



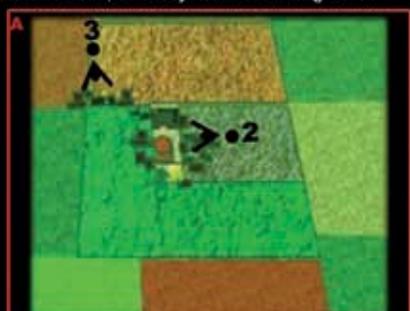
La ville est dissociée de son environnement , les écosystèmes sont fragmentés



La ville devient écosystème urbain intégré , perçue comme un élément de l'environnement naturel



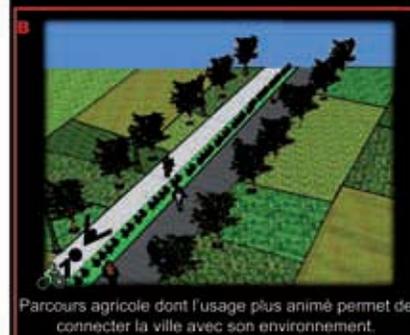
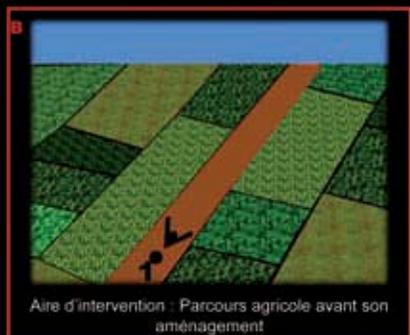
Ain Taya , commune littorale d'Alger disposant de plages donnant sur la méditerranée, des terres agricoles et un centre urbain ; ces trois valeurs constituant un seul territoire ne communiquent pas entre elles.



Le projet propose un réseau de circulation douce reliant les différents écosystèmes, un maillage de parcours qui prendra en charge les flux locaux et les flux de découverte.



**Objectif :** ouvrir le centre urbain sur son environnement pour les rapprocher, les fusionner et créer un nouveau paysage ouvert et harmonieux.



Une boucle naturelle formée par deux grands parcours : « promenade verte » et « promenade bleue », relie mer, terre et centre urbain.



Nous traiterons la question paysagère qui s'intéresse à la relation entre les espaces et leurs valeurs et non seulement leurs états des lieux .

Echelle: 1/500

Echelle: 1/500

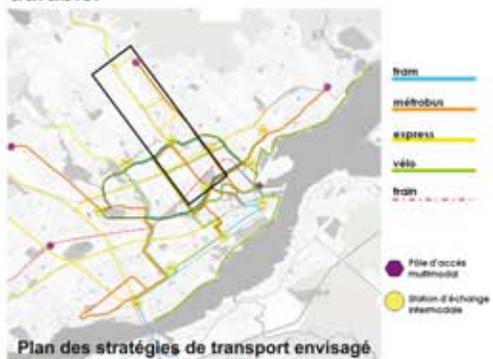
Sur ce maillage, l'aménagement d'une ancienne ferme en « ferme pédagogique », participe à la redécouverte du patrimoine agricole. **Régénérescence des relations des habitants avec leur environnement, les rapprochant de ce dernier.**



# LA MÉMOIRE COMME PARASITE DE LA DÉCÉLÉRATION

Québec, Canada

Un nouveau paysage d'entrée de ville pour une transition progressive de l'(auto)mobilité vers une mobilité durable.



L'autoroute Laurentienne, à Québec, traverse un territoire autrefois agricole reliant centre-ville, banlieues et régions. Son imposition brutale marque le paysage : friches, imperméabilité, paysage évidé et désordonné. La Ville veut transformer son segment sud en boulevard urbain. Ce projet propose de réaménager l'autoroute en amont pour orchestrer une décélération progressive vers le centre, en plus de composer un paysage d'entrée qui retisse les quartiers et réinterprète la mémoire des lieux.



**Qualités architecturales :** Aménagements « marchables » lient quartiers et stations intermodales (bus, tram, vélo), lieux de sociabilité confortables, attractifs et structurants.

**Qualités de vie sociale :** Variété de choix de transports collectifs et actifs arrimés aux services quotidiens pour des milieux de vie riches et productifs

**Respect de l'environnement :** Décélération des flux automobiles, stations intermodales avec parkings incitatifs et requalification urbaine réduisent le gaspillage énergétique. Biodiversité mise en valeur par intégration du caractère agricole hérité, énergie éolienne, recyclage des infrastructures, bassins de rétention, jardins communautaires, etc.



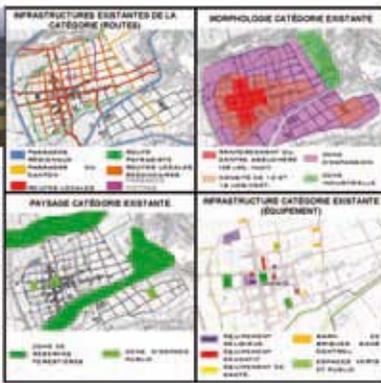
# AYAHUASCA LIEN AU PAYSAGE. (Catambuco - Pasto, Colombia)



1 Au réinstaller cette population dans la zone suburbaine, on profitera les ressources naturels, la fertilité des sous-sols, se qualifiera l'infrastructure existante et se composera un nouveau modèle d'occupation, on conservant le prototype de logement traditionnel.



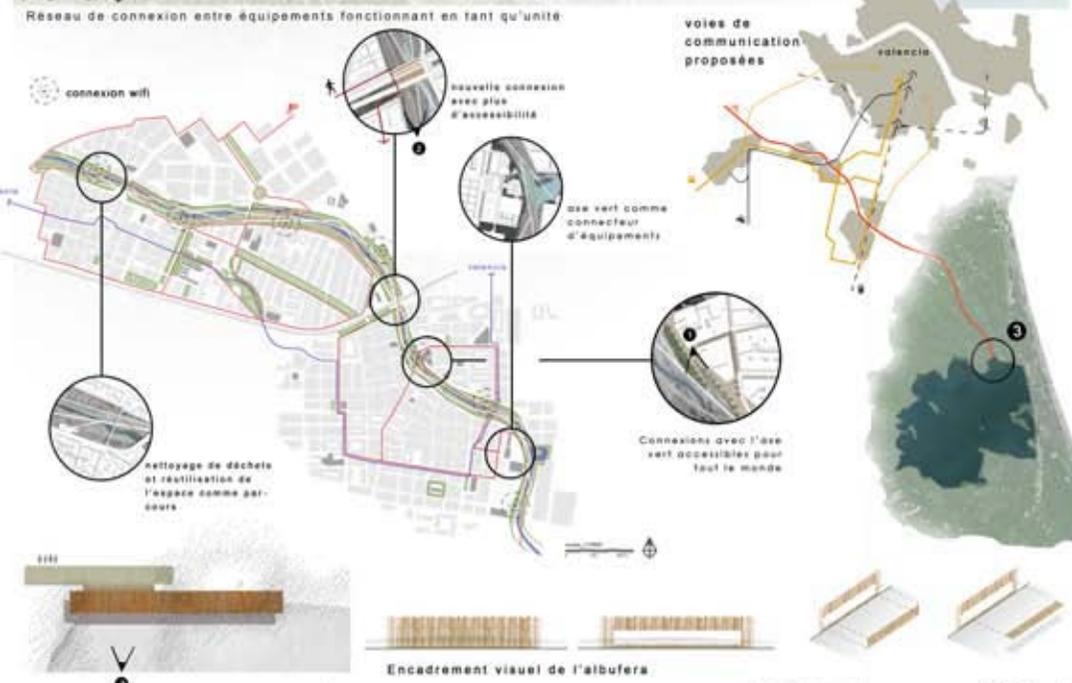
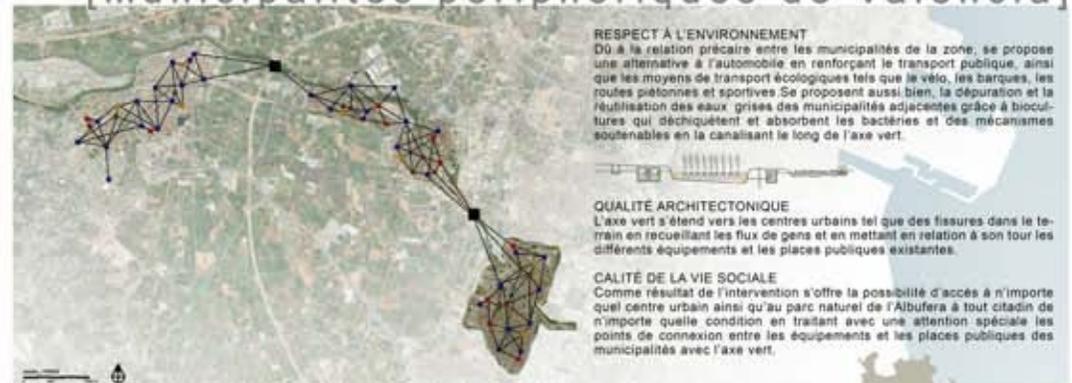
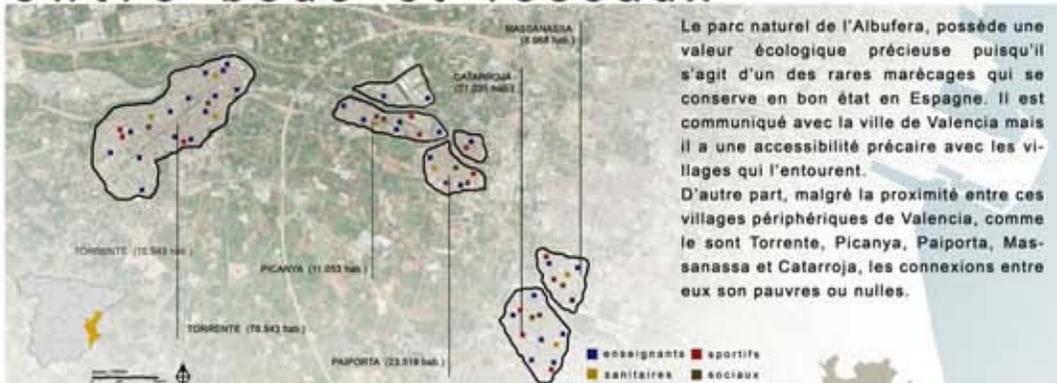
Le projet, situé dans la province de CATAMBUCO s'adresse a réinstaller la population de la province de GENOY laquelle se trouve dans la zone du fort danger du volcan Galéras.





