

RÉVÉLER ET METTRE EN SCÈNE
LE PAYSAGE DES MÉTROPOLIS

POST SÉMINAIRE PRODUCTIF

Présentation des échanges
et des productions du séminaire
international organisé les 12, 13
et 14 décembre 2011 en amont du
30^e Atelier d'été de Cergy-Pontoise
(25 août – 28 septembre 2012)
et du colloque d'envoi prévu
le 1^{er} octobre 2012



NB : Les Ateliers ont besoin sur ce projet de nouveaux partenaires financiers.



De la Seine à la Seine / établissement public d'aménagement /
La Défense Seine Arche



Dossier réalisé par l'équipe de pilotage du 30^{ème} Atelier International de Maîtrise d'œuvre urbaine - Bertrand Warnier, Jean-Noël Caroline Motta, Léa Morfoisse, Nicolas Détrie -, avec l'aide du graphiste Emmanuel Kormann.

Ce document est une compilation des échanges et des contributions réalisés lors du séminaire productif et international organisé avec la participation des métropoles associées en préparation du 30^{ème} Atelier de Cergy, sur le thème : Révéler et Mettre en Scène le Paysage des Métropoles.

Il s'agit encore ici d'une version non-aboutie. Aussi vous prions-nous d'accepter et d'excuser les manques et possibles erreurs. Vos remarques et propositions sont les bienvenues.

Version du 23 février 2011

Contact : cery2012@ateliers.org

Plus d'infos sur www.ateliers.org

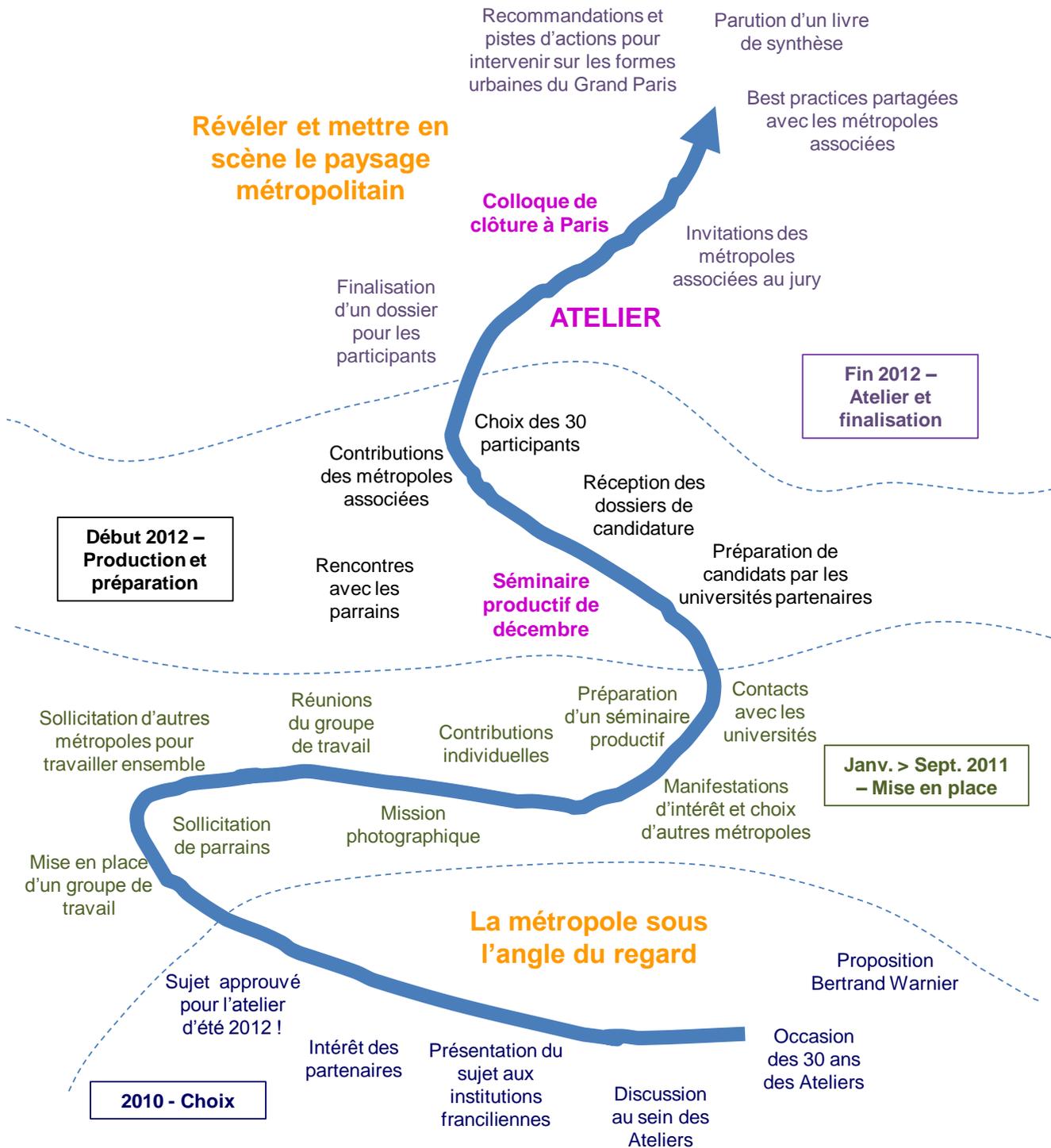
Télécharger le document-sujet de cet atelier

www.ateliers.org/Sujet_Atelier_Paysage_Metropole.pdf

Sommaire

CONTEXTE	5
MISE EN SITUATION / RAPPEL DU SUJET	7
CONTRIBUTIONS ET ÉCHANGES	15
Mots d'introduction	16
Regard en arrière	17
Transformation et image de la banlieue au cours du dernier siècle.....	17
Prise en compte de la géographie, illustration par le SDAURIF 1976 et sa carte de composition urbaine.....	23
Ingrédients de paysage	28
Le SDRIF 2008 : du plan à la 3D.....	28
Mais en vrai, dans la course à l'immobilier, comment ça se passe ?.....	31
Un chapelet de gares, sentinelles du Grand Paris ?.....	32
Comment le grand paysage, monument du Grand Paris, quel rôle dans les infrastructures ?.....	35
Habitants et passants, quels désirs de métropoles ?.....	37
Et si on le disait avec le corps et les mots ?.....	38
Paysage en marche	39
Contributions en images	43
Inventaire des motifs récurrents et paysages du Grand Paris.....	43
Représentations du paysage métropolitain au travers des arts et des médias..	44
Outils et moyens pour donner « à voir »	47
MÉTROPOLES PARTENAIRES	53
Amsterdam.....	54
Bangalore.....	56
Bogotá.....	58
Buenos Aires.....	60
Montréal.....	62
Prague.....	64
San Francisco	66
São Paulo.....	68
PRODUCTION DES ÉQUIPES	71
ANNEXES	113
Séquence visuelle de la visite du paysage métropolitain.....	114
Liste des inscrits au séminaire.....	119
Comité de pilotage.....	123

Processus complet du 30ème Atelier de Cergy



CONTEXTE

2012 est l'année des 30 ans des ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE, association à but non-lucratif créée par les urbanistes de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise pour questionner et enrichir les pratiques de l'aménagement urbain. En 30 ans, les Ateliers ont développé une expérience originale dans l'organisation de ces ateliers internationaux de création collective sur des sujets de développement territorial. L'association organise à présent plusieurs ateliers chaque année, pour des étudiants ou des professionnels, en France et sur les autres continents, et réunit aujourd'hui un réseau de plus de 2000 anciens participants. Pour cet anniversaire, nous avons choisi comme thème de l'atelier d'été 2012 un sujet difficile mais extraordinaire : **révéler et mettre en scène le grand paysage**, celui de nos métropoles, celui de la **métropole parisienne**. Ce document reprend les **INTERVENTIONS DES INVITÉS ET PARTICIPANTS** à la manière d'une **SYNTHÈSE RÉCAPITULATIVE ILLUSTRÉE**.

Pour préparer les Ateliers d'été de Cergy, nous organisons chaque automne un séminaire participatif pour défricher et poser les bases du sujet à l'étude. Pour la préparation de cet atelier exceptionnel le séminaire est conçu comme un mini-atelier sur 3 jours, alternant échanges, visites et temps de production en groupe. Nous avons choisi de limiter le nombre de participants à 30 personnes, pour former 5 groupes de 6 personnes. Les participants ont été en majorité des acteurs franciliens, mais aussi des représentants des métropoles étrangères associées à notre travail. Il a été demandé à chaque groupe de **PRODUIRE UNE SÉRIE DE CINQ RECOMMANDATIONS** pour révéler et mettre en scène le paysage métropolitain. Ces recommandations devaient être appliquées à la région parisienne ; elles pouvaient être d'ordre stratégique, institutionnel, artistique, juridique, architectural, botanique, ingénierique, éthique, colorimétrique... Ce premier résultat permettra de donner une bonne impulsion aux travaux des jeunes équipes internationales de l'atelier de septembre 2012.



**MISE
EN
SITUATION**

Les données essentielles d'un grand paysage

Bertrand Warnier, fondateur des Ateliers, pilote session 2012

« Je vais faire passer des petites images qui vont situer le problème. Mais avant de les passer, je voudrais vous montrer deux choses : d'une part une carte que tout le monde connaît, que tout le monde a dans sa poche, la **carte Michelin** (ou la carte IGN), dans laquelle on voit des routes, des couleurs, du vert, etc. et cette carte-là est complètement plate. Alors que si on avait une **maquette**, voilà la réalité. C'est bien ça notre problème. On sait que toutes les urgences qui sont celles du moment ne sont pas celles du paysage et de la géographe, mais d'un autre côté ça nous semble capital d'en prendre conscience que nous sommes en train de transformer les choses, même si les problèmes économiques, de logement, etc. sont prioritaires par rapport à un tas de choses : **LE PAYSAGE NOUS SEMBLE AUSSI PRIORITAIRE** ».



La planification des grandes agglomérations est tellement contrainte par des impératifs économiques, sociaux et organisationnels, que l'on en oublie (ou que l'on n'a pas le temps) de s'occuper des formes et de l'image de la ville. Les grands paysages urbains ne sont pas régulés par des plans d'urbanisme, qui sont quasiment devenus des tableaux. Les couleurs et les lignes ne sont que des fonctions des densités et ne prennent pas en compte la géographie, ils apparaissent donc entièrement plats.

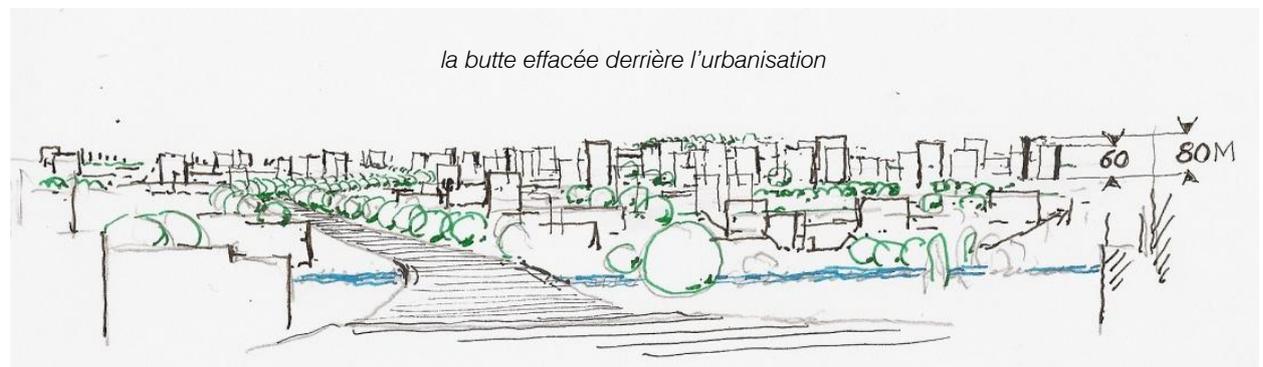


exemple d'un plan de développement et d'aménagement chinois

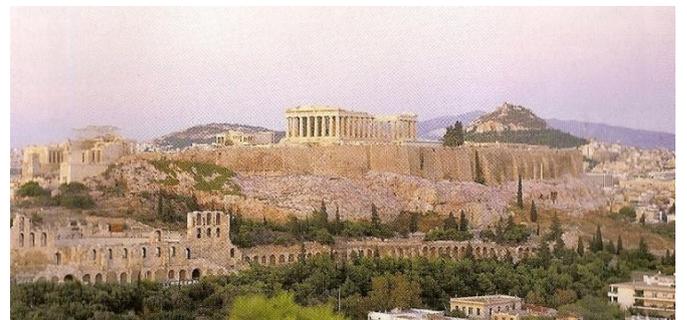


Fernand Léger, *The disks in the City*

L'application d'un plan d'urbanisme peut conduire à écraser la géographie qui disparaît derrière les immeubles, et ce d'autant plus facilement que la nécessité de compacité impose aujourd'hui des immeubles de toutes hauteurs.



Et pourtant la géographie a joué de tout temps un rôle essentiel pour caractériser une société, une culture. Elle a été le support des monuments les plus prestigieux et des éléments « symboles » de la ville.



l'Acropole

Aujourd'hui, ce sont les techniques de construction et la volonté de puissance qui ont conduit à des métropoles qui s'expriment toutes de la même manière : par des tours dont la hauteur et la concentration est gage de domination. Elles se sont substituées à la géographie dans de nombreux cas, ou tout du moins, l'ont accompagnée avec beaucoup de force.



les gratte-ciels de Chicago

Elles expriment une centralité, visible de loin.

Paris, avec quelques autres capitales, n'a pas - jusqu'à ce jour - succombé aux charmes des tours dans son centre historique. Les architectures, tout comme la géographie (fleuves et collines), ont conservé leurs spécificités. Au travers de ses projets successifs, Paris a su maintenir la qualité des traits essentiels de son paysage urbain.



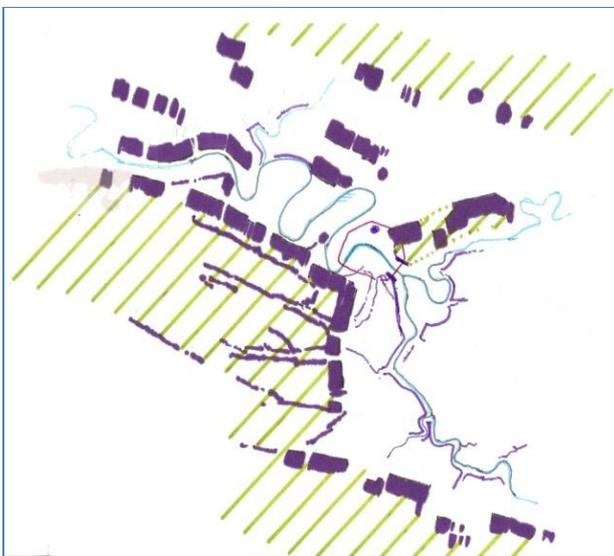
Paris intra-muros



Périphérie de Paris

En revanche, et comme ailleurs, les périphéries qui s'étendent sur de grandes échelles n'ont pas d'image propre (photo de droite).

Si on ne focalise pas tout de suite le paysage urbain uniquement sur les grands cours d'eau (la Seine, la Marne et l'Oise), la métropole se découpe d'elle-même en trois grands ensembles qui sont chacun limités par des reliefs qui bloquent l'horizon. Ils ont des substrats géologiques particuliers, des plateformes (ou plateaux) à des hauteurs différentes.



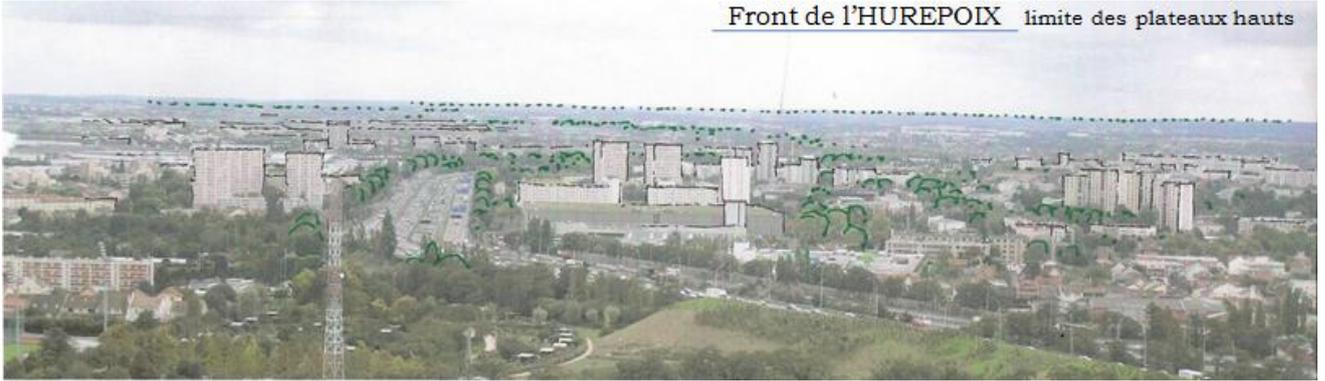
carte de la géographie et géologie de la région parisienne par Victor Prévot



la Région Île-de-France peut se découper en trois grands ensembles : la Brie, le Hurepoix et le Parisis

Compte-tenu des distances et des échelles, ces fronts ne s'imposent pas. Si on regarde les cartes détaillées, ils sont entrecoupés. Vallons et reliefs, en fond de paysage, sont inapparents. Ce sont de grandes lignes horizontales qui marquent le fond de paysage. Elles sont pourtant des éléments singuliers – et des opportunités – pour révéler et mettre en scène la métropole.

Front de l'HUREPOIX limite des plateaux hauts



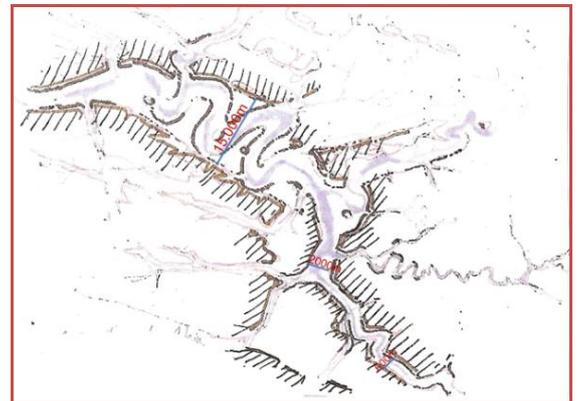
la butte et la forêt de MONTMORENCY

Front de Marly: mur naturel de séparation entre les différentes parties de la métropole

La butte boisée de l'HAUTIL

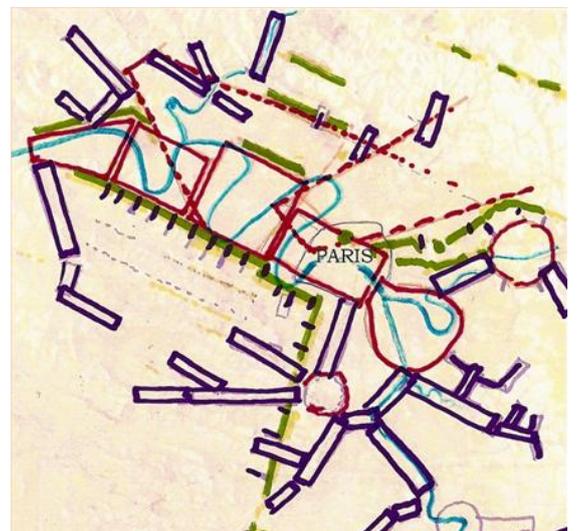


La région métropolitaine c'est aussi les grands cours d'eau, et la Seine en particulier. La Seine, dans la traversée du territoire, est enfermée dans une vallée cadrée par le relief des plateaux. Elle y creuse son sillon en amont dans un corridor de 600 à 2000 mètres de large, alors qu'en aval, les grands méandres de l'ouest s'étalent sur une entaille de 12 à 15 km.



En changeant d'échelle, nous sommes conduits à des entités paysagères très diverses qui ont été analysées ailleurs, reconnues et exploitées. La session des Ateliers, sans négliger ces multiples possibilités d'entrer dans le sujet, ne veut pas s'y attarder. Il faut cependant noter que les ondulations du territoire régional sont autant d'opportunités pour mettre en scène et mettre en évidence le paysage par l'intermédiaire des ouvrages d'art que cela peut engendrer.

Cette carte, schématique ou non, tend à montrer les obstacles à franchir par les infrastructures et le choix de les enjamber - ou pas.



LES QUESTIONS ET PROBLÉMATIQUES

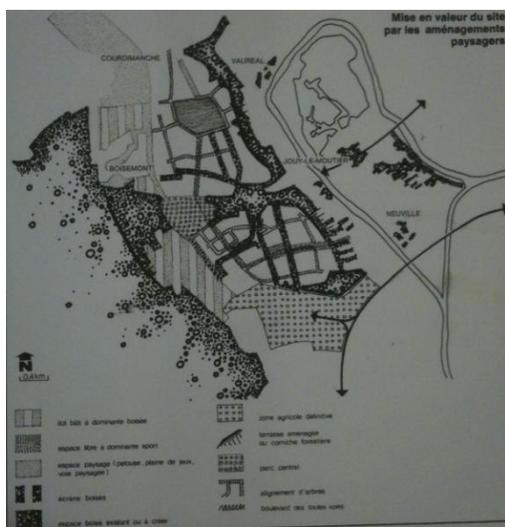
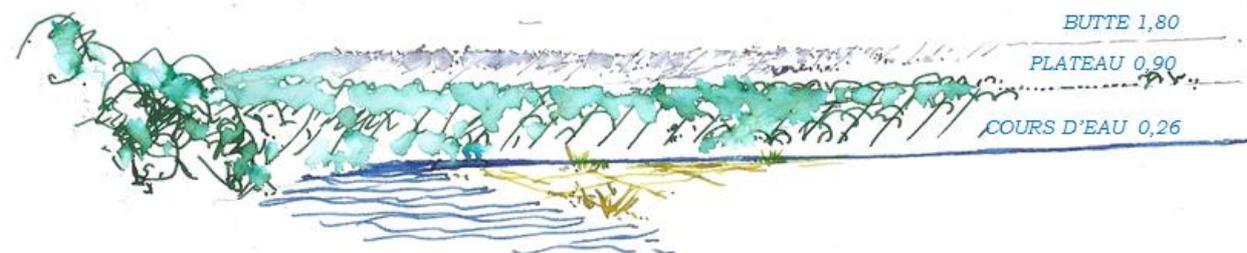
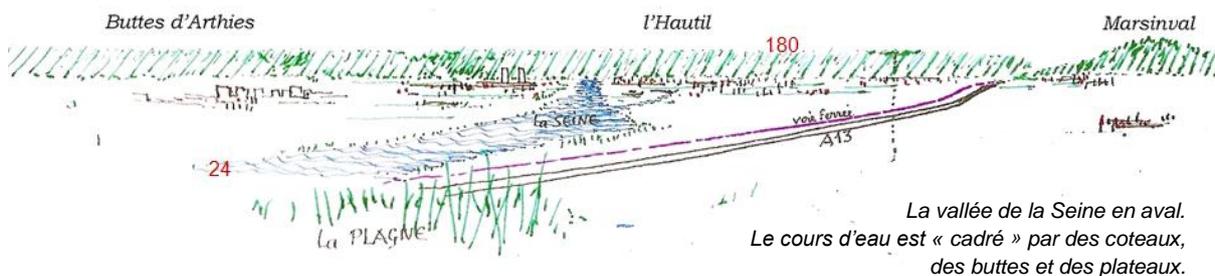
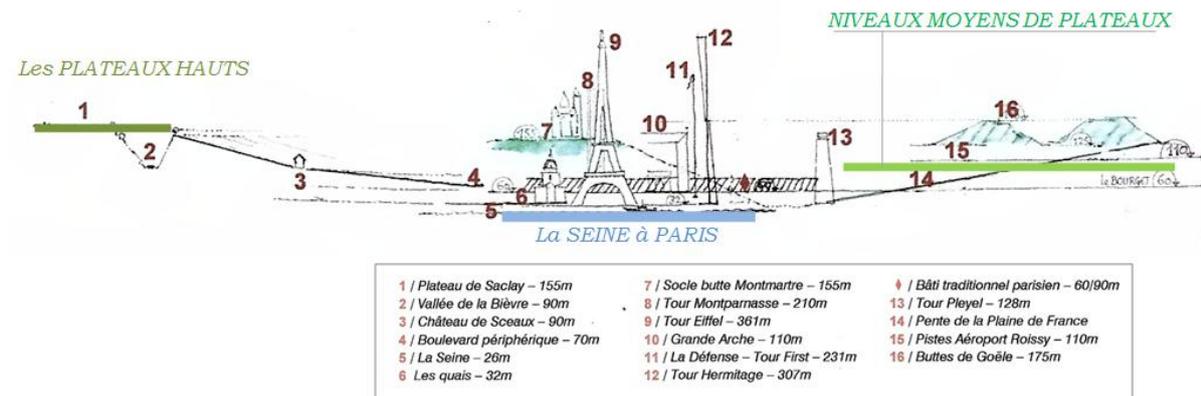
POUR LA PRODUCTION DU SÉMINAIRE ET LES PARTICIPANTS À LA SESSION.

Révéler et mettre en scène le paysage :

par quels biais ? Quels sont les thèmes et les nouvelles approches à retenir ?

- Les cours d'eau

Comment les cours d'eau, hormis leurs berges immédiates, peuvent-ils être exploités pour valoriser l'ensemble du site de la métropole ?



- Le végétal

Les grandes coupures végétales sont une nécessité pour les métropoles très étendues. Cela concerne les grandes forêts insérées dans le tissu urbain, les grandes zones agricoles, mais cela peut aussi être de l'urbain « déguisé », comme le plateau de l'Hautil (dessin ci-dessus).

Pourquoi un paysage habité ne serait-il pas perçu tel un site naturel ? Nous pouvons prendre l'exemple du plateau de l'Hautil, qui, pour une population de plus de 40 000 habitants, occupe l'espace intermédiaire entre les coteaux d'une butte et ceux de la vallée.

➡ mise en valeur du plateau par les aménagements paysagers

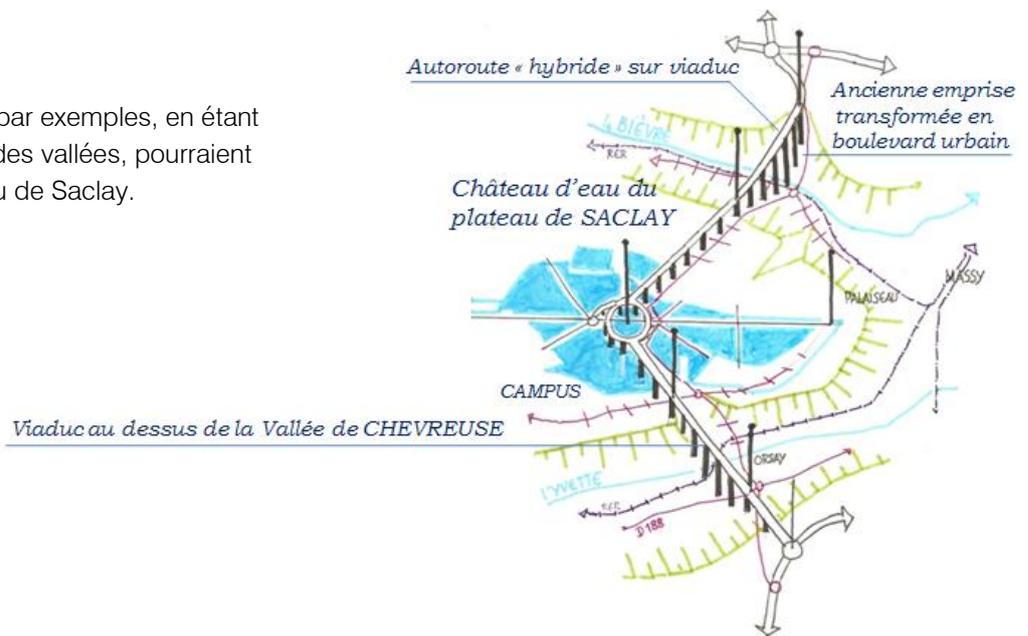
- Les réseaux

Puisque l'on est capable de réaliser le viaduc de Millau dans un site naturel, alors pourquoi des ouvrages d'art en ville ne pourraient-ils pas permettre de valoriser sa géographie ?



