'environnement qui l'entour.

# Entre Eysines et Blanquefort, le ruban des saveurs parcourt la vallée des Jalles 005

## Plan réseau nature

-  Vallée maraîchère
-  Jalle/ Cours d'eau
-  Serres
-  Discontinuités des Corridors biologique
-  Courbes de niveau
-  Elements remarquables
-  Routes/ autoroute
-  Arrêt Tram-train
-  Voie ferrée
-  Piste cyclable
-  Projet éco-quartiers
-  Eysines, Blanquefort: la ville sur les coteaux



La vallée des Jalles constitue le plus vaste espace « naturel » urbain de l'agglomération bordelaise, parc intercommunal s'étendant sur 3300 hectares, celui-ci correspond à la basse vallée de la jalle de Blanquefort à cheval sur 7 communes.

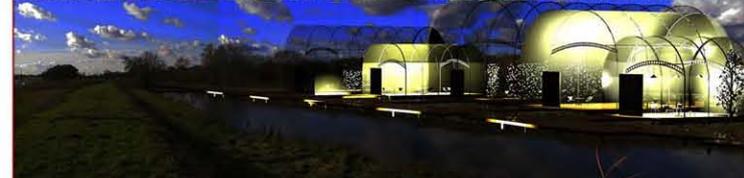
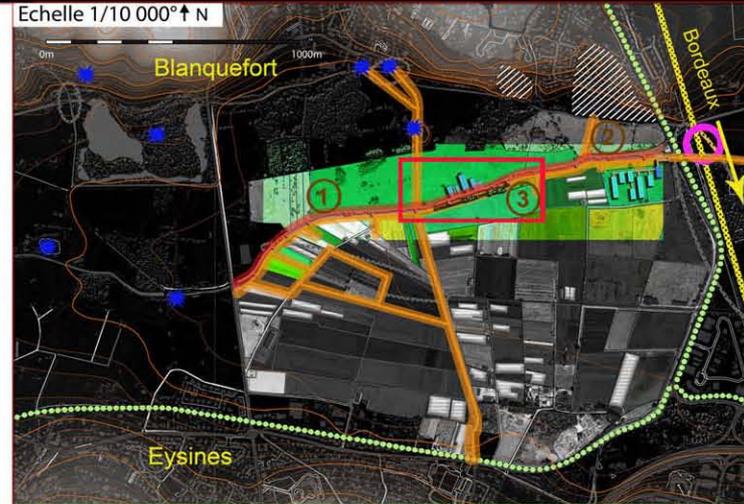
La rivière constitue l'artère vitale de cet espace métropolitain et périurbain. Épargnée par le développement urbain grâce au risque d'inondation cette vallée demeure soumise aujourd'hui à de fortes pressions foncières.

Elle offre par son intérêt environnemental et paysager, un cadre privilégié d'intervention publique. Pourtant la zone maraîchère reste un lieu de la vallée non exploré par les citoyens.



### Faune existante à protéger, circulant dans les corridors biologiques

- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |



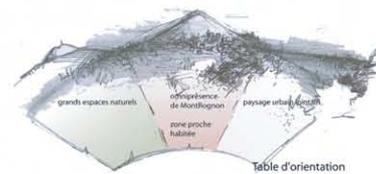
-  Passerelle
-  Serres de redécouverte
-  Serres de récolte
-  AMAP
-  Connection des corridors biologiques - reconstitutions des liens humains
- Palette végétale biodiversité croissante**
-  *Iris pseudoacorus*
-  *Lythrum salicaria*
-  *Butomus umbellatus*
-  *Juncus inflexus*
-  *Typha angustifolia*
-  *Phragmites australis*

L'enjeu serait de rendre accessible au public cette zone maraîchère, un site pour sensibiliser et valoriser cette culture. Pour cela est réalisé un cheminement en bord de Jalle, où lors de son parcours, le visiteur est invité à la découvrir, à s'y initier à travers différentes étapes: premièrement un espace de rencontre et de vente avec les maraîchers.

Deuxièmement une possibilité de récolte pour sa propre consommation ou pour une redécouverte des saveurs à la carte dans un espace de restauration au niveau de serres réalisées à cet effet.



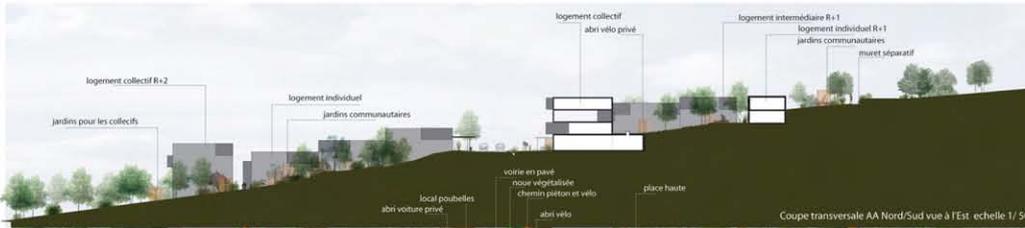
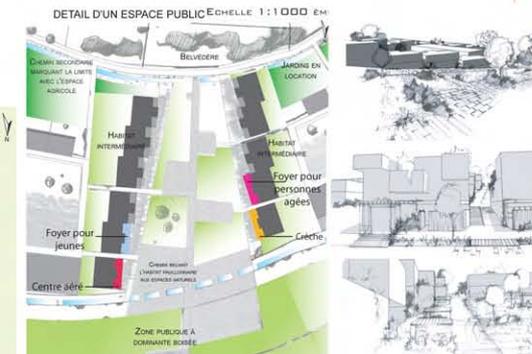
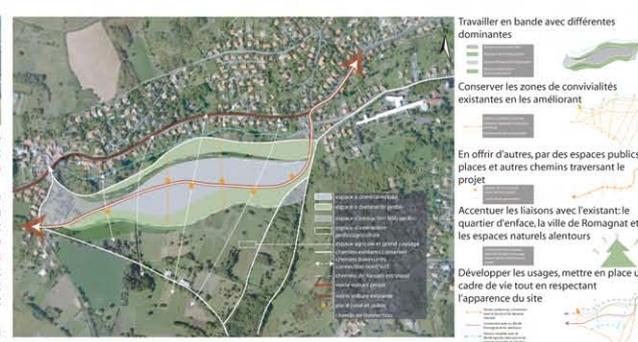
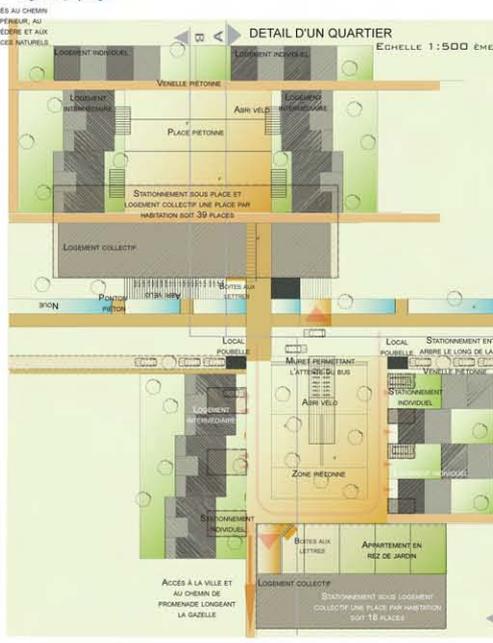
# ARTICULATION HYBRIDE- AMÉNAGEMENT D'UN ÉCO-QUARTIER À ROMAGNAT 010

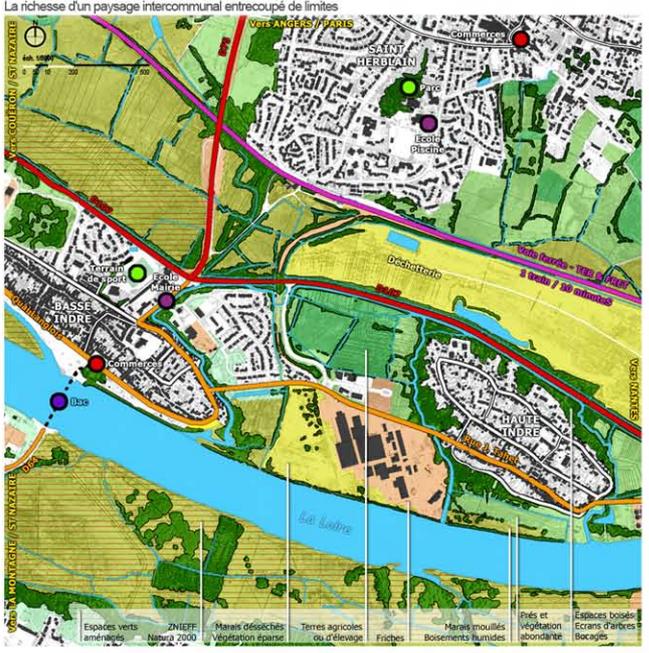
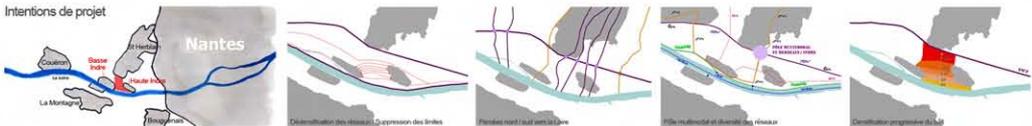


L'intérêt du site retenu par la ville de Romagnat est d'associer les atouts d'un cadre paysager très attractif et de bonnes conditions d'accès aux pôles d'équipements et d'emplois de l'agglomération Clermontoise auxquels il est relié par des transports en commun. Ces atouts font de ce site, un lieu à enjeux forts de la lutte contre le processus de diffusion de l'habitat pavillonnaire qui affecte ce territoire sensible. Les valeurs du site reposent sur des vues multiples sur le grand paysage clermontois et la variété des ambiances très « bucoliques » créées par les modes divers d'exploitation agricole : jardins, vergers, pré vergers, prairies, cultures. La situation du site à l'interface des grands espaces naturels péri-urbains et urbanisation et la présence d'un réseau dense de chemins d'exploitation permet une accessibilité aisée et une appropriation forte du site par la population.