# entre boue et roseaux

# [municipalités périphériques de Valencia]



# Un espace à partager : le parc du musée de la mine en centre ville - SAINT-ETIENNE

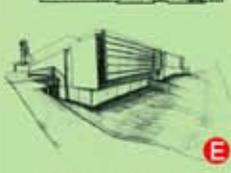
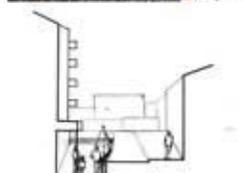
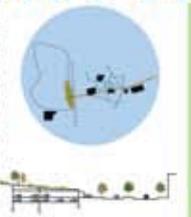
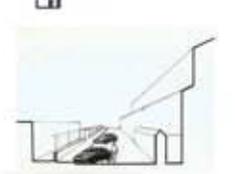


ENCLAVEMENT

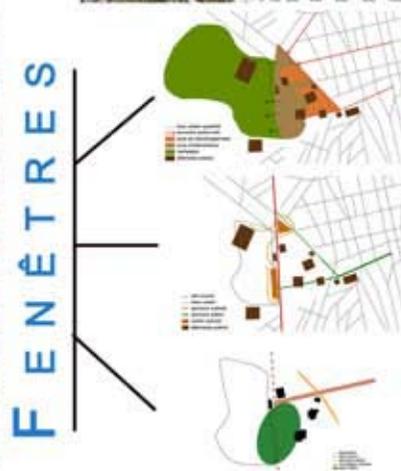


Immobilité

Circulations douces



FENÊTRES URBAINES

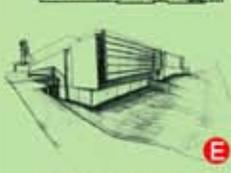
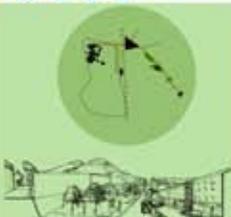
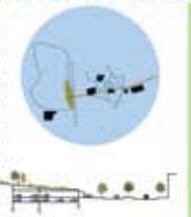
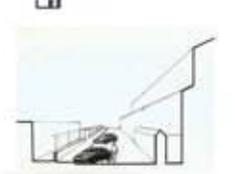


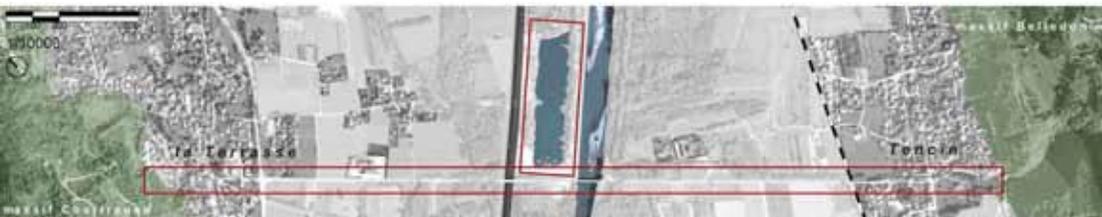
Le site Couriot devient un véritable poumon vert et une fenêtre urbaine à la portée des stéphanois. Depuis le centre-ville, un squelette d'espaces publics est mis en place et crée des séquences visuelles guidant le piéton. Le dynamisme du parcours facilite l'accès aux espaces et bâtiments publics. Un centre culturel à l'entrée nord du parc lie la ville et le parc et favorise l'accessibilité sociale et physique.

Pour accéder facilement au centre urbain, le parc s'ouvre sur la ville et étend son périmètre outre les barrières du boulevard urbain et des voies ferrées grâce à l'aménagement de deux passerelles.

La création de parkings en sous-sol plutôt qu'en surface favorise les circulations douces et donc une ambiance urbaine agréable.

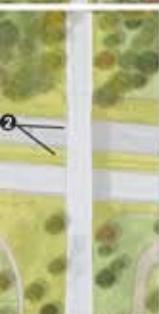
Le site Couriot se situe à l'entrée ouest de Saint-Etienne, à deux pas du centre-ville. Lorsqu'on se place sur le carreau minier, on se sent dès lors hors de la ville, et ce ressenti est accentué par deux fortes ruptures : le boulevard urbain et les voies ferrées qui enclavent le site. De part et d'autre du boulevard, deux zones en friche se dessinent : une friche industrielle appartenant au passé minier, et une friche urbaine qui se détache de la trame de la ville. Aucune liaison piétonne avec le centre-ville n'est alors lisible. Couriot, malgré son fort potentiel en tant que poumon vert, reste alors délaissé et est utilisé comme parking-relai. La place de la voiture prédomine et freine le cheminement piéton, ce qui enclave d'autant plus les quartiers alentours.





séquence 1 / la Terrasse / situation / plan / vue

l'horizontalité de la plaine agricole structurée par la verticalité des montagnes



séquence 2 / pont autoroute A41 / situation / plan / vue

les infrastructures comme coupures dans le dialogue des deux rives



séquence 3 / pont sur l'Isère / situation / plan / vue

l'Isère, fil d'Ariane à la grande échelle de la vallée. Une proximité avec l'eau à recroquer



séquence 4 / Tencin / situation / plan / vue

des espaces de mouvement dédiés exclusivement à la voiture, un territoire à réinvestir à l'échelle et au rythme des pas de l'homme



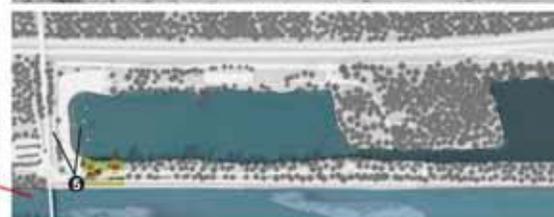
1/1000

**Grande échelle** La vallée du Grésivaudan est un territoire marqué par la direction longitudinale des infrastructures et par le cours de l'Isère. A une vision linéaire et enfermée s'oppose la demande de liaisons transversales permettant aux cycles et aux piétons de franchir les barrières en toute sécurité.