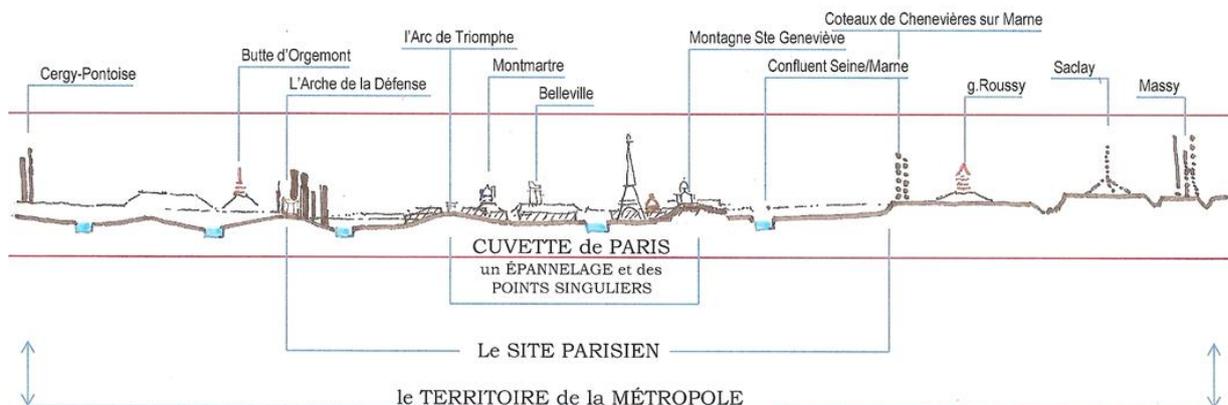
photo du viaduc d'Arcueil

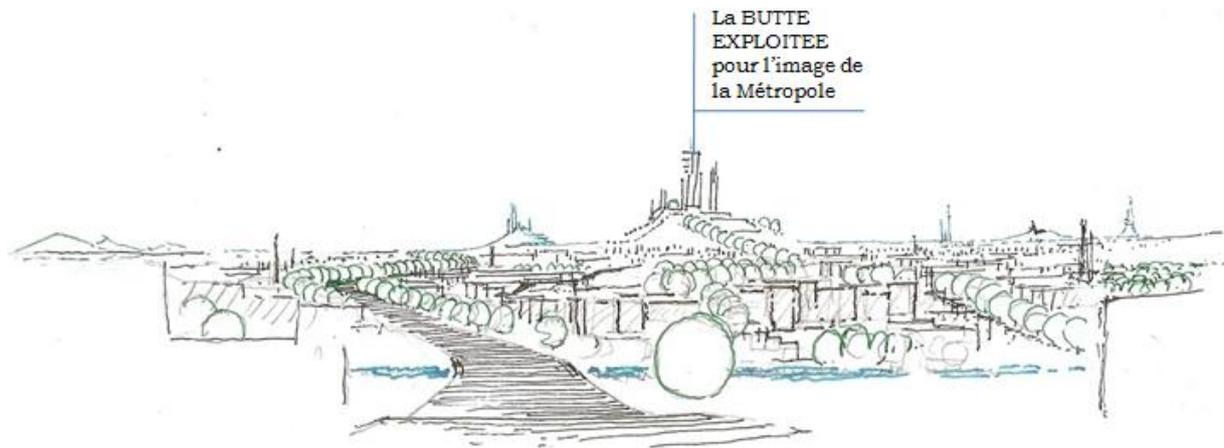
Les ponts-viaduc par exemples, en étant situés au dessus des vallées, pourraient délimiter le plateau de Saclay.



- Les points singuliers

La géographie offre une multitude de points singuliers susceptibles d'être exploités. Ces sont des buttes, des terrasses et fronts naturels, des points de vue à flanc de coteaux. Ce sont aussi des bornes artificielles construites pour les besoins de la métropole et dont les émergences sont autant de signaux capables de donner du charme à la métropole.





- Des paysages sculptés dans « la glaise » des masses existantes

Qui n'aurait pas envie d'inventer de nouveaux « designs » à partir de l'existant ? Les accumulations d'immeubles et demain sont sans signification urbaine sont des stimulants pour créer des identités. Il y a aussi de multiples petites centralités, qui, aujourd'hui, ne sont que des services minimums aux populations.

C'est le lien d'appartenance du lieu que nous voulons beau. Ce sont donc autant de supports pour exprimer une identité qui pourrait s'affirmer par des formes.



paysage du sud parisien



**CONTRIBUTIONS
ET
ÉCHANGES**

Mots d'introduction

Francis Rol-Tanguy, directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme

Dans le livre qu'on a fait, *Petite synthèse du Grand Paris*, suite à la consultation internationale du Grand Pari(s), on s'était voulu ne faire appel qu'au travail des dix équipes, sauf sur cette question du paysage où on s'était permis de rajouter un petit chapitre nous-même pour montrer que justement, non pas en donneurs de leçons, mais en ayant clairement le sentiment que **cette question avait été sous-estimée**.

Le souci n'est pas seulement d'abord de respecter l'histoire (même si c'est important) mais c'est aussi peut-être de renouveler ce regard sur le paysage, de se poser la question de comment et d'où voit-on le paysage aujourd'hui, **QU'EST-CE QU'IL EST**

IMPORTANT DE RESPECTER DANS CE PAYSAGE EN ESSAYANT D'EN RENOUVELER LE REGARD.



Pierre-André Périssol

Président de l'Agence française de développement, Maire de Moulins, président des Ateliers

C'est une grande joie de vous accueillir aujourd'hui pour un exercice un peu inédit qui prend une place particulière dans l'histoire des Ateliers. L'enjeu de l'atelier de cette année qui est exceptionnel pour fêter les 30 ans, consiste à dire **EST-CE QUE LE PAYSAGE PEUT NE PAS ÊTRE UNE RÉSULTANTE, MAIS ÊTRE LE FRUIT D'UNE VOLONTÉ ? EST-CE QU'ON PEUT INFLUENCER A L'ÉCHELLE DE L'ÎLE-DE-FRANCE LE PAYSAGE MÉTROPOLITAIN ?** Comment peut-on agir sachant qu'à Paris nous sommes dans une ville mondialement connue pour la qualité de son architecture, de sa structure urbaine, peut-on également au niveau de l'Île-de-France avoir cette ambition et construire un paysage qui aura aussi une originalité, une spécificité et qui permettra de **CONTRIBUER A L'IDENTITÉ DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE ?**



Thierry Van De Wyngaert, président de l'Académie d'architecture

Magnifique occasion de ce que je souhaite pour ce lieu : ouvrir l'Académie sur le monde ! Autrefois les architectes parlaient de la ville comme une centralité historique, ici à la place des Vosges on est peut être un des symboles. On se posait la question de la banlieue, un lieu aux bords de la cité, aux bords des centres anciens, il fallait le recoudre pour y installer les lieux d'urbanité. Après, les sociologues et quelques journalistes ont parlé deS citéS, des grands ensembles, de ce lieu de ghettoïsation où il fallait dans l'urgence insuffler des équipements, des commerces. Ensuite sont venus les paysagistes, qui ont investi ce champ de l'espace public comme support de la citoyenneté, celui du partage. Aujourd'hui, vous les urbanistes vous parlez du **PAYSAGE MÉTROPOLITAIN COMME LIEU D'INVENTION DU MIEUX VIVRE ENSEMBLE**. Alors tous ces sujets ce sont ceux de notre époque, de notre histoire, de notre civilisation et la raison d'être de l'Académie de l'architecture c'est de promouvoir la qualité de l'architecture, de l'aménagement de l'espace et de leur enseignement.



Regard en arrière

Transformation et image de la banlieue au cours du dernier siècle

Pierre Merlin, ingénieur géographe, fondateur de l'Institut français d'urbanisme, professeur émérite à l'université Paris I - Panthéon Sorbonne

Je vais vous parler de paysage à une **échelle macro spatiale**, une échelle large, celle de la constitution des agglomérations, en ayant toujours en tête l'agglomération de la région parisienne ; premièrement parce que c'est celle que je connais le mieux et deuxièmement, parce que c'est celle où vous vous trouvez actuellement et c'est celle sur laquelle vous allez travailler.

Si l'on regarde une photographie aérienne d'une grande agglomération française et en particulier celle de Paris, on est immédiatement frappé par le fait qu'il y a des organisations urbaines très différentes dans l'espace, que l'on peut presque délimiter d'un trait de crayon sur la photographie aérienne, qui correspondent à l'évidence à des modes de construction différents. C'est une banalité.

Chacun peut trouver dans la banlieue des traces de ce qui a été la :

**LA BANLIEUE INDUSTRIELLE AVANT LA PREMIERE GUERRE MONDIALE,
L'ENSEMBLE DES LOTISSEMENTS PAVILLONNAIRES DE L'ENTRE-DEUX GUERRES,
LES GRANDS ENSEMBLES DES TRENTE GLORIEUSES
ET LA PÉRIURBANISATION POSTERIEURE AUX TRENTE GLORIEUSES.**

Je simplifie beaucoup en présentant ce découpage dans le temps ; tout n'est pas aussi clair comme je laisse entendre. Néanmoins, on est frappé par le fait que ces différents éléments de tissu urbain ne créent pas paysage à l'échelle régionale, contrairement à ce qui s'est passé à Paris où longtemps le velum parisien, c'est-à-dire l'impossibilité de construire au-delà d'une certaine hauteur qui était fixée pour des raisons réglementaires, à partir de différentes raisons, notamment certaines auxquelles on ne pense plus, comme par exemple la mesure des échelles de pompiers qui limitaient la hauteur de construction. Cela conduit à ce que le paysage parisien épouse une topographie elle-même très fine et ça crée cette particularité de Paris qu'on ne retrouve pratiquement dans aucune autre grande métropole, si ce n'est pour des raisons différentes mais pas si différentes que ça, à Washington. Je ne veux pas dire que les **villes horizontales** ont un avantage par rapport aux **villes verticales** (ce serait une monstruosité si je pensais à Amsterdam, etc.), pour se rendre compte que des villes à base de verticales (sans grande hauteur), mais où les verticales dominent, peuvent être extrêmement attractives et créer un paysage urbain très séduisant. Dans les deux cas, si l'on cherche les raisons de cette situation on les retrouvera dans des règlements d'urbanisme dans les structures parcellaires. Par exemple, j'évoquais Amsterdam, la structure des canaux, la partie spectaculaire, est directement liée aux structures parcellaires qui ont été créés à l'époque, de façon volontaire, de manière à ce que chaque parcelle profite d'une façade sur les canaux, ce qui a donné lieu à des parcelles très étroites, des rectangles très allongés, la parcelle sur le canal étant très réduite par rapport à la profondeur des parcelles. Mais laissons-là Amsterdam de côté, même s'il est toujours agréable d'en parler, et revenons à l'agglomération parisienne et à ces différents éléments de tissu urbain qui apparaissent non seulement très différents, très facilement délimités, mais complètement imbriqués de façon qui paraît à première vue quasiment aléatoire autour de Paris.

On ne peut manquer d'être frappé également par la concordance qu'il y a entre ces structures de tissus urbains très différentes et les grandes époques historiques où elles se sont développées. Mais pourquoi, en quoi est-ce que la première Guerre mondiale, la deuxième Guerre mondiale, la crise pétrolière au milieu des années 70, ont-elles pu changer du jour au lendemain les formes que prenaient l'urbanisation ? Cela mérite que l'on s'interroge. La réponse que j'apporterais à titre personnel est que c'est lié d'une part, aux structures et mécanismes fonciers qui ont été mis en œuvre à ces différentes époques et deuxièmement, c'est le point sur lequel j'aimerais insister, les **mécanismes dominants de financement des logements**. Si je vais présenter ce petit historique, c'est bien entendu pas seulement pour l'intérêt que porte à juste titre le passé, mais aussi c'est pour les leçons qu'on peut en tirer pour l'avenir et y compris pour les paysages urbains à échelle macro spatiale.



nord-ouest parisien depuis la butte d'Orgemont

La **BANLIEUE INDUSTRIELLE** s'est construite à toute fin du XIX et début du XX^e siècle à une époque où la construction était entre les mains essentiellement de particuliers. **Particuliers** qui étaient soit des bourgeois aisés, des professions libérales qui plaçaient leurs économies dans la construction d'un immeuble locatif (ce qu'on appelait un placement de père de famille), soit des **industriels** qui construisaient ou faisaient construire autour de leurs usines pour leurs ouvriers, soit quelques **grandes institutions** (banques, assurances) qui voyaient un **placement rentable dans la pierre**. **Toujours est-il que ce financement privé du logement a conduit à cette banlieue qui avait UNE CERTAINE UNIFORMITÉ**, laquelle a un peu disparu au cours des dernières générations, un paysage essentiellement d'usines, d'entrepôts et de petits immeubles de qualité dans l'ensemble assez médiocre. Puis, survient la **PREMIERE GUERRE MONDIALE** et à ce moment-là on constate qu'il y a un **CHANGEMENT RADICAL DANS LES MODES DE CONSTRUCTION** dont je pense la raison est à rechercher dans la Guerre, puisque la Guerre a entraîné des besoins de financement énormes pour financer l'effort militaire, ce qui a conduit à une inflation qu'on ne connaissait pas jusque-là. Pendant tout le XIX et le milieu du XX^e siècle il y a très peu d'augmentation des prix. L'**inflation galopante** (on associe souvent cet adjectif « galopante » au substantif « inflation ») a fait craindre qu'il y eut une augmentation parallèle des loyers et que cela plaça les familles des soldats mobilisés dans une situation très difficile. Ce qui fait que pour des raisons qui se voulaient sociales, le gouvernement d'époque a décidé d'introduire un **blocage des loyers**. Cette mesure qui se voulait très sociale a eu des conséquences nous le verrons qui n'ont pas été tellement sociales. Le blocage des loyers qui a été introduit au début de la Guerre, poursuivi à la fin de la Guerre et de façon continue pendant tout l'entre-deux Guerres, a conduit à ceux qui investissaient traditionnellement dans le secteur du logement, ces particuliers aisés, ces banques et assurances ont trouvé que ce placement n'était plus rentable puisque les loyers étaient bloqués, et que les coûts de construction eux augmentaient très vite. Devant la possibilité de se loger de la façon traditionnelle en louant un logement dans un immeuble, les ménages modestes n'ont eu d'autre solution que de construire ou de faire construire par eux-mêmes. Et c'est là que sont intervenus des intermédiaires, un peu douteux (ça va toujours ensemble) qui ont lancé le mécanisme des lotissements qu'on a appelé par la suite « **lotissements défectueux** ». C'est-à-dire qu'ils ont acquis systématiquement des grandes exploitations agricoles ou des grandes propriétés de quelques dizaines d'hectares et les ont divisé en lots, sur lesquels les particuliers qui achetaient les lots construisaient ou faisaient construire un pavillon. On a parlé de lotissements défectueux parce que ces intermédiaires avaient certes présenté des plans, mais des plans qui n'avaient qu'une valeur indicative et ils ont **quelque peu oublié de construire les équipements correspondant aux besoins des logements, voire oublié de construire les routes** qu'ils avaient bien dessinées, mais c'était à titre encore une fois indicatif. De même les réseaux d'eau, d'égout, etc. ce n'était pas à eux pensaient-ils de les aménager, même si les prix de vente coutraient en

moyenne une multiplication par dix des coûts qu'ils avaient engagés, auraient pu justifier qu'ils les construisissent. C'est donc un changement radical du financement du logement à l'occasion de la Guerre, le retrait des investisseurs privés, qu'on a vu cette forme dominante d'urbanisation d'entre-deux Guerres, les pavillons dans les lotissements.

Survient la **SECONDE GUERRE MONDIALE**, et là à **NOUVEAU UN CHANGEMENT RADICAL**.

Pourquoi ? Parce que la crise du logement (je ne retracerai pas ses causes que chacun connaît), qui a été au moins aussi importante de celle qui avait sévi à la fin la première Guerre mondiale, a conduit cette fois-ci **l'Etat à s'engager fortement dans le secteur du logement**. La question s'était posée à la fin de première Guerre mondiale, il y avait un embryon de secteur social qui était d'habitation bon marché et on s'était posé la question de savoir s'il fallait le développer plus largement. Mais les gouvernements de l'époque avaient décidé qu'il n'en était pas question, que le logement restait du domaine de la sphère privée.

Au lendemain de la seconde Guerre mondiale, dans un climat politique radicalement différent, dans un climat je dirais psychologique, on était prêt à changer (et on a changé beaucoup de choses), il est apparu normal ou naturel, indispensable, que l'Etat intervint pour prendre en charge le secteur du logement. A vrai dire ça n'a pas été immédiat, l'Etat pour des raisons d'ailleurs je crois tout à fait légitimes a donné la priorité à qu'on appelait la **Reconstruction**, c'est-à-dire la reconstruction des infrastructures, du patrimoine industriel, et aussi des bâtiments qui avaient été détruits ou endommagés par la Guerre. Disons qu'à partir des années 50 seulement qu'on a commencé à construire des logements et surtout des logements locatifs sociaux ; mais il fallait trouver du terrain. Les organismes que l'Etat encourageait à se multiplier de logement social qu'ils fussent publics (Offices publics HLM) ou qu'ils fussent privés (privés HLM) ont recherché des terrains avec beaucoup de difficultés, d'autant plus que les plans d'urbanisme hérités d'entre-deux Guerres (approuvés à la veille de la seconde Guerre mondiale, donc qui n'avaient servi à rien pendant l'entre-deux Guerres), étaient inspirés d'un certain malthusianisme à volonté de freiner ces lotissements qui appartenaient déjà au passé. Et donc, il y avait **très peu de terrains** qui en fonction des plans d'urbanisme à l'époque, étaient **constructibles officiellement**. Les promoteurs publics ou privés ne se sont pas embarrassés de ce genre de circonstance et ont acquis tous les terrains qu'ils pouvaient trouver et ont obtenu des autorisations de construire malgré cela, c'est ce qu'on a appelé l'« **URBANISME DE DÉROGATION** » puisque la dérogation est devenue la règle à cette époque. C'est ainsi que sont nés les **GRANDS ENSEMBLES** parce qu'on a voulu construire le plus possible, mais surtout parce qu'il y avait une **idéologie urbanistique et architecturale** qui s'est développée entre les deux guerres avec les Congrès internationaux d'architecture moderne, avec la Charte d'Athènes et avec quelques urbanistes ou architectes très médiatiques (Le Corbusier parmi d'autres). Ces grands ensembles sont devenus la forme dominante d'urbanisation après la guerre et là encore il y a un changement de mécanisme des financements des logements dans la mesure où il y a eu cette intervention massive de l'Etat à travers notamment les prêts aux organismes HLM, des prêts très avantageux de très longue durée, à très faible taux d'intérêt et avec différés d'amortissement. Il y a eu d'autres mécanismes de financements également avantageux mais je ne vais me perdre dans des détails.

Et puis survint la **CRISE DU PÉTROLE**. En elle-même, **POURQUOI CHANGERAIT-ELLE LES FORMES D'URBANISATION** ? Et bien c'était d'une part parce que l'Etat souhaitait se désengager des financements qui lui coutaient très cher, d'autre part parce que les promoteurs immobiliers ont vu qu'il y avait un secteur qui devenait de plus en plus intéressant, et puis, il y a eu, il ne faut pas le nier par ailleurs, la vague de l'intérêt pour l'environnement au tournant des années 60-70 qui a conduit beaucoup de ménages à souhaiter habiter dans ce qu'ils croyaient devoir être un environnement quasi rural. L'attrait pour la **MAISON INDIVIDUELLE** ne date pas de cette époque-là, il a toujours existé, mais il était freiné par des considérations pratiques, spatiales et financières. Donc une quatrième époque, en réalité un peu tempérée par la construction des villes nouvelles, comme celle d'entre-deux Guerres avait été un peu tempérée par la construction des cités jardins dans les années 30. Mais tant les cités jardins par rapport à

l'ensemble de la construction pourtant modeste de l'entre-deux Guerres, tant les grands ensembles par rapport à la construction en baisse d'après les Trente glorieuses ont été minoritaires.

Cet historique a pour objet de poser la question maintenant quel paysage urbain pour demain pour la banlieue et pour les extensions de la banlieue. On s'accorde généralement penser que nous devons faire face à trois défis majeurs pour l'urbanisation :

DÉFI ENVIRONNEMENTAL ET CLIMATIQUE

Lié aux problèmes de pollution, aux émissions à effets de serre et donc la nécessité de revenir à une **urbanisation** qui sera **plus économe en espace et en consommation d'énergie**.

DÉFI ÉCONOMIQUE

Longtemps on a considéré, c'était même la politique officielle, que la région parisienne devait croître le moins possible, ne pas se développer de façon trop arrogante par rapport aux autres régions, et qu'il fallait avoir des ambitions modérées. Le vent a commencé à tourner dans les années 90 et est maintenant très nette : la région Île-de-France affirme sa volonté très claire d'être une métropole économique concurrentielle à l'échelle mondiale.

DÉFI SOCIÉTAL

Nous trouvons en face une société qui a beaucoup évolué au cours des dernières générations. Les valeurs qui faisaient consensus ne le font plus. Notre société au lendemain de la seconde Guerre mondiale était marquée par la structure de la cellule familiale, le couple (qui se mariait), les enfants, marquée par le travail, un adulte (surtout masculin) commençait à travailler dès la fin de ses études et travaillait de façon continue jusque 65 ans, âge de sa retraite. Il y avait aussi un **sentiment national** beaucoup plus développé qu'il ne l'est aujourd'hui. Je ne reviendrai pas sur les raisons et je ne porterai surtout pas de jugement sur le déclin de cette valeur dominante. Mais ce qui me paraît problématique c'est qu'elle n'ait **pas été remplacée par d'autres valeurs qui fassent consensus au sein de notre société**. Et on le voit très bien à travers encore le **PAYSAGE DE LA BANLIEUE** où l'on peut encore délimiter de façon claire les **quartiers des pauvres, les quartiers des riches**. En particulier on est confronté à ces grands ensembles des Trente Glorieuses qui aujourd'hui posent les problèmes que l'on sait. Problèmes qui peuvent paraître paradoxaux quand on les regarde à l'échelle historique, puisque, je tiens à rappeler, que ces grands ensembles ont été le fruit d'une réflexion théorique, d'un courant idéologique très puissant qui trouve ses racines au XIX^e siècle, qui s'est développé notamment dans l'entre-deux guerres avec la charte d'Athènes et qui a conduit à cet **urbanisme moderne auquel adhéraient** après la deuxième Guerre mondiale, au début des Trente Glorieuses, **la quasi-totalité des milieux professionnels** des architectes et des urbanistes mais aussi la quasi-totalité **des élus y compris au niveau national** - je pense en particulier à Eugène Claudius-Petit qui fut le Ministre de la reconstruction et de l'urbanisme qui a eu la plus grande longévité (1948-1953), qui était un adepte inconditionnel de Le Corbusier et qui a soutenu, encouragé ce mouvement. Il faut garder ça en tête et aussi le fait que la population était très différente de celle que nous connaissons aujourd'hui. C'était une population de catégorie moyenne par leurs revenus, entre le quart et trois quarts de l'échelle de revenus, composée de familles jeunes avec des enfants, qui avait des revenus qui étaient légèrement supérieurs à la moyenne nationale. En fait à l'échelle des ménages sensiblement supérieur (de 40 % environ) mais il faut tempérer cela parce le fait qu'il s'agissait de ménages plus grands (à l'échelle individuelle l'écart de revenus était plus faible), qu'il n'y avait pas de retraités, donc globalement une population de revenus un peu supérieurs à la moyenne et une population qui était très satisfaite de trouver un logement dans les grands ensembles. Il ne faut pas oublier que **au lendemain de la seconde Guerre mondiale** il y avait une crise épouvantable de logement, que les ménages ne pouvaient pas retrouver un logement correspondant à la taille de leur famille, que le plus souvent ils étaient logés de façon très exigüe et qu'ils ne disposaient d'aucun confort sanitaire. En France dans son ensemble il y avait **seulement 2% des logements qui disposaient à la fois de l'eau courante, de toilettes intérieures, d'une salle d'eau et de chauffage central**. Or, ce confort sanitaire a été offert à l'ensemble des logements dans les grands ensembles. C'est donc pour ceux qui s'y logeaient, en plus dans un logement adapté à la taille de leur ménage, un progrès absolument extraordinaire. Comment est-on passé de cette situation où l'ensemble des élites approuvait cette construction massive à travers les grands ensembles et où les habitants étaient très satisfaits de leur logement, à la situation d'aujourd'hui ? On pourrait trouver plusieurs raisons, mais il y en a une qui pour

moi est prépondérante c'est la **réforme de financement de logement de 1977** qui est **intervenue en 1978**. Là encore l'affaire est pavée de bonnes intentions ; l'idée était de dire : l'aide accordée à une famille ou à un individu pour payer une partie de son loyer ou ses mensualités d'emprunt, est plus sociale que l'aide à la pierre, c'est-à-dire l'aide apportée au constructeur pour abaisser le prix du logement. *A priori* ça ne paraissait pas du tout absurde. Il y avait une autre volonté qui était de dire : la majorité des ménages souhaite une maison individuelle ; **favorisons donc la maison individuelle**. Et puis la majorité des ménages souhaite être propriétaire ; **encourageons l'accession à la propriété**. C'est ainsi qu'ont été mis en place des mécanismes qui ont évolué depuis (mais pas profondément modifiés) selon lesquels d'une part, l'aide à la personne devenait prépondérante par rapport à l'aide pierre qui l'avait été jusque-là, et selon lequel l'accession à la propriété devenait possible même aux revenus relativement modestes.



clichés C. Fallet, 2011

En quoi est-ce que ça a changé le tissu urbain ? Ca a favorisé bien entendu la construction de la maison individuelle, donc une **URBANISATION PLUS CONSOMMATRICE D'ESPACE** et comme il y avait des plafonds néanmoins de coûts de construction, cela conduit à chercher le très bon marché en périphérie de l'agglomération. Mais ça a une autre conséquence sur les grands ensembles. Il y avait eu deux sociologues Jean-Claude Chamboredon et Madeleine Lemaire¹, qui avaient publié en 1970 dans la *Revue française de sociologie* un article dont je ne suis pas sûr qu'on est mesuré le poids à l'époque Ils expliquaient que la population des grands ensembles qu'on avait tendance à considérer comme assez homogène, était en réalité constituée de **deux groupes de population**, le premier groupe était composé **de ménages qui avaient toujours été mal logés jusque-là et qui avaient trouvé dans le grand ensemble un aboutissement en quelque sorte de leur itinéraire résidentiel**, et qui ne pouvaient pas imaginer d'aller ailleurs. Le second groupe, en revanche, était composé de **ménages souvent plus jeunes en ascension sociale** qui avaient accompagné le mouvement des grands ensembles et qui avaient trouvé souvent leur premier logement dans les grands ensembles très jeunes (autour de la trentaine) et qui étaient **prêts au fur et à mesure que les possibilités s'offraient** et que leurs revenus augmenteraient, **à chercher un autre mode d'habitat**. Et c'est cette seconde catégorie de population à la suite de la réforme des logements, a massivement quitté les grands ensembles pour aller acquérir une maison individuelle en périphérie urbaine. La population des grands ensembles est donc limitée à ce moment-là à la première catégorie, mais les logements qui avaient été libérés ont été occupés. Par

¹ CHAMBOREDON Jean-Claude, LEMAIRE Madeleine, « Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement », in *Revue française de sociologie*, XI, Paris, 1970, pp. 3-33.

qui ont-ils été occupés ? On se trouvait à l'époque où premièrement on achevait la **résorption des bidonvilles**, où étaient logés les travailleurs immigrés en majorité célibataires de l'après-Guerre et où deuxièmement, les pouvoirs publics dans un souci là encore tout à fait louable, favorisait le regroupement familial des immigrés ; et où les loger ? Naturellement, dans les logements qui avaient été laissés vacants.

QUELLES LEÇONS EN TIRER POUR L'AVENIR ? Si l'on souhaite répondre à ces trois défis, environnementale et climatique, économique, et sociétal, il faut parvenir à un type d'urbanisation différente. Sans entrer dans des détails, je crois qu'on s'accorde et ça s'est traduit dans l'actuel Schéma directeur de la région Île-de-France, celui de 2008, à dire qu'il **est souhaitable d'encourager ce qu'on appelle la ville compacte**, c'est-à-dire une urbanisation plus dense qui aura pour avantage de favoriser l'utilisation des transports en commun, de réduire les besoins d'utilisation de l'automobile, de réduire les distances, donc d'entraîner des économies d'énergie en matière de transport, mais aussi en matière de chauffage puisque on sait que les dépenses de chauffage sont inversement proportionnelles à la densité. Réduire la consommation d'espace et la consommation d'espace, donc de polluants et de gaz à effet de serre, tel était l'objet de l'idée de la ville compacte. Mais **LA VILLE COMPACTE VA-T-ELLE PRENDRE LA FORME DE GRANDS IMMEUBLES-TOURS, CES TOURS QUI SONT REJETÉES, QUI SONT DEVENUES ASSEZ IMPOPULAIRES A LA SUITE DE L'ÉVOLUTION DES GRANDS ENSEMBLES**, et bien ce n'est pas du tout évident. Il a été très bien montré par un de mes étudiants dans une thèse que j'ai dirigé (Vincent Fouchier²) qu'il **n'y avait pas un rapport direct entre la densité de construction et la hauteur des bâtiments**. Les grands ensembles mêmes construits avec des immeubles hauts, ont une densité relativement faible, autour d'un Coefficient d'occupation des sols de 1 en région parisienne, souvent inférieur à 1 dans les agglomérations de province. A l'inverse, on peut très bien concevoir des tissus à base de maisons individuelles, qui aient une densité pas élevée, mais une densité moyenne, par exemple sous forme de ce qu'on a appelé des **MAISONS DE VILLE**, c'est-à-dire des maisons **alignées le long des rues**, ce qui implique que **l'on redonne à la rue la valeur** que les urbanistes du monde moderne avaient oublié, de **deux étages avec un jardin à l'arrière de la parcelle**. On peut très bien construire des maisons fort agréables sur des parcelles de 250 m² en front, de surface habitable de l'ordre de 150 m² avec jardin privatif et garage. Ce type d'habitat permettrait d'atteindre des objectifs d'économie d'espace et de consommation d'énergie, et pourrait **produire un nouveau type de paysage urbain qui aurait lui aussi son homogénéité** et qui serait, me semble-t-il, moins en rupture avec la tradition urbaine que l'ont été d'une part, les maisons pavillonnaires ou aujourd'hui les nouveaux villages, la périurbanisation, voire la rurbanisation, c'est-à-dire l'urbanisation des campagnes, et que l'ont été de leur côté les grands ensembles. Bien entendu pour y parvenir ça ne se fera pas tout simplement comme ça ; il ne suffit pas de dire c'est la forme d'urbanisme à encourager. Mais tirons les leçons de l'expérience historique. Je pense qu'on peut l'encourager très fortement d'une part **EN METTANT EN PLACE DES MÉCANISMES FONCIERS QUI FAVORISENT CETTE ORGANISATION URBAINE, CETTE DIVISION DE PARCELLE, CET ALIGNEMENT LE LONG DES RUES** et d'une part surtout **EN RÉVISANT FONDAMENTALEMENT LES MÉCANISMES DE FINANCEMENT DES LOGEMENTS DE MANIÈRE A CE QU'IL N'Y AIT PLUS CET ENCOURAGEMENT INTEMPESTIF** (j'emploie volontairement un terme fort) **A L'ÉTALEMENT URBAIN** que tous les spécialistes condamnent (que pratiquement tout le monde condamne quand il s'agit des autres). Il faudra des changements réglementaires et des mécanisations des logements, il faudra aussi du temps. Je ne pense pas qu'il faille souhaiter répéter les ruptures radicales qu'ont été la première Guerre mondiale, la deuxième Guerre mondiale et la crise des années 1970. Je pense qu'il faudra du **TEMPS**, encore une fois beaucoup de **VOLONTÉ PUBLIQUE**, de **VOLONTÉ POLITIQUE**.