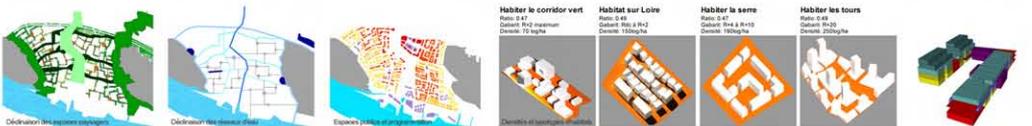
Le projet urbain proposé repose sur une approche sensible et une mise en valeur de ces qualités par un aménagement progressif et respectueux des structures paysagères et des formes d'appropriation de l'espace en place. Un des fondements du projet consiste à limiter l'emprise consacrée au projet ; sur 20 ha définis au PLU, un tiers est reversé à l'agriculture, un tiers aux jardins et vergers et un tiers aux logements. Les jardins et les vergers en partie désaffectés, situés le long de la vallée sont préservés et restaurés ; ils seront attribués aux futurs habitants du quartier. Les chemins périphériques sont maintenus dans leur fonction de promenade ; l'automobile est contenue aux abords immédiats de la voie unique à gabarit réduit qui irrigue le site. Les principes morphologiques et typologiques élaborés répondent à un parti d'association intime du bâti et du végétal. Les structures végétales servent de support à la définition d'une trame d'espaces de convivialité divers, du plus public au privé. Ces espaces reliés entre eux par un réseau de chemins assurent une continuité des milieux naturels. Les programmes de logements sont organisés autour de placettes qui s'ouvrent physiquement et visuellement sur le grand paysage.



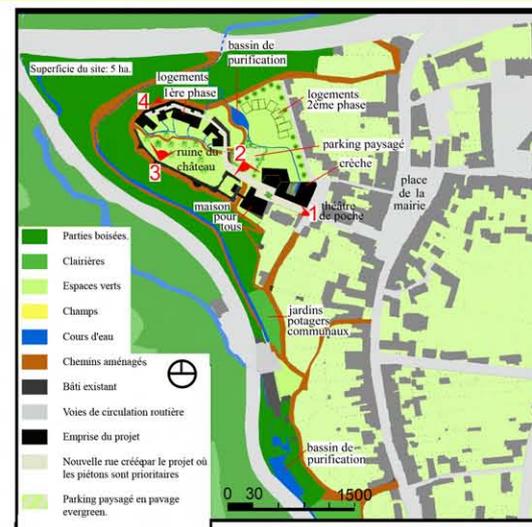
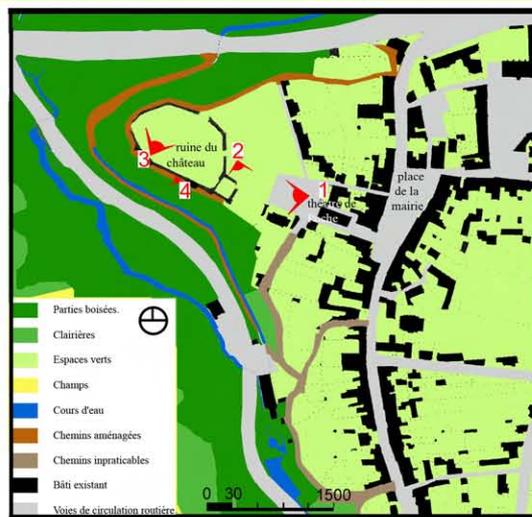
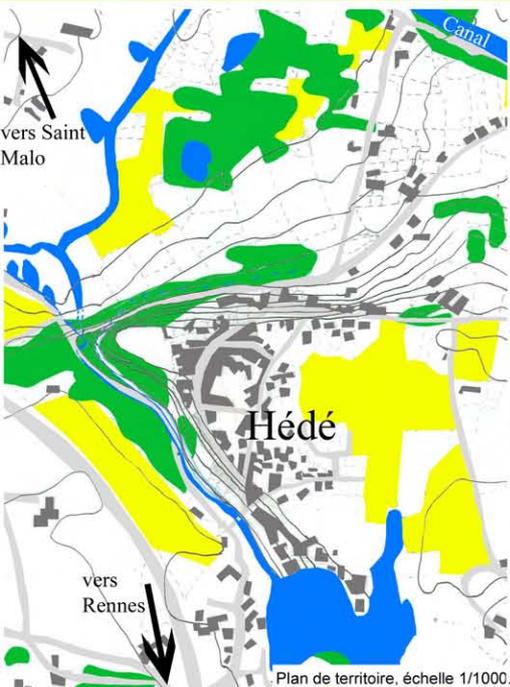


Le site d'Indre, aux portes de la ville de Nantes, dispose de territoires fragmentés, hétérogènes, mais porteurs d'histoire et d'une identité industrielle, où les berges de la Loire sont en cours de reconquête (friches et espaces naturels en attente). Par ses paysages urbains diversifiés et en mouvement, par la complexité des réseaux et des lieux d'échanges où le fleuve, la route et le rail donnent une trame au site, ce carrefour urbain complexe accueillera dans ses interstices et ses mutations une nouvelle ville, entre Haute Indre, Basse Indre et Saint Herblain.

Sur ce site, la projection d'une polycentralité nantaise participe à la redécouverte de la Loire et du grand paysage. Ville dense et trame verte fusionnent pour former une ville riche en biodiversité, par la régénérescence du contexte végétal et de l'eau. Deux corridors verts, traversés par des étiers navigables, s'inscrivent dans le respect de l'insularité indroise et développent une frange riche en liens sociaux. Les transports doux sont privilégiés à travers des espaces publics généreux tels que le Parc Savant, les quais, les places ; autant de respirations urbaines invitant à la pause.



# Hédé, composer la lisière dans l'épaisseur. 018



DEFINITION D'UNE LISIÈRE ENTRE BOURG ET NATURE, ENTRE DENSITÉ BÂTIE ET GRAND PAYSAGE PRÉSERVÉ.

## Critères environnementaux:

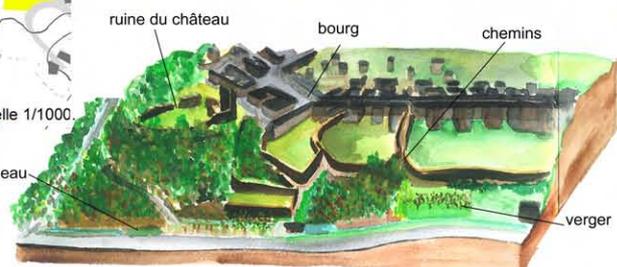
- \_ Créer une promenade quotidienne en réhabilitant et connectant les chemins reliant le bourg à la nature. Créer des jardins communaux, mettre en valeur et entretenir la flore.
- \_ Exploiter les ressources naturelles locales (bois de chauffage, isolation paille bio).
- \_ Connecter les eaux pluviales des nouvelles constructions aux ruisseaux, créer des bassins de purification (plantations de roseaux).
- \_ Limiter les émissions de CO2 par l'éco-habitat.

## Critères architecturaux:

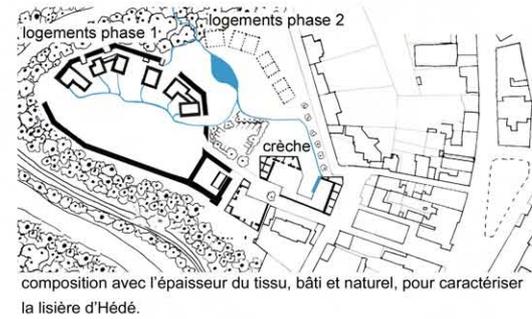
- \_ Densifier le bourg.
- \_ Dynamiser la ruine: adossement de 8 logements en crescent, orientés sud, ouverts sur une plaine de jeux collective + 8 logements futurs entre ruine et bourg + ateliers dans l'épaisseur de la ruine, et travail sur le mur épais pour les constructions.

## Critères sociaux :

- \_ Redynamiser l'intercommunalité par des équipements publics (crèche, Maison pour tous en écho au Théâtre de Poche).
- \_ Permettre une mixité dans un cadre privilégié par une diversité de types (R+2, maisons individuelles) mais une cohésion par le mode de vie de l'éco-habitat.



Le versant Sud-Ouest d'Hédé : à la lisière d'une nature luxuriante

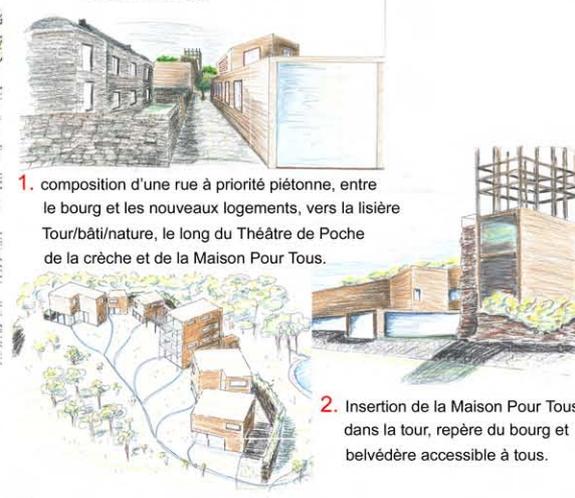
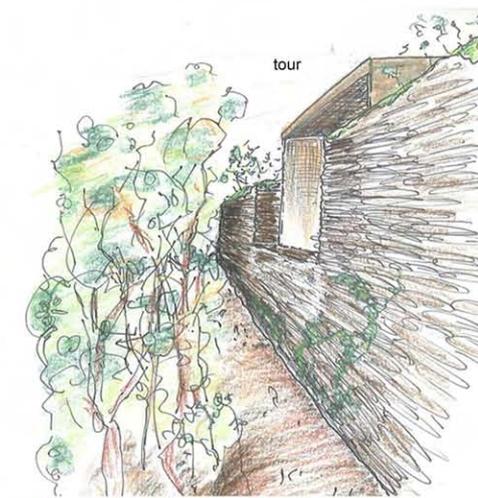