**Situation** Le déplacement à pied et à vélo entre la Terrasse et Tencin se fait sur la voie automobile, ce qui rend la traversée dangereuse. Les points les plus critiques sont le pont sur l'autoroute et celui sur l'Isère. Au cœur de ce parcours se situe la base de loisir intercommunale constituée d'une plage, d'un camping et d'un espace pour la pêche et le pique-nique. La plage et le camping couvrent une grande surface et sont ouverts uniquement en été, rendant le site sous-utilisé et enfermé.

**Principe** La notion d'accessibilité concerne autant les parcours d'accès que la possibilité d'accès, c'est à dire quand et comment une certaine zone est accessible aux habitants. Nous proposons la mise en place d'un parcours cycle-piéton reliant les deux villages et la reconstruction de la base de loisir, dans le but de la rendre accessible pendant toute l'année. Le projet met en valeur la richesse des ambiances au travers une intervention précise et de petite dimension.

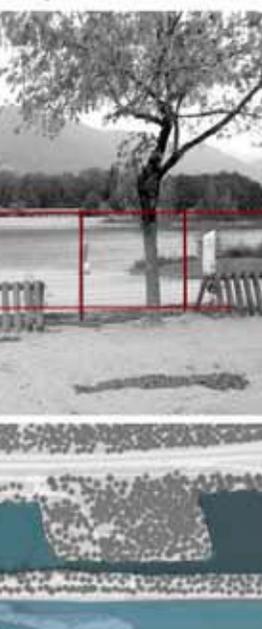
**5**  
un espace closonné  
une centralité "en creux" d'agglomération à réviser



1/5000



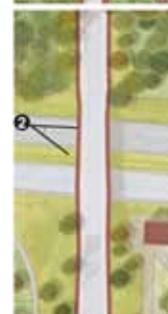
**Traversée** Le parcours ne sert pas uniquement au déplacement, mais contribue aussi à l'apprentissage sensoriel du territoire. Il longe la route existante et s'en détache lorsqu'il rencontre le pont au dessus de l'autoroute (monter pour regarder le spectacle de l'infrastructure de haut) et celui au-dessus de l'Isère (descendre pour se rapprocher du milieu naturel). **Base de loisir** Le projet propose de faire vivre le site également en hiver, à travers un centre de gym pouvant profiter des mêmes équipements que les activités d'été. Au travers d'une reconstruction du système d'accès et de clôtures, le site s'ouvre au public en permettant l'accès libre aux berges du lac en devenant centre de gravité de la traversée.



base de loisirs / situation / plan / vue



séquence 1 / la Terrasse / proposition / plan / vue



séquence 2 / pont autoroute A41 / proposition / plan / vue



séquence 3 / pont sur l'Isère / proposition / plan / vue



séquence 4 / Tencin / proposition / plan / vue



1/1000

Legende

zone agricole	zone boisée	eau
chemin goudronné	chemin non-goudronné	bâtiment existant
parcours cycle-piéton proposé	bâtiment proposé	passerelle proposée



1/5000

base de loisirs / proposition / plan / vue

# UN NOUVEAU PARCOURS POUR VIVRE LE LAC

Bracciano, ITALIE



## Les actions du projet prévoient:

- réalisations de points d'échanges (parking et services) dans les principaux points d'accès aux zones vertes du projet;
- réalisation d'un système de pistes cyclables, de promenades écologiques et de zones outillées par la friction du temps libre;
- interventions dans les zones de la ville avec une potentialité touristique très forte.

## En respectant l'environnement:

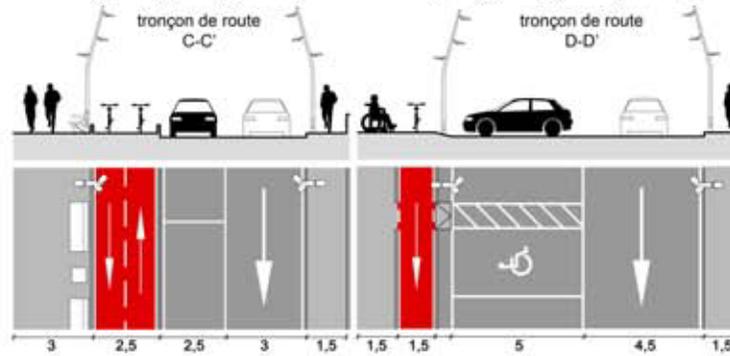
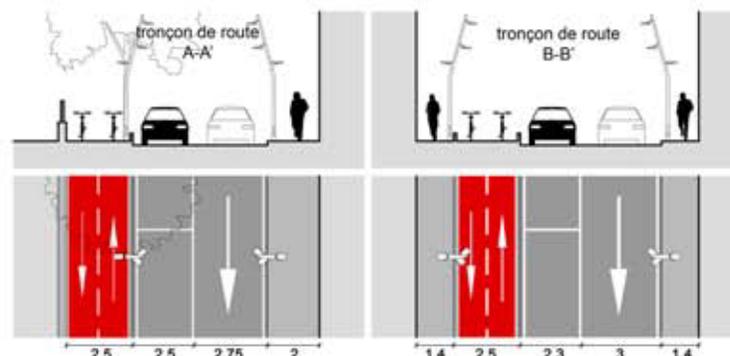
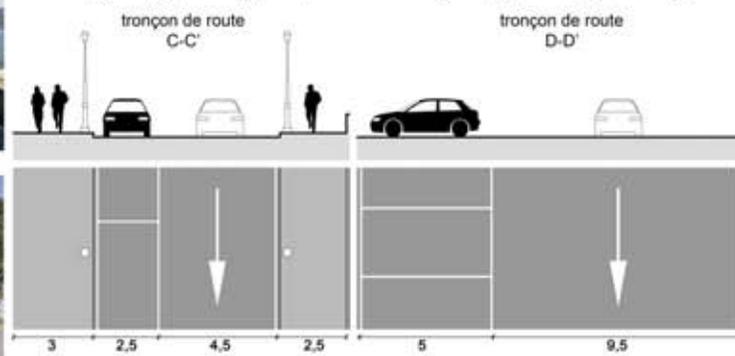
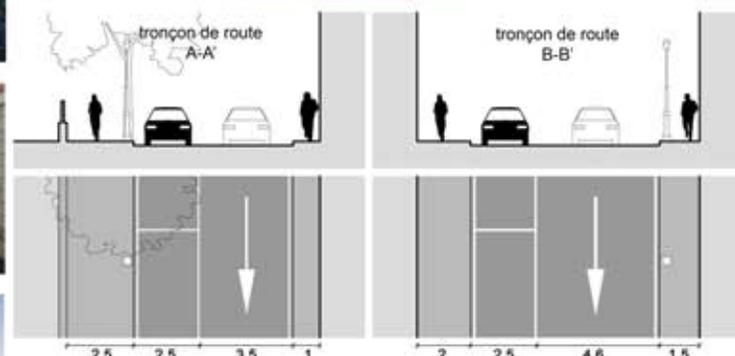
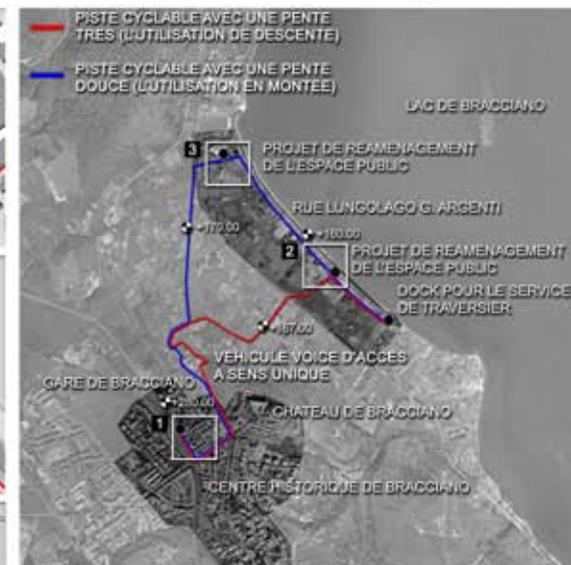
- récupération de la côte dans des zones dégradées;
- réduction de la pollution de l'atmosphère grâce à la piste cyclable.

## Qualité architectonique:

- création de deux espaces publics dans le centre de Bracciano et dans la zone du bord du lac;
- valorisation du système d'infrastructures tout en respectant l'identité du lieu;
- un mobilier urbain afin de créer une "sall" publique.