² FOUCHIER Vincent, *Les densités de la ville nouvelle d'Evry. Du projet au concret*, Paris, Anthropos, 2000, 332 p.

Prise en compte de la géographie, illustration par le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île-de-France de 1976 et sa carte de composition urbaine

Paul Checcaglini et Hervé Blumenfeld,

architectes-urbanistes, anciens collaborateurs de Gérald Hanning

Gérald Hanning, à l'origine du travail sur la composition urbaine, était un architecte urbaniste élève de Le Corbusier, né en 1920, mort en 1980. Il avait 20 ans en 1940 quand il a commencé à travailler dans l'atelier de Le Corbusier, juste avant la guerre, puis a été envoyé par Le Corbusier à Alger où il a dirigé l'agence d'urbanisme d'Alger. C'est à là-bas où il prend vraiment conscience de l'importance du site et de la façon comme il fallait **ARTICULER SITE ET URBANISATION**. Après une carrière internationale (poste pour les Nations Unies, Madagascar, Cambodge, Côte d'Ivoire), il est revenu à Paris à l'Institut d'urbanisme et d'aménagement de la région parisienne (IAURP) pour partie, où il a travaillé dans le Schéma directeur de 1965 comme consultant, et vraiment à l'IAURP à partir des années 1970. C'est à ce moment où il a été assisté de Paul Checcaglini et ensuite d'Hervé Blumenfeld. La réflexion de Gérald Hanning est ancrée très en avant dans sa vie professionnelle et le travail qu'il a fait sur la région parisienne est un peu cet aboutissement de plusieurs dizaines d'années.

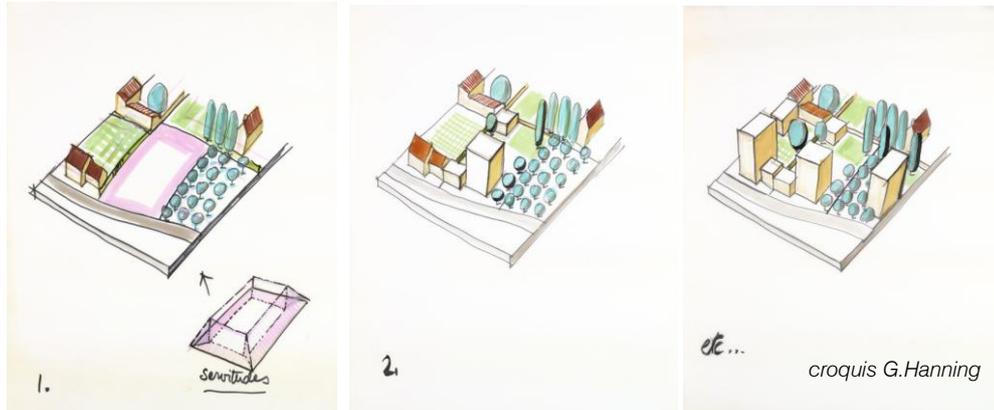
« La **trame foncière** est l'interprétation graphique de la géométrie de l'occupation humaine du sol. Sa représentation est un instrument d'analyse et de connaissance. C'est en même temps un outil d'aide à la composition du paysage urbain et rural. La trame foncière a été inventée en 1962 par Gérald Hanning (1919-1980), Bertrand Warnier et Jean Coignet, puis développée avec Paul Checcaglini et Annick Jaouen, à l'IAURP (Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne). **En s'appuyant sur l'étude de la trame foncière, Gérald Hanning avait conçu un plan de composition urbaine, qui figure dans le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région d'Île-de-France (SDAURIF) de 1976** » (CERTU, *Vocabulaire illustré de l'Art urbain*, Séminaire Robert Auzelle, Paris, 2001).



H. Blumenfeld

L'approche de Gérald Hanning concepteur du chapitre sur la composition urbaine tend à assurer l'équilibre et l'harmonie du paysage à tous les moments de son évolution, qu'elle s'applique de l'échelle de la parcelle à celle de la région. Elle visait à institutionnaliser une procédure spécifique de composition du cadre de vie urbain. La loi d'orientation foncière de 1976 n'organise que les moyens du développement urbain : agencement spatial (SDAU, POS...), programmation des investissements et contrôle réglementaire des opérations. Mais elle laisse complètement en lacune le choix et la mise en forme du produit final : le cadre de vie. Il faut donc trouver un moyen spécifique pour surmonter cette lacune. Hanning a posé les premiers éléments d'une technique de composition urbaine, premièrement en constatant que **le paysage est une résultante de décisions multiples, ponctuelles ; une « composition urbaine de fait » forme actuellement le cadre de vie urbain et ses paysages**. Le produit est mauvais

mais l'efficacité mécanique du processus est incontestable. Il faudrait donc utiliser la spontanéité et le dynamisme du processus. Nous entrons dans une période de développement importante de la **MATIÈRE DU PAYSAGE** et il faut **AMÉLIORER SON PRODUIT**. L'urbanisation est un processus continu de transformation du paysage, le rural change de fonctions, la gestion paysanne recule, les retombées urbaines bouleversent les paysages. L'urbain s'étend, se transforme sur lui-même, une procédure évolutive s'impose. Cette évolution procède d'une multitude de transformations ponctuelles, diffuses, aléatoires : **UN MODÈLE FINALISÉ RÉALISABLE PAR PHASES NE CONVIENT PAS**. Il s'agit de connaître ce processus pour orienter les transformations du paysage selon les fins que la société assigne et favoriser la mise en valeur des lieux.



Composer c'est donc « **composer avec** » l'espace qui est concret, existant, en place. C'est développer un système de formes inhérentes au site et aux paysages en place, un mode d'intervention qui permet de conserver un équilibre, une harmonie sans en bloquer l'évolution de l'espace. La composition urbaine **NE VISE PAS A PRODUIRE UN AMÉNAGEMENT FINI**. Elle **se distingue** notamment en ceci de la **composition architecturale**.

Les travaux, études et pratiques que Gerald Hanning a entrepris avec ses collaborateurs (Bertrand Warnier était un des membres de l'équipe qui a mis au point cette démarche) ont conduit à mettre en évidence le rôle fondamental du **PARCELLEMENT** dans l'organisation de matière paysage. Hanning a posé les éléments essentiels d'une approche qui permet de dégager les directions, lignes directrices de ce morcellement foncier et a constaté que **CES LIGNES DIRECTRICES ENTRETIENNAIENT DES RELATIONS ETROITES AVEC LE RELIEF, NOTAMMENT AVEC LES LIGNES DE PLUS GRANDE PENTE**. Cet outil est un des instruments qui peut permettre de dégager les lignes essentielles du **MORCELLEMENT FONCIER** en place et de concevoir les aménagements futurs à partir du paysage.

P. Checcaglini

La carte de composition urbaine est un document qui était intégré au Schéma directeur d'aménagement de la région Île-de-France, qui avait donc une **valeur réglementaire, mais sans impliquer d'obligation réglementaire**. Il fallait prendre en compte les indications, les orientations qui étaient fournies dans le document, mais il n'y avait pas d'effet mécanique sur les décisions d'occupation du sol.

L'objectif de la carte qui était de donner des indications à l'ensemble de la chaîne qui intervenait ensuite aux différents échelons inférieurs spatiaux de façon à donner une cohérence à l'ensemble du paysage régional. On n'est pas à un moment une municipalité qui décide d'urbaniser un versant et celle d'à côté qui décide de le classer en espace vert. Donc il fallait avoir un **SYSTEME DE RÉFÉRENCE QUI DÉCIDE SUR L'ENSEMBLE DES INTERVENANTS**.

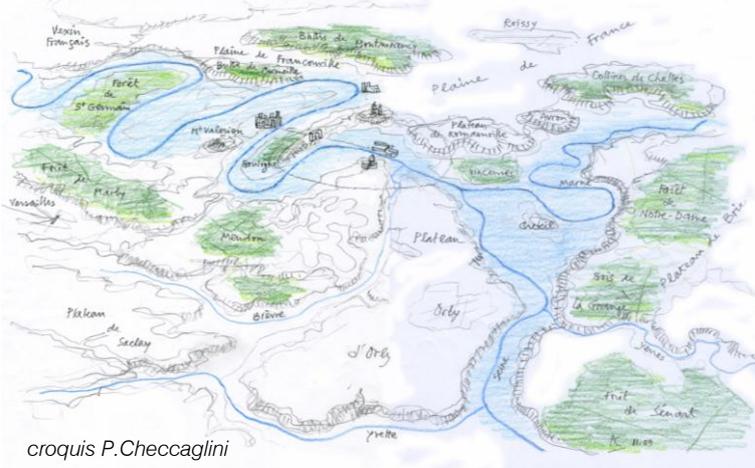
La carte d'une part disait ce qui n'est pas évident à l'époque, qu'il y a en gros **deux moyens d'action sur le paysage** qui étaient **L'ACTION PAR LE BATIMENT** et **L'ACTION PAR LES MASSES PLANTÉES**. Elle rappelait par ailleurs qu'on n'est pas dans un espace plat, qu'il y a des formes qui ne sont pas n'importe lesquelles. On est dans un système d'urbanisation qui est un système de la ville d'Europe qui est très différent de ce qui peut trouver par exemple aux Etats-Unis. Dans le monde il y a en gros **deux systèmes**

d'urbanisation (avec de nombreuses variantes) : le tracé **vernaculaire** qui est hérité d'une succession d'aménagements et notamment de l'occupation des anciennes structures rurales, et puis il y a l'**urbanisme de colonisation** avec de la trame orthogonale sur laquelle on l'applique sur un terrain quel qu'il soit. Ici, on rappelait qu'il y a un relief qui est fortement écrit, on mettait en évidence l'enveloppe des volumes qui constituent les **GRANDES STRUCTURES MORPHOLOGIQUES DES PAYSAGES NATURELS ET BATIS**.

On a attiré l'attention sur un **NOUVEAU SYSTÈME DE PERCEPTION DE L'ESPACE ENGENDRE PAR LES RÉSEAUX ROUTIERS ET AUTOROUTIERS**, faite de l'extension du passage de la ville à l'agglomération et que là on était dans une autre configuration. L'essentiel du parcours de l'agglomération à sa dimension nouvelle ne se faisait plus par les rues comme dans la ville mais par de grands réseaux de communication. La carte traçait un canevas foncier et viaire.

On avait fait auparavant un travail sur la structure de l'espace qui avait donné lieu à un document intitulé le **CORDA**³, dans lequel on avait mis en évidence que **l'ensemble des parcelles agraires du monde entier structures agraires non planifiées relèvent de la même géométrie**. C'était une découverte assez surprenante et a été appelé : **TRAME FONCIÈRE AGRAIRE**. Puis, sur cette base, couche primaire d'organisation de l'espace, venaient se superposer un certain nombre d'autres logiques organisationnelles, dont en région parisienne, l'ensemble des grands tracés issus des jardins à la française, des grands parcs royaux, des grandes routes royales rectilignes, des carrefours en patte d'oie, et ensuite d'autres logiques notamment de réseaux, avec le système ferré qui se s'est mis en place, et de lotissements avec des tracés qui étaient très différents. On a alors un espace qui n'est pas la juxtaposition de décisions de hasard, c'est la **superposition de logiques différentes**. Cela engendre un espace d'une grande complexité.

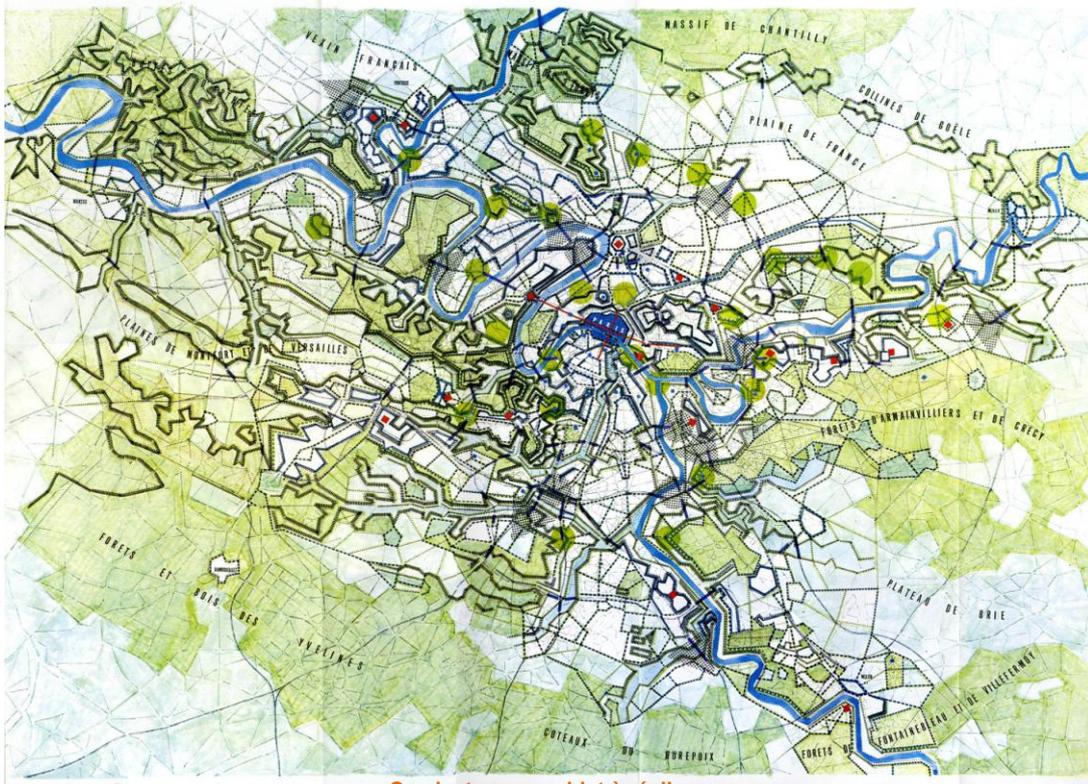
L'ambition de donner des indications est de l'ordre de 50 km



Une « géométrie différente » : l'orientation solaire, des constructions récentes, destruction de l'espace spatial, effet de désordre, intégration difficile (G. Hanning).

Il y a des **POINTS SINGULIERS DE L'AGGLOMÉRATION QUI ONT UNE VALEUR DE REPÈRE**. Parmi les exemples types à Paris il y a Montmartre, le mont Valérien dans la boucle de Gennevilliers, très liés à la géographie. C'est là qu'on retombe sur la question de l'urbanisation. Maintenant, à côté du mont Valérien on a la Défense qui est totalement artificielle, mais qui compte dans le paysage de manière plus importante que le mont Valérien, alors que ce dernier « coutait très lourd » avant l'urbanisation. Les systèmes actuels sont en train d'effacer et de ne rendre plus compréhensible l'agglomération.

³ JAOVEN A., CHECCAGLINI P., HANNING G., COIGNET J., WARNIER B., *La trame foncière comme structure organisatrice de la mise en forme du paysage*, Paris, rapport de recherche CORDA, IAURIF, 1976.



Ce n'est pas un objet à réaliser,
ce n'est pas un projet,
c'est un GUIDE AU SEIN D'UN PROCESSUS D'ACTION.

Voilà le document extrêmement curieux qu'on avait produit : c'était la tentative de donner des indications sur les objectifs à poursuivre pour la mise en forme du paysage à l'échelon régional. On est vraiment dans la grande dimension paysagère puisque par rapport au centre de Paris, Roissy est à 20 km, le secteur II de Marne-la-Vallée à 20 km, le plateau de Saclay à peu près à 20 km, la forêt de Saint-Germain qui est la fin des méandres urbanisés à 20 km.

Cette carte n'est pas passée dans la connaissance des aménageurs et elle est difficile à comprendre. Les indications de la carte étaient pourtant destinées à être des guides pour les Schémas directeurs de secteurs qui venaient en aval du Schéma directeur de la région parisienne. La question de paysage n'était pas posée en tant que telle, mais elle était très prégnante politiquement à cause de la publication dans la presse de nombreux articles (en particulier aux Etats-Unis) qui dénonçaient la construction de tours qui allaient détruire Paris. Cela avait provoqué un grand émoi au gouvernement et à la Préfecture de région qui s'était retournée vers l'IAURP pour demander ce qu'il fallait faire, si construire ou non des tours, et à quel endroit. Les interrogations paysagères ont été des questions accidentelles comme celle-là. C'est un peu ce qui avait conduit à lancer cette réflexion globale.

La légende montre ce que l'on recherchait en insistant sur les **MOYENS DE MISES EN FORME DES PAYSAGES**. Le grand système des masses bâties et des masses plantées était indiqué par deux couleurs, avec un certain nombre de thématiques de question d'**ÉPANNELAGE** et de **VOLUME** :

- **construction étagée** ;
- **grand versant** (la région parisienne est un système à trois étages avec le lit inférieur du fleuve, les terrasses supérieures du fleuve et le niveau des plateaux - ces trois étages étant reliés par des versants obliques nécessairement qui sont des éléments très prégnants dans le paysage -) ;
- **talus planté** ;
- **front bâti ordonnancé** ;

- **front de ville nouvelle** (en 1976 c'était la grande époque des villes nouvelles). En France l'apogée de la construction est en 1974 avec 750 000 logements. On était en plein boom, dans un système « tout Etat » où la totalité des décisions dépendaient de l'Etat, que ce soient la direction de l'équipement, les schémas directeurs, la région, la ville de Paris. Les grands opérateurs dépendaient de l'Etat comme la Caisse des dépôts et des consignations qui avait deux grands organismes : une d'aménagement, la Société centrale d'aménagement, l'autre de construction sociale de logement, la Société civile immobilière.
- **vue sur l'agglomération à partir des autoroutes** qui étaient le nouveau système de parcours de l'espace régional. Les endroits où les autoroutes quittent le niveau des plateaux, descendent sur les vallées, sont les endroits où s'ouvrent les nouvelles perspectives de la ville, avec un intérêt particulier sur les grandes convergences autoroutières, endroits les plus fréquentés ;
- **ambiance paysagères** : systèmes de dominantes de paysage urbain, de paysage rural,
- **patrimoine forestier** : problèmes de confrontation entre l'urbanisation et les ensembles forestiers à régler ;
- **paysage de vallées, de cours d'eau et de fleuve** : structure essentielle de l'agglomération parisienne ;
- **repère** principalement par son position topographique singulier : retournements, points hauts, effets de col. Le Paris médiévale était pratiquement sans repères ; un des grands apports des percées haussmanniennes et de toute la pensée de l'Ancien régime jusqu'à Haussmann, a été de permettre la création d'un certain nombre de repères. Dans l'espace régional on n'a plus cela, on ne sait plus très bien où on est. Les habitants n'ont pas une structure claire de la structure géographique de la région. Travailler sur la question de points singuliers à cette nouvelle échelle de l'espace semblait important. Il y a des points à surveiller de façon à ce qu'on ne fasse pas « n'importe quoi » et qui puissent servir à **CRÉER UN SYSTEME DE REPÉRAGE DE L'ESPACE.**

OBJET DE LA CARTE. Ce n'est pas une carte courante en termes d'autogestion urbaine. Elle vise à prendre en compte les dynamiques existantes, **elle anticipait sur les développements urbains**. Il ne s'agissait pas d'essayer de « lutter contre », on voulait simplement **orienter leur développement**. Un des bons exemples est le quartier de La Défense. Le Paris historique a eu une chance extraordinaire au moment où l'administration du Ministère de l'équipement et les ingénieurs des ponts et chaussées se sont dit que face au formidable dynamisme de bureaux il fallait doter la Région d'un grand centre de bureaux. Ils ont fait une sorte d'abcès de fixation à l'extérieur de Paris qui est l'opération de La Défense. Il est clair que si l'Etat n'avait pas pris cette initiative de créer cette énorme polarisation bureaux, le 8^e arrondissement aujourd'hui n'existerait plus, le dynamisme immobilier aurait tout fait sauter ! Il se serait passé ce qui s'est passé à la City de Londres. **RIEN NE RÉSISTE A LA PRESSION DE L'IMMOBILIER S'IL N'A PAS UNE PISTE D'ATERRISSAGE.**

La carte de composition urbaine **n'est pas un document de protection des sites** ; elle visait à mettre en évidence les structures principales pour ceux qui ont à gérer les transformations au plan local ; elle ambitionnait de **déclencher un PROCESSUS D'ACTION** qui devait être suivi par d'autres **processus d'actions déclinées à tous les niveaux de la gestion de l'aménagement et de l'urbanisme**.

Ingrédients de paysage

Le SDRIF 2008 : du plan à la 3D

François Dugény, directeur général, Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France

PLANIFICATION

C'est un exercice de tradition française qui vise à rechercher des équilibres entre plusieurs éléments, notamment entre les aspects sociaux, économiques et environnementaux, et qui donne l'occasion d'un vaste débat au terme duquel on arrête un certain nombre d'**objectifs partagés à la fois quantitatifs et qualitatifs**. Ces objectifs se traduisent spatialement par la délimitation d'un certain nombre de secteurs qui vise à intensifier, valoriser ou protéger un certain nombre de secteurs existants ou construits, à étendre l'agglomération, à prévoir et proposer à la fois de nouveaux réseaux, fronts et équipements. Dans cet ensemble où est le paysage ? Il n'est pas évoqué directement mais il va être impacté par les différentes composantes évoquées au travers :

L'INTENSIFICATION, de la densité, plus de hauteur, une évolution des espaces publics ;

LES EXTENSIONS, le nouveau rapport qu'il peut y avoir entre le rural et urbain ;

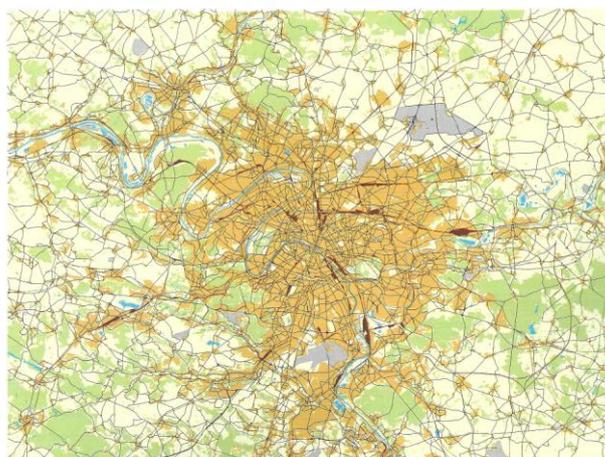
LES PROTECTIONS, d'un certain nombre d'éléments géographiques que sont les coteaux, les fleuves, les forêts, l'agriculture ;

LES FRONTS, de nouveaux horizons qui vont se constituer ;

LES RÉSEAUX, une nouvelle partition de l'espace mais aussi une nouvelle manière de découvrir ces paysages ;

LES ÉQUIPEMENTS, la capacité d'en faire des lieux emblématiques qui structurent le paysage métropolitain.

Seul le Schéma directeur de 1976 s'est attaqué résolument au problème du paysage, mais sans pourtant que ça ait trouvé de résultats concrets alors même que cette carte de composition urbaine et paysagère avait été réalisée par un Etat tout à fait centralisé et vis-à-vis de collectivités qui étaient à l'époque sous tutelle. Malgré ce système très centralisé, l'aspect très novateur du Schéma directeur de 1976 n'a pas connu d'avenir. Aujourd'hui, en fonction du principe de subsidiarité c'est davantage les Schémas de cohérence territoriale (SCOT), les Plans locaux d'urbanisme (PLU), qui vont traiter du fait de la compétence de la collectivité qu'ils dépendent, directement de ces problématiques paysagères. Avec une vraie question derrière celle de la cohérence métropolitaine, puisqu'on peut assez rapidement arriver à une « **peau de léopard** » entrecoupée d'infrastructures.



Occupations des sols, région Île-de-France
1995, IAU-ÎdF

Pour agir on est plus dans la **SENSIBILISATION** ou dans la **CONTRACTUALISATION** qui visent non pas à être directement inclus dans l'exercice de planification mais bien de tenter d'agir sur la mise en œuvre de cette planification et d'assurer une cohérence dans les démarches locales.

Pour ce faire il y a des outils. A l'IAU-ÎdF on publie des **cartes de bonnes pratiques** de manière à la fois à sensibiliser et donner les clés pour essayer de faire en sorte que la mise en œuvre des dispositions arrêtées dans le cadre du Schéma directeur puissent se mettre en place de manière collective, le plus cohérente possible sur un ensemble de thèmes dont une partie est publiée et d'autres restent à publier.

ÉCHELLE

On a vécu un changement d'échelle depuis un siècle et demi, du **Paris ancien** à l'**agglomération parisienne** puis à la **métropole capitale**. Les cartes montrent l'évolution parisienne au fur et à mesure des siècles. On a aujourd'hui une métropole aux limites incertaines, alors que dans un passé lointain et notamment la ville médiévale, on avait une ville regroupée, d'une part dans ses remparts et d'autre part autour de sa cathédrale, un des symboles du pouvoir de cette époque. Quand on était à Sèvres-Babylone on pouvait monter l'objectif comme l'avait fait le peintre de l'époque et voir à la fois en premier plan Saint-Germain-des-Prés qui était hors les murs, le palais royal et Montmartre au fond. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle on avait une bonne perception à la fois de la géographie et de l'emprise de la ville capitale.