## Intercommunalité de la Bretagne Romantique:

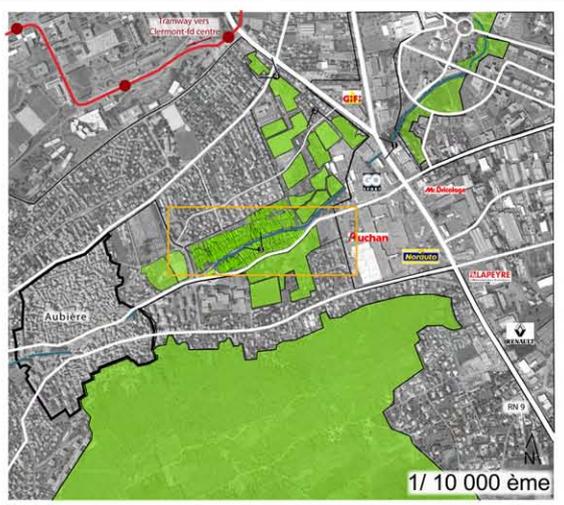
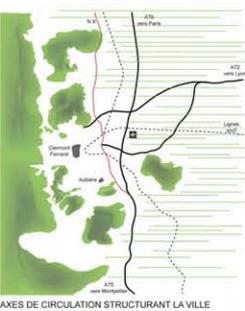
- \_ Forte trame verte, préservée du remembrement.
- \_ Important réseau hydrographique : canal d'Ile-et-Rance et nombreux étangs et ruisseaux
- \_ Démographie et indice de jeunesse en constante augmentation dus à la proximité de Rennes.
- \_ Manque d'équipements de services, d'activité.

## Hédé:

- \_ Noeud routier sur l'axe Rennes-Saint-Malo.
- \_ Situé sur une butte, et intégré dans une coulée verte dont les chemins sont devenus impraticables (éboulements dus au relief escarpé)
- \_ Caractérisé par une ruine de château médiéval sur la butte.
- \_ Animé par la présence du Théâtre de Poche



3. composition avec la nature et le mur d'enceinte existant

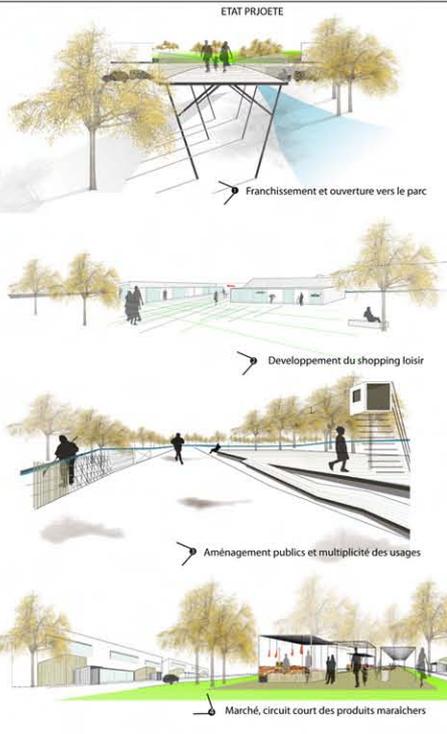


L'interface agglomération Clermontoise/ commune d'Aubière illustre la **difficulté de deux mondes à communiquer**.

Le premier est la résultante d'un **zoning périphérique stérile**, il se compose de : paysages commerciaux aseptisés/ voitures omniprésentes/ absence d'interactions sociales/ zones monofonctionnelles.

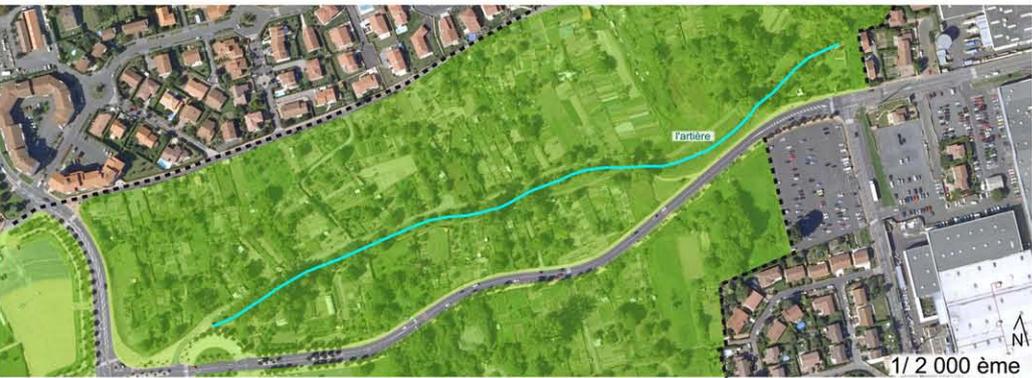
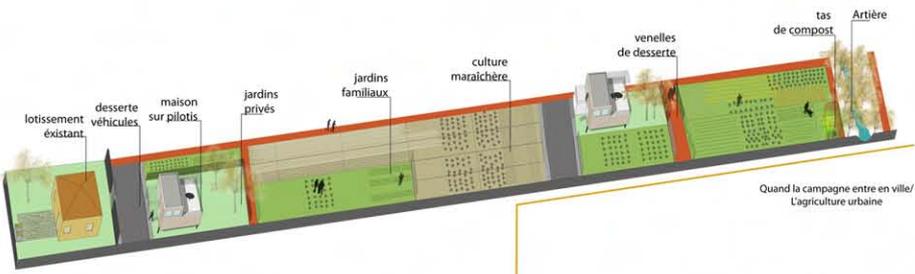
Le second est constitué d'**entités paysagères de qualité**, négligées dans ce milieu urbain périphérique : friches/ jardins familiaux/ cours d'eau/ promenades.

Cette périphérie clermontoise **n'utilise pas le potentiel de son paysage proche** et n'établit **aucun lien avec le grand paysage des volcans**.

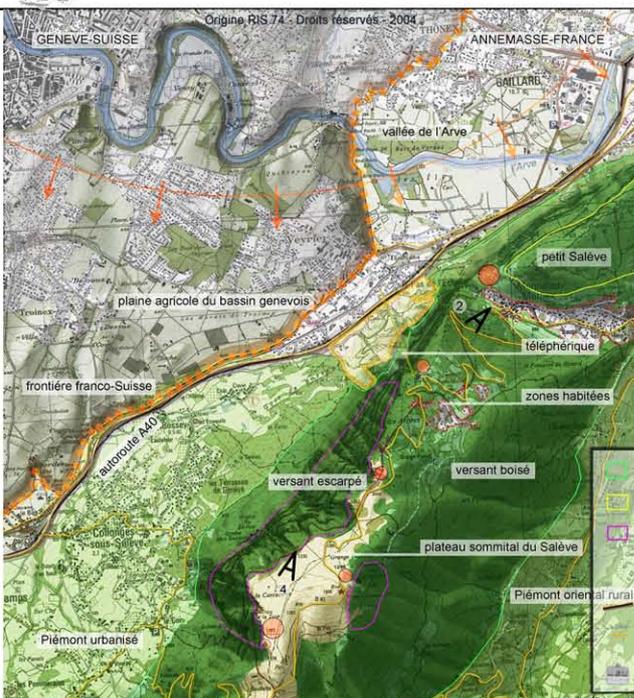


L'intervention révèle le paysage proche et crée le lien avec le paysage lointain :  
 - Parc autour de la rivière,  
 - Retourner les secteurs vers le parc,  
 - Exploitations maraîchères,  
 - Liaison avec la campagne.

Révéler des éléments en présence induit un impact dans plusieurs domaines :  
 - Le site est en perpétuelle mutation, d'où une **architecture légère**,  
 - Système environnemental grâce à la **proximité des activités** de consommation, production, et loisir,  
 - **Interactions sociales favorisées**, marché, shopping loisir, jardins pédagogiques.  
 L'approche consiste à révéler et connecter les éléments en présence.

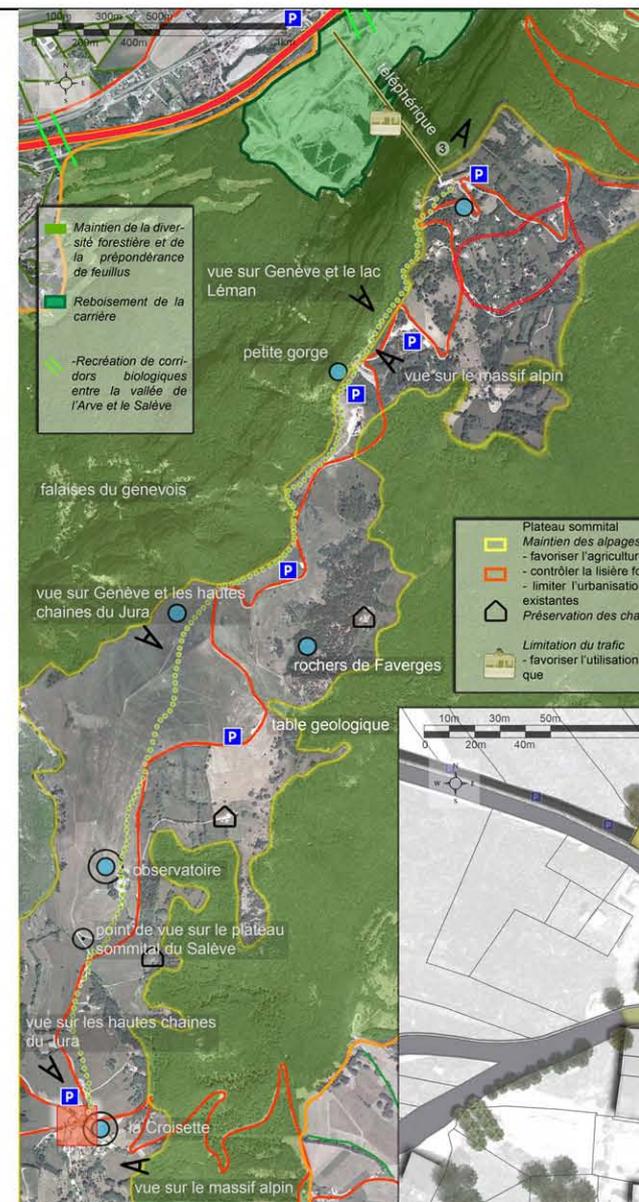
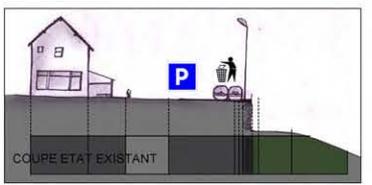
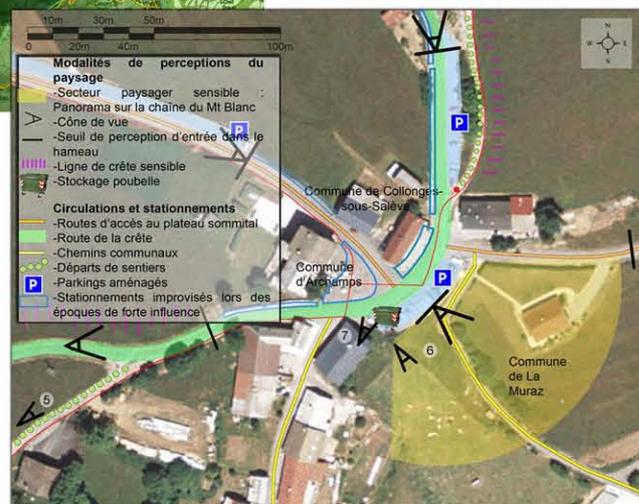
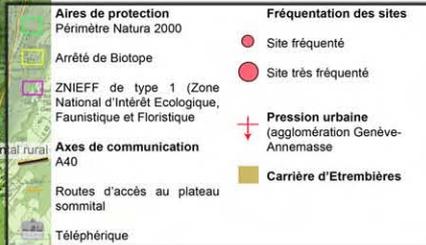