## Qualité de la vie sociale:

- de nouveaux services dans les zones publiques principales
- introduction de zones outillées par la fruition dans la zone du bord du lac;
- introduction de banes et d'illuminaion taut au long du parcours qui unit la gare de Bracciano au lac.



# Per Lacum ad Loca - Bracciano



- Chemin de fer
- Rues
- Promenades/Places
- Mobilité Touristique Sur Eau
- Fonctions Touristiques
- Degré de Confinement
- Centre Historique
- Zones Pour Le Sport
- Zone D'intervention

Le projet est tourné au raccord fonctionnel et à la valorisation touristique du territoire de la ville des lacs par un réseau de mobilité lente qui baigne la zone à l'abri du lac de Bracciano en faisant tête à un système de bacs à bas impact sur l'environnement, une sorte de "métro" lacustre.

Le lac, au même temps élément de grande cohésion symbolique entre les identités locales et élément de grande fragmentation morphologique dans le territoire assume ainsi le rôle de noeud véritable des liaisons entre les noyaux intercommunaux.

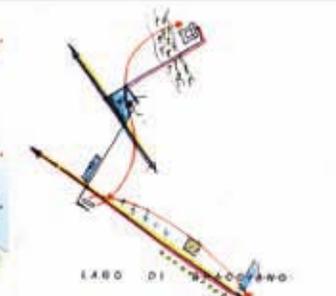
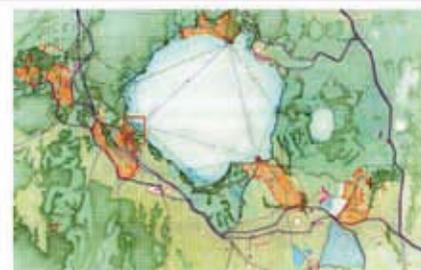
Un travail attentif sur les réseaux de la mobilité permet seulement, en outre, de conserver l'image historique de la zone à noyaux isolés immergés en grandes discontinuités vertes, sans compromettre l'intégration entre les parties de la ville intercommunale.



**CHATEAUX:**  
unité historique-environmental identificative du centre historique de Bracciano.

**ENTRE LA VILLE E LE LONG DU LAC:**  
Le territoire agricole productif est abandonné et il se constitue comme un vide qui sépare le lac du chateaux.

**LE LONG DU LAC:**  
endroit de nombreuses fonctions touristiques pendant l'été s'articule comme épisode indépendant et séparé du noyau urbain.



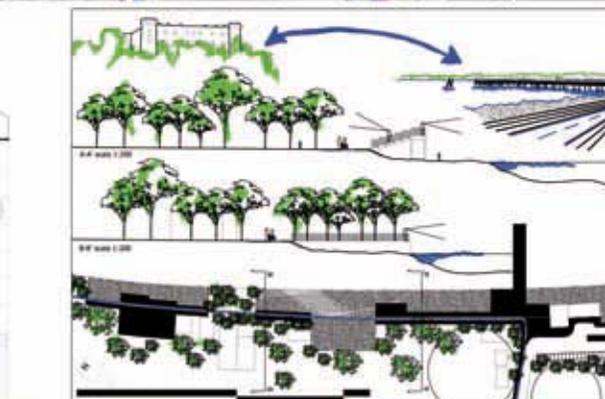
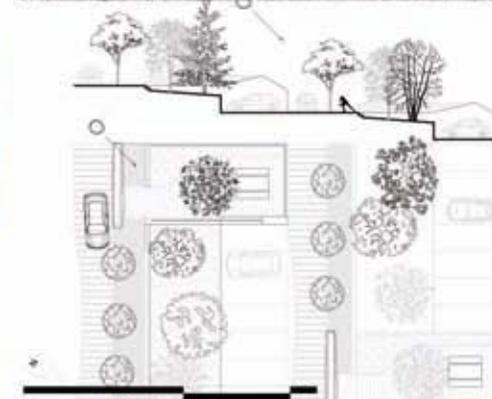
**Schema du project**

Le choix de focaliser l'attention des interventions de l'éta-ge sur le système relationnel est, non seulement une réponse à la nécessité de donner structure à la ville inter-communale, mais aussi de rendre accessible et disponible le patrimoine d'urgences touristiques disséminé dans le territoire et souvent difficilement accessible.

Objectifs: confier un nouveau rôle au territoire agricole abandonné en le transformant dans le "coeur" de l'intervention pour l'accessibilité de la ville et son milieu à travers la connexion LAC - PARKING - PIQUE-NIQUE - CENTRE HISTORIQUE.

- Chemin de fe
- Rues
- Bus
- Pistes Cycliables
- Promenades/Places
- Accessibilité fonctionnelle
- Accessibilité Touristique
- Fonctions Touristiques
- Zones Pour Le Sport

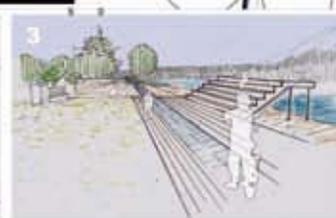
- Gare
- Zone 30
- Arrêtée bus
- Bike Sharing
- Zone Pique-nique
- Bac
- Pique Panoramiques
- Parking
- Zone D'intervention



**QUALITE' ARCHITECTURALE:**  
L'intervention dans la zone entre le chateau et le long lac est un parking qu'il améliore l'accessibilité au centre urbain qui il intègre à la nature et aux places équipées pour le loisir comme les zones pc-nc.

**QUALITE' DE LA VIE SOCIALE:**  
un nouveau système de parcours que relie la promenade du lac à la ville et permet une jouissance ample des places et du milieu.

**RESPECT DU MILIEU:**  
le projet de revaloriser les zones délaissées par l'insertion d'un naturel sobre accueille un parking écologique et compatible avec telle intention.



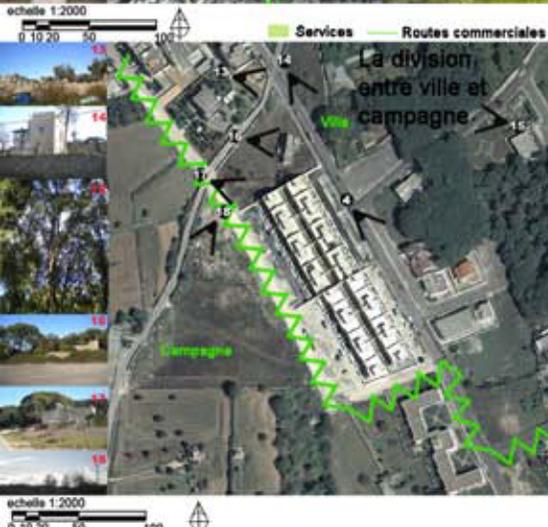
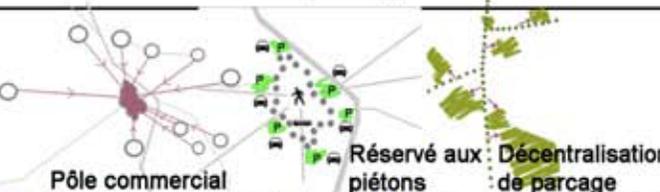


La municipalité de Maglie est une importante localité d'environ 15223 habitants qui est située dans le Salento (Italie méridional). Elle s'est, de plus en plus, transformée en devenant un chef-lieu économique dans la zone.

La campagne embrasse la ville

La structure de l'ancien centre urbain

est presque intacte avec ses agglomérations qui ont été générées sur l'axe principale Nord-Sud, en excluant complètement la campagne laquelle on peut la retrouver seulement dans des villas privées devenues publiques pendant les dernières années.