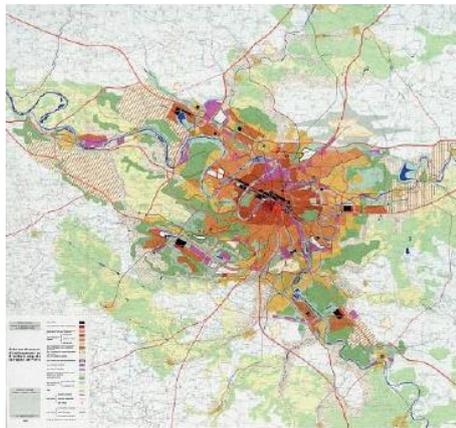


PAYSAGE MÉTROPOLITAIN

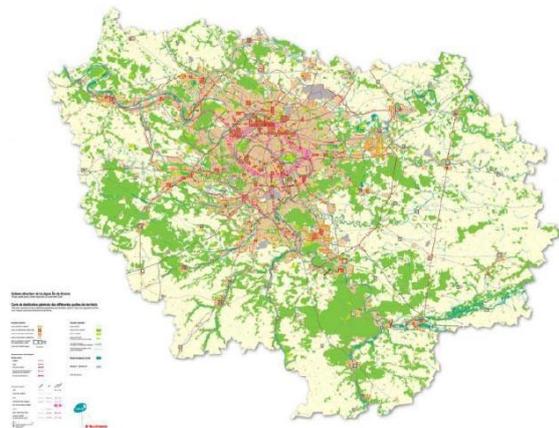
Aujourd'hui il faut aller au-dessus du velum, la « tête au-dessus de l'eau », pour avoir et voir tous les repères, les amers, que l'on peut avoir dans le paysage, les grands édifices, l'ensemble des tours. **OU SONT LES LIMITES**, où est la géographie dans ce passage de la ville industrielle à la métropole moderne ? On a en dehors des limites une grande difficulté à la lire. Il faut sortir de l'agglomération pour voir la jonction entre deux plateaux importants que constituent l'Île-de-France, le plateau du Vexin et la plaine de Beauce qui démarre au sud de la Seine. Au cœur de l'agglomération c'est le **système haussmannien qui a donné une identité à ce paysage mais qui a nivelé aussi sa géographie** par des remblais et déblais très importants, néanmoins qui a donné une certaine lisibilité de proximité en mettant en place un **système de perspectives qui a profondément marqué le cœur de l'agglomération**. Pour percevoir la géographie aujourd'hui il faut s'élever et avoir en perspective les secteurs emblématiques et les plus élevés. Par exemple La Défense derrière la Tour Eiffel (vue depuis la tour Montparnasse) qui symbolise la liaison qu'il pouvait y avoir entre les lieux du pouvoir et de la religion, aujourd'hui, lieu de la cité financière. Cela correspond tout à fait à ce que les princes voulaient marquer par leurs tours historiquement. Néanmoins la métropole parisienne bénéficie d'une **CERTAINNE COHÉRENCE DES TOURS** dans la mesure où celles-ci sont **REGROUPEES PAR SECTEURS** (13^e arrondissement, BNF). Ces secteurs constituent des ensembles et font en sorte que nous ne sommes pas dans un ensemble très complexe comme peut l'être par exemple le cœur de Londres où il y a une très grande difficulté à avoir une lisibilité du paysage (lisibilité que la nouvelle tour de Londres ne va pas contribu



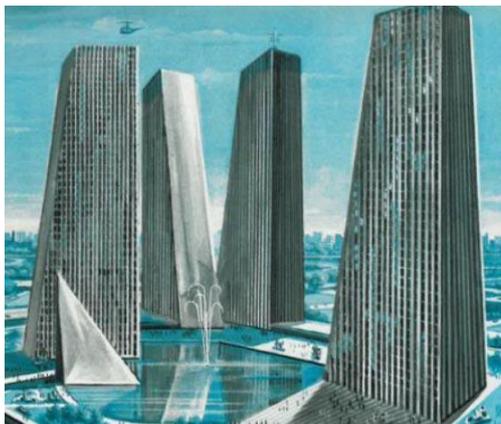
Quel apport de l'urbanisme de projet dans la planification ? La planification elle-même n'a pas une grande lisibilité. Le nombre de personnes qui sont en capacité de se représenter ce que la carte du Schéma directeur régional adopté de 2008 représente ou quel futur elle propose n'est pas grand. Il avait été de même pour le Schéma de 1965. Paul Delouvrier (délégué général au District de la région de Paris) l'avait bien compris et avait fait faire à travers un vecteur de communication extrêmement lu (Paris Match à l'époque) toute une série de **REPRÉSENTATIONS** de ce que proposait le Schéma directeur, avec le détail des villes nouvelles, l'aérotrain qui était la grande modernité en termes de transport, ainsi que l'expression d'un certain nombre de projets (par exemple : Pleyel avec les quatre tours qui à l'époque n'était pas une gare mais le grand échangeur du nord parisien à une période où le marché commun était en train de se construire). Cette complémentarité entre urbanisme de projet et planification a été un des grands apports de la consultation des architectes sur le Grand Pari(s) à la fois sur ce qui pouvait être proposé sur des centralités, sur ce que pouvait vouloir dire la densité, des objectifs sur l'évolution de ce qu'on appelait la ville ordinaire, le traitement entre ville et nature, et derrière, toute l'image du projet qui fait évoluer l'**IMAGINAIRE COLLECTIF**, avec aussi des **MOYENS D'EXPRESSION** qui sont très intéressants dans les propositions qui ont été faites.



SDAU 1965, IAURP



SDAURIF 2008, IAU-ÎdF



1967- projet gare d'Europe - 2008

Dans cette consultation il y a un certain nombre de lieux emblématiques : la gare d'Europe, même si elle a un air familier avec ce qui était déjà proposé en 1967 ; les transports qui font le tour du Grand Paris (on reprend là des idées, voire même des rêves de ces années 1960). Surgit un questionnement sur la capacité de ce réseau à structurer le paysage de la métropole : est-ce au travers de ces gares ? Faut-il qu'on soit dans une **concurrence entre ces lieux ou bien être dans la construction d'une résille** bien que plus discrète a très fortement marqué le paysage métropolitain (exemple : bouches de métro d'Hector Guimard à Paris et stations de Otto Wagner à Vienne) ?

Mais en vrai, dans la course de l'immobilier, comment ça se passe ?

Gilles Bouvelot, ancien promoteur, directeur de l'Etablissement public foncier d'Île-de-France

La **PROMOTION PRIVÉE**, et au-delà, la production immobilière, est un champ très vaste qui va du petit bâtiment entre mitoyens (« dent creuse ») à l'îlot, voire au petit quartier de plusieurs centaines de logements et activités/équipements liés. Les deux parties prenantes essentielles de cette activité sont le **CLIENT** à qui il faut vendre le logement et son environnement, et le **MAIRE** à qu'il faut « vendre » le projet dans sa ville.

Le paysage, au sens large, est une des dimensions de la démarche, mais pas la seule et peut contribuer à créer son propre lieu au-delà de se greffer à un paysage existant. Il est d'autant plus important que l'opération est de taille et contribue à être son propre paysage en créant un lieu, ne se limitant pas à profiter ou à se greffer sur le paysage existant. Evidemment, **l'approche immobilière relève du « PETIT PAYSAGE », au mieux du « moyen paysage » mais pas du « grand paysage »** :

D'abord on « prend » dans le grand paysage.

« VENDRE » LE PAYSAGE : C'EST LA CELÈBRE « VUE SUR MER ».

Mais on contribue aussi à constituer un paysage, dans une approche pragmatique, un paysage « intelligible » par le plus grand nombre (avec évidemment la dérive possible du pastiche). La modalité de construction de paysage par les opérateurs passe assez souvent par **FAIRE INTERVENIR UN PAYSAGISTE** dans les équipes (quand l'opération le mérite). Dans un projet d'appartements par exemple à Juvisy, un parc n'était pas prévu parmi les équipements (crèche...) et a été proposé : le paysage on le crée aussi.

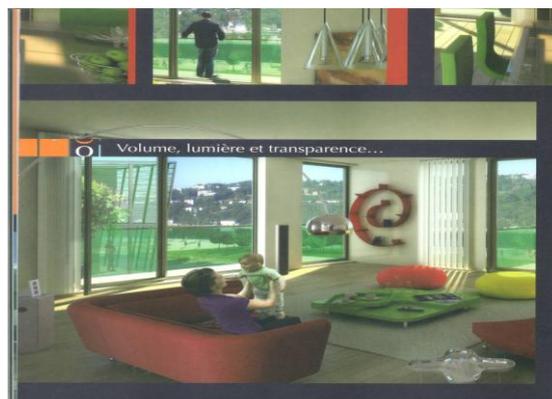
A quoi est-ce que l'on réfléchit ? A ce que l'on regarde : les leviers sont le plus souvent le dialogue entre les vides et le plein, le dialogue entre l'espace vert et l'espace bâti et le cheminement entre l'espace public et l'espace intime que constitue le logement avec des cheminements de l'un à l'autre. Le gros du travail dans une opération c'est la manière comme on passe du commun de la rue, du parc, à chez soi. C'est un peu la mise en scène aussi, elle existe à cette échelle-là.

Il existe la nécessité d'une présence publique : planification, aménagement, prescriptions dans lesquelles l'économie du projet aura à s'inscrire. Il faut être attentifs aux règles dans les PLU (morphologiques ou non) : **« l'enfer est parfois pavé de bonnes intentions ».**

Pour encadrer et guider cette approche, il faut **QUE LES PUISSANCES PUBLIQUES À TOUTES LES ECHELLES DEFINISSENT CLAIREMENT CE QU'ELLES VEULENT EN TERMES DE PLANIFICATION, D'AMÉNAGEMENT ET DE PRESCRIPTIONS** dans lesquelles l'économie du projet aura à s'inscrire. Tout le monde connaît le compte à rebours des promoteurs alors si on leur dit à l'avance **« voilà ce qu'on**



L'appartement est grand, il est chaleureux, est en face de la Seine : on vend le paysage qui est en face, le paysage devient un élément de vente commerciale.



petit quartier de bureaux que l'on sait, n'offrirait une dynamique urbaine qu'à certains jours de la semaine et à certaines heures.

Les gares du Grand Paris desservent des quartiers différents, elles ne sont pas posées par hasard. Les **57 gares du Grand Paris** ne sont pas toutes des gares nouvelles : vingt d'entre elles sont en correspondance avec des gares existantes du réseau SNCF et quatorze en correspondance avec le réseau ferré de la RATP. Sur ces sites existants l'effet de rocade et de maillage va le plus souvent conduire à une augmentation considérable des flux de voyageurs (doublement, triplement...) et à un renforcement de l'attractivité des abords de la gare puisqu'ils seront mieux desservis et encore plus accessibles. Encore faut-il pour y développer des projets urbains qu'il y ait là un potentiel foncier mutable et densifiable.

Quant à la vingtaine de gares nouvelles, elles vont rendre accessibles à l'ensemble de la métropole des quartiers aujourd'hui enclavés ou isolés aux marges de l'agglomération, leur offrant une attractivité urbaine nouvelle : les quartiers Nord d'Aulnay-sous-Bois, Clichy Montfermeil mais aussi le plateau de Saclay rentrent dans cette catégorie. Tous les sites de gares n'offrent pas nécessairement un potentiel d'aménagement urbain important : certains sites sont déjà tellement urbanisés et contraints que peu de constructions nouvelles pourront s'y intégrer : c'est le cas de gares comme Bois Colombes ou Saint-Cloud.

Les gares du Grand Paris vont **STRUCTURER UN MAILLAGE** fort et générer des **flux plus importants** qui vont transiter dans les territoires ; la desserte va être optimisée à travers ce maillage. A travers ces nouvelles gares c'est bien une structuration plus forte du territoire métropolitain que l'on pense mettre en place, ainsi que la possibilité de pouvoir offrir des centralités particulières.

On a classé les futures gares en **QUATRE « FAMILLES DE GARES »**, de celles qui sont les plus modestes à celles qui sont les plus structurantes pour le territoire métropolitain. Elles sont illustrées pour l'instant avec des images de gares soit existantes, soit de concours d'idées qui ont été lancés par d'autres opérateurs puisque nous n'avons pas encore lancé des concours de gare. C'est un objectif pour le deuxième semestre de l'année 2012. L'instauration dès le débat public puis tout au cours de l'année 2011 d'un dialogue étroit entre la Société du Grand Paris, les élus locaux et leurs services techniques permet d'affiner progressivement des orientations d'implantation de la gare et d'aménagement de ses abords immédiats dans la plupart des sites.

Gare de centre-ville

Gare porte de la métropole

Gare de nouvelle centralité

Gare emblématique du Grand Paris



Bois Colombes Transilien



Aéroport Charles-de-Gaulle



Station Osmose, RATP - FOA



La Défense



Marie de Montrouge, Projet, RATP



Aéroport d'Orly



Orbival, Champigny, Marc Mimram



Esquisse Gare du Bourget, AREP



Vitry, Orbival, Agence Tougeron



Gare de Massy-Palaiseau TGV



Orbival, Les Ardoines, Agence Seura



Noisy-Champs - Cité Descartes

GARE DE CENTRE-VILLE

La gare de centre-ville ce n'est pas une gare qui va avoir un effet énorme sur le territoire mais qui dans certains cas va conforter une centralité existante (par exemple à Bois-Colombes, Saint-Cloud et beaucoup de gares dans le département des Hauts-de-Seine 92 qui est déjà un territoire très structuré).

GARE PORTE DE LA MÉTROPOLE

Ce type de gare ne va pas jouer un rôle important de signal architectural et urbain, mais va fortement conforter les atouts et la structuration du réseau. Pourquoi ne pas avoir un effet visuel ou architectural fort ? C'est parce qu'elles ont déjà du mal à s'insérer dans des milieux d'infrastructures déjà très occupé, que ce soient La Défense, l'aéroport d'Orly ou l'aéroport Charles de Gaulle, mais néanmoins elles vont avoir un rôle très important dans la dynamique des villes.

GARE DE NOUVELLE DE CENTRALITÉ

Celles-ci vont très clairement être soit des accélérateurs de projets urbains existants, soit générer des projets urbains qui aujourd'hui n'arrivent pas à décoller compte-tenu du fait que les territoires sont insuffisamment desservis.

Pour ce qui est des **GARES ACCÉLÉRATEURS DE PROJETS URBAINS**, je citerai par exemple celles qui vont s'insérer dans des projets en cours portés par des collectivités locales comme la gare de l'Institut Villejuif Gustave Roussy au pied de l'hôpital du même nom et dans la ZAC Cancer Campus. Ce repère architectural très fort qui n'est pas desservi aujourd'hui va bénéficier par la gare d'un accélérateur de mutation du territoire. De la même manière, la ZAC Victor Hugo à Bagneux va aussi à travers la gare pouvoir accélérer son projet urbain.

Nous avons des gares accélératrices de projets urbains portées par des Etablissement publics d'aménagement que ce soit la gare de Nanterre qui va être aménagée par l'EPA de La Défense, que ce soient des gares qui vont être aménagées par l'EPA de Paris ou bien les gares qui sont sur le territoire de l'EPA ORSA par exemple la gare Les Ardoines, ou Pont de Rungis.

Les gares de nouvelles de centralités peuvent être aussi des générateurs de projets urbains existants (gares qui au jour d'aujourd'hui n'ont pas ou n'ont pas pu développer de projet urbain compte-tenu de la faible attractivité, même si le potentiel est important, par exemple le Bourget RER C ou le Blanc-Mesnil). On a aussi des gares plus modestes qui ont été placées là à la demande des élus pour pouvoir générer un deuxième pôle de centralité (par exemple Aulnay-sous-Bois, Créteil ou Champigny centre).

GARE EMBLÉMATIQUE DU GRAND PARIS

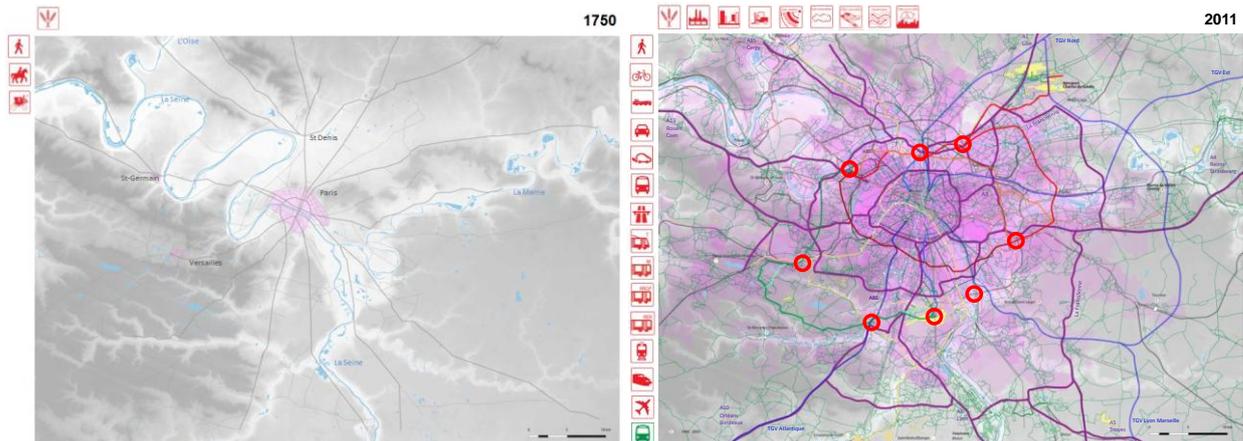
Terminologie un peu ronflante mais qui veut illustrer le fait que sur des certains territoires de projet urbain on espère que la gare va incarner tout le potentiel de ce territoire. Par exemple, la gare du Bourget (AREP) qui illustre bien le fait qu'elle va être une gare d'interconnexion extrêmement importante, plusieurs gares vont s'y croiser, les lignes du Grand Paris, la ligne tangentielle Nord, le RER C, et peut-être un terminus de ligne de métro un peu plus tard. On voit bien que dans un territoire si proche de Paris où l'occupation des sols est assez peu dense et souvent occupé par des activités logistiques pas forcément très dynamiques, la gare permettra de le dynamiser. Un autre exemple est la gare Noisy-Champs Cité Descartes, où elle peut incarner et symboliser le potentiel de la Cité Descartes tant en termes de recherche que d'enseignement supérieur.

L'effet d'accélération des projets urbains aux abords des gares du Grand Paris ne fait que commencer. **Le temps de l'urbanisme est un temps beaucoup plus long que celui de la construction des grandes infrastructures de transport. Le réseau du Grand Paris doit être pour l'essentiel achevé en 2025.** Ses effets sur la structuration des territoires métropolitains se développeront pendant encore plusieurs décennies. On s'insère dans une temporalité qui est certes d'une quinzaine d'années mais qui est finalement très courte par rapport au potentiel du niveau de renouvellement de ces territoires qui eux vont sans doute se renouveler à l'échelle de plusieurs décennies et non pas de quelques années.

Comment le grand paysage, monument du Grand Paris, quel rôle dans les infrastructures ?

Jean-Marie Duthilleul, président directeur général de l'AREP

Le sujet du Grand Paris est le sujet de l'identification de la ville, l'**IDENTIFICATION D'UNE MÉTROPOLÉ** de 12 millions d'habitants. Comment ces 12 millions d'habitants ont l'impression d'être dans la même ville et donc dans le même site puisque la ville a explosé de ses remparts, de sa banlieue... Ce qui la caractérise aujourd'hui est sa géographie naturelle, c'est son histoire. Le sujet est donc **COMMENT LE GRAND PAYSAGE EST PRIS EN COMPTE DANS LES INFRASTRUCTURES.**



C'est devant cet espèce de paquet de « **spaghettis emmêlés** » que vous devez travailler, et à partir de là que vous devez trouver un sens. Pour visiter ce sens, il faut se rendre compte que le sujet de la ville contemporaine c'est de savoir comment on retisse une dialectique un peu subtile entre le mobile et l'immobile. Parce que ces infrastructures sont certes pour origine des tracés qui étaient beaucoup plus sensibles. **PENDANT DES SIÈCLES LES GRANDS TRACÉS ONT ÉTÉ FAITS POUR CIRCULER À PIED, À CHEVAL OU EN CHARRETTE.** Ils sont donc très attentifs au relief, qu'ils entament peu, contournent, ou escaladent, en général, en douceur. Ils sont totalement poreux, c'est à dire permettent d'être en relation physique permanente avec le territoire traversé.

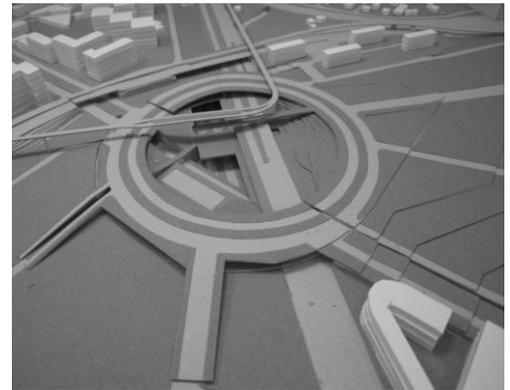
DANS LA DEUXIÈME MOITIÉ DU XIX^E SIÈCLE ONT COMMENCÉ À ARRIVER LES TRANSPORTS MÉCANIQUES ET EN UN SIÈCLE C'EST EUX QUI ONT TOUT BOULEVERSÉ. Le train d'abord ; il doit circuler sur des pentes très douces, mais en même temps a pour ambition de relier le plus directement possible les villes entre elles. Aussi, il se glisse en général dans les vallées mais parfois il voulait aussi aller très vite d'un point à l'autre et donc de temps en temps les enjambe en mettant en place ce qu'on appelle des « **ouvrages d'art** » qui sont souvent à la fois des monuments locaux, et des **lieux de perception nouvelle du grand paysage** (viaduc de Meudon). Mais ce moyen de circuler à travers le territoire se comporte comme un bateau sur la mer : on ne peut en descendre en cours de route, il est en quelque sorte étanche par rapport au territoire traversé avec lequel je ne peux être en relation principalement que par la vue, et une vue cadrée par les baies. Mais **le train révélait le paysage, il traçait des coupes dans les vallées.**

Autour de 1900 est mis en place ce train intérieur aux villes qu'on appelle métropolitain, **le métro**. Il s'installe en tunnel sous la ville historique, et en viaduc, **aérien** dans sa périphérie dans la campagne, constituant alors un **élément très fortement identitaire de la ville** et par l'ouvrage mis en place, et par les représentations de la ville qu'il offre à ceux qui le parcourent à travers ses baies qui montraient la ville en constituant un **patrimoine d'images communes** à tous ceux qui pratiquaient ce transport.

C'est autour des années 1950 que le développement simultané de l'utilisation de l'automobile et de moyens très puissants de génie civil (terrassements puissants va générer la mise en place de voies

nouvelles s'affranchissant fortement des contraintes du relief. Par ailleurs, c'est à cette même époque que l'adhésion quasi universelle à **L'IDÉOLOGIE DE LA VITESSE** va amener à considérer que les infrastructures permettant aux modes de transports de circuler doivent être conçues exclusivement pour aller très vite d'un lieu à un autre, sans relation particulière avec le territoire traversé : on a commencé à casser la subtilité de la **DIALECTIQUE DU MOBILE ET DE L'IMMOBILE**. **C'EST QUAND ON A COMMENCÉ AVEC LES AUTOROUTES QUE ÇA C'EST GATÉ**. On conçoit des infrastructures qui écrasent le paysage, et s'entourent, lorsqu'elles ne sont pas enterrées (ville en tube des années 70-80 sans contact visuel), de toutes sortes d'accessoires destinés à protéger celui-ci des nuisances qu'elles engendrent (tubes anti-bruit) et l'infrastructure est devenue séparée du paysage traversé. Certaines d'entre elles, cependant, par leur situation, renouent avec la tradition des ouvrages d'art, monuments locaux, et points de vue (viaduc de Gennevilliers).

La démarche du Grand Paris consiste à projeter, de faire de tout ce territoire le lieu de la mise en relation généralisée. La ville est le lieu de la plus grande densité (accumulation de richesses humaines, matérielles, culturelles, facilement accessibles à tous), et en même temps le lieu de la plus grande mobilité. L'un des grands enjeux de cette démarche est donc **L'ENJEU DE LA MOBILITÉ**. Mais le sujet de la mobilité sur ce territoire est à résoudre dans le cadre d'une toute autre perception du temps du mouvement que dans les années 1960. Il ne s'agit plus seulement d'aller très vite d'un lieu à un autre dans un temps, et donc dans un espace, à part du temps et de l'espace de la vie urbaine. Chacun considère que ce temps passé à aller d'un lieu à un autre est un temps de vie à part entière.



Ce **RETOUR DE L'ATTENTION À LA QUALITÉ DU TRAJET REVIENT** à considérer que toutes les infrastructures sur lesquelles les habitants parcourent la métropole à longueur de temps sont en quelque sorte les avenues de celle-ci, les véritables espaces publics de la ville, ceux à travers lesquels, notamment se forge le sentiment commun d'appartenance à une même ville : **TRANSFORMER LES INFRASTRUCTURES EN AVENUES DE LA VILLE**. Nous sommes clairement rentrés dans une nouvelle époque où nous devons concevoir les endroits où l'on circule par toutes sortes de modes de transport non plus comme de simples tuyaux extra territoriaux dont la seule justification serait de se rendre d'un lieu à un autre de ce grand territoire, mais comme les lieux communs à tous de mise en relation des habitants avec la ville et tous les éléments qui portent son identité : **L'APOLOGIE DE LA VITESSE EST EN PERTE**.

Ce travail immense est à entreprendre à partir d'une révolution actuellement en marche : celle de ce qu'on appelle la multi-modalité. **Nous sortons en effet d'une période** que l'on pourrait appeler « **la guerre de modes** » où les citoyens n'avaient guère le choix, là où ils habitaient, du choix de leur mode de déplacement (voiture ou RER) **pour rentrer dans une nouvelle période caractérisée par le retour de modes de déplacements divers**, tramways, vélos, et le développement de nouveaux usages de la voiture et de nouveaux types de voitures, notamment silencieux. Tout ceci permet d'imaginer, que, **sur les trente prochaines années**, on puisse revisiter la façon dont sont utilisées toutes les infrastructures qui sillonnent le territoire de la métropole en intégrant donc **deux changements majeurs** : l'un purement **TECHNIQUE** consistant à repenser la façon dont différents mobiles peuvent les utiliser, l'autre de nature **SOCIOLOGIQUE** consistant à prendre en compte leur rôle d'éléments fondateurs de la perception collective de l'identité de la métropole et donc contributeurs à la création du lien social entre les grands parisiens. C'est dans ces trajets qu'il y a un enjeu d'identification de la ville

Habitants et passants, quels désirs de métropoles ?

Alessia de Biase, architecte, docteur en anthropologie,
responsable du laboratoire Architecture Anthropologie

La question du paysage est une **QUESTION DE REGARD, MAIS QUEL REGARD ?** Qu'est-ce que l'on voit ? Cette question du regard n'est pas escomptée, on ne doit pas donner pour sûr que l'on sait regarder loin. **On regarde loin mais on ne voit pas** ; cela semble très paradoxal. La QUESTION DE L'HORIZON est un regard construit et si l'on veut avoir un **horizon grand parisien**, c'est-à-dire une **identité grand parisien** dans laquelle on se sente appartenir, cette construction qu'il faut faire passe un peu par la **PEDAGOGIE DU REGARD**.

Il y avait les **belvédères** et ils étaient bien faits : il y a toujours un plan devant vous dans lequel il vous est indiqué qu'est-ce que vous voyez (lieux, grandes vues...). C'est bien un acte pédagogique, enseigner qu'est-ce qui fait partie de **notre patrimoine commun** et surtout de **notre horizon**.

Notre laboratoire a fait une recherche pour la Mairie de Paris⁴ sur la question de la hauteur. On allait chez les gens, on regardait leurs appartements et on leur demandait de nous montrer qu'est-ce qu'ils voyaient du balcon ou de la fenêtre. Ils savaient distinguer et nommer tous les noms et les lieux à l'intérieur du boulevard périphérique.



terrasse Le Nôtre à Saint-Germain-en-Laye

COMMENT PEUT-ON DÉSIRER LA MÉTROPOLE ? Dans le sens de : est-ce que l'on désire encore la métropole ? On désire Paris ; on commence à désirer un Grand Paris parce qu'on a vu plein d'images. Mais ces images ne sont pas encore forcément la construction d'un horizon commun ni de comment on peut désirer la grande métropole. Il s'agit d'une construction non seulement artificielle, mais aussi pratique. Comment commence-t-on à **se percevoir dans un grand territoire** ?

Pour nous, anthropologues, c'est **LA MINUSCULE ÉCHELLE DE L'HABITANT**. Ne pourrait-on pas commencer à construire le Grand Paris autour de l'habitant ? Si on ne travaille pas avec eux, on continuera à travailler par petits bouts sans avoir un discours d'ensemble ; ce discours il faut le bâtir entre la petite et la grande échelle en arrivant à faire l'articulation (c'est la même articulation que celle d'une gare : on sait qu'elle représente le grand réseau). Dans le passé, cet écart entre la petite et la grande échelle a créé également un grand écart entre les disciplines et les savoirs. Ne serait-ce pas le moment de le dépasser ? **Les habitants peuvent penser à une grande échelle.**

⁴ De BIASE Alessia (resp.), *Habiter la hauteur à Paris*, Laboratoire Architecture Anthropologie, Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris la Villette, 2009, 153 p.

Et si on le disait avec le corps et les mots ?

Joël Dragutin, directeur du Théâtre 95

avec Bertrand Warnier

Comme citoyen,

comment perçoit-il la métropole quand il la traverse ?

Homme de théâtre,

par conséquent qui fait de la mise en scène ; comment réagit-il sur le titre que nous nous donnons aujourd'hui ?

Comme créateur, comment ferait-il ?



J.Dragutin / Je ne suis pas spécialiste de ces questions, mais je me suis amusé avec Bertrand à faire un parallèle entre mettre en scène au théâtre et mettre en scène le paysage. Le théâtre a toujours eu une relation avec la cité, sous plusieurs domaines et celui de la métaphore. **SI LE THÉÂTRE RENTRE DANS LE PAYSAGE, LE PAYSAGE NE RENTRE PAS DANS LE THÉÂTRE** sauf en carton, de manière un peu anecdotique. On n'est pas du tout dans les mêmes échelles. Globalement un urbaniste va travailler au minimum sur 10 km², à l'échelle d'une région c'est au moins sur 1 000 km². Un metteur en scène dans un grand théâtre travaille sur 150 m². Le metteur en scène travaille sur des **espaces vierges : UNE BOITE NOIRE SUR LAQUELLE IL A UN TOTAL POUVOIR**, non seulement sur les mots, mais sur les corps, les circulations, le rythme, c'est lui qui détermine même les saisons. Il est en plus devant un public qui est captif assis, il a **la maîtrise même des regards**. Un urbaniste est confronté à bien plus de contraintes, je dirais presque il est confronté à une mise en scène impossible, puisqu'à la fois il va avoir affaire à des habitants qui sont tour à tour acteurs (quand ils vont travailler, à l'école, à l'université...) et spectateurs (à un certain moment quand sont promeneurs, touristes...). Vous vous allez être confrontés à des gens qui ont des activités très diverses, qui circulent de manière très hétéroclite, en avion, en train, à pied, à cheval, etc. Il reste pour moi quelque chose de l'insoluble.