# Sur le chemin d'un belvédère 037



Le massif du Salève, situé en Haute-Savoie, domine l'agglomération de Genève-Annemasse. Il offre des panoramas exceptionnels sur les chaînes du Mont-Blanc et du Jura, ainsi que sur les lacs du Léman et d'Annecy. Sa richesse naturelle et sa proximité de la ville ont fait de ce lieu un espace très convoité par une population urbaine en forte croissance.

Face au problème de surfréquentation du plateau sommital (alpages et hameau de la Croisette), le Syndicat Mixte du Salève, regroupant les communes du massif, engage une réflexion sur l'avenir de son territoire.

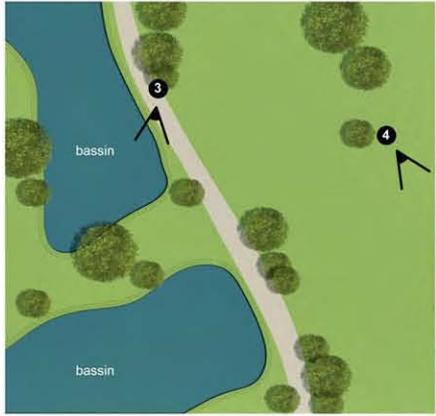
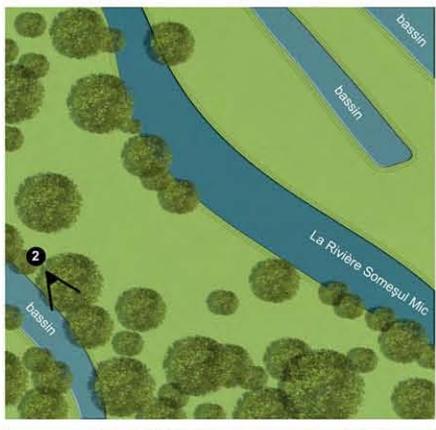
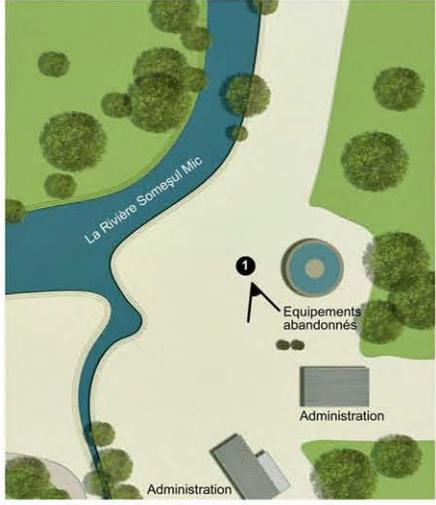


L'intervention consiste à améliorer un itinéraire pédagogique et à aménager une de ses étapes. Qualité de vie sociale - Une montagne accessible aux cyclistes, piétons et aux personnes à mobilité réduite. Rapprochement du hameau par le piéton.

Respect de l'environnement - Création d'un circuit pédagogique de sensibilisation à l'environnement dans la perspective de révéler les composants du paysage savoyard. Maintien des identités agricoles et sauvages des espaces traversés.

Qualité architecturale - Un espace de contemplation, d'abstraction et de respiration sera aménagé au cœur du hameau et pourra être investi par le marcheur comme par l'habitant.





échelle 1/1000 plans de masse AVANT



échelle 1/10000 plan réseau nature AVANT



### Le site:

- protégé, appartient à la Compagnie de l'Eau Someș; il a été utilisé pour la captation et l'étude de l'eau
- aujourd'hui viable pour restructuration
- flore et faune spécifiques aux environnements humides

La zone naturelle a comme limite sud une route très agglomérée et bruyante (E60) qui la sépare d'une zone commerciale, dense et minérale.

Le contraste « naturel – artificiel » qui existe entre les deux, est fort et crée une rupture dans un paysage très ségrégué.



1 2



échelle 1/10000 plan réseau nature APRES

**Concept :** passage progressif de la zone commerciale vers la zone naturelle, par l'embrasement des deux environnements qui suit la ligne de la rivière. On est dans la zone périphérique de Cluj-Napoca et de la commune en même temps, qui se développe, en oubliant la vie sociale et le respect de l'environnement.

La nécessité principale regarde les espaces de loisir qui manquent. Donc, notre projet est un grand parc avec des zones thématiques, qui ont comme but la sensibilisation des gens à la préservation de l'environnement, à l'importance de l'eau et de la biodiversité.

### QUALITE DE VIE SOCIALE



3 4

### Le parc comme art sociale

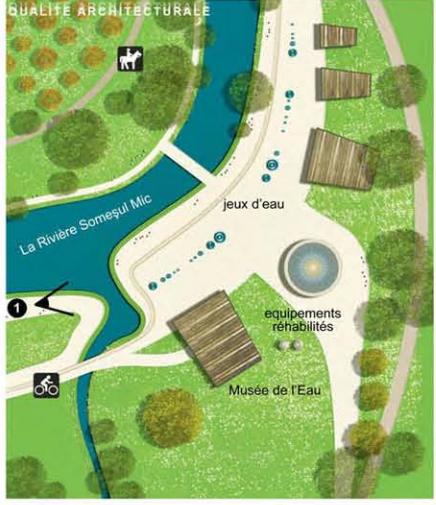


### RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT



5 6

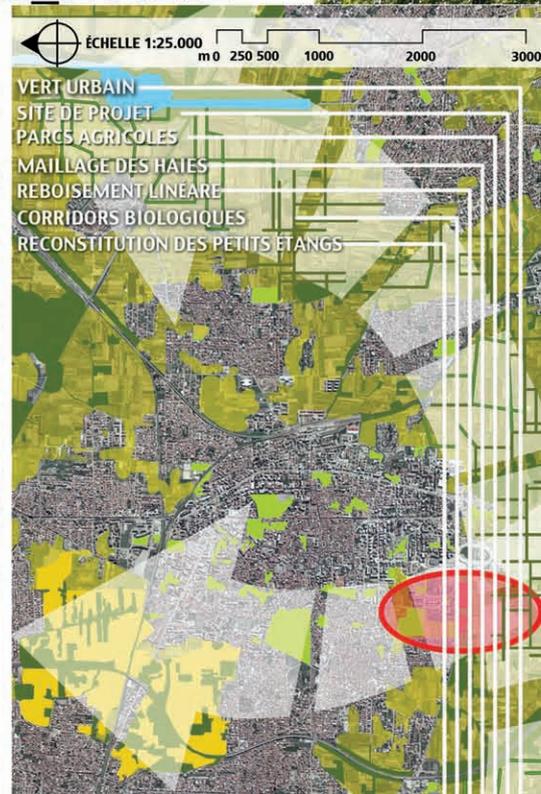
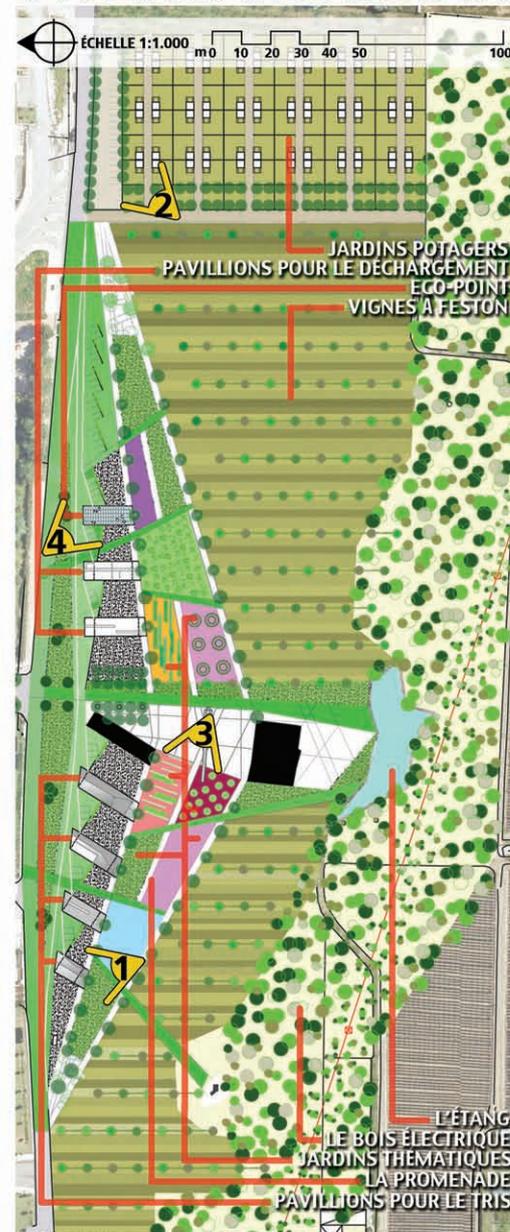
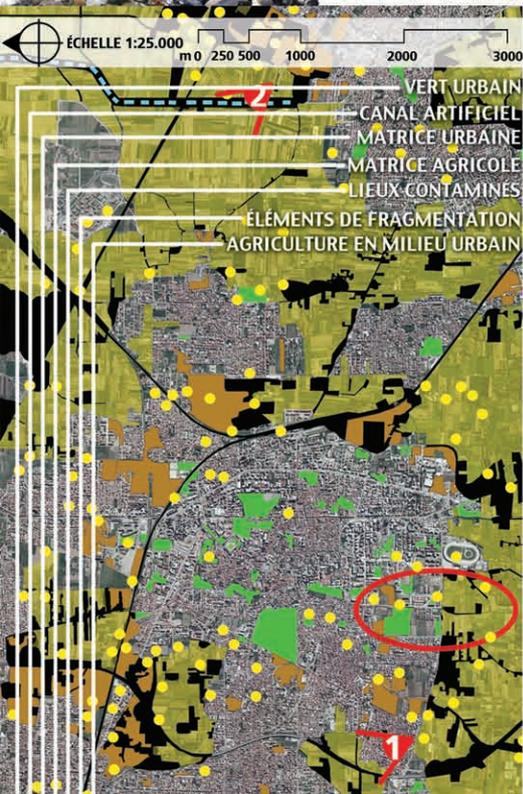
## Florești, CLUJ