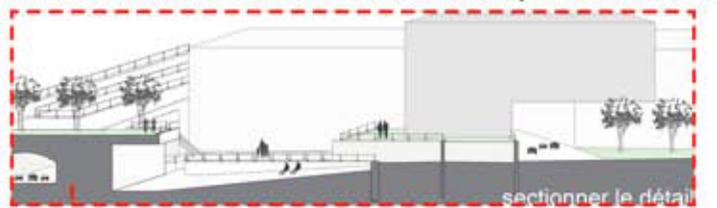
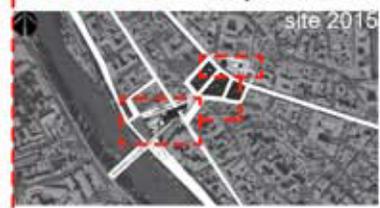
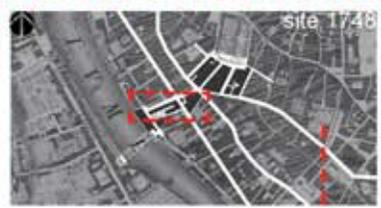


# STRATIFICATION URBAINE DANS LA VILLE CONTEMPORAINE

rome-italie

UNE PIAZZA EN TERRASSES AVEC DES NIVEAUX D'IDENTIFICATION CHANGEANTS D'UNE CONTINUITÉ INTELLIGIBLE ENTRE LES STRATES PASSÉS ET PRÉSENTS.

Municipalité I - Vicolo della Moretta - Unité minimale de récupération urbaine



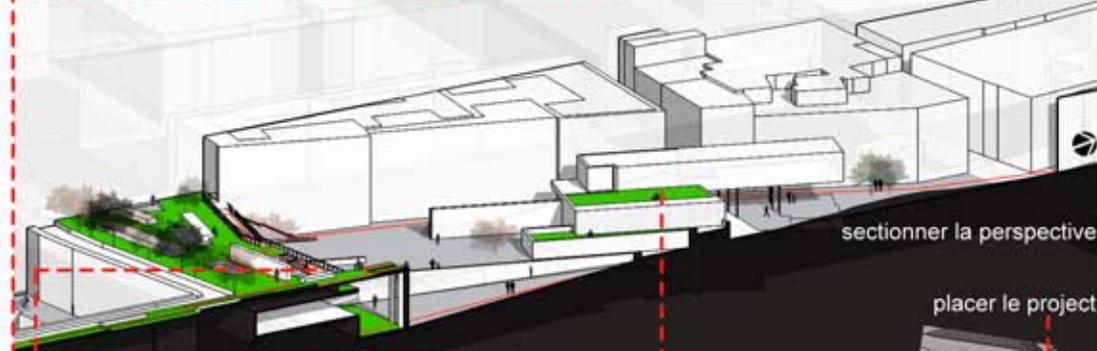
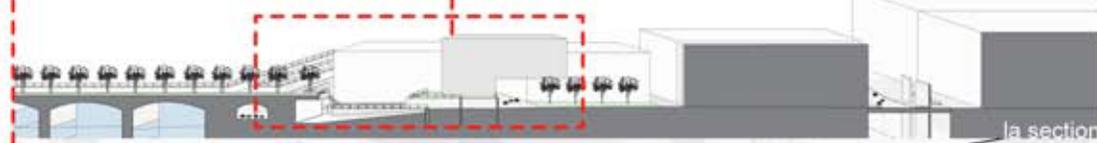
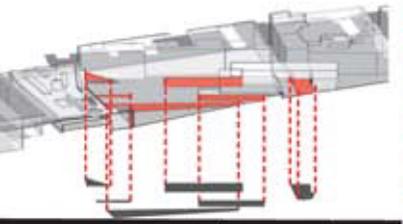
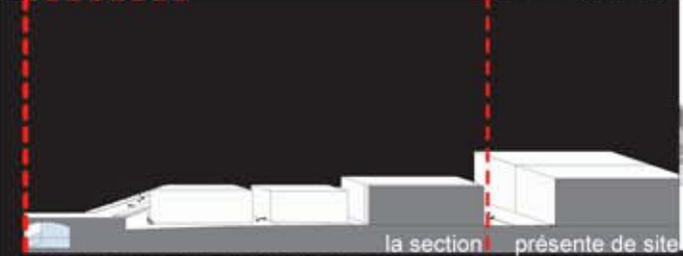
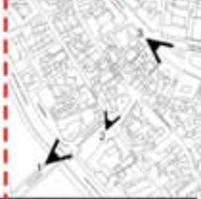
**QUALITÉ DE LA VIE EN COMMUN:**  
La division des espaces crée des zones sociales pour les marchés et les rassemblements sociaux pendant qu'on éduque les visiteurs au niveau urbain.

**QUALITÉS ARCHITECTURELLES:**  
En relevant les strates anciens et en les soumettant à l'attention des personnes nous créons des espaces fonctionnels tant pour un marché que pour des futurs points de rencontre sociales.

**RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT:**  
La promenade piétonnière offre un chemin vert qui s'oriente vers la Piazza, le marché a des murs verts pour le soutien des ventes et des qualités atmosphériques.



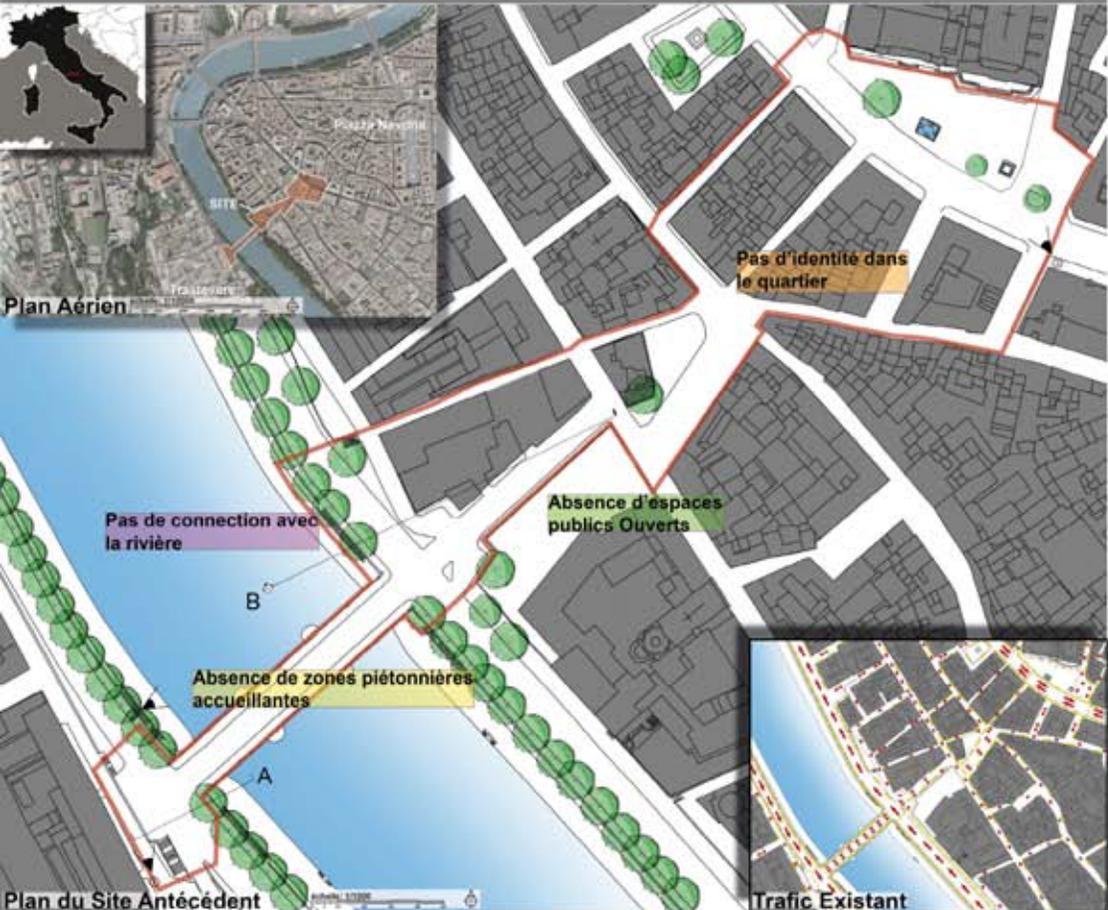
Depuis la période des Septe Collines jusqu'à maintenant, Rome a été construite, détruite et reconstruite permettant à la cour d'une piazza d'exprimer des siècles d'histoire qui ne sont, malheureusement, ni perçus ni appréciés. L'intervention à lieu dans le Quartier Renaissance de Rome où le changement des construits et l'introduction de Corso Vittorio et du Lungotevere ont interrompus une présence historique et une hiérarchie des espaces.  
Le plan propose soit d'élever soit d'abaisser des niveaux le long d'anciennes voies pour rétablir un sens d'échelle humaine au site et d'unifier les couches. Il divise les aires selon les différents usages et établi une nouvelle hiérarchie à travers l'interaction des conditions passées et des usages futurs.