Si j'étais confronté à ce sujet (je travaille sur la mythologie contemporaine) j'essaierais : d'inventer un **URBANISME RÉVERSIBLE, MODULABLE, MODIFIABLE**, de **NE PAS TRAVAILLER POUR L'ÉTERNITÉ**, mais pour un temps donné qui intègre les mutations futures très complexes, difficiles à anticiper ; **des images en 3D, des hologrammes qui peuvent modifier la perception** ; d'intégrer un urbanisme qui ne fonctionne pas sur une « architecture du mépris » ou de la rentabilité ; des évolutions écologiques, un urbanisme climatisable, qui ne laisse pas place à un racisme muet par exemple, etc. Je travaillerais autour de ces notions qui m'habitent.

B.Warnier / On a en tant qu'urbanistes des exemples de projets réalisés dans des temps relativement longs, mais dans des régimes qui étaient assez dictatoriales, par exemple l'urbanisme de Moscou, stalinien, l'urbanisme haussmannien, etc.

J.Dragutin / ... il faudrait avoir été sous Staline, Mao Tse Toung, voire Hitler pour avoir finalement les mains libres, Pierre le Grand à Saint-Pétersbourg, et pouvoir s'entourer d'un certain nombre d'artistes et laisser libre court à leur imaginaire.

L'urbaniste doit faire avec la démocratie. E, plaisantant, je dirais que finalement pour qu'un urbaniste puisse laisser libre cours à son geste créateur il faudrait qu'il puisse **GÉRER UNE SORTE D'IMMENSE PARC D'ATTRACTIONS, DE PARC DE LOISIRS**. Mais le réel est dû, il faut gérer des contraintes économiques, sociales, de circulation... il ne peut mettre en scène qu'à la marge, en influençant le pouvoir politique, en essayant de corriger ses choses ; mais quand on regarde les images de la région parisienne, remanier le « spaghetti » est assez effrayant.

Paysage en marche

Table ronde

animée par **Raphaël Crestin**, Mission projet urbain au Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

Francis Rol-Tanguy, directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme

Dominique Lefèbvre, vice-président de Paris Métropole, président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, maire de Cergy

Pierre Veltz, PDG de l'Etablissement public de Paris-Saclay

Mireille Ferri, Conseillère régionale, vice-présidente de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France

Bertrand Lemoine, directeur de l'Atelier international du Grand Paris

François Bertière, PDG de Bouygues Immobilier



PROBLÉMATIQUES CENTRALES

Quelles sont les modalités concrètes d'interventions politiques sur les territoires de la métropole parisienne ? Peut-on vraiment dépasser la petite échelle ? Que peut-on faire pour favoriser la participation citoyenne dans la transformation du paysage ?

TROIS AXES

Les attentes des citoyens et les éléments qui posent problème dans notre paysage métropolitain, les projets connus du Grand Paris et les objectifs de travail pour demain.

R.Crestin / Quelles sont les attentes des citoyens et qu'est ce qui ne va pas aujourd'hui dans le grand paysage de la métropole ? Pensez-vous que le SDRIF ait servi d'instrument pédagogique pour permettre aux citoyens de s'appropriier le paysage ?

M.Ferri / Dans le Schéma directeur, il est vrai que la question du paysage est peu présente. Il existe un lien étroit entre la citoyenneté et la façon que l'on a de se représenter l'espace. Quelqu'un qui ne lit pas le lieu dans lequel il habite a plus de mal à devenir citoyen. Il est important de comprendre les limites et le fonctionnement de l'espace qui nous entoure, et il faut pouvoir penser qu'on peut le transformer. Le paysage pourrait être la méthode de lecture de cette métropole parisienne, et un moyen de son appropriation, mais le problème c'est que **LE PAYSAGE SE BROUILLE AU FUR ET À MESURE QUE L'ON S'ÉLOIGNE DU CENTRE DE PARIS, ET L'ON A L'IMPRESSION D'ENTRER DANS DES LIEUX ILLISIBLES**. L'enjeu est énorme : **il faut trouver des signaux et des modes de lecture immédiate du territoire dans les banlieues**.

R.Crestin / Est-ce que cela a été un sujet fort du SDRIF ?

M.Ferri / Non, pas en soi. Mais il y a eu la volonté de travailler sur les limites de la ville, les fronts urbains, la transformation du regard sur les zones denses. La lecture du paysage de la tour, de la barre, et de l'espace dense est aussi prise en compte aussi dans le SDRIF.

R.Crestin / Est-ce que vous partagez cette vision démocratique du paysage à l'échelle de Cergy ? Est-ce que c'est un axe de travail de Paris Métropole, que vous représentez aussi ?

D.Lefèbvre / A Cergy-Pontoise nous avons la chance d'avoir mené une réflexion dès le début sur l'inscription du territoire dans la géographie. Cergy est une « ville belvédère » avec ses coteaux, ses plateaux, etc. dans un environnement riche et varié. L'Axe Majeur joue un rôle important dans les débats politiques sur la fonction de la ville et son développement, sur l'appartenance à la métropole : l'axe est connecté à la métropole et donne une vue incroyable sur celle-ci. L'appropriation que l'on se fait de l'espace est importante pour se situer. Les paysages sont importants pour l'imaginaire des gens et ce sur quoi il faut se concentrer ce sont les pratiques et les usages spatiaux de ces espaces. Il n'y a rien de pire que des espaces paysagers qui au final n'ont pas de **FONCTION SOCIALE**, même s'ils travaillent sur l'imaginaire. Ce qui est remarquable avec l'Axe Majeur c'est qu'il a un usage social permanent. Il y a toujours du monde là-bas, c'est un lieu d'échanges, de repères, de rencontres.



vue depuis la tour belvédère sur l'Axe Majeur

R.Crestin / Quelle est votre contribution à ces questions en tant que promoteur et acteur privé ?

F.Bertièrre / **Les clients recherchent l'accessibilité**, des équipements publics, des commerces, et des espaces verts. Même si les gens ne l'expriment pas directement, le paysage est quand même présent à travers la question de la vue. Dans ma profession, **NOUS SOMMES DONC À LA FOIS CONSOMMATEURS ET FABRICANTS DE PAYSAGE**. Le paysage est aussi une notion très intellectualisée, car il est une représentation imaginaire construite concernant l'endroit où on habite, quel que soit ce que l'on voit de sa fenêtre.

J'aimerais bien savoir à qui je dois m'adresser pour les questions liées au paysage, car jamais personne ne me parle du grand paysage. La tour que nous avons construite à Issy Les Moulineaux, je m'aperçois maintenant qu'on la voit de beaucoup d'endroits d'où je ne pensais pas qu'on pourrait la voir. Il me semble que personne n'est capable de gérer de manière cohérente le paysage. Je suis très demandeur **D'UN OUTIL NUMERIQUE QUI PERMETTE D'ÉVALUER L'IMPACT DE CHAQUE PROJET SUR LE TERRITOIRE**.

R.Crestin / Quel regard portez-vous sur le Grand Paris ? Pouvez-vous revenir sur les grandes évolutions parisiennes et les deux grands éléments structurant le paysage du Grand Paris : la Seine et le périphérique. Comment Paris peut-elle partager son identité paysagère avec le reste de l'Île-de-France ?

F.Rol-Tanguy / A l'époque du Conseil général de la Seine, on ne parlait pas seulement de Paris intra-muros mais on incluait également les périphéries lorsqu'étaient réparties les constructions d'immeubles de hauteur. Aujourd'hui, on est revenu un peu en arrière. Concernant le périphérique, s'est dégagée l'image possible de transformer Paris en une sorte d'assiette creuse, les éléments bâtis montant sur les bords. Dans la consultation des dix équipes d'architectes pour le Grand Paris, le paysage n'a pas été un élément central et la réflexion est restée très centrée sur Paris intramuros. On ne s'est pas beaucoup préoccupé de la question du **SKYLINE PARISIEN** par exemple.

Sur le territoire de Plaine Commune, il faut réfléchir à la possibilité de choisir un certain nombre de repères du paysage et de points hauts, visibles depuis les infrastructures routières ou ferroviaires lorsque l'on y passe et que l'on cherche à se repérer. Il faut rendre cette banlieue lisible et préserver les vues depuis ces infrastructures, en ne les masquant pas. Il faut également bien réfléchir à ce qui se fait au cœur de la plaine : au dernier étage d'un bâtiment on pourrait voir le Sacré Cœur par exemple, ce qui apporterait des éléments d'identité importants à ces lieux. **Nous avons besoin de retrouver comme en 1964 des documents directeurs qui stoppent le laisser faire et définissent une méthode à adopter, sans pour autant verser dans le conservatisme.**

R.Crestin / La question de Paris intra-muros semble plutôt bien gérée et l'enjeu apparaît donc plutôt comme étant la première couronne. Quelle a été la logique suivie concernant ces territoires : faut-il mener des études de paysage sur des secteurs stratégiques, ou bien se diriger vers des lieux qui bénéficient d'une gouvernance forte ?

F.Rol-Tanguy / Le premier centre d'intérêt c'est la grande boucle de la Seine où Paris s'inscrit. Il faut réussir à faire naître des demandes qui suscitent la volonté d'agir ensemble, et pour cela il faut une volonté commune des collectivités de réfléchir à l'ébauche de plans stratégiques entre Paris et les communautés d'agglomération. Si trois ou quatre collectivités se lancent ensemble dans ce type de travail commun, cela fera prendre conscience à tous que ce type de plans stratégiques doit être établi entre Paris et toutes les communes qui l'entourent. Cela aboutira à une sorte de **CHARTRE PLUTÔT QUE DE RÈGLEMENT**.

R.Crestin / La question des tours dans le grand paysage semble être un peu à la marge, vous partagez cette vision ?

B.Lemoine / La question des tours est anecdotique, et le débat du Grand Paris ne porte pas sur les tours. Le territoire du Grand Paris est celui où il y a le plus de tours par rapport à des villes comme Londres ou Francfort. **Les tours sont intéressantes parce qu'elles sont des lieux qui permettent de polariser des intensités nouvelles et qu'elles expriment le collectif.**

R.Crestin / Concernant le plateau de Saclay, un site très agricole et relativement enclavé : quel est le discours que vous tenez sur le paysage et quel est le travail accompli et à mener ?

P.Veltz / Nous nous situons ici dans une stratégie horizontale et non verticale. Pour le plateau de Saclay, qui représente une vaste région agricole au sein de la métropole, nous avons pris le parti de traiter les questions d'aménagement par la porte d'entrée du paysage. L'échelle nous l'imposait : il fallait travailler sur 7 700 hectares. Nous avons constitué une équipe dont le pilote est un paysagiste, ce qui a surpris beaucoup de gens localement. Nous ne considérons pas qu'il faille aborder le paysage sous l'angle de la conservation ou de la restauration, mais comprendre au contraire le paysage comme un outil de transformation qui doit accueillir les réseaux, la mobilité, le métro, les routes et la gestion de l'eau. Il faut construire des éléments plus lisibles à partir de la géographie existante, redonner une visibilité et une identité globale au territoire.

L'AGRICULTURE occupe une place importante en termes de paysage : elle **permet de mettre des lignes franches à l'urbanisation, transforme le lien entre agriculture et vie urbaine**. Elle **DOIT AINSI ÊTRE INTÉGRÉE AU FONCTIONNEMENT URBAIN, COMME UNITÉ PRODUCTIVE**. Il faut adopter un modèle plus englobant qui permet de traiter la nature et la ville ensemble. Le paysage est alors conçu comme un outil de stabilisation du territoire et a une valeur productive.

R.Crestin / L'AIGP a participé au débat sur le tracé du Grand Paris. Quelle a été la vision des équipes et la philosophie sur l'implantation des stations de métro et les interactions entre infrastructures et paysage ? Comment s'articule ce dialogue ?

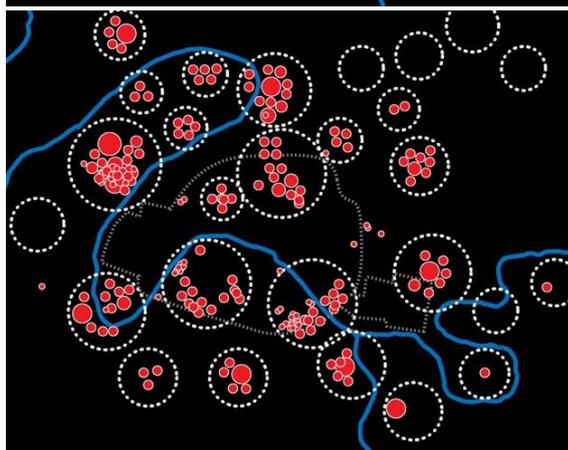
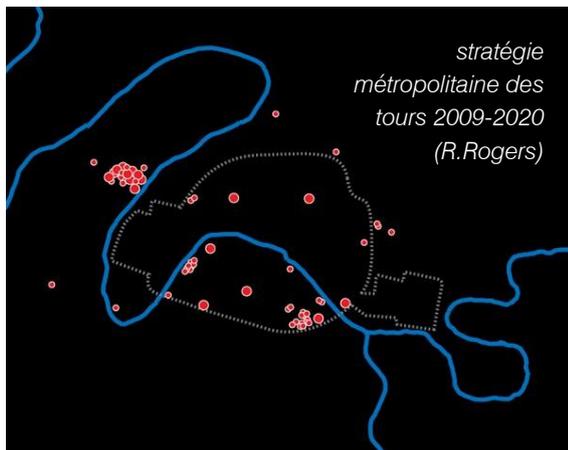
B.Lemoine / La dimension géographique a été très prise en compte : il y a eu la volonté de redonner une dimension au relief, de mieux exploiter les fleuves qui structurent le territoire. L'approche par le sol était assez présente dans plusieurs équipes, mais elle ne s'exprimait pas forcément en termes de paysage. La question des espaces naturels a également été traitée : ceinture verte, archipel ou prise en compte de l'agriculture comme un facteur d'évolution de la métropole. Il faut aujourd'hui se poser la question de l'utilisation du potentiel de l'espace « naturel » : comment l'intégrer dans le projet métropolitain ?

R.Crestin / Quelles sont les réflexions sur ce sujet aujourd'hui ?

M.Ferri / Il faut modifier le regard que l'on porte sur l'espace agricole et l'espace ouvert. Changer les indicateurs et le regard sur ces espaces pourrait être un beau chantier pour le SDRIF et son évolution. Cela renvoie aussi au fait que le paysage est le lieu de confrontation de différents espaces spatiaux et temporels. On doit retrouver **LE PAYSAGE COMME LECTURE SOCIALE ET CULTURELLE D'UNE SOCIÉTÉ, MAIS AUSSI DANS SON CARACTÈRE MEMORIEL** : la manière dont on le structure est un moyen de faire passer des messages. Le paysage est une leçon incroyable de citoyenneté, de démocratie et de projection.

R.Crestin / Le Grand Paris est aussi un protocole de recherche, un cadre d'expérimentation sur la ville. Quelles leçons tirer sur la question du paysage à l'aune des risques naturels et du réchauffement climatique ?

B.Lemoine / Il faut être conscients que nous regardons un ensemble de situations très diverses et qui ont des dimensions paysagères propres. Il faut s'intéresser à la possibilité de faire évoluer ces tissus pour accueillir des habitants, des logements, tout en préservant leur caractère spécifique. Un projet à Neuilly-sur-Marne proposait de construire sur une zone inondable et d'**organiser chaque année une inondation pour ne pas oublier le lien avec le territoire et l'existence du risque naturel**. On pense alors le rapport entre le construit et l'espace naturel de manière différente. Le potentiel de recyclage de la ville au sens large (y compris les zones agricoles, les forêts, les espaces naturels) est beaucoup plus complexe et intéressant qu'on l'imaginait. La dimension paysagère doit encore être travaillée et intégrée dans cette dynamique d'évolution à toutes les échelles, ainsi que dans la vision planificatrice.



Contributions en images

Inventaire des motifs récurrents et paysages du Grand Paris

Camille Fallet, photographe



COMMANDE. Nous nous sommes donnés comme base de travail : **quelles sont les perceptions du paysage francilien ?**

MÉTHODE. Je mets en place tente d'interroger la définition du paysage (photographique ?). Qu'est ce qui fait le paysage ? Quand se présente-t-il ? A quelle échelle ? C'est ce qui est au centre de ma recherche : la réponse critique de la photographie au réel. Avec quelle simplicité et distance l'enregistrement mécanique révèle ce que l'on voit et ne voit pas ? C'est une méthode empirique.

J'ai déterminé deux états de perceptions du paysage pour aborder ce travail :

- une **vision contemplative et volontaire du paysage** ;
- une **vision fonctionnelle et plutôt subie du paysage**.

Ce qui est intéressant c'est comment la photographie met ces états de perceptions à même niveaux. C'est ce que je revendique comme plasticien sur ce travail : il s'agit de faire une œuvre documentaire et « plastique » sur le paysage Parisien (référence à Jeff Wall, *The Manual Landscape*).

ACTION EN COURS. Jusqu'à présent, 4000 km et 70% des transports en communs sur rails pour 10 000 images. J'ai tenté de photographier ce qui est loin (utilisation du téléobjectif) avec l'idée que l'échelle de ce paysage se résume peut-être à une **DISTANCE DE REGARD**.

Recherche de points hauts pour essayer de percevoir le paysage du Grand Paris : ce sont des champs de **VISIONS PARCELLAIRES**. Il n'y a pas un point de vue total et objectif du Grand Paris (peut-être du haut de la tour Eiffel). Se révèlent plutôt des **LIGNES D'HORIZONS** qui ouvrent et ferment sur d'autres perspectives possibles. Le relief bas et vallonné du paysage, rythmé par les **STRUCTURES DE SA DOMESTICATION** donnent sa qualité esthétique et visuelle.

Mais ces points de vue sont rares face à l'ensemble des expériences visuelles possibles de ce territoire. S'il y a une globalité à ce paysage, elle est plus à chercher du côté des **VISIONS COMMUNES DU PAYSAGE**.

Parcours en voiture, RER et trains de banlieue pour obtenir une vision commune, quotidienne et subie du paysage que peut éprouver le Francilien : Le Grand Paris devient alors l'accumulation de paysages. La singularité de ces unités n'empêche pas pour autant de les regrouper par ensembles (paysages résidentielles, paysages industriels, paysages agricoles, fluviales, etc.). Qu'est ce qui pourrait en faire un paysage uni et autonome dans sa perception ? Cela passe par des échelles encore plus petites. La route, la rue, la voie ferrée. Ce qui relie ces unités entre elles. C'est à partir de ces espaces que s'ouvre le paysage. C'est aussi ce qui crée les **motifs esthétiques du paysage Francilien**.

Les immeubles haussmanniens, en briques rouge, les maisons vernaculaires, les pavillons, les logements années soixante, le béton, le crépis, le portail, la grille, le mobilier urbain, la signalétique, les éclairages publics, les enseignes, la publicité, les voitures... Ce sont des formes que l'on retrouve (quasi) partout et qui pourtant portent la trace esthétique d'une histoire (par exemple, pourrait-on essayer d'estimer la superficie totale du crépi dans le paysage d'Ile de France ?)

PREMIERS CONSTATS. Est-ce que je trouve ça beau ? C'est très banale et médiocre comme paysage, mais parce qu'il s'y joue autant de réalités que d'individus y vivent alors c'est un paysage de fictions. En tout cas on peut s'y projeter. Ce sont les collages de ces **motifs soumis aux regards constants** de l'automobiliste, du passager et du passant que je tente de traduire en image. Je crois que c'est ce qui constitue notre vision (volontaire ou involontaire) du paysage. Sa réalité fonctionnelle se substitue à sa banalité ou sa médiocrité. Le paysage est dessiné de **repères**, d'**habitudes**, de **signaux** qui ne se posent que rarement en termes esthétiques, mais qui définissent pourtant le **SOCLE D'UNE CULTURE COMMUNE**. **L'appareil photo se substitue à l'œil dans une relation de flux et de vitesse** et c'est cette **accumulation d'instant du regard** qui **dessine le paysage**. **IL N'Y A DE PAYSAGE QUE PARCE QU'IL EST VU**.

Représentations du paysage métropolitain au travers des arts et des médias

Simon Brochard, géographe

Intervention à visionner sur :

<http://youtu.be/1v2cN1mEpG0> (version française) et <http://youtu.be/BOGWLcXndeA> (version anglaise)

La ville d'aujourd'hui pose problème. De par ses dimensions, ses transformations si rapides, son hétérogénéité, elle apparaît comme difficile à saisir. Le paysage urbain décontenance, sa cohérence et sa beauté d'antan semble évanouie. Gageons que cette difficulté à saisir la ville provient de la différence entre ce qu'on attend d'elle et ce qu'elle nous propose effectivement. Il est ainsi important de répéter que le paysage est avant tout une **CONSTRUCTION CULTURELLE ET MENTALE**. C'est-à-dire, que, comme l'ont démontré les théoriciens du paysage, **notre regard est, à chaque instant, empli de modèles latents, nourri d'images et de sensations littéraires, cinématographiques, publicitaires, télévisuels qui, finalement, modèlent notre expérience**. Alain Roger appelle ce processus l'**artialisation**. La difficulté que l'on éprouve aujourd'hui à saisir la ville dans ses nouvelles dimensions, dans cette échelle gigantesque offrant des formes peu évidentes tiendrait donc dans notre condition inévitable à apprécier la ville selon ses canons esthétiques habituels.

Le monde des cartes postales et des publicités nous renseigne alors sur ce que l'on attend de la ville : son centre historique. L'idée d'une ville tend à se réduire en un espace très limité, actif et attrayant, voire en un unique symbole, comme c'est le cas pour Paris et la Tour Eiffel : dans 85% des pubs mettant en scène la capitale française, la Tour Eiffel est là, symbolisant en quelques 315 mètres tout l'art de vivre et le

glamour parisien. Le paysage des villes mondiales mental est ainsi devenu un réseau de stéréotypes, de monuments se répétant les uns les autres.

Bien entendu, ce rétrécissement de la ville en un unique site ne va pas faciliter la tâche d'appréhension du paysage métropolitain. Ce paysage en pleine recomposition, apparaissant comme complexe, comme un labyrinthe, je vous propose de tenter de l'appréhension à travers notre inconscient commun : **LES MÉDIAS ET LES ARTS.**



jeu vidéo (Maxis Sim City 4)



cinéma (Star Wars II : l'attaque des clones)



publicité (BMW)

Une des façons les plus répandues de voir la ville d'aujourd'hui est assez clairement celle d'un objet technique. A travers les jeux vidéo proposant de construire sa propre cité ou de campagnes publicitaires telles que celle d'Aréva émanent l'idée que la ville se développe simplement à partir du moment où les tuyaux sont connectés entre eux, à partir du moment où routes, énergies et eau sont présents en quantité suffisante pour que la ville se développe... jusqu'à l'infini. Ce serait ainsi l'urbanisme des réseaux qui d'abord, donnerait leur forme aux villes contemporaines. Ce primat de la technique se ressent aussi par l'importance donnée à l'infrastructure, en particulier à celle de transport. Celles-ci ne cessent de se développer, d'occuper une plus grande emprise au sol, transforment la ville en machine à se mouvoir. D'un point de vue paysager, elles posent déjà en soi un problème : les lignes et les interconnexions qu'elles créent, entraînent des frontières et des fractures dans les territoires, installant de la sorte des paysages que l'on ne contrôle pas, déchirant en deux un horizon ou faisant trôner sur des centaines de mètres un échangeur effrayant et absurde.

Les images qui résultent de ce primat de la technique sur la formation de la ville sont particulièrement puissantes dans les dystopies et la science-fiction. Dans cet univers, **sous l'impulsion de la mobilité généralisée et de l'étalement urbain, la ville tentaculaire et infinie apparaît et effraie** : c'est un amoncellement de cubes reproductibles bouchant l'horizon. Les japonais en particulier en sont de grands producteurs, créant des Néo-Tokyo dans lequel l'image du chaos est omniprésente. Dans cette ville qui s'étend à l'infini, la densité s'étirole peu à peu. Son tissu urbain se distend quand on s'éloigne du centre, et permet la formation d'espaces délaissés et d'espaces vides. En dehors du centre historique, c'est le règne de la banlieue uniforme, dépeinte comme sinistres, monochromes, territoires vides. Espace lié organiquement à la ville mais dans lequel on ne sent pas en ville. On se permet de parler de « la » banlieue et non pas de « les » banlieues, car, à l'échelle mondiale, la banlieue se reconnaît car dans ces espaces, les similitudes entre banlieues l'emportent sur les spécificités locales. Pourtant, les formes que prennent la gestion technique de la ville ne sont pas irrémédiablement une contrainte. Urbanistes et dessinateurs invitent ainsi à ce que qu'avec la technique, on prenne le paysage à deux mains : ils imaginent ainsi des **mégastructures, pouvant aussi donner une unité à un paysage à grande échelle** : c'est le dôme de Fuller qui pouvait selon son créateur englober tout Manhattan, où le motif du continuum, superstructure multi-usages récurrentes notamment chez les architectes contemporains Reiser & Umemoto.

Un autre enjeu et encouragement dans ce contexte est **LE RAPPORT À LA NATURE QU'IL FAUT RÉINVENTER.** Puisque la ville est morte pour laisser le règne de l'urbain, l'opposition classique entre ville et nature n'a plus lieu d'exister. Chez Scuiten et d'autres, on imagine des **villes végétales**, dans laquelle la nature n'est plus vue comme un agrément circonscrit dans un parc, mais devient constituante de l'urbanité.

Ce sont finalement bien souvent des paysages du laisser-aller, pointant de par ces images la peur qui entoure les citoyens de voir naître une ville tentaculaire et incontrôlable, mais c'est aussi un encouragement que l'imagination met en place pour relever le défi de la ville métropolitaine maîtrisée, en introduisant un nouveau rapport à la ville dans son ensemble, à son lien avec ses infrastructures, avec ses centralités, avec la nature.

On observe ainsi une transformation intense dans la forme des villes, dans ce que l'on voit d'elle. Mais dans le même temps, d'importants changements se déroulent dans nos pratiques urbaines, changeant notre perception : en particulier avec la **MONTÉE EN PUISSANCE DU NUMÉRIQUE ET DE LA MOBILITÉ**.

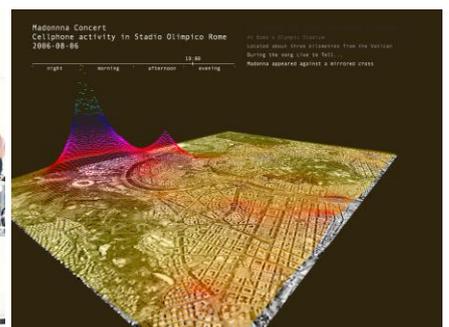
La mobilité, symbole de la modernité, n'a cessé d'augmenter ces cinquante dernières années au point de devenir centrale. C'est ainsi que dans les imaginaires, on découvre des villes dans lesquelles les flux sont premiers et façonnent l'usage de la ville, et tout un ensemble de transports tels la voiture volante ou l'aérotube y participent. Le fantasme d'une ville parfaitement fluide, comme une fourmilière est prégnant. Dans la publicité, on ressent une injonction à bouger et l'affirmation que la contiguïté ne compte plus dans le rapport à la ville : dans l'ère de la mobilité généralisée, ce n'est plus la distance qui me sépare d'un endroit à un autre que j'évalue mais la durée. Ce mouvement s'accélère avec la **BANALISATION DU GPS**, avec lequel on s'oriente comme on le souhaite. Il n'est pas nécessaire de s'orienter à travers l'observation de notre environnement. Emerge finalement **LA VILLE À DISPOSITION, DANS LAQUELLE ON PREND QUE CE L'ON A ENVIE, LE DANGER ÉTANT D'OUBLIER TOUT L'INTÉRÊT D'ÊTRE INSCRIT DANS UN TERRITOIRE**. La géographie des flux, montrant l'activité humaine et son déplacement au fil de la journée (utilisation du portable) se surimposant à la réelle morphologie urbaine, nous dévoile un nouveau visage des villes et paraît de plus en plus pertinente.



ville nature (Luc Schuiten, 2009)



paysage défilé (Reflections, Jill Corson, 2000)



MIT Sensible City

Cette disparition des contraintes physiques quant à l'appréhension de l'espace va de pair avec une attention renouvelée à ce qui fait que la ville est unique, avec l'environnement immédiat, qui devient choisie, attention à ce qui compose l'urbanité par un grand nombre de recherches et de démarches s'appuyant sur les technologies numériques pour montrer et faire découvrir la ville des paysages sonores, celle des perceptions furtives, de l'intensité émotionnelle. Car parler du paysage contemporain et donc de celui de la ville mobile, c'est parler de l'intensité de celle-ci, parler des nombreux stimuli qui nous parviennent en permanence, des écrans publicitaires, des rencontres inopinées, des reflets, des vues furtives et des télescopages, et enfin du **PAYSAGE-DÉFILÉ** : le paysage saisissant de celui qui, en voyageant, voit la ville défiler sous ses yeux, finalement une façon privilégiée de sentir et découvrir la ville dans ses grandes dimensions. Il apparaît donc que les paysages d'aujourd'hui sont protéiformes, loin d'être univoques, et la mobilité ne signifie ainsi pas la disparition du paysage dans la naissance d'un homme moderne coupé de son territoire et réfugié dans des paysages numériques, il y a simplement une multiplicité de paysages à prendre en compte.