échelle 1/1000 plans de masse APRES

# 065 PARC DE LA POUBELLE

# AVERSA/LUSCIANO ITALIE



## LA "CONURBATION" AVERSAINE

Aversa et Lusignano sont deux petites villes de l'aire métropolitaine de Naples. Les derniers processus d'urbanisation ont provoqué des phénomènes de dégradation écologique et paysagiste, attachés à l'édification désordonnée et à la prolifération des infrastructures, avec la perte de plus de 50% des terres agricoles qui sont érodées. La dégradation a augmenté à cause d'une politique criminelle publique des déchets dans le campagne.

## RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Objectifs:  
1) Contribuer à la re-infrastructure naturelle pour favoriser la biodiversité et la requalification du paysage. Les parcs agricoles, conservant l'agriculture traditionnelle, à travers deux couloirs biologiques sont unis au réseau écologique régional.  
2) Contribuer à la résolution du problème de la gestion des poubelles par des actions exemplaires qui unissent loisir, information, éducation et font partie du système des espaces verts prévus. Ceux-ci intégrés dans un parc de 9,8 ha.



# 099 tracer les park\_ing borgo san lorenzo

Le projet lie les 2 parcs publics de Borgo San Lorenzo, le parc de la Misericordia du centre du village et le parc le long du fleuve Sieve. Le parcours de réunion entre les 2 parcs traverse le parking du centre commercial du village.

Le parcours, étudié dans ses problématiques, est sous utilisé les dimanches et pendant divers jours de la semaine. A partir de cela celui-ci est devenu un élément central du projet. Le parcours passe par le parking et le qualifie, lie le centre commercial au centre historique et aux autres parties de la ville, et détermine une nouvelle politique de parcs, piétons et cyclables dans la nature.

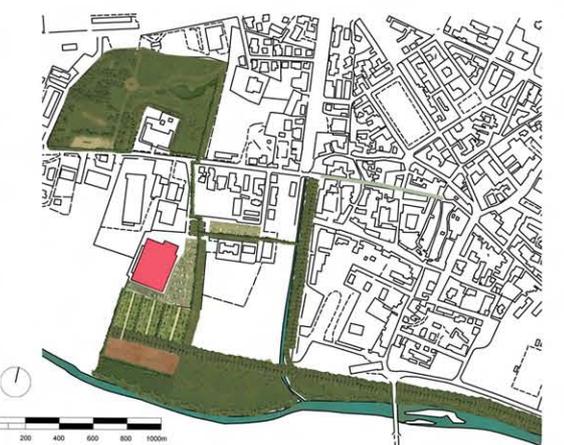
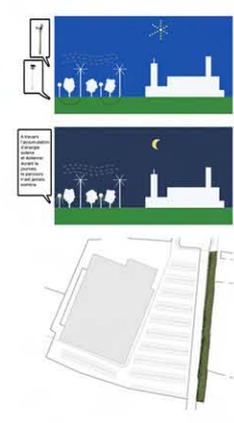
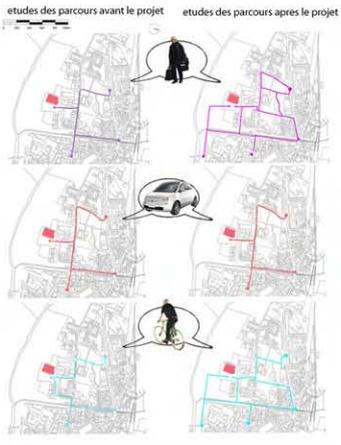
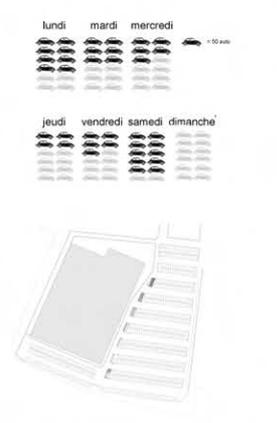
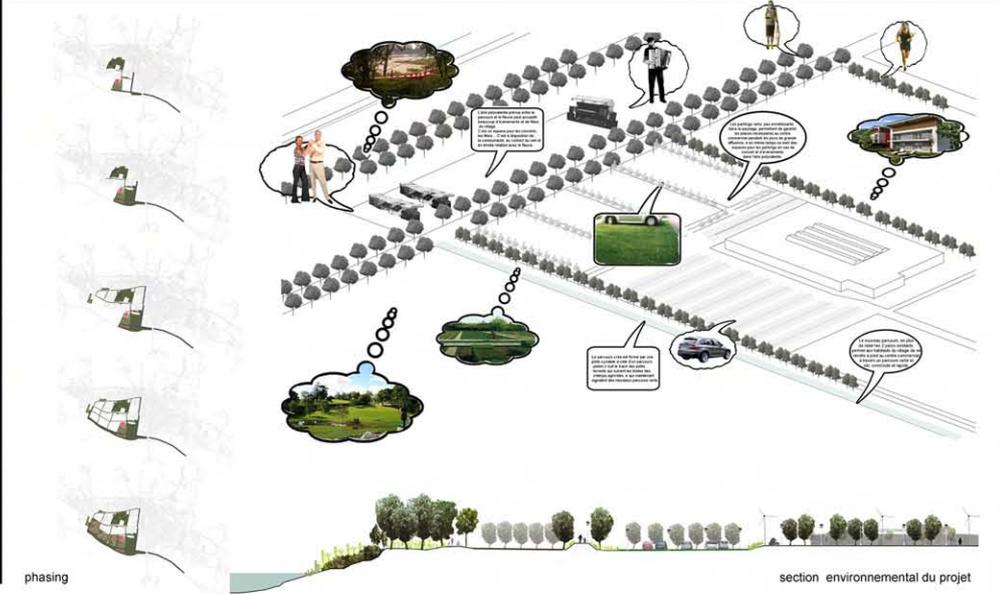
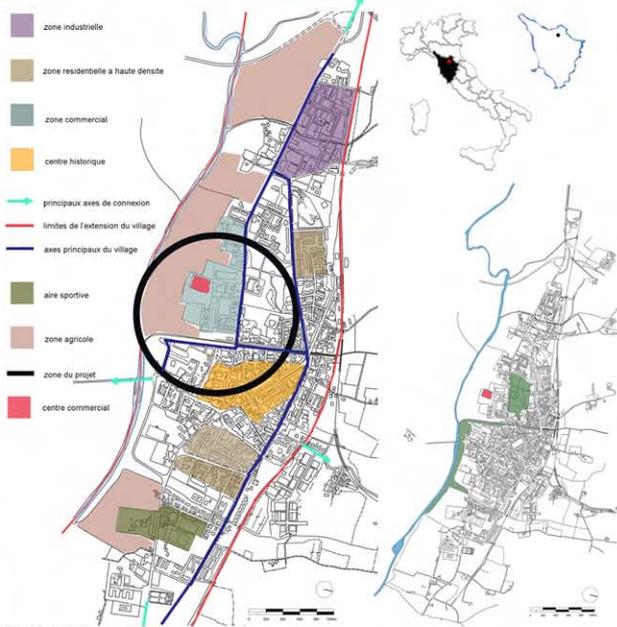
Paradoxalement le pas décisif du projet est l'augmentation de la zone de stationnement de manière à garantir des places auto, élevées par la création du parcours, et nécessaires pendant les jours de grande affluence.

Les nouveaux parkings sont des parkings verts : herbe, végétation riche et variée dans les espèces, système de récupération et réutilisation des eaux de pluie. Le parcours vert évolue dans le temps, s'étend et se développe le long du fleuve, créant une aire polyvalente très ample, desservie par des parkings adéquats, qui est une nouvelle ressource pour la ville : ici peuvent se dérouler des concerts, des fêtes, des marchés, manifestations sportives à ciel ouvert. Le fleuve entre ainsi dans la vie de la ville et accueille un parcours le long du fleuve. Le projet est ouvert, se développe en même temps que grandit le village.