# Une Renaissance de l'eau: Reliant le Tibre avec l'Antiquité

# Rome, Italie

Municipalité I - Vicolo della Moretta - Unité minimale de récupération urbaine



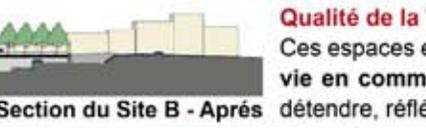
Que ce soit les fontaines pour boire des rues de Rome, les anciens aqueducs ou les grandes fontaines, l'eau est omniprésente à Rome. Mais il y a une **grande déconnexion entre Rome et le Tibre** qui est due à ses quais.

Intégration de la circulation des personnes et de l'eau



**Qualités Architecturales**  
Le mouvement acoustique et visuelle de l'eau permet de suggérer des destinations nouvelles et uniques, qui définissent mieux la zone et qui rendent au quartier de la ville une **communauté renouvelée**.

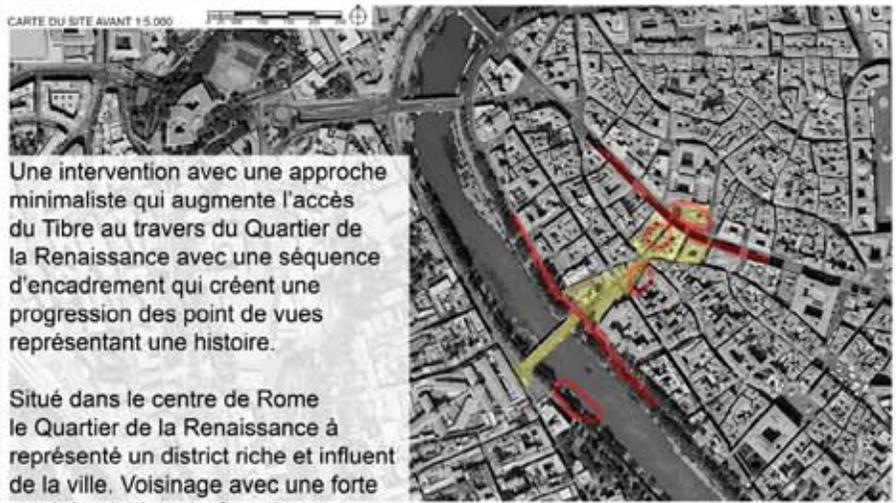
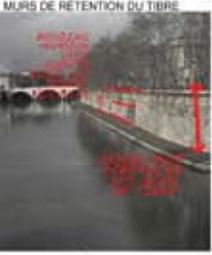
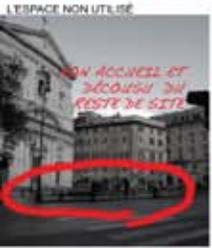
**Respecter l'Environnement**  
La connexion et l'interaction avec la rivière ont été perdues et cette proposition crée un espace qui **respecte l'environnement en enregistrant les changements de la rivière**.



**Qualité de la Vie en Commun**  
Ces espaces extérieurs favorisent une **vie en commun plus active** pour se détendre, réfléchir, jouer et socialiser.

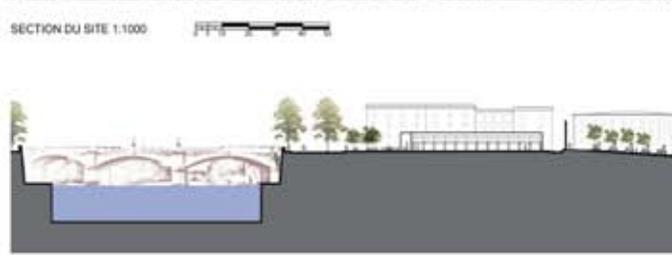
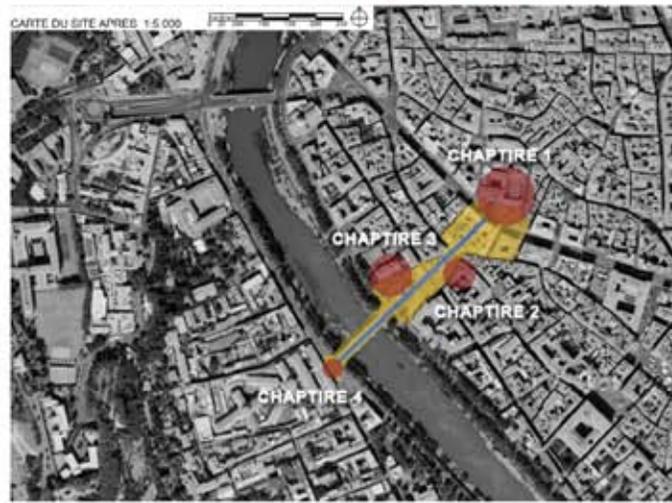
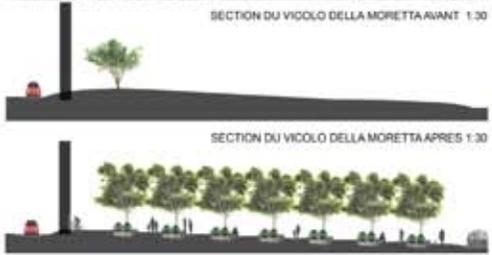


# CONTACTS À TRAVERS L'ENCADREMENT



Une intervention avec une approche minimaliste qui augmente l'accès du Tibre au travers du Quartier de la Renaissance avec une séquence d'encadrement qui crée une progression des points de vues représentant une histoire.

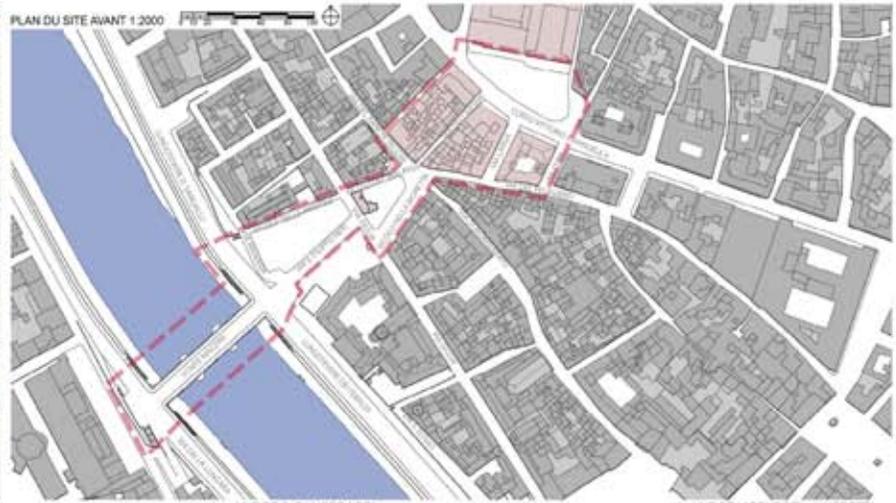
Situé dans le centre de Rome le Quartier de la Renaissance à représenté un district riche et influent de la ville. Voisinage avec une forte cohésion initiale, le Quartier de la Renaissance à été ouvert à la fin du XIX siècle par une artère routière. Ainsi les routes latérales et les murs de rétention du Tibre on contribué à la séparation des résidents de la rivière. Cette déconnexion a contribué à la perte d'une dimension piétonnière.



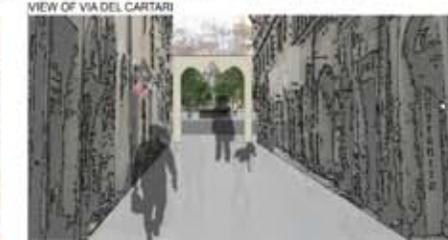
**Qualités Architecturales:**  
L'encadrement des vues entre la structure nouvelle et la structure existante permet de comprendre le parcours historique au fur et à mesure que l'on traverse le site.

**Qualité de la vie en Commun:**  
L'accent posé sur l'expérience piétonnière favorise la participation et la vie en commun.

**Respect de l'Environnement:**  
L'approche de l'intervention minimaliste amplifie les qualités existantes du contexte construit de Rome tout en évitant des rénovations majeures.