Finalement, malgré le caractère inquiétant de certaines évolutions urbaines sous l'impulsion de la technique et de la technologie, on voit surtout que ces transformations signifient l'émergence d'une nouvelle urbanité, correspondant peut-être aux contours de la ville hypermoderne que François Ascher appelait de ses vœux, **une ville dont l'intensité est sans cesse plus forte, une ville de tous les usages, du flâneurs et du courtiers du piéton et de l'automobiliste, la ville attentive et flexible**.

Outils et moyens pour donner « À voir »

Table ronde

animée par **Jean-Noël Capart**

paysagiste et urbaniste, fondateur de JNC International, Bruxelles, co-pilote de l'atelier

Jean-Michel Vincent, directeur de Projet développement durable à la direction régionale et interdépartementale de l'équipement

Lisa Diedrich, directrice de la revue 'Scape, magazine international d'architecture, paysage et urbanisme

Jean-Marc Blanchecotte, chef de service architecture et patrimoine pour Paris, Direction régionale des affaires culturelles

Valérie Le Toux, responsable de la section politique de l'eau au Conseil général du Val de Marne

Ann Carol Werquin, architecte-paysagiste, copilote de l'atelier 2010 sur l'interface rural urbain

Alain Bublex, artiste contemporain



J.-N.Capart / En France, le tournant des grandes théories du *Landscape Urbanism* (Etats-Unis, Angleterre) est en route également : la place de la géographie, du paysage, de l'écologie ce sont les moteurs des projets futurs. Comment les mettre en œuvre ? Le développement des métropoles ne donne pas entière satisfaction ailleurs (vitesse de croissance de Bangalore, Bangkok...) ni chez nous (banlieues). **Comment arriver à ce que le rat des villes soit en contact avec le rat des champs ?** La ville va s'étendre vers l'agriculture et quel est le contact entre ces deux mondes dont on a peu parlé ? J'aimerais que l'on voit et on analyse, en disant « c'est bien / ce n'est pas bien », la problématique du paysage comme moteur de l'urbanisme.

J.-M.Vincent / Le rapprochement entre le paysage et les gaz à effet de serre peut paraître saugrenu. Pourtant ils ont quelque chose en commun: notre propension à ne pas s'en occuper. Ils ont pourtant une influence directe sur notre vie, que l'on s'en occupe ou pas. A s'en occuper un tout petit peu se découvre une évidence : le paysage est dépendant du changement climatique à la façon dont un arbre est dépendant de la terre dans laquelle il plonge ses racines.



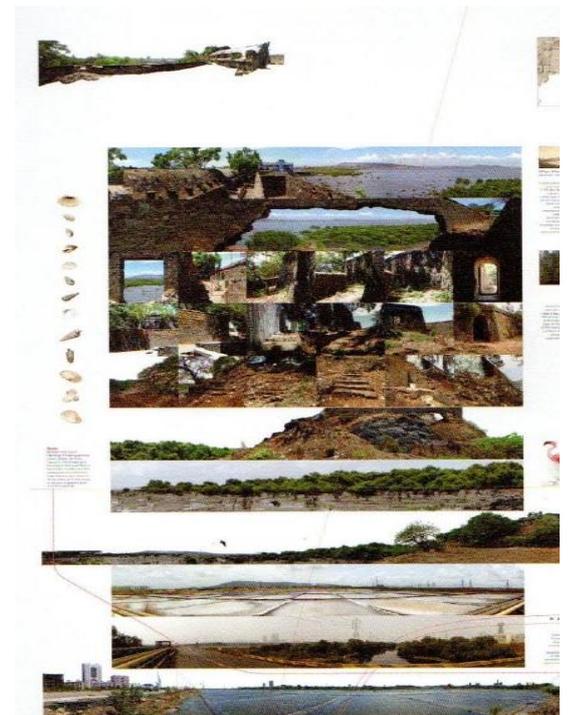
chanvre

Ainsi, au fil de l'eau, sans aucune action volontaire nouvelle de notre part, le paysage va changer sous l'effet du changement climatique : les neiges, les glaciers, les rivières, les forêts, les cultures, les saisons et les couleurs changent et vont changer. Certains territoires vont se saliniser puis disparaître sous les eaux, une part de la Camargue ou du delta du mékong par exemple. D'autres vont se transformer comme la Sibérie ou le Bordelais. Il y a pire : à l'épisode climatique majeur qui nous guette, le *gulf stream* s'arrête. Le climat de la France serait alors celui du Québec, situé à la même latitude, c'est à dire avec 15° C de moins. Il faut imaginer l'agriculture française sous un tel climat. Tant qu'à s'en occuper il y a un autre scénario : avec des actions volontaires, celles qu'un arbre ne peut entreprendre, le paysage va changer sous l'effet des décisions que nous allons peut-être prendre pour écarter la menace climatique. Le pitch du scénario est écrit : « **MOINS D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE, MOINS D'ÉNERGIES FOSSILES, MOINS DE MINÉRAIS, PLUS D'INTELLIGENCE COLLECTIVE, DANS UN PARTAGE RAISONNÉ DE L'ESPACE ET DES RESSOURCES NATURELLES** ».

Ce scénario a deux éclairages, l'un sensible, celui paysage perçu, saccagé ou composé ; l'autre quantitatif, celui des tonnes équivalent carbone émises, ou tout autre indicateur de mesure de l'invisible. A notre courte expérience, une douzaine d'indicateurs suffit à représenter l'invisible, pour décider à bon escient, commune par commune, intercommunalité par intercommunalité. Le reste est affaire de qualité. Traduit en actions locales, mesurées, à portée de décisions, ce scénario-feuille de route au dénouement positif comporte quelques ingrédients :

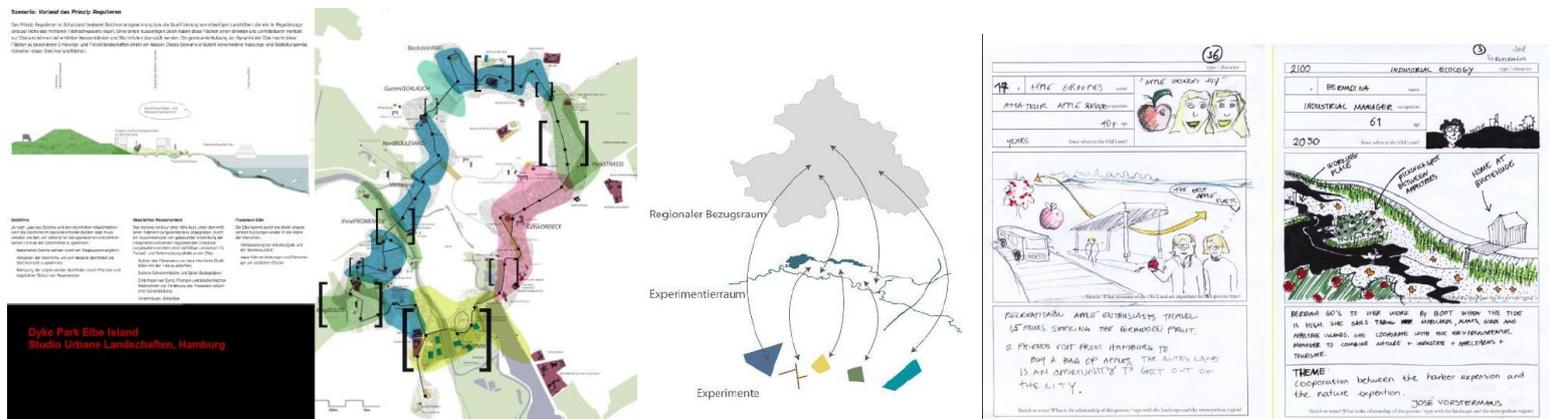
- **moins de gaz à effet de serre** : par exemple en construisant des boucles locales alimentaires, c'est à dire une agriculture de proximité de nos villes, une agriculture urbaine ;
- **moins d'énergie fossile, plus d'éco-énergie** : par exemple en faisant pousser des cannes, il en existe 200 variétés européennes à la densité énergétique avantageuse par rapport au bois et qui ont le mérite d'être récoltables chaque année ;
- **moins de minerais, plus d'éco-matériaux**, avec le bois ou le chanvre par exemple, dont certaines variétés permettent la fabrication d'isolants comme la laine de chanvre ou le béton de chanvre ;
- **plus d'intelligence collective**, en protégeant ou créant des corridors de biodiversité, la trame verte et bleue, en isolant par l'extérieur tous les bâtiments qui peuvent l'être, en chauffant ou climatisant les autres aux réseaux de chaleur alimentés en ENR ;
- **dans un partage raisonné de l'espace et des ressources** : incroyable mais vrai, 100% des terriens n'habite pas internet mais 50% des espaces urbains, et les 50% restant la campagne. Le système rural urbain que nous constituons est à réinventer, dans sa production, ses échanges, ses formes. Des ingrédients de paysage et des quantités à doser. Il semble que nous soyons face à un choix collectif ; **QUOI QUE NOUS DECIDIONS, LA REPONSE SERA A LA HAUTEUR DE NOTRE INTELLIGENCE COLLECTIVE.**

L.Diedrich / Deux approches pour réagir au paysage urbain et à la situation sociétale actuelle se dessinent à travers l'Europe : **avoir une vision, et ne pas avoir une vision.** Vision, en termes d'« **IMAGE PRÉDÉFINIE** », d'objectif spatial à atteindre à travers une étude incluant les plans et documents, **au-delà du visible, structuraliste.** Pas de vision, en terme de « procédure open-end », sans image ou objectif spatial prédéfini, engagement dans une « sérendipité intentionnelle » (Francois Ascher) à travers **L'EXPLORATION DU SITE** et ce qu'il donne à voir et à percevoir, **phénoménologique.** Je tends à définir comme adaptée au site une approche qui combine ces deux positions et leurs méthodes. Or, dans une situation caractérisée par des structures figées, complexes, et à multiples acteurs et autorités, commencer par la deuxième, sans but prédéfini,



*Mumbai in an Estuary, photowalks
SOAK Anuradha Mathur/ Dilip da Cunha*

peut aider à mettre en route des approches plus structurées. Le paysage, dans ce contexte, peut être considéré comme un angle de vue sur l'espace urbain, comme outil pour mieux comprendre cet espace, en abandonnant les catégories du « naturel » et de « l'artificiel » (Hille v. Seggern). Au sein de la discipline, plusieurs méthodes se distinguent, et dans notre contexte, celle de l'exploration directe du site (« experience-based approaches ») paraît avoir un intérêt particulier.



Dyke Park Elbe Island - Studio Urbane Landschaften (Hamburg) - Stromland

V. Le Toux / Au fil de l'eau en Val de Marne...



J.-M. Blanchecotte / Pour moi le paysage est fondamental dans nos interventions puisque 2/3 de Paris sont sur **SITE INSCRIT** et par conséquent sous les **premières lois de paysage de 1930**. C'était le début des congés payés, on découvrait les campagnes, les grands paysages, notamment pour les citadins. Ces paysages sont altérés par l'industrie, par les voies ferrées : une loi de protection a été faite qui visait à la fois des sites naturels, historiques et à terme des sites architecturés, les ensembles cohérents bâtis, dont Paris. Nous donnons alors notre avis au titre de ce site et également au titre des **monuments historiques de Paris**, suivant le périmètre de protection qui complète ce site, pour mesurer l'impact de tout projet (proche, et plus lointain par rapport aux **perspectives historiques**). Sur la problématique des lisières, à Paris à part celles des bois de Vincennes et de Boulogne elles n'ont pas vraiment d'impact. Je parlerais plutôt de **FRANGE PARISIENNE**. Pour la première fois, Louis XIV a démantelé les fortifications : on a fait une **ville ouverte**, avec des promenades plantées. L'histoire de Paris se forge à travers cette évolution des fortifications (gallo-romaines XII, XIII^e siècles). Nous sommes aujourd'hui dans les mêmes fortifications qu'en 1860, c'est-à-dire 105 km² : un paysage de **FORTIFICATION ROUTIÈRE QUI BLOQUE PARIS**. Pour franchir cette frange, **IL FAUT DES PROGRAMMES ET DES INTENTIONS PAYSAGÈRES** en prenant en compte ce qui a fait la force du paysage parisien : continuer cette unicité de l'espace public de Paris pour éviter que chaque commune ait une approche différente.

A.C. Werquin / Il y a perte de cohérence, de lisibilité géographique, d'identités et de repères à l'échelle métropolitaine, déficit d'espace public et d'images avec le réseau des voies et dissociation d'avec les

espaces habités. **LA MÉTROPOLITE PEINE À SE TROUVER UN VISUEL SIMPLE D'IMAGES REPRÉSENTATIVES ET NE PRODUIT PAS LA CARTE MENTALE D'UNE UNITÉ « BIEN LIÉE » DANS SON ENSEMBLE.** Certes, une transformation importante progresse dans les communes avec les réseaux piétonniers neufs et des trames vertes et bleues départementales se mettent en place ou se programment. L'échelle de ces interventions est plus locale que métropolitaine. De toute évidence pour de nombreux acteurs, le **RÉSEAU D'EAU**, étant la **COLONNE VERTEBRALE** de l'agglomération, a un rôle privilégié à jouer. Il fait ainsi l'objet d'interventions : OIN, reconversions, créations de promenades au bord de fleuves et autres aménités de loisirs. Programmes pour recycler un patrimoine d'espaces en déshérence ou encore disponibles, surtout dans les franges. Autant d'actions qui portent des effets économiques ou culturels, sans encore se traduire par une systématique de construction d'image-matrice pour la métropole. Pour changer d'échelle, et accélérer localement l'éclosion d'une imagination créatrice, il faudrait encore plus raisonner en pensant **articulations, coprésences et redites.**

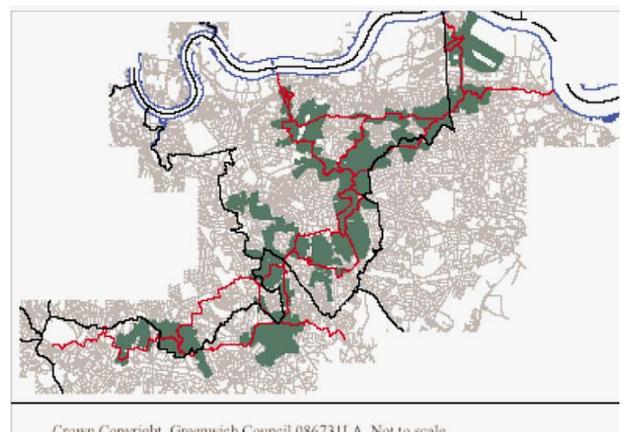
Couture rurale et coprésences

Prenons l'agglomération de Sénart et Melun, terrain de l'atelier d'été 2010. Les bases d'une ville nouvelle, les contraintes d'un espace servant, un potentiel fastueux pour le futur avec la nature, le fleuve proche, l'identité agricole, mais pas encore de rencontre fructueuse évidente. Un effort de grand tracé a été fait avec l'Allée royale, belle promenade plantée pour piétons, cyclistes et cavaliers, qui croise le Carré Sénart, mais sans cafés, sans débouché sur le fleuve, etc. La structure est esquissée, il faut poursuivre la construction d'un échange social et paysager entre le tissu de ville et ce contexte. Citons l'exemple des Champs-Élysées et des Invalides. Avant 1900, ces espaces étaient autonomes. En les réunissant par une avenue et un pont décoré, Eugène Hénard a sécurisé leur futur (une gare était prévue sur l'esplanade) et a donné à la capitale un repère fort : depuis le pont de Seine, on a comme arrière-fond la Tour Eiffel : l'endroit idéal où les acteurs hollywoodiens se font photographier pour dire qu'ils étaient à Paris.



Lentement produite, évidente aujourd'hui : la promenade publique de la Tamise

Une ville a fait ces dernières décennies un pas majeur à cet égard : c'est Londres, avec la création du *Thames Path*, rive droite de la Tamise, sur quasiment tout le linéaire métropolitain qui a métamorphosée la ville. Une trentaine d'années et quelques interventions décisives ont fini par donner sa force de cohésion paysagère au fleuve. L'action est devenue évidente, longtemps elle n'a été que bonnes paroles... Facteurs déclenchants majeurs : l'intervention d'une association qui a demandé que chaque propriétaire de la rive droite laisse un passage public le long de la Tamise ; Sir Richard Rogers qui a entraîné les maires de l'amont à entreprendre chacun sur leur commune. Non seulement la métropole est liée par son ruban d'eau mais il fertilise les rives de projets de requalification, de densification, de nouveaux espaces publics.



Crown Copyright. Greenwich Council 0867311A. Not to scale.

Green Chain Walk, réseau pédestre de 64 km branché sur la Tamise

Alain Bublex -Intervention prochainement disponible en vidéo.



images de Paris et ailleurs
revisitées par Alain Bublex



« Il n'existe pas de paysage en dehors du regard »

à pied - Cergy Saint-Christophe > Axe Majeur
bus - Axe Majeur > butte d'Orgement





**MÉTROPOLES
PARTENAIRES**

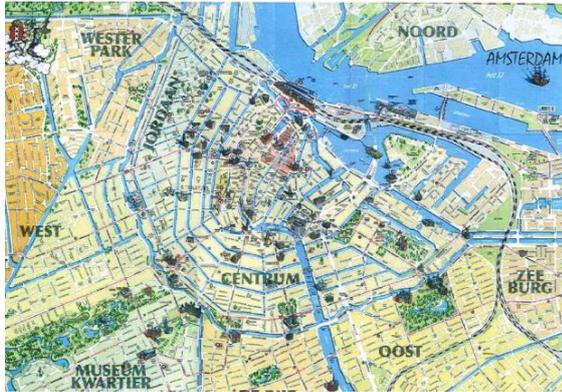
AMSTERDAM

Helga Van der Haagen

Département d'urbanisme et de développement urbain



Fiche d'identité : Amsterdam, qui compte environ 780 000 habitants, est la plus grande ville des Pays-Bas. La région métropolitaine compte environ 2 300 000 habitants et fait elle-même partie de l'agglomération de Randstadt Holland, qui comprend plus de 7 100 000 d'habitants. La partie la plus ancienne de la ville est construite autour de petits canaux de manière concentrique, formant une sorte de toile d'araignée (*carte de gauche*). Amsterdam s'est développée dans une région parsemée de marécages rendant difficile la construction. De manière générale, plus des deux tiers de la surface des Pays-Bas se trouvent en dessous du niveau de la mer.



Cette proximité avec l'eau, ainsi que les nombreuses digues qui ont été construites sur la mer et les fleuves ont un impact considérable sur le paysage. En 1750 et durant l'époque médiévale, la plupart des lacs ont été asséchés afin que puissent se construire des maisons à ces endroits-là.



A cette époque, l'accès au paysage était considéré comme un plaisir et un luxe réservé aux classes sociales les plus riches. Dans les années 1900, lorsque la ville commença à s'industrialiser, la plupart des bassins et étangs (*photo de gauche*) ont également été asséchés afin de pouvoir construire l'aéroport.

Les espaces à l'extérieur de la ville étaient principalement utilisés pour la production agricole et ils devinrent également des espaces de loisirs et de récréation seulement après 1965. Aujourd'hui, ces espaces sont toujours appréciés pour cette fonction de loisirs qu'ils offrent, mais également pour leur paysage. Cette proximité avec des espaces plus ruraux est devenue l'un des principaux atouts d'Amsterdam. Pour continuer à donner envie aux individus d'habiter dans cette ville, il est donc important d'en préserver le paysage.

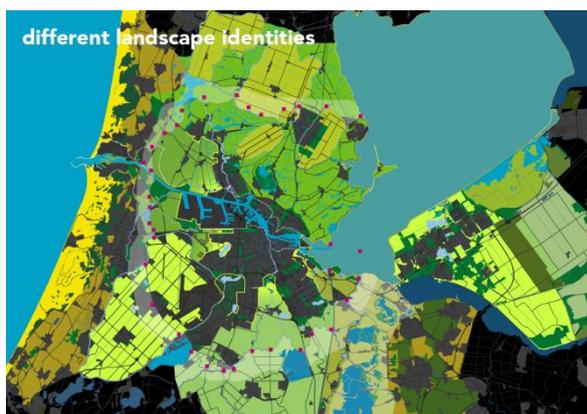
Le paysage de la ville est dominé par la proximité avec l'eau. La plupart du temps, il est possible d'accéder au centre-ville depuis les endroits périphériques en vélo, en suivant seulement les voies d'eau. Dans le centre-ville, les immeubles sont construits très près de la rivière Amstel, qui devient ensuite beaucoup plus sauvage dès qu'elle quitte la ville. Dans des espaces plus ruraux, des activités agricoles et des fermes se sont établies dans les espaces se situant entre les immeubles et les berges de la rivière, les immeubles étant à ces endroits-là construits plus loin de l'eau (*photos ci-dessous*).



En 2040, il est probable que ces espaces naturels soient plus loin de la ville. Les plages de la mer du nord, seraient de plus en plus populaires parmi les habitants d'Amsterdam. Aujourd'hui, la ville s'étend mais dans le même temps de plus en plus d'individus se sentent concernés par l'évolution du paysage et de nombreux projets visant à préserver l'environnement ou à encourager l'entrepreneuriat agricole sont mis en place. Néanmoins, l'extension de la ville a pour conséquence de menacer les espaces verts et naturels, ainsi que la cohérence du grand paysage.

Afin de mettre en scène le paysage métropolitain, il faut avant tout identifier les différents types de paysages de la région.

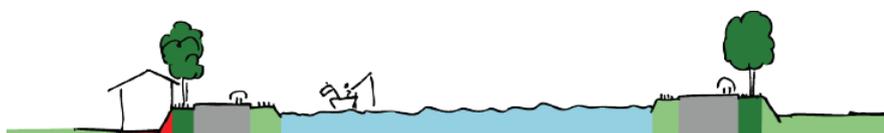
La carte ci-contre montre les différents types de paysages autour d'Amsterdam et leurs caractéristiques (quelle est la taille des surfaces considérées, à quelle distance peut-on voir, etc...). Concevoir et aménager le paysage de la région métropolitaine doit ainsi être fait dans le respect de ces différentes



identités, la même stratégie ne pouvant pas s'appliquer à des lieux dont les spécificités peuvent être très différentes.

Puisque la municipalité d'Amsterdam possède de nombreuses propriétés foncières à l'intérieur de la ville, il est plus facile d'agir en faveur du paysage urbain et d'obtenir des fonds (notamment par la location de ces espaces) afin de financer des projets d'aménagement urbain. Dans les espaces plus ruraux ou en périphérie de la ville, la plupart des terres sont possédées par des entités privées, ce qui rend plus complexe la mise en place d'actions de protection du paysage.

Environ 35 municipalités de la région d'Amsterdam travaillent actuellement sur le thème du paysage naturel. La coopération régionale doit être renforcée pour que les actions en faveur de la protection du paysage soient efficaces et durables.



BANGALORE

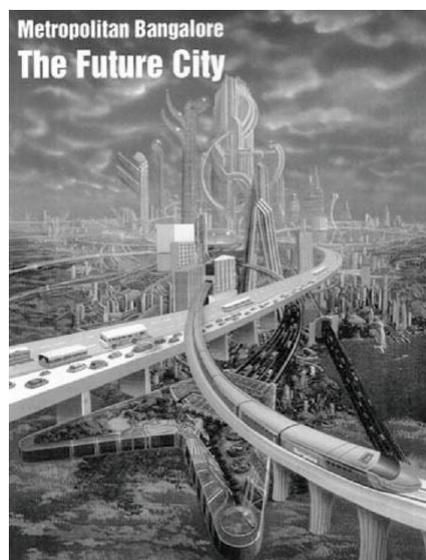
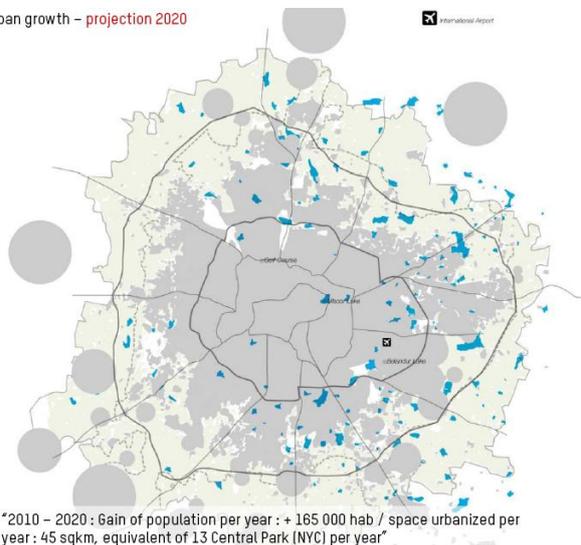
Karun Kumbera

architecte-urbaniste, co-fondateur Think Tank de développement urbain 7 High Street



Fiche d'identité : Rien ne prédestinait Bangalore à devenir la 5ème plus grosse ville indienne. Localisée à près de 1000 mètres d'altitude sur le plateau du Deccan, sans importantes ressources en eau potable, Bangalore est devenue un important centre militaire puis la capitale IT de l'Inde à partir des années 1980. Bangalore est l'une des seules villes (avec Mexico) parmi les 40 plus grosses villes du monde, à ne pas être structurée par un fleuve ou une côte. Aujourd'hui, entre 70% et 80% des nouvelles constructions se font en contradiction avec les recommandations du plan d'aménagement pourtant approuvé en 2007. « La ville du futur », cette image extraite d'une brochure du gouvernement, propose le portrait d'une ville futuriste, inspirée par le modèle de Singapour qui influe surtout sur l'aménagement de l'aéroport proposé : salons de passagers illuminés, hauts plafonds, devantures de magasins rutilantes et séparées par des palmiers (1966). *Source : B. Salomon, Occupancy Urbanism Ten Theses.*

Urban growth - projection 2020



D'ici 2020, il est prévu que la croissance de la population atteigne 165 000 habitants supplémentaires par an et que les espaces urbains gagnent environ 45 km² par an. Ce développement urbain très rapide et cette forte croissance de la population font pression sur les ressources naturelles. En 1961, 262 lacs se trouvaient dans et autour de la ville, contre 84 aujourd'hui dont 35 sont « malades ».

Malgré un ralentissement de la croissance démographique, Bangalore continue de se développer sur un modèle très consommateur d'espace et destructeur des espaces naturels et paysagers. Trois « familles de paysages génériques » se distinguent alors : les infrastructures, les enclaves urbaines, et les espaces non-participatifs.

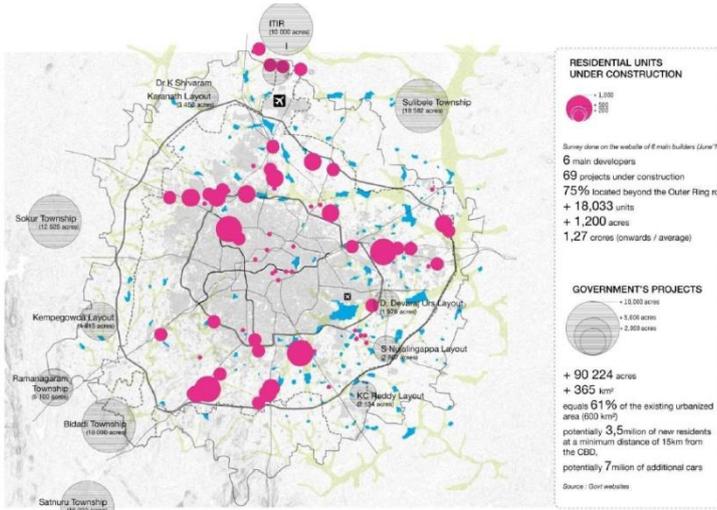
- Les infrastructures

A l'heure actuelle, 2000 routes surélevées sont en construction et 270 rues doivent être élargies, causant le déplacement de 300 000 personnes.

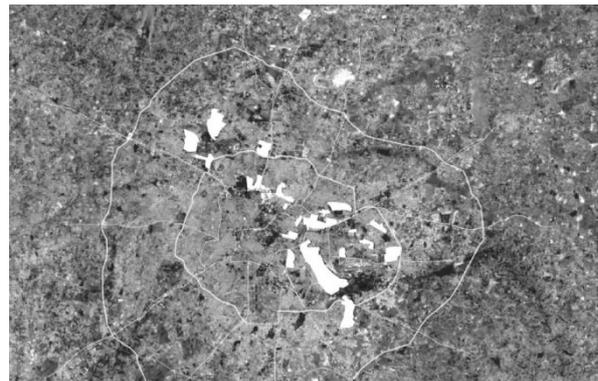


- **Les enclaves urbaines :**

Carte ci-dessous : enclaves urbaines (zones résidentielles et projets gouvernementaux), photo de droite : exemple d'une zone résidentielle.