On distingue plusieurs phases :

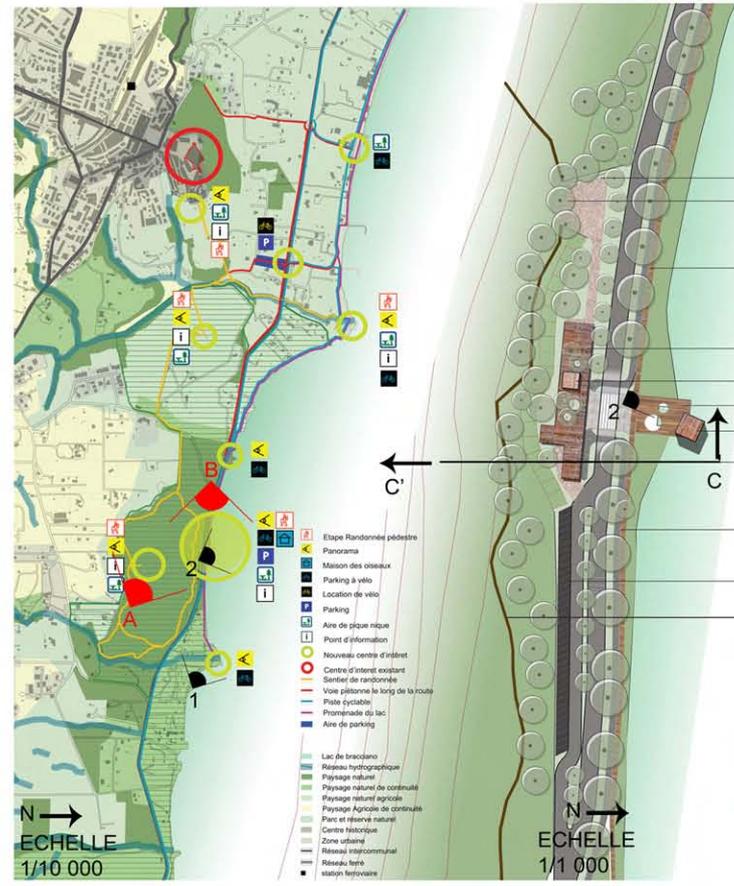
- La réalisation du parcours piéton et cyclable, qui à travers le parking du centre commercial relie les 2 parcs et le centre du village ; la réalisation des parkings verts et de l'aire polyvalente.
- La construction du parcours-parc le long du fleuve Sieve et des parcs verts à côté des petits canaux existants, qui délimitent des nouvelles parcelles de cette aire du village.
- L'achèvement du système de parcours dans l'aire nord ouest du village et la reconversion des parkings existants en parkings verts.
- La construction de la nouvelle ville dans les parcelles précédemment délimitées avec des résidences écologiques.

Le projet désire à faire grandir et développer dans le temps la création d'une nouvelle périphérie, caractérisée par des parcours piétons et cyclables, des parkings verts à faible impact visuel, un parc public sur le fleuve et les aires résidentielles. Le parcours est formé par une piste cyclable à laquelle un parcours piétons fait face, tous 2 entourés d'arbres de grandeur moyenne et vert. De temps en temps à côté des parcours se trouvent les canaux d'eau et de grands espaces verts. L'éclairage est garanti à travers un système de lampes à énergie solaire et un système de petites éoliennes.



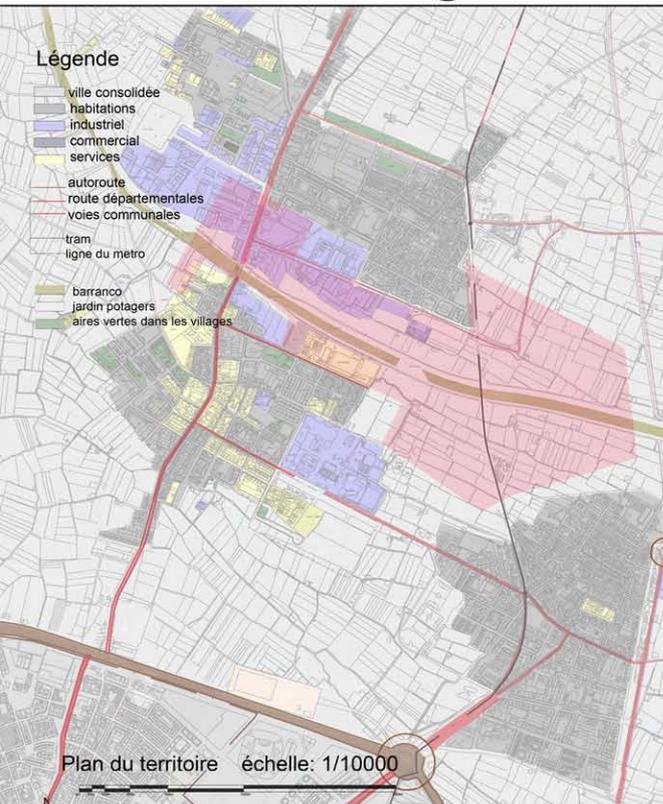


Le lac de Bracciano situé au Nord de Rome fait l'objet de l'analyse. La ville de Bracciano, fort d'un passé historique, surplombe le lac et offre un panorama exceptionnel. Malheureusement elle entretient un rapport limité et négligé avec le lac et son parc naturel. La nature est prépondérante tout autour du lac. Le projet cible les rives lacustres de Bracciano. Les services touristiques sont aujourd'hui délaissés et le cadre dévalorisé. La Faune et la Flore sont riches, tout particulièrement dans le domaine volatile. L'objectif est de sensibiliser l'homme à sa Nature environnante à travers des parcours pédestres, cyclables et didactiques et de permettre sa contemplation. L'observation des oiseaux s'effectue sur plus d'un kilomètre de côte. La connexion entre le lac et la ville est assurée par un sentier de randonnée comportant plusieurs étapes signalées par des points d'observation et d'information.



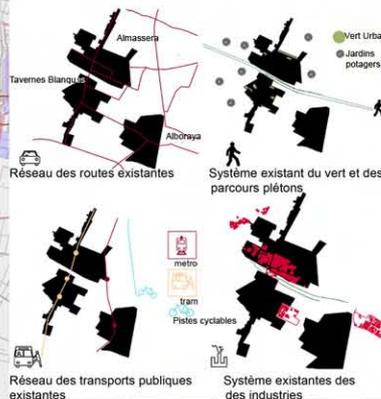
## Légende

- ville consolidée
- habitations
- industriel
- commercial
- services
- autoroute
- route départementales
- voies communales
- tram
- ligne du metro
- barranco
- jardin potagers
- aires vertes dans les villages



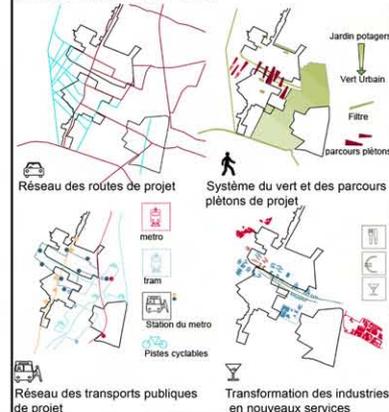
Plan du territoire échelle: 1/10000

La zone prise en considération se trouve dans la banlieue de Valencia: il s'agit d'une aire agricole, parmi trois communes: Almassera, Taverner Blanque et Alboraya, caractérisés par la présence d'un 'barranco' sous utilisé. Il y a, aujourd'hui, des aspects critiques du point de vue environnemental (aire industrielle avec terrains pollués), du point de vue social (sont des quartiers 'dortoir'), et du point de vue architectural (absence d'une identité architecturale et présence des terrains vagues).



Plan du site échelle 1:1000

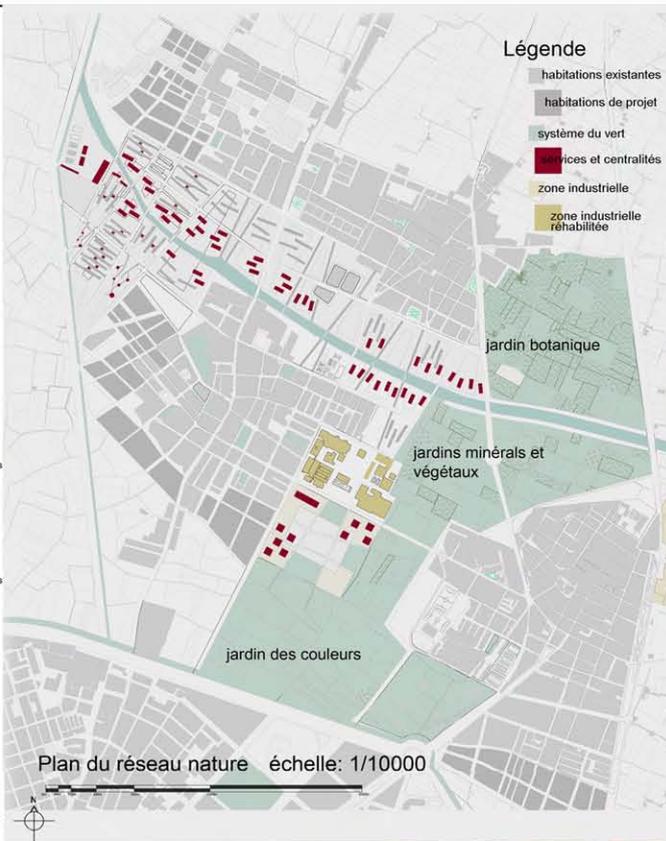
Notre projet vise à résoudre ces criticités à travers la création d'un parc urbain, situé au centre des trois communes, qui prévoit la bonification des terrains industriels, et qui intègre soit des services pour éliminer la sensation de quartier 'dortoir', soit des systèmes de architecture durable. Le parc, avec ses parcours et ses jardins thématiques, ses parties minérales, reprends la trame foncière des jardins potagers; en outre prévoit d'insérer des éléments architecturales (banques, des auvents, passerelles au dessus du 'barranco' réaménagé avec l'eau pour donner une qualité architecturale au lieu.