En créant un chemin le long d'un axe déterminé la promenade du visiteur se transforme en une séquence de points de vues encadrés qui constituent une histoire. Le portico d'une structure contemporaine ajoutée renforce le concept d'encadrement. Ceci représente l'effet d'encadrement des petites rues qui croisent des espaces ouverts. La végétation est aussi utilisée comme lien visuel qui réuni le site dans son ensemble.



## LE CENTRE-VILLE À PIED

Kartuzy



LE CENTRE-VILLE DE KARTUZY N'A PAS DES BATIMENTS TYPIQUE POUR LE CENTRE DE LA VILLE..

LA PLACE CENTRALE, COMME LA PLUPART DES TERRES, EST COUVERTE PAR VOITURES, IL N'Y A PAS D'ESPACES ADAPTÉS AU PUBLIC. SA SUBSTITUT EST UNE COURTE RUE PIÉTONNIERE ET UN PARC NÉGLIGÉ, ENTOURÉ PAR DES PARKINGS. IL Y A UN LAC SITUÉ PRÈS DU CENTRE, MAIS SON POTENTIEL EST COMPLÈTEMENT INUTILISÉS ET SES BORDS NE SONT PAS EXPLOITÉS.

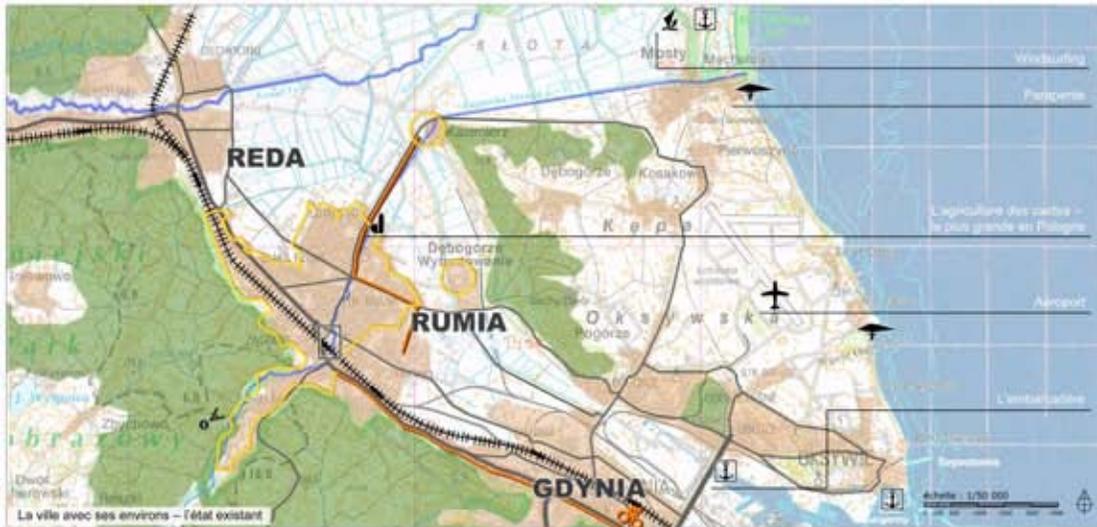


NOTRE CONCEPTION PRÉVOIT L'EXCLUSION DU TRAFIC DE LA PLUPART DU CENTRE ET LE RENDRE ACCESSIBLE AUX PIÉTONS. LA PLACE ÉTAIT TRANSFORMÉ D'UN PARKING TYPIQUE EN UN ESPACE PUBLIC, ET UNE RUE PIÉTONNIERE QUI MENE DE LA GARE JUSQU'AU LAC, ÉTAIT CREE. IL Y A UN HÔTEL ET UN PORT PRES DU LAC, ET UNE SALLE SPECTACULAIRE SUR LA RUE PIÉTONNIERE. LES BÂTIMENTS SONT DENSES ET LES FONCTIONS TYPIQUE POUR LE CENTRE-VILLE ÉTAIT MIS.





# Aller à vélo et à pied dans de la ville, au bord de la mer, dans la forêt. RUMIA



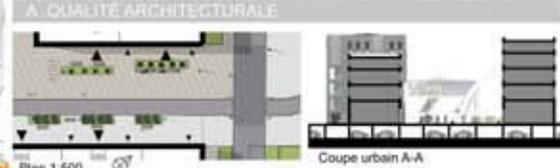
Rumia est située au nord de Pologne, dans l'agglomération de Gdańsk. Aucun plan urbain raisonnable a accompagné pendant la formation de la cité dortoir. Aujourd'hui cette situation provoque un manque d'espaces publics bien organisé, manque de services et de l'encombrement de réseau routier.

La conception concerne la création de centre de la ville avec des commerces, de la gastronomie et des édifices de culture.

(A) Pour cet effet on propose de faire de l'espace publique attractive des places et des rues piétonnes.  
 (B) En plus les pistes cyclables menant au bord de la mer et vers les forêts seront créé, permettant à la fois la connexion entre les villages situés autour et le centre-ville.  
 (C) Le parking collective a plusieurs niveau et le parking collective souterrain, ça permettra de réduire le surface occupé par les voitures.



Le projet se concentre sur la création de développement pour objectif d'améliorer la qualité et l'attractivité du cadre de vie.



C. RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

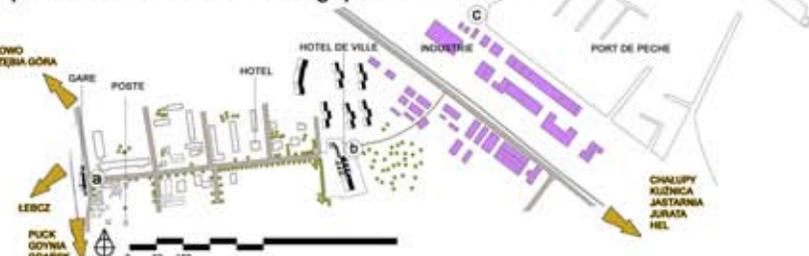
# WŁADYSŁAWOWO VENIR, ALLER, NAVIGUER



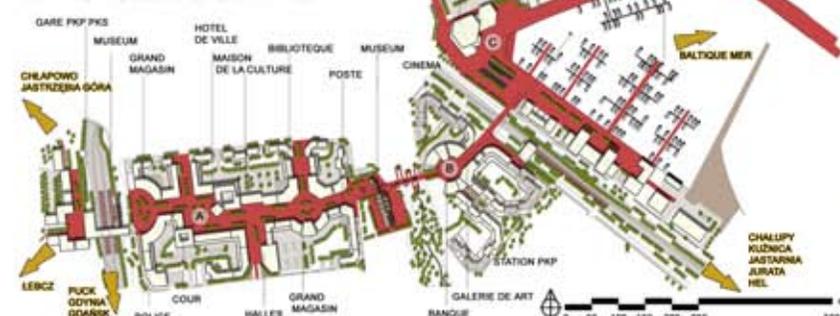
Selon notre conception, par le centre de Władysławowo passe un axe en forme d'une rue piétonnière. L'espace piétonnier est accessible sur toute sa longueur, depuis la gare jusqu'à la marine. Au niveau du sol et sous la terre, nous avons prévu des parkings. Nous avons pensé également à préserver les surfaces biologiquement actives.

## LEGENDE

- WŁADYSŁAWOWO
- ZONE DE DEVELOPPEMENT
- RUE
- TROTTOIR
- CHEMIN DE FER
- HINERAIRE APPEL



## SCHEMA D'EXPLOITATION ENVISAGEE DU CENTRE



## LEGENDE

- RUE PIETONNIERE
- TROTTOIR
- RUE
- PELOUSE
- ARBRE
- HINERAIRE APPEL
- A ZOOM



**1 QUALITE ARCHITECTURALE**  
Actuellement, à Władysławowo il n'y a aucun centre culturel. En sortant de la gare, on voit de petits magasins en tôle.



**2 RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT**  
Il n'y a ni rues piétonnières ni centre de service. L'architecture intéressante du bâtiment « Dom Rybaka » se perd entre d'autres bâtiments.



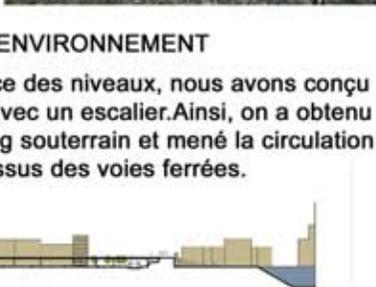
**3 QUALITE DE LA VIE SOCIALE**  
Il n'y a aucune rue menant directement au port. En plus, sur le terrain du port se trouvent des halles industrielles, complètement abandonnées. La circuler librement dans le port est entravé par les bâtiments industriels qui sont situés au bord de la mer.