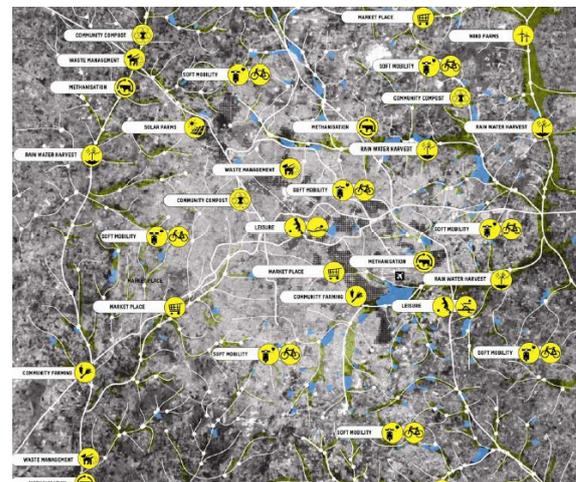
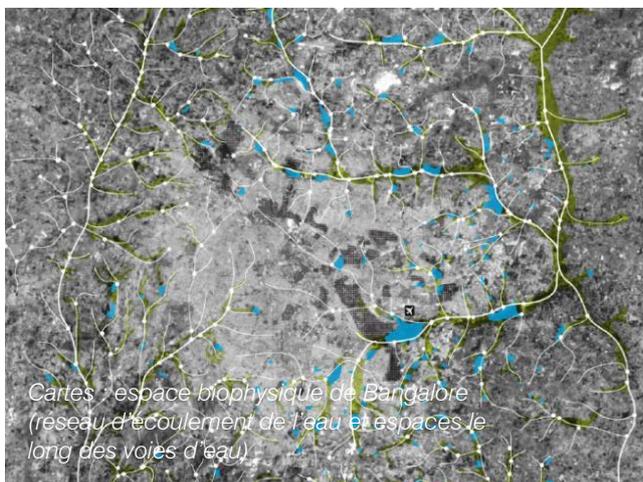
- **Les espaces de non-urbanité :** environ 20% des espaces du centre-ville sont considérés comme des espaces de non-urbanité (sites militaires et délaissés urbains). Ils représentent un potentiel foncier considérable en termes de renouvellement urbain. (photo ci-dessous à gauche : complexe militaire dans le centre-ville, à droite : zones de non-urbanité).



- **Repenser le métabolisme urbain des villes indiennes.**

Le but de cette démarche est d'évaluer le rôle que l'écologie urbaine (au sens large) peut jouer pour le développement des métropoles indiennes, tant dans la dimension « productive » (énergie, agriculture urbaine), que dans leur rôle de mitigation (des phénomènes naturels) et de leur capacité à supporter de nouveaux réseaux (de mobilité, d'espaces publics...).

- **L'espace biophysique, un nouveau potentiel pour les villes indiennes ?**



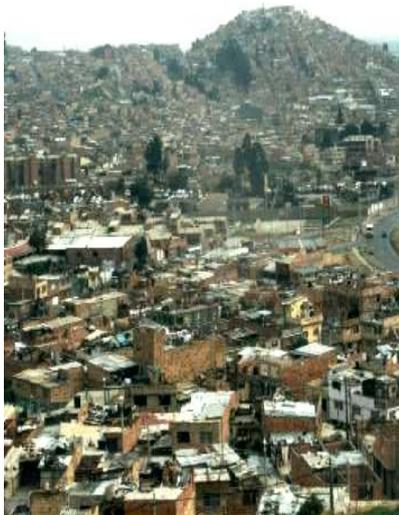
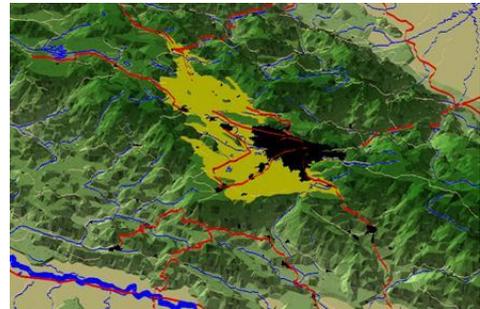
BOGOTÁ

Diana Wiesner

architecte-paysagiste,
membre du conseil consultatif de l'aménagement de Bogotá,
directrice de la Fondation « Cerros de Bogotá »



Fiche d'identité : plus de 8,7 millions d'habitants vivent à Bogotá, ce qui représente environ 21% de la population totale du pays. La ville, qui regroupe 116 municipalités, est construite sur un plateau, entouré de hautes montagnes et traversé par de petites rivières. Bogotá fut fondée en 1538, et sa population était encore inférieure à un million d'habitants en 1950. A cause de la très rapide croissance de la population depuis, les autorités de la ville n'ont souvent pas été en mesure de répondre aux besoins essentiels d'une grande partie de la population.



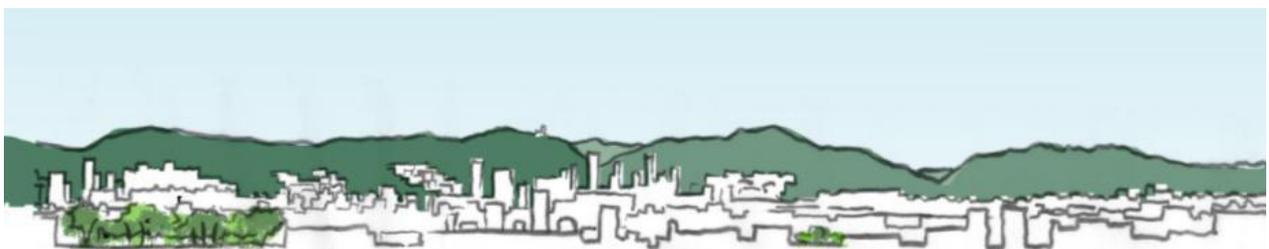
Durant les années de ce fort développement urbain, l'environnement a été largement ignoré et l'écosystème des montagnes avoisinantes en a été très affecté. L'enjeu principal aujourd'hui est donc la préservation des ressources naturelles de la ville et de la région. Jusqu'à présent, la majorité des plans d'aménagement ne traitaient quasi-exclusivement que de la ville et non de toute la région métropolitaine.

Dans les années 1990 s'est développée une nouvelle manière de construire qui privilégiait les infrastructures respectueuses de l'environnement. Beaucoup d'efforts furent faits pour préserver la biodiversité, planter plus d'arbres et augmenter la surface des espaces verts. Plus d'écoles et de bibliothèques municipales furent créées dans les nouveaux quartiers et la vie citadine devint plus agréable. Deux autres innovations ont contribué à rendre la mégalopole plus humaine, et ont transformé le paysage des différents quartiers de la ville :

- La création de la « *ciclovía* », la fermeture aux voitures des avenues principales de la ville les dimanches et jours de fête, pour permettre aux habitants de faire du jogging et se promener le long de ces avenues.
- Le développement d'un système de bus utilisant des files de transport spécifiques et fonctionnant au bio-diesel.

Trois éléments clés doivent être pris en compte sur le plan régional : les montagnes, qui représentent la principale limite topographique et visuelle de la ville et dont le système écologique s'est beaucoup dégradé, le système hydraulique naturel et la rivière de Bogotá.

Plusieurs projets sont actuellement mis en place afin d'assurer la protection de l'environnement :



- La protection du corridor écologique de 53 km de long que représentent les montagnes. Le projet a pour objectif de préserver la frontière entre la ville et la réserve forestière en favorisant le développement d'une « culture environnementale », en délimitant clairement les limites urbaines de Bogotá, en créant des musées à ciel ouvert mettant en valeur le patrimoine naturel de la région, ainsi que des parcs agricoles.



- La protection du système hydraulique naturel de la région, qui trouve sa source à plus de 4000 mètres d'altitude (*photo de gauche*).

La ville et la région étant intrinsèquement connectées, l'aménagement urbain doit être fait dans une perspective très large, intégrant les différents éléments naturels de la région, afin de former un réseau urbain intégré.

Les rôles du système hydraulique naturel et de la rivière doivent être renforcés :

L'objectif est de recréer un système hydraulique plus adapté à l'environnement urbain, qui récolterait les eaux de pluie et les transporterait jusqu'aux quartiers de la ville les plus récents et les moins bien alimentés en eau. A l'heure actuelle, les cours d'eau qui prennent naissance en montagne se transforment en canaux dont les berges sont bétonnées dès qu'ils parviennent à la ville.

Des propositions existent afin que ces eaux fassent elles aussi partie d'un réseau urbain intégré à son environnement (*image de droite*). Ces propositions ne

modifieraient pas seulement la méthode actuelle de planification et de construction, mais transformeraient également la façon dont les habitants conçoivent l'eau dans leur vie quotidienne. Les rues pourraient être construites le long des cours d'eau, tels des corridors amphibiens. Pendant la saison des pluies, ces voies d'eau collecteraient les eaux en excès et les évacueraient. Pendant la saison sèche, ces espaces serviraient de lieux de loisirs et de détente.



La rivière de Bogotá, qui s'étend sur 313 Km de long et constitue un élément topographique majeur dans la région, n'a plus été considérée comme une priorité écologique depuis les temps coloniaux. Totalement ignorée, la rivière s'est lentement transformée en un égout à ciel ouvert (*photo ci-contre*). Il est désormais question de décontaminer la rivière et de l'inclure dans le paysage urbain régional. Elle n'est pas seulement une merveille naturelle, mais également l'axe principal de la ville et de la région. Dans la futur, il faudrait restaurer les marécages naturels, créer des hectares de marécages artificiels et de deltas.



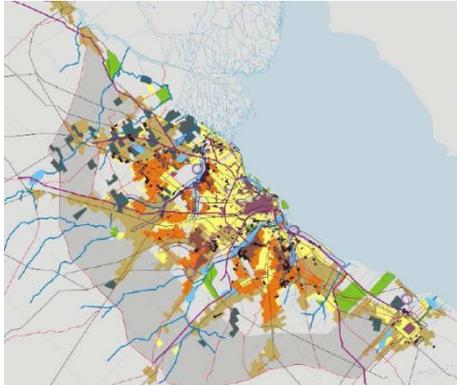
La mise en place de ces projets risque d'être mise en péril par le manque de ressources financières et de compétences techniques de la ville, ainsi que par une volonté politique insuffisante. Il faut espérer qu'un jour chaque citoyen puisse devenir le principal acteur de la transformation et de la protection du patrimoine si divers de la région de Bogotá.



BUENOS AIRES

Julián Álvarez Insúa

Directeur opérationnel de l'intégration urbaine à la Direction Générale de développement urbain de Buenos Aires



Fiche d'identité : la région métropolitaine de Buenos Aires comprend environ 13 millions d'habitants. La ville a été fondée dans une région totalement plate, la côte étant le seul endroit qui dispose d'un peu de relief. Le reste du site est totalement plat et était à l'origine entouré de petits fleuves et de cours d'eau. Le Rio de la Plata, à l'embouchure duquel la ville s'est développée, est un fleuve immense et le plus large du monde. Sa profondeur est néanmoins très faible car il transporte une grande quantité de sédiments (*carte ci-contre : développement urbain actuel de la région métropolitaine*).

Deux périodes historiques principales marquent les développements majeurs de la ville : la colonisation espagnole à partir de la moitié du XVI^{ème} siècle, à l'origine de la structure en damier de la ville, et l'essor industriel de la fin du XIX^{ème} siècle. Quand la ville fut fondée par les espagnols, ceux-ci furent confrontés à deux entités fondamentales en termes de paysage : la première est la présence de ce fleuve immense, la seconde est l'étendue de la campagne avoisinante, qui paraissait interminable aux yeux des espagnols, et était par ailleurs très fertile.



La ville de Buenos Aires s'est développée du centre vers les périphéries à travers l'expansion du réseau de train. La ville était extrêmement compacte, comme Paris, mais la création de l'autoroute et la multiplication des voitures comme moyen de transport ont fait de Buenos Aires une ville aujourd'hui plus dispersée et étendue.



A l'heure actuelle, Buenos Aires s'étend sur 85 km. Les représentations traditionnelles du futur ont représenté la ville de l'avenir toute en hauteur. Cette verticalité ne s'est développée que dans certains endroits de la ville de Buenos Aires mais ne constitue pas un élément caractéristique et emblématique de la ville. Buenos Aires s'est en effet beaucoup plus étendue sur le plan horizontal que vertical (*photo de gauche : centre-ville de Buenos Aires*).

Un des éléments les plus importants dans l'environnement direct de la ville est la côte du fleuve de la Plata, qui a beaucoup pâti des développements urbains récents. Le fleuve draguait des sédiments qui n'étaient pas exploités à l'origine et ont commencé à être utilisés au XX^{ème} siècle, notamment à des fins de construction. De grandes infrastructures et bâtiments d'équipements se sont ainsi construits peu à peu en bordure du fleuve. Cette zone de la ville comprend aujourd'hui un aéroport réservé aux vols domestiques, une des usines/stations les plus

grandes de la ville, l'université, le parc de Palermo (le plus important de la ville), et plus au sud une réserve naturelle qui s'est formée uniquement à partir des sédiments du fleuve. Cette ligne costale qui fut par le passé un lieu de promenade publique, fut transformée peu à peu en un lieu moins accessible et sans usage public.



Le quartier de Porto Madero qui date d'environ une vingtaine d'années, s'est développé à l'est de l'axe central. Sur cette carte apparaît en vert la ligne montrant la zone d'expansion possible si on laisse le fleuve s'agrandir en raison du dépôt des sédiments. Afin d'éviter une telle expansion, le fleuve est constamment dragué. La réserve naturelle en revanche, située à l'est de la ville, a été en partie conquise par ces sédiments.

Aujourd'hui se pose la question de l'usage des petits fleuves et cours d'eau dans et autour de la ville. Certains d'entre eux sont très pollués, dégradés, peu accessibles et appréciés, même s'ils sont parfois situés dans des lieux historiques de la ville. A l'origine, la ville était traversée par de nombreux cours d'eau (« arroyos ») qui se jetaient dans le Rio de la Plata. Cependant, la volonté de d'augmenter la surface des terres d'urbanisation a poussé les décideurs à ignorer les spécificités géographiques et topographiques de la ville. Les conséquences en sont non seulement des catastrophes écologiques ou naturelles (telles des inondations), mais également la disparition d'un paysage urbain fondé sur les caractéristiques naturelles du site de la ville.



Dorénavant, l'aménagement urbain doit établir un nouveau mode de relation à son environnement, et doit être fait de manière à créer une continuité biologique entre la ville, la région métropolitaine et son environnement naturel.

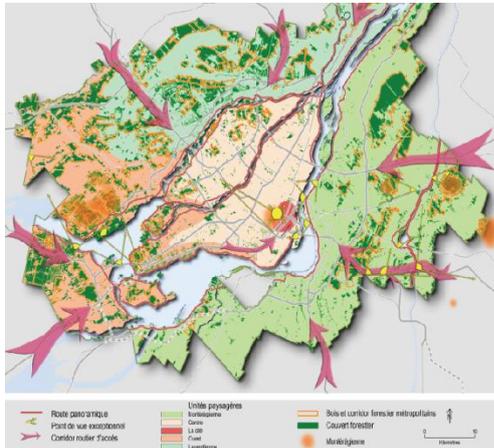
Un autre des principaux problèmes qui se posent aujourd'hui et qui résultent du développement et de l'expansion de la ville est la raréfaction de l'espace public. Le principal enjeu aujourd'hui est donc de créer plus d'espaces publics et également de promenades vertes: Différentes thématiques importantes pour le modèle territorial de la ville sont concentrées dans la question de l'espace public, et le paysage est considéré comme une dimension importante de l'espace public.

L'actuel plan urbain et environnemental cherche ainsi à réconcilier la ville avec son environnement naturel et définit six catégories qui permettent de dessiner les contours de la métropole que nous désirons : espaces publics, structures et centralités, transport et mobilité, habitat, patrimoine urbain, production et emploi.

MONTREAL

Philippe Poullaouec-Gonidec

titulaire de la Chaire UNESCO en paysage et environnement,
université de Montréal

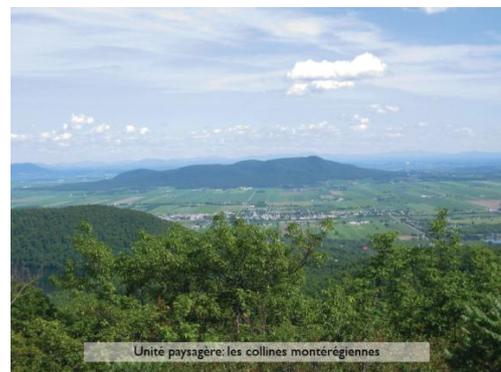


Fiche d'identité : la communauté métropolitaine s'est développée le long de l'axe du fleuve du Saint Laurent, qui alimente les grands lacs. Elle forme un archipel, structuré autour de l'île principale, sur laquelle se trouve Montréal, et comprend également une couronne nord et une couronne sud. La communauté métropolitaine comprend en tout 82 municipalités et bénéficie d'une topographie très diverse : outre le Mont Royal qui se situe sur l'île de Montréal, et les collines Montérégiennes et leurs contreforts qui se situent plus au sud, le territoire est relativement plat.

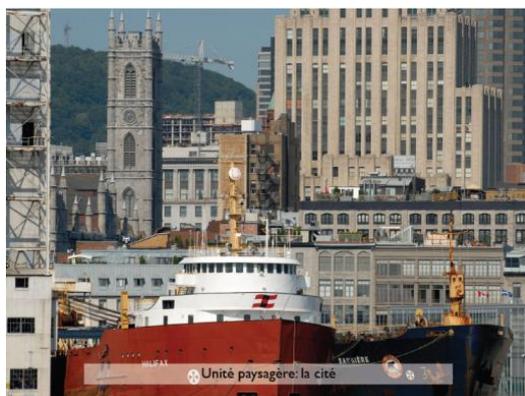
Les composantes du paysage métropolitain (*carte de gauche*) peuvent être décomposées en cinq entités : entités du centre, de la cité, de l'est, de l'ouest et du sud, l'île de Montréal étant l'élément clé. La silhouette métropolitaine ouest-est est dominée par le centre-ville, le Mont Royal et l'étalement urbain. Ces différents territoires sont très dynamiques et sujets à des mutations importantes.

Deux exemples de la diversité des paysages métropolitains :

- L'unité paysagère des collines Montérégiennes (*photo de droite*) qui entourent Montréal et constituent un élément naturel important, parfois des espaces quasiment coupés du reste de l'agglomération et parsemés de lacs.
- D'autres éléments qui donnent à voir un paysage plus agricole ou plus urbain.



Le paysage urbain est le reflet de la riche histoire de Montréal, comme en témoignent les premiers bâtiments de l'installation française, ainsi que les bâtiments plus récents apparus avec le développement du pouvoir économique et ceux du grand port de marchandises et d'immigration. La texture architecturale de la métropole est aussi l'héritage de différents courants architecturaux, francophones et anglophones.



La position de la communauté métropolitaine sur un archipel est une chance : c'est un territoire qui a le souci de protéger son environnement et de rendre les berges du fleuve accessibles à sa population, assez libre de se les approprier. La texture urbaine sur l'île même de Montréal comporte des plaines qui constituent des oasis de verdure l'été et renforce le bien-être urbain.

Le paysage urbain ne se comprend pas uniquement dans sa dimension géographique et morphologique et doit également faire l'objet d'une lecture culturelle et sociale. Le paysage est fait d'expressions qui contribuent à l'impression que donne une ville. Il n'existe pas un paysage unique de la métropole montréalaise mais une multitude car Montréal est une ville interculturelle et multiculturelle, qui assume son hétérogénéité et ne cherche pas parvenir à une unité parfaite des quartiers, de l'habitat, et des réseaux.



L'hétérogénéité de la métropole influe à la fois sur les bâtiments, les infrastructures, la nature environnante, les paysages nocturnes et la nordicité de la ville. Le paysage est avant tout un élément social, et dont la gestion est dominée par les principaux enjeux aux yeux des Montréalais. La concertation et la consultation sont en effet des éléments clé dans la valorisation du paysage de la métropole.

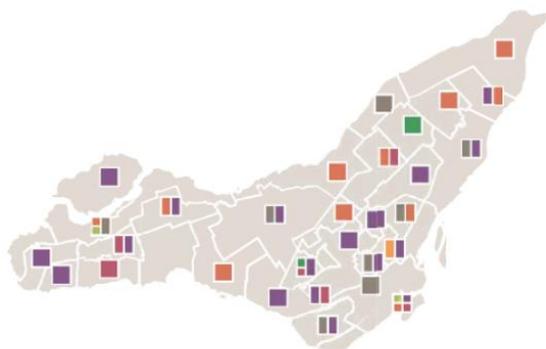
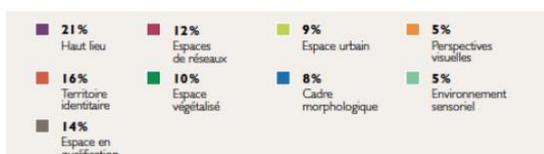


Figure 3.10 Dominance des formes paysagères évoquées mesurée à l'échelle de chaque ville et arrondissement de l'île de Montréal. (Source: CPEUM, 2009)



Deux enquêtes publiques ont été menées en 2004-2009 et en 2009-2011 sur la question de cette valorisation. Concernant l'île de Montréal, la région la plus peuplée, le paysage constitue un thème important, derrière celui du cadre de vie (*carte*). Les formes urbaines prédominantes qui intéressent la population sont les endroits singuliers ou emblématiques et les points hauts. La question des vues en revanche n'est pas du tout valorisée. Pour la majorité des habitants, le paysage est perçu dans sa dimension sociale et culturelle et 31% d'entre eux désignent la gestion de la planification du paysage comme un enjeu.

Dans la périphérie de Montréal, le thème qui prédomine est la question de l'attractivité et de l'identité des territoires dans des espaces en grande mutation qui étaient encore des terres agricoles il y a peu de temps et sont désormais des zones résidentielles.

Les principaux enjeux qui ressortent de cette consultation sont la protection et l'accès aux espaces verts, la question de l'accessibilité visuelle - notamment concernant le fleuve -, ainsi que l'affirmation de l'identité montréalaise et rurale dans ces territoires.



PRAGUE

Josef Morkus

urbaniste à l'Agence de développement urbain de Prague



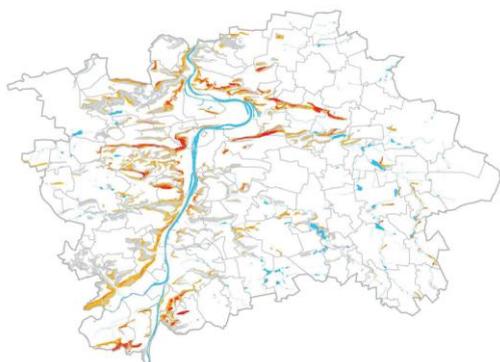
Fiche d'identité : la métropole s'étend sur environ 900 km² et comprend 1,5 millions d'habitants. Les reliefs sont très divers. Le terrain est vallonné, la hauteur moyenne se situe autour de 150 mètres et peut atteindre les 400 mètres par endroits. Le centre historique de la ville, qui s'est développé à partir du XIV^{ème} siècle, est protégé par l'UNESCO depuis 1992.

Depuis la seconde Guerre mondiale, de grands ensembles se sont construits dans des zones relativement isolées. Par la suite, la ville s'est beaucoup transformée dans les années 1990, avec l'avènement de changements politiques et économiques majeurs.

Éléments essentiels afin de mettre en scène le paysage métropolitain de Prague :

- **Respecter la mémoire et le passé de la ville :** sa structure urbaine, son échelle et son atmosphère. Les repères historiques, particulièrement ceux datant de la période pré-industrielle, doivent être préservés car ils sont des éléments importants de composition urbaine.

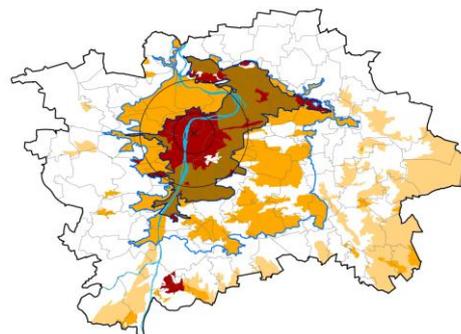
- **L'importance de la rivière.**
La rivière joue un rôle central dans le paysage pragois car elle représente l'axe historique de la ville. Elle doit être considérée comme un espace public, et l'accès à l'eau à des fins de transport et de loisirs doit être privilégié.



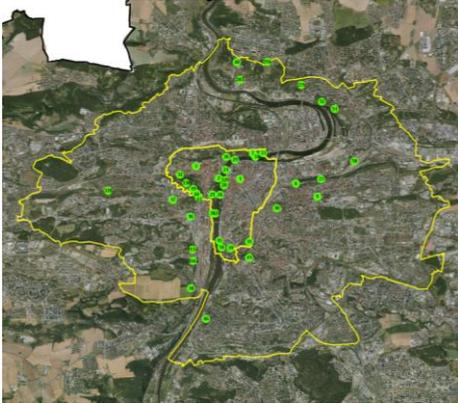
- **Les pentes vertes le long de la rivière font partie intégrante du paysage de la ville (carte de gauche).**
L'objectif est d'éviter toute construction en ces endroits, et, lorsque cela n'est pas possible, de maintenir ces constructions au plus faible niveau de densité possible. Ces pentes vertes doivent toujours être visibles, quand bien même de nouveaux aménagements urbains se font dans la vallée ou en haut des collines.

- **La valorisation des points de vue est essentielle.** Les espaces visibles depuis le centre de la ville et ses zones-tampon ont été identifiés. Ainsi, plusieurs zones qui entretiennent chacune une relation visuelle différente avec le centre-ville ont été localisées. Dans chacune de ces zones, il existe différents outils pour régler la construction de nouveaux bâtiments. Cette méthode de travail par individualisation permet d'éviter des dégâts visuels irréversibles qui mettraient en danger la cohésion visuelle de la ville (carte de droite : horizons de la vue panoramique).

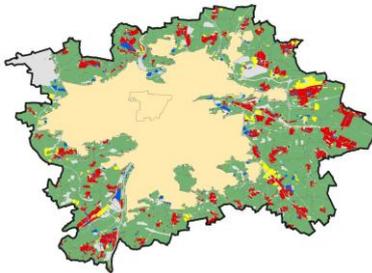
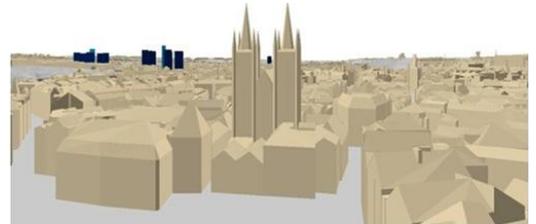
- **Les 5 outils de réglementation spatiale :** le règlement sur l'étendue du tissu urbain, le coefficient d'occupation des sols, l'altitude des zones considérées pour les constructions, le ratio d'espaces verts et la hauteur potentielle des bâtiments à construire. Concernant cette dernière et afin de préserver l'originalité du relief du site naturel de la ville, la construction de bâtiments de hauteur est interdite dans certaines zones (principalement autour du centre-ville).



- **La mise en valeur des points de vue** : plusieurs centaines de points de vue accessibles au public ont été identifiés, dont trente sont particulièrement fréquentés. Concernant les bâtiments de hauteur qui seraient visibles depuis ces points de vue, ils doivent, avant que leur construction soit approuvée, être dessinés sur une photographie panoramique de la ville et incorporés à un modèle du panorama de la ville en 3D.



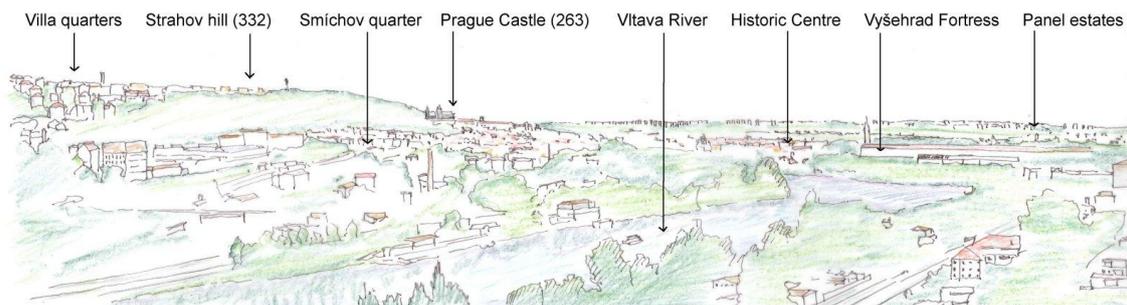
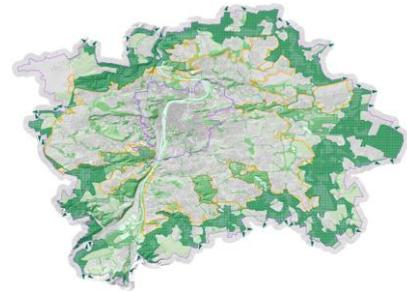
- **La question du développement des zones périphériques** : l'un des principaux problèmes des villes aujourd'hui est la question de l'étalement urbain. A Prague, il a été décidé de maintenir indépendantes ces zones en bordure de ville –il s'agit principalement d'anciens villages-, afin d'éviter que ne se crée une ceinture ininterrompue de bâtiments autour de la ville.



La volonté est plutôt créer une ceinture verte autour de Prague, pas seulement à des fins écologiques, mais également pour créer un espace de récréation pour les habitants, et afin de limiter l'étalement urbain.

- **Le paysage doit toujours être accessible.** En construisant de nouvelles infrastructures, il faut faire particulièrement attention à ne pas créer de nouveaux obstacles qui obstrueraient la vue.