Plan du réseau nature échelle: 1/10000

## Légende

- habitations existantes
- habitations de projet
- système du vert
- services et centralités
- zone industrielle
- zone industrielle réhabilitée



Plan de masse du projet échelle: 1:1000

## Programme:

Programme	200000 mq
aire de projet	37%
aire de respect et dotation générale	13%
aire de construction	29900 mq
habitations	55%
vert et services	35%
vert	16%
services	10%
	14040 mq
	9360 mq



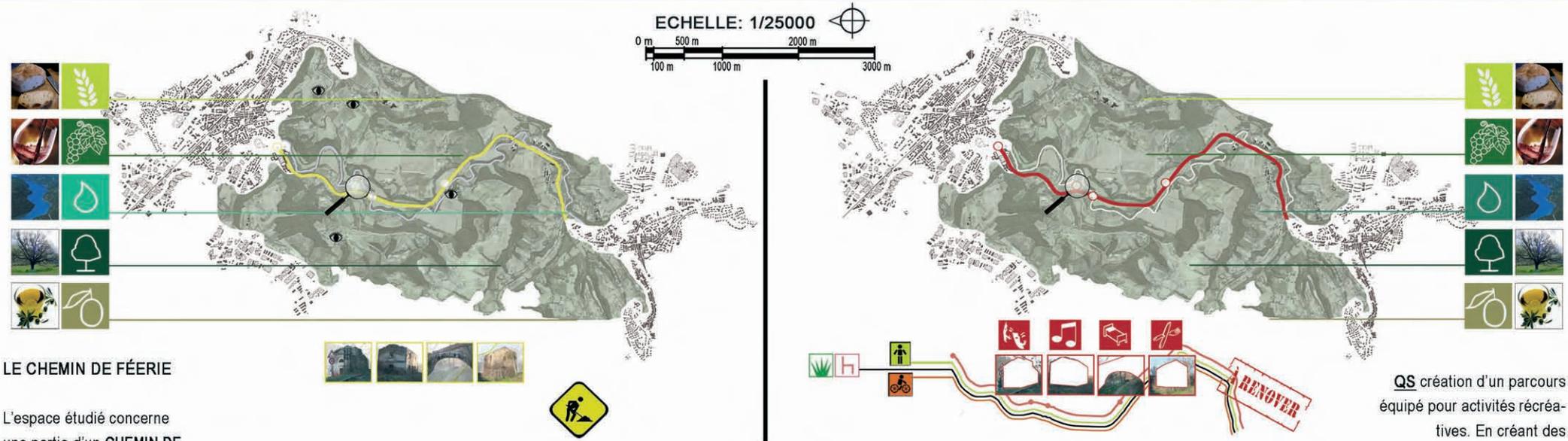
Le Barranco aujourd'hui  
|  
Le jardin potagers



L'eau restituée au "barranco" vie social et vie environnemental  
Architecture durable dans le nouveau parc

Eau restituée au barranco

Auvents avec paveaux photo-voltaïques



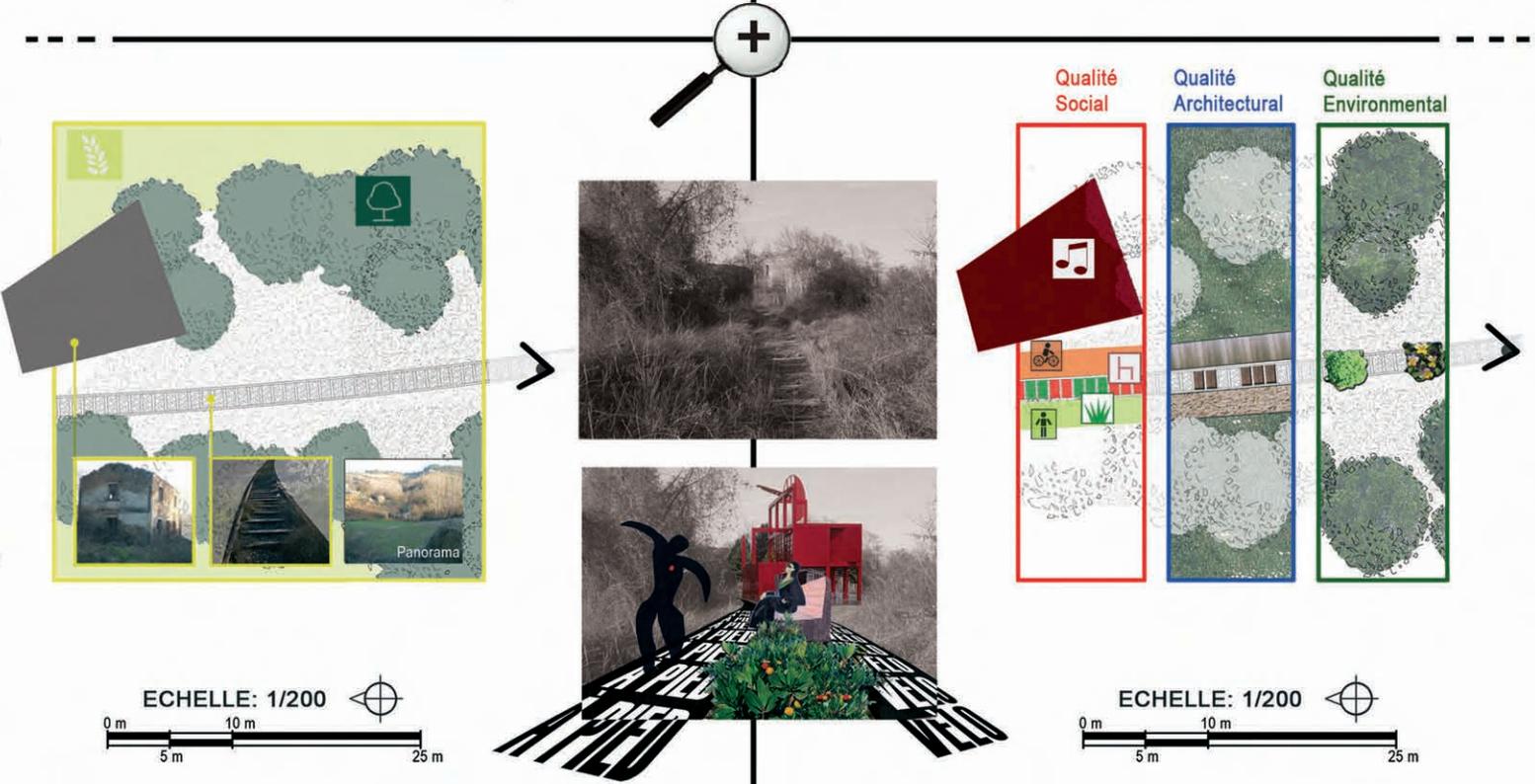
**LE CHEMIN DE FÉERIE**

L'espace étudié concerne une partie d'un **CHEMIN DE FER**, désormais inutilisé, entre les villes de **POGGIBONSI** et **COLLE di VAL D'ELSA**, près de Sienne. Il s'agit de deux centres distincts mais culturellement liés, dont les réalités s'entremêlent, depuis toujours, sur différents niveaux (socio-sanitaire, scolaire, économique et touristique). D'ailleurs leur développement tend au renforcement de ce lien sur le plan territorial. Le parcours sur les quais s'étend sur 7,77 km presque en parallèle du **fleuve Elsa**. Les zones **boisées**, les **vignobles** et les **oliviers** s'alternent et offrent un aperçu du paysage toscan typique.

**QS** création d'un parcours équipé pour activités récréatives. En créant des **FOLIES**, lieux caractéristiques à haute attraction sociale avec des activités sportives, musicales et de restauration.

**QA** réutilisation du quai original (comme élément séparateur, comme guide pour des **sièges glissants**, comme **parterre fleuri**). Restauration des **bâtimts préexistants** pour les activités sociales des **FOLIES**.

**QE** réorganisation des espaces verts pour l'arrêt tout-au-long du parcours ferré à travers l'utilisation de la **végétation typique**. Adoption de matériel perméable pour le sol du parcours vélo et piéton à faible impact sur l'environnement.



## ÉTAT ACTUEL



### L'ÉTAT EXISTANT

Le terrain entre Gdańsk et Sopot forme l'espace isolé et vague . Il forme l'exemple parfait d'un espace intercommunaux. Dans la direction est-ouest il est situé entre la mer Baltique et le parc national et dans la direction nord-sud – entre Sopot et Gdańsk. Il se trouve près les objets atractives: l'hippodrome, l'halle des sports et spectacles et le boulevard maritime. La situation favorable permet de supposer que ce terrain pourra devenir une carte de visite la ville.



## CONCEPTION



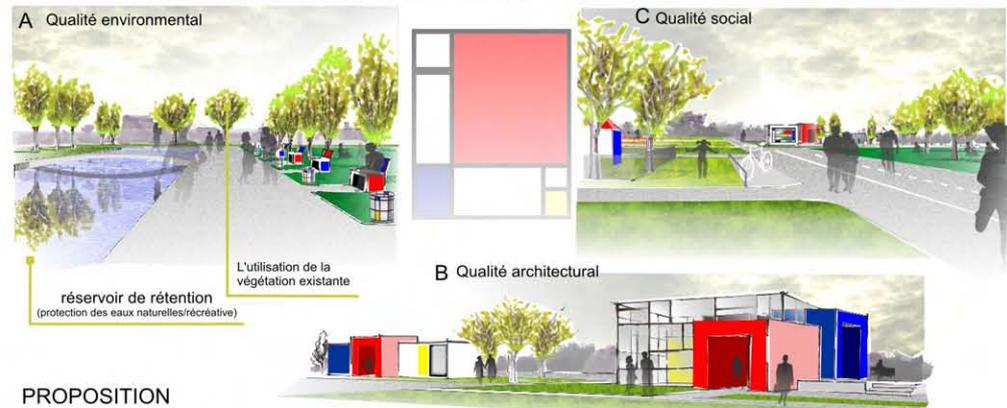
### INFLUENCES



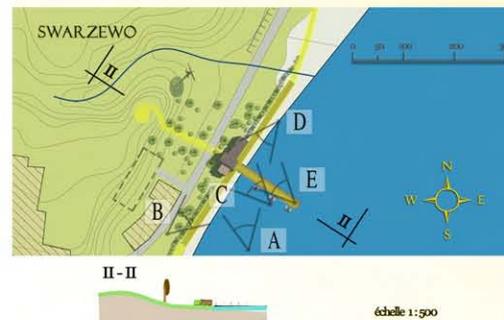
■ Principaux parcs 
   Connexions 
 ■ D'autres domaines (loisirs, sports, nature)

## UN PROJET

Un arrangement du verdure systeme selon une abstraction géométrique a devenu l'idée du projet. Les ouvres de Mondrian et une forme du terrain ont été l'inspiration. La division lisible de l'espace se forme grâce a l'usage des lignes droites horizontales et verticales. Dans le projet on prévoit deux parcs principaux symbolisant une connexion des deux villes – Gdańsk et Sopot et le réseau des trottoirs et des espaces plus petites de la récréation. La totalité (une petite architecture et aussi un principe tout) remémore les ouvres de Mondrian et en meme temps forme une connexion de la nature et de l'art..