**QUALITE ARCHITECTURALE**  
L'architecture est la réponse à la structure urbanistique. Grâce au fait que la gare principale a deux niveaux, on peut arriver au centre ville sans aucun conflit avec la circulation routière.



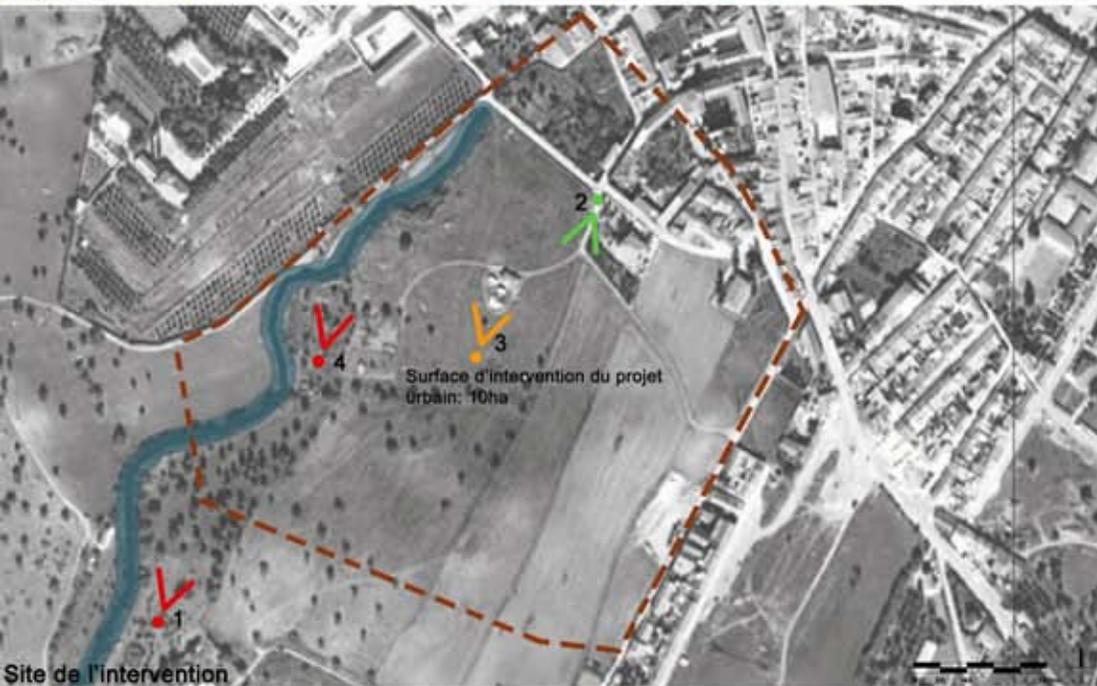
**RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT**  
Tenant compte de la différence des niveaux, nous avons conçu une rampe en combinaison avec un escalier. Ainsi, on a obtenu l'espace pour un grand parking souterrain et mené la circulation piétonnière au-dessus des voies ferrées.



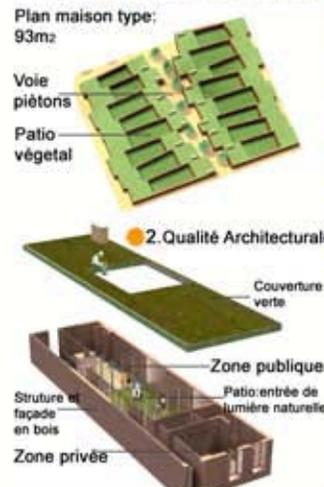
**QUALITE DE LA VIE SOCIALE**  
Au bout de la rue piétonnière, on a planifié la construction d'une salle à plusieurs fonctions, dominant le paysage. On pourra ainsi animer la vie culturelle de la ville.

# Évolution du Centre Urbain dans le Paysage: renforcer l'éco-mobilité...

Torrão

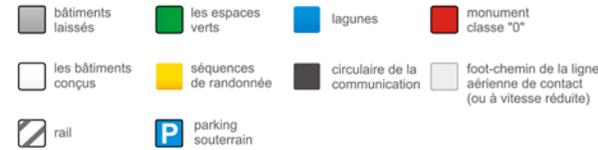
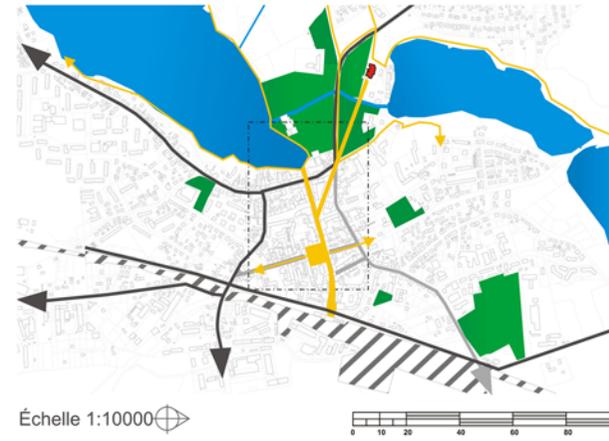
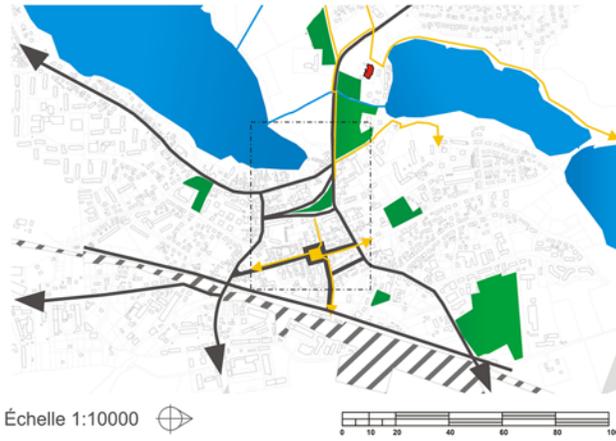


Le village du Torrão se localise à l'Alentejo, au sud du Portugal, à un climat sec, présente un centre urbain isolé et fait perdre le caractère, dû à une croissance urbaine désordonnée. Engagée dans un paysage dense, des terrains agricoles, cultivés ou à l'abandon, un secteur protégé de chêne-liège et le barrage, plusieurs valences environnementaux. Les bâtiments existants, dégradés ne s'intègrent pas dans le paysage, les rues étroites, ne permettent pas l'accessibilité et la mobilité à tous.



Projet urbain perméable. Logements d'impact environnemental réduit, se développent à partir du patio végétal. Espaces publics et parcours piétons accessibles à tous. Valoriser l'environnement et régénérer la ligne d'eau. Moyens de transport écologiques.

Downtown de Kartuzy est coupé par les séquences de la communication municipale principale dont l'espace de la ville est un endroit hostile pour les habitants et les touristes. C'est la ville de transit qui se sépare d'une situation géographique favorable. L'absence des espaces publics organisés et des voies de la circulation pour les piétons diminue l'activité sociale des citoyens et ralentit la progression économique de la ville.



Le projet joint les naturels avantages de Kartuzy (des lacs, un relief) avec la position importante de la ville dans le réseau inter-connexions. On organise la construction chaotique des quartiers, on connecte clairement les points intéressants de la ville, on crée à quelques séquences de systèmes isolés et des espaces publics, la circulation véhiculaire limitée dans la ville. L'association de la gare/station de bus avec les axes principaux mène à l'église historique, organise zone de promenade côtière et encourage les touristes à profiter d'une harmonie avec la nature et d'un espace public structuré.



Échelle 1:2000



Échelle 1:2000

**Qualité architecturale**  
L'agencement des bâtiments, la création d'un système des parkings, l'axe de la composition, la circulation du système de la communication périphérique

**Protection de l'environnement**  
La réduction des déplacements des véhicules, la connexion pas agressive avec des écosystèmes aquatiques



**La qualité de la vie sociale**  
La restauration une valeur sociale des espaces publics, l'introduction d'espace semi-privé et un système des chaînes adaptées pour les piétons handicapés