## PROPOSITION



Norda (partie nord de la région Kaszuby) se flatte d'une localisation magnifique au bord de la Mer Baltique, réputé pour ses plages d'ambre. Pourtant, la région subit des essais mal coordonnés de l'aménagement qui détruit son charme.

L'unique écosystème de la Baie de Puck est successivement intoxiqué par des facteurs liés au transport particulièrement mal organisé, et par le tourisme. Il y a seulement une route et une ligne de chemin de fer qui relient les villes situées au bord de la Baie de Puck. Cela défavorise la cohérence de la région et la coopération pour son développement.



La communication routière insuffisante et le manque d'un système organisé des services touristiques constituent un problème majeur pour la région.

Pour cela, on propose un ensemble d'embarcadères au bord de la Baie de Puck dans le segment Władysławowo - Puck (une possibilité de la continuation du trajet n'est pas négligée).

Afin d'en tirer profit d'un climat favorable, chaque embarcadère sera alimenté par une centrale éolienne.

Parmi des embarcadères, la navette feront un nouveau moyen de transport aquatique (alimenté uniquement par l'énergie solaire) et, au cas d'urgence, des ambulances aquatiques.

Les embarcadères constitueront également des centres du sport (praticable toute l'année).



Navette aquatique, un prototype construit à la Polytechnique de Gdańsk.

▲ Ambulancette aquatique, à présent ne pas utilisé au point suffisant.

Centrale éolienne; une nouvelle construction polonaise qui n'a pas encore été mise en application. ◀ Considérablement plus efficace, elle pose aussi moins de risque pour la santé et pour l'environnement que des centrales électriques existantes.

▼ Sport la Baie de Puck.

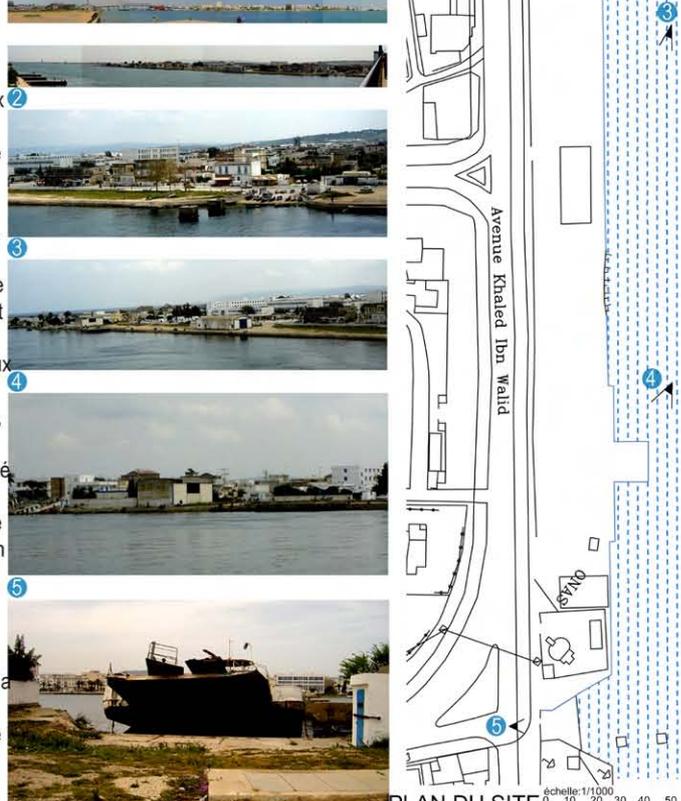


# Tunisie 002 LA PROMENADE DES MARINS - ZARZOUNA.

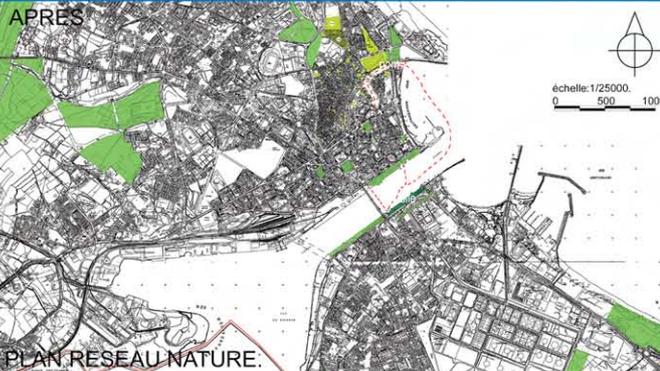
L'histoire de la ville de Bizerte, autrefois appelée « Venise africaine » ou « la fille des mers », montre que l'eau était un élément fondateur et omniprésent dans sa structure urbaine. Au fil des années, Bizerte a connu des mutations profondes liées à de nouvelles pratiques urbaines tels que la circulation, le développement économiques, l'étalement du territoire urbain et l'expansion des périphéries au détriment des centres, ce qui a provoqué son détachement progressive vis-à-vis sa frange maritime. Ainsi, la rive Sud du canal objet de notre intervention- constitue un faubourg, qui s'est développé anarchiquement à cause de la saturation de la rive Nord, suite à une poussée démographique et économiques. Les deux rives sont, désormais, séparées par le canal qui incarne non seulement, une discontinuité physique, mais également, une discontinuité de styles, d'images, de fonctions... il illustre aussi, un véritable obstacle face à la circulation automobiles et piétonnes à la fois, une circulation qui n'est assurée que par l'intermédiaire du pont mobile ; unique accès à la ville ! Le problème de circulation s'aggrave surtout, avec le croisement des flux maritimes et terrestres, et plus précisément, dans les heures du levé du pont avec chaque entrée de navire au port commercial, ce qui engendre, une congestion et un grand embouteillage. Quoiqu'elle abrite un pôle universitaire, la frange littorale Sud - le site d'intervention- souffre d'un état délabré qui se lit à partir des espaces très mal entretenus, et délaissés même, un état souligné par l'absence des espaces verts, des aires de jeux et de promenades, des conduites d'évacuation des eaux pluviales, des trottoirs, d'éclairage public adéquat... il est à signaler, que le site abrite un dépôt ! Un bac semi noyé envahie des rouilles, et quelques barques éparpillées ici et là. Le réaménagement de ce front de mer, apparait ainsi, comme un moyen de recentrer l'agglomération, de renouer le contact de la ville avec sa frange maritime, d'améliorer le cadre de vie des habitants en milieu urbain, et de contrebalancer un certain déséquilibre entre les deux rives surtout que la rive Nord s'appête à accueillir une nouvelle base nautique à la place du port de plaisance accompagné d'une gamme d'hôtels de haut standing.



- LEGENDE.**
- tissu post-indépendance.
  - la Médina.
  - la ville européenne.
  - la zone militaire.
  - la zone industrielle.
  - la zone portuaires.
  - la zone touristique.
  - oued.
  - le vieux Port.
  - le Lac de Bizerte.
  - la Mer Méditerranée.
  - zone de ressources nat.
  - zone vertes naturelles.
  - zone agricole.
  - zone inconstructible.
  - zone verte aménagée.
  - zone verte équipées.
  - cimetière.
  - monuments historiques.
  - plage de sable.



Dans l'objectif de retrouver les authentiques tracés d'une ville dont l'image nous fait beaucoup de nostalgie, nous avons choisi d'adopter l'eau comme un outil de composition urbaine. Inspiré par ces vers de Paul-Jean Toulet: « O mer, toi que je sens frémir/A travers la nuit creuse/Comme le sein d'une amoureuse/ Qui ne peut pas dormir », notre projet illustre: **Qualités architecturales:** 1-Cohérence entre le concept du projet et la fonctionnalité; la notion de vague parcourant la rive, épousant la forme ondulante de l'eau, et créant, un parcours surprenant, et des échappées visuelles inédites, permettant aux citoyens de redécouvrir leur ville sous de multiples angles de vues. 2-Insertion dans le site et prise en compte de la continuité urbaine inter-rives, tout en s'appuyant sur le prolongement des tracés urbains de la rive nord qui enjambant le canal, trouvent leurs chemins sur la rive sud, sous formes de pontons, ressemblant à des avions, emmenant la ville dans un voyage virtuel infini. 3-Faire revivre l'image de la ville immergée d'eau en créant des éléments qui se rapportent au patrimoine marin tels que les passerelles, les pontons flottants et les rampes... 4-une promenade plantée et animée longeant le canal soulignée par l'alternance des jardins basculés et des bassins. 5-Des spectacles de lumière semblables à des phares qui viennent réanimer la vie nocturne de la ville. **Qualité de la vie sociale:** 1-Accessibilité au site grâce aux cheminements pratiques; seuils (4cm chanfrein), rampes (pente 5%) munies de garde de corps adaptés aux différentes tailles des usagers. 2-Air de repos et de rencontre attractif tant aux étudiants de la faculté qu'aux habitants. 3-création d'une station de bus maritime, et d'une piste cyclable visant à faciliter le déplacement des citoyens. **Qualités environnementales:** 1-Le développement de la faune et de la flore par la plantation des arbres, formant un refuge pour les oiseaux migrateurs. 2- La création des bassins favorisant le développement des organismes benthiques rares, grâce à la double alternance saisonnière de niveaux d'eau et de salinité. 3-L'installation d'un réseau séparé de canalisation des eaux pluviales et usées. 4-Réduction de l'encombrement et de la pollution de l'air du à l'automobile, par la création d'un nouveau mode de transport en commun en milieu urbain : le bus maritime.



- LEGENDE.**
- espaces verts existants.
  - espaces nouveaux aménagés.
  - trajet du bus maritime.