En 1882, la loi stipulait que les autorités pouvaient s'opposer à la construction d'un bâtiment qui enlaidirait une place ou une rue, pourquoi n'avons-nous pas une telle règle aujourd'hui ?



SAN FRANCISCO

Brad McCrea

directeur du programme de régulation de la Commission en charge de la protection et du développement de la baie de San Francisco



Fiche d'identité : la baie de San Francisco, qui regroupe 9 comtés, est l'un des plus grands estuaires d'Amérique du Nord. La plupart des villes et agglomérations se trouvent sur les terrains plats. Les montagnes les plus hautes de la région peuvent atteindre 2000 pieds tandis que les zones côtières sont relativement plates.

Dans les années 1980, environ 5 millions de personnes habitaient dans la baie, aujourd'hui, ils sont presque 8 millions.

Le paysage de la région est très spécifique : les bâtiments de la Transamerica, les ponts, la ligne d'horizon de la ville, les tours de communication, etc... La baie de San Francisco a une image unique à travers le monde, et fédère les différentes entités de la région.



Aux alentours de la ville de San Francisco, organisée en damier, certaines zones sont très industrielles. Vers l'intérieur des terres se trouvent des villes et hameaux nichés au creux des montagnes de la baie. Les espaces naturels protégés, parcs et marécages, se trouvent toujours plus vers l'intérieur des terres.

L'agence de qualité de l'air, l'agence des transports, l'agence de l'aménagement et la Commission de Développement et de Conservation de la baie travaillent ensemble pour réunir foncier et transport, en d'autres termes pour inciter les habitants de la région à s'installer à proximité de leur lieu de travail. Ces agences tentent également de renforcer les trois « E » dans les projets qu'elles mettent en place : Economie, Environnement et Équité.



Parler du paysage de la baie de San Francisco signifie principalement se poser la question des actions à entreprendre pour faire face au changement climatique et à l'augmentation du niveau de la mer. Dans la baie, des actions à la fois de mitigation et d'adaptation sont entreprises pour tenter de répondre à ces défis. A l'époque du Gold Rush (1849), la baie s'étendait sur environ 1280 km². Plus tard, de nombreuses constructions ont gagné sur la surface de la mer, car bien que la baie était grande, elle était très peu profonde et environ 2/3 de

la baie avaient une profondeur inférieure à 3.65 mètres. Entre 1850 et 1960, en moyenne 3,20 km² étaient gagnés sur la mer chaque année. Aujourd'hui, la majeure partie des terrains plats le long de la côte est artificiels.

Dans les années 1920, 1940 et 1950, lorsque de nombreuses infrastructures et immeubles furent construits en gagnant des terrains sur l'eau, ces zones étaient situées juste au-dessus de la plus haute marée possible à l'époque, qui ne correspond plus à la hauteur de la mer aujourd'hui. En raison de la faible profondeur de la baie, et de l'élévation du niveau de la mer, ces surfaces peuvent à l'heure actuelle être très facilement inondées.



D'ici 2020 ou 2030, la vitesse d'élévation du niveau de la mer est supposée être bien plus élevée qu'aujourd'hui, ce qui pourrait avoir des conséquences dévastatrices si rien n'est fait à l'heure actuelle. L'aéroport serait inondé, et environ 9% des surfaces urbaines de la baie seraient affectés par l'élévation du niveau de la mer. Le port, certaines villes, des espaces publics et promenades, ainsi que les espaces naturels et les marécages sont menacés (à gauche, une carte de la BCDC montrant les zones côtières menacées par la montée du niveau des eaux).

Beaucoup d'éléments doivent être protégés : les infrastructures de transport comme les lignes de train et les routes situées le long des côtes, le port, les espaces publics, le bord de mer, et les ressources naturelles.

Urbanistes, politiciens, scientifiques, designers et également compagnies d'assurance doivent travailler ensemble afin d'éviter que se produise le scénario selon lequel l'inondation d'aujourd'hui sera la marée haute de demain.



Afin que le paysage régional soit durable, il est nécessaire de prendre des décisions osées. Leadership, éducation et information permettront de trouver les idées pour aménager la baie de demain.



SÃO PAULO

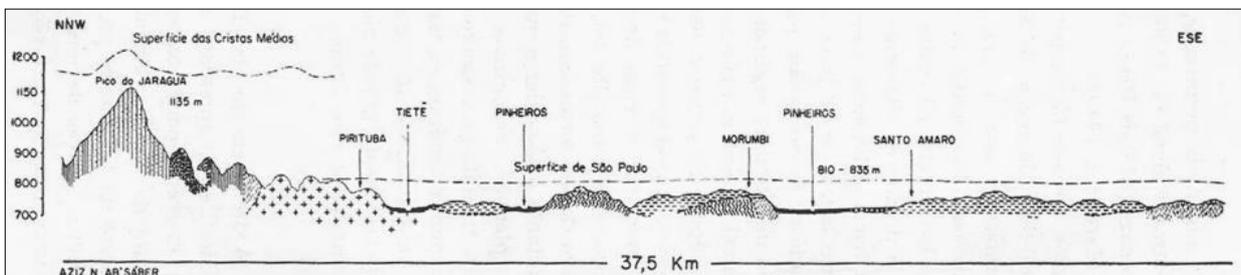
Harmi Takiya

responsable de l'aménagement urbain,
département de l'urbanisme de São Paulo



Fiche d'identité : São Paulo est la ville la plus grande du Brésil et le principal centre financier, commercial et industriel d'Amérique Latine. A l'origine, le village de São Paulo fut fondée au milieu du 16^{ème} siècle par quelques prêtres qui y établirent un collège Jésuite. Aujourd'hui, la ville s'étend sur plus de 1 523 km² et comprend plus de 11 millions d'habitants. La région métropolitaine quant à elle en compte 19 millions. La ville est située au sud-est du Brésil, sur le plateau Piratininga situé à environ 760 mètres d'altitude. Les fleuves Tietê et Pinheiros traversent tous deux la ville et l'état de São Paulo avant de se jeter dans le fleuve Parana.

La carte et le dessin ci-dessous présentent la géographie et la topographie de la ville selon une coupe nord-sud, ainsi que les principales rivières, zones de sédiments et espaces rocheux.



Population : Bien que le rythme de croissance de la population soit aujourd'hui inférieur aux années précédentes, la ville compte chaque année quelques 60 000 habitants supplémentaires. En conséquence, de nombreux quartiers résidentiels se développent, comme l'illustre la photo de gauche. Aujourd'hui, la ville comporte plus de 2.5 millions de maisons et plus d'un million d'appartements. Plus de 70% de la population détient son propre logement.

Sur la photo de droite: en 2003, la ville comptait plus de 2 578 gratte-ciel et était classée au 7^{ème} rang mondial parmi les villes possédant le plus grand nombre de buildings de hauteur. São Paulo bénéficie de peu d'espaces verts, soit moins de 12m² par capita.



Evolution du paysage urbain (berges du fleuve Pinheiros en 1960 et aujourd'hui)



La mise en place de la loi « ville propre » et la protection du paysage urbain.

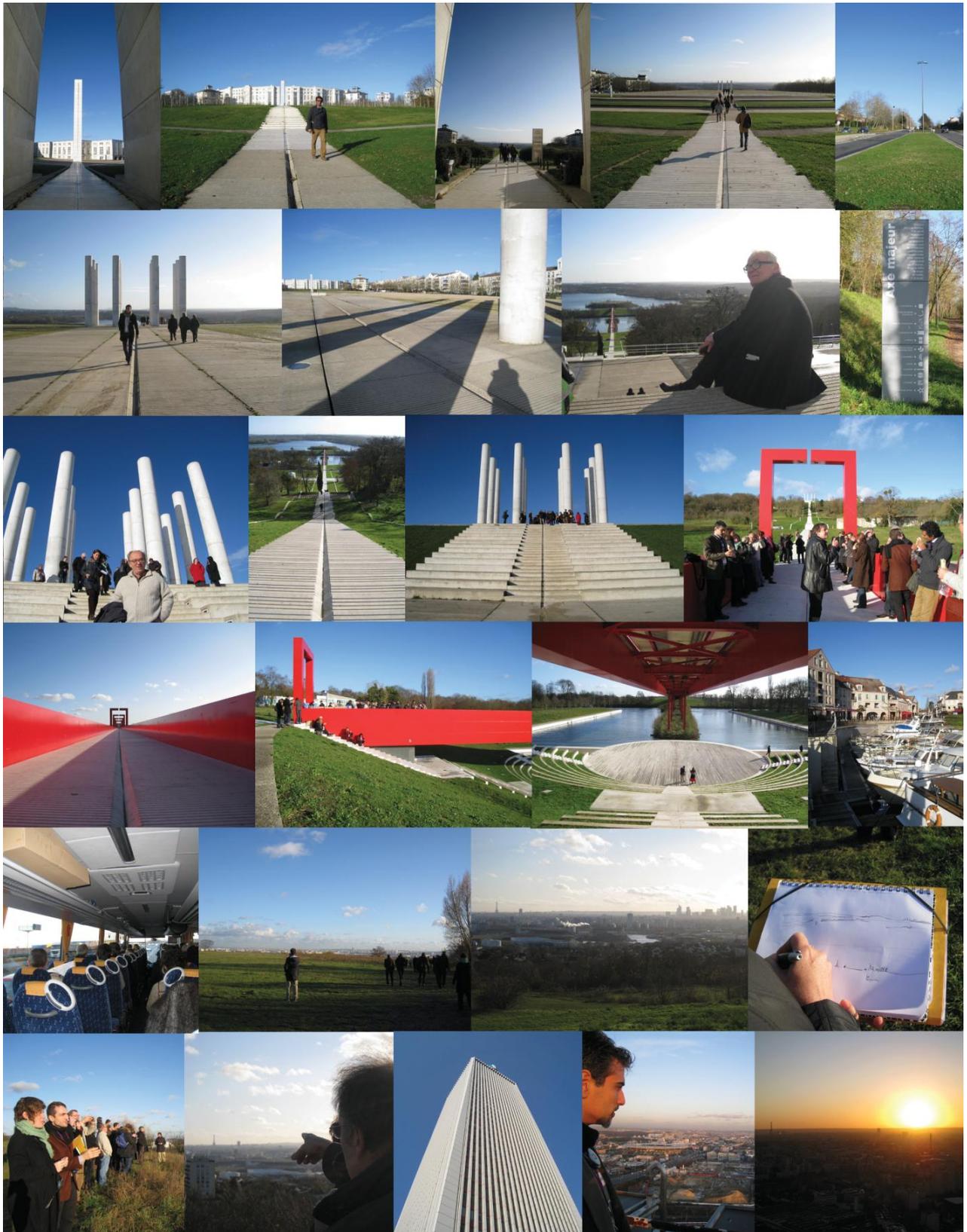
En 2006, la municipalité décida de s'attaquer au problème de la pollution « visuelle » causée par l'omniprésence de la publicité et des panneaux de réclame des grandes entreprises dans chaque rue et sur chaque façade. A l'origine, le projet de loi portait sur cinq thèmes spécifiques, mais la loi n° 14, 223 s'est concentrée exclusivement sur la tâche de supprimer la publicité des rues de la ville. Les entreprises ont l'autorisation d'afficher des enseignes discrètes au-dessus de leurs immeubles et magasins, mais tous les signes publicitaires sur les autoroutes et dans les rues ont été interdits. Des amendes sévères sont données aux entreprises qui ne respectent pas ces restrictions. Ci-dessous, quelques exemples du « chaos visuel » qui régnait dans la ville avant que la publicité ne soit interdite.



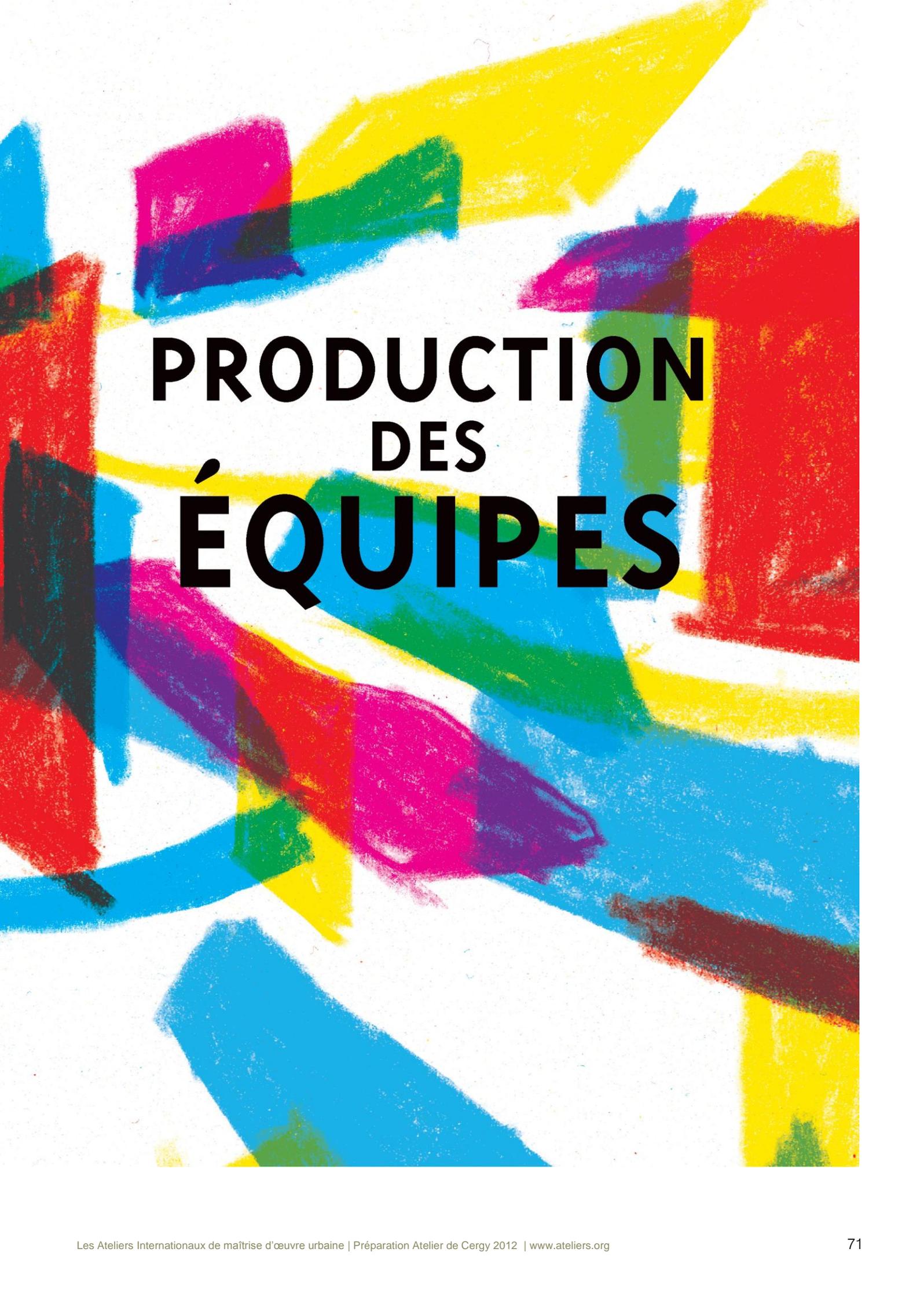
Ci-dessous, les rues de la ville après le retrait des publicités et signes de réclame.



Interdire la publicité excessive a permis aux façades des bâtiments de la ville d'être de nouveau visibles et a redonné au paysage urbain une note d'authenticité. Les prochaines étapes sont la création d'un plan d'aménagement spécifique au paysage, et encourager les initiatives d'art urbain et dans les espaces publics.

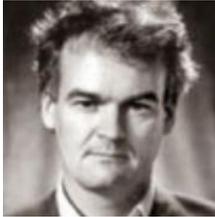


bus - butte d'Orgemont > Tour Pleyel



PRODUCTION DES ÉQUIPES

GROUP A



Peter Bosselman - PROFESSOR - pbossel@berkeley.edu

Peter works on urban design and planning projects. He established urban simulation laboratories in Milan, New York City, and Tokyo, modeled after the Berkeley laboratory that has been under his direction since 1983. He is currently working on a [Global Metropolitan Observatory](#) and a new book on the Metropolitan Landscape. He is a professor of Urban Design in Architecture, City & Regional Planning, and Landscape Architecture at UC Berkeley University and the Co-Chairman of the Master of Urban

Design.



Laurent Gapillard - ILLUSTRATOR - gapillard.laurent@gmail.com

Laurent has an academic background in graphic arts. He has created visual and imaginary worlds as an illustrator for books and for the movies industry. His creations originate from the relationship between humans and their past, their neighbors, their dreams, plants and rivers, animals with fur, feathers or hair and many others, that inhabit the landscapes around us.



Julia Pfertzel – URBAN PLANNER - Julia.pfertzel@societedugrandparis.fr

Julia joined the Direction of Town and Country Planning at the Société du Grand Paris this year as a Project Officer. She is in charge land management prospection and the harmonization of programs in and around the metro and train stations and their articulation with urban development plans.



**Marion Talagrand – URBAN PLANNER – LANDSCAPE ARCHITECT
talagrand@wanadoo.fr**

Marion has a Master from ENSP and IUP Universities and now works at the organization she founded in 2006. She is a landscape architect and urban planner and says her approach is linked to what S. Marot described when creating the expression “sub-urban planning”, a theory that gives more importance to the site rather than the program when setting up a project. She is especially interested in urban planning issues related to the process of metropolisation –how do you structure and organize urban outskirts? What is the nature and the scale of public space in a major city? She works as much on central spaces in big cities that on smaller suburban cities.



Helga Van der Haagen – URBAN PLANNER – H.vanderhaagen@dro.amsterdam.nl

Helga graduated from Amsterdam Academy of Architecture. She has been working on the team in charge of the Metropolis Region of Amsterdam at the Physical Planning Department since 2003. She worked on projects that dealt with high densities as the Zuidas till projects in the landscape surrounding Amsterdam. On these projects, she worked together with regional partners. Spatial design is her starting point in all the projects she works on.



Paul Lecroart – URBAN PLANNER - Paul.Lecroart@iau-idf.fr

Paul works for the Institute for Urban Planning for the Ile de France area on local projects and regional studies. He works on large cities' planning strategies and the role of urban projects in their mutation. On this topic, he organizes different workshops in Europe. He is one of the animators of the Commission “Metropolitan projects” at Paris Métropole. Since 2010, Paul has been working on transforming several highways into avenues, inspired by American and Korean initiatives. He has participated in different international missions and is very interested in geology, geography, the spirit of the place, and transient urban planning.

Julian Wékel- PROFESSOR - jwekel@web.de

Revealing metropolitan patterns

Paris as a city has a powerful image, but Paris is also a vast and diverse metropolitan region undergoing major social, economic and physical change. The fundamental landscape patterns of the region could be the main framework for a more sustainable urban development, but these patterns remains too often ignored at the metropolitan scale.

Revealing the main geographical and cultural structure as a common language may be the first step for collective recognition from its citizens and decision-makers. Our proposal relies on 6 key-points.

1. Revealing

River system

- The Seine valley, the main landscape maker of the region: water, river banks, flatlands, river basin need to be enhanced
- Main tributary valleys
- Small valleys and water systems

Plateau edges, hills, slopes

Seen from a large distance, need special attention. Should they stay green? Or should they be magnified with 'terraces' or public landmarks?

2. Identifying

Landmarks

- A network of symbolic landmarks at the scale of the whole metropolitan region?
- Identification and neighborhood pride (See crazy sketches)

Perspectives

- Taking advantages of the axes of views (and use). Ex : RN 2 or RN 1 arriving in Paris from the North

Belvederes

- Look at our city! Ex: Orgemont, Fort de Chelles, Plateau d'Avron, Villejuif...

3. Co-necting

Existing centres

- What kind of physical expression of intensity?

Boulevards and avenues

- More quality for urban spaces

Multi-use green structure

Artificial barriers

- Remove them or avoid building them!

4. Integrating

New developments and infrastructure

- Need to be integrated in the landscape patterns, in a sensitive relation with context. The simpler the urban design, the better!
- Individual buildings do not need to show off, public space structure needs more attention
- Is out-of-town specialized development reasonable (ex: Plateau de Saclay or Triangle de Gonesse)?

Building heights

- Many meaningful perspectives lost by developer- and municipal-led high-rise initiatives
- Need for a metropolitan debate as to where could outstanding high buildings could be interesting for the global landscape. Need for clear planning guidelines

Historic layers

- Need for a more long-term oriented cultural approach (far from the functional or financial approaches of many developments such as Grand Paris Express-led urban projects)

5. Reinvesting

Action on confused areas

- Ex : Plaine de France (Croult valley as a guide), Plaine de Créteil, Orly-Rungis Plateau

Environmental quality for 'landscape-deprived' areas

- Ex : Vallée de Montmorency, parts of Seine-Saint-Denis or North Essonne

Legibility

- Work on hidden or lost areas and on the metropolitan natural structures
- Metropolitan edges

6. Relating

Usage

- More parks and pedestrian-friendly urban squares : "place-makers"
- Promenades : ecomobility as an intense experience of landscape
- Provisional urban action on public space

Culture

- Knowledge and education
- Artists and writers
- Public debate involving all stakeholder

People

- Identification, recognition of the diversity of landscape and of perceptions
- Physical landscape experience: site visits and debates, artist-led approaches etc.
- Work on night landscape too, including in the outer suburb



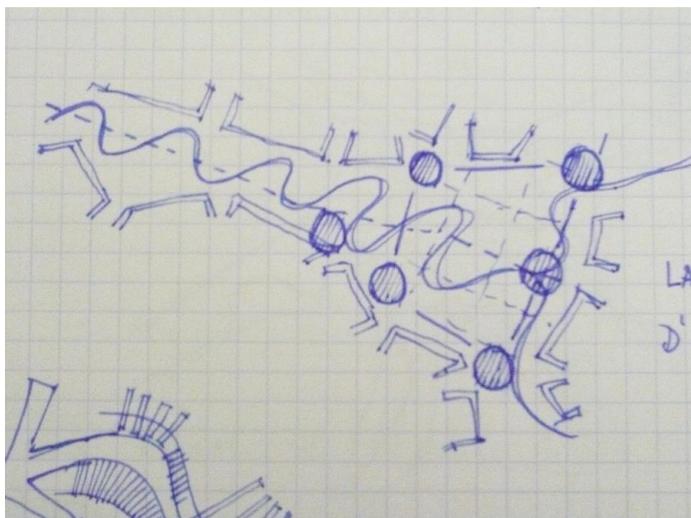
Images Team A

L'atelier Team A (part of the team)

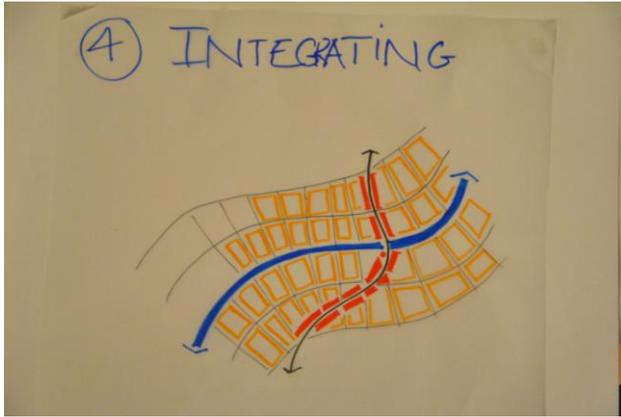
When a glass of wine dropped
map reveals the Seine River's



on a
basin



The great geographical structure of the
metropolis by the river.



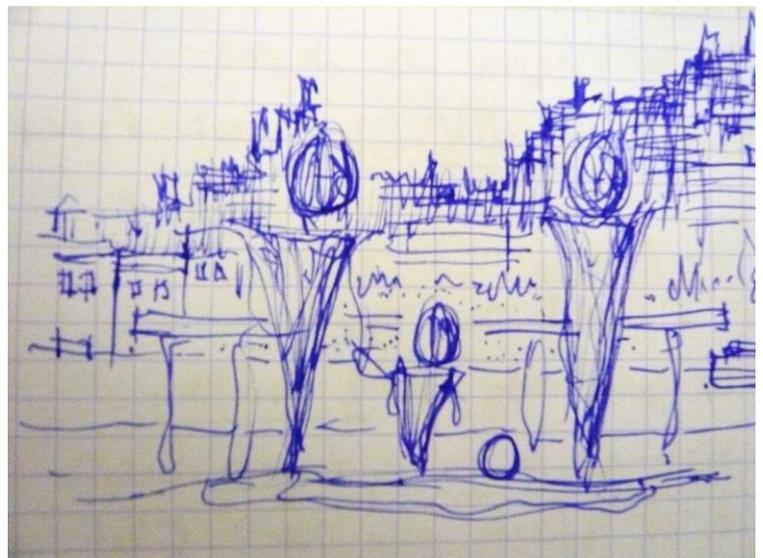
Integrating new developments

Acting on blurred territories

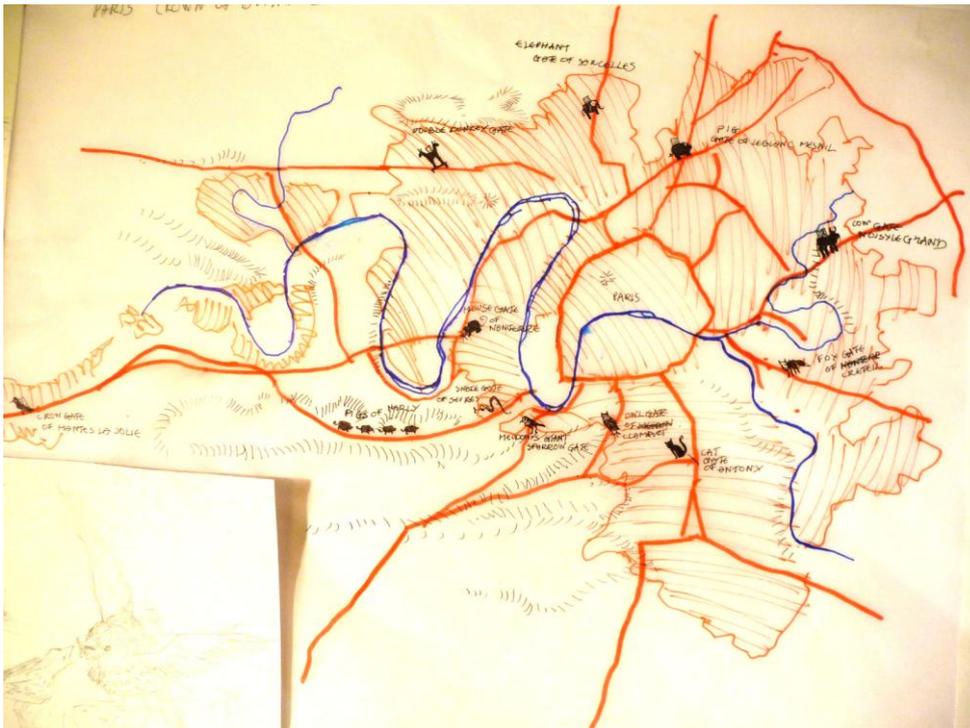


What do we see? Exchanging is recognizing together.

We can recognize the landscape when we have access to it (PL)



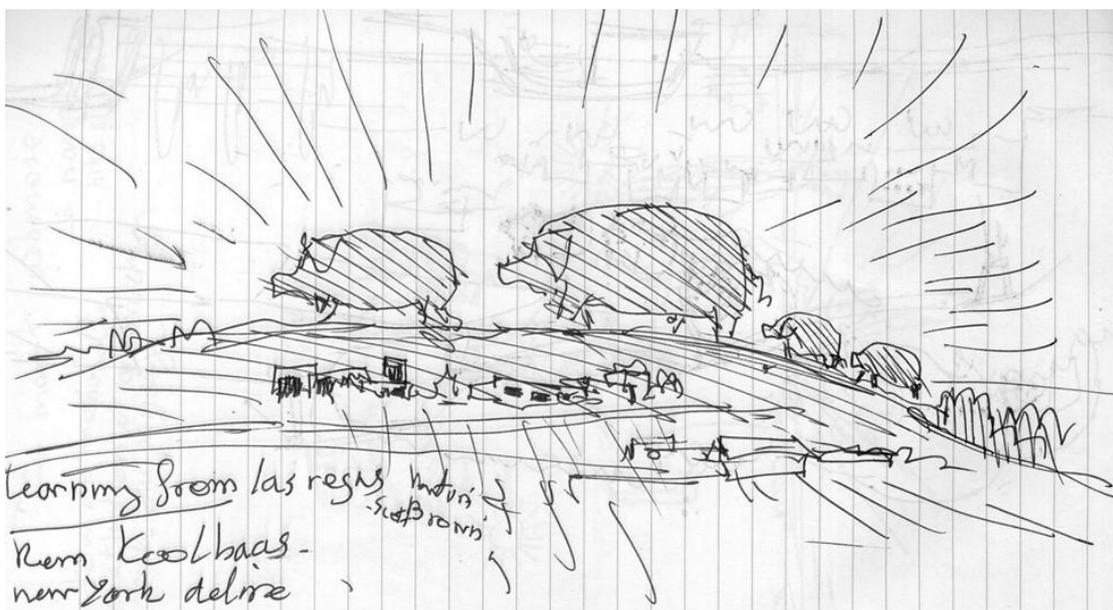
The new gates of Greater Paris

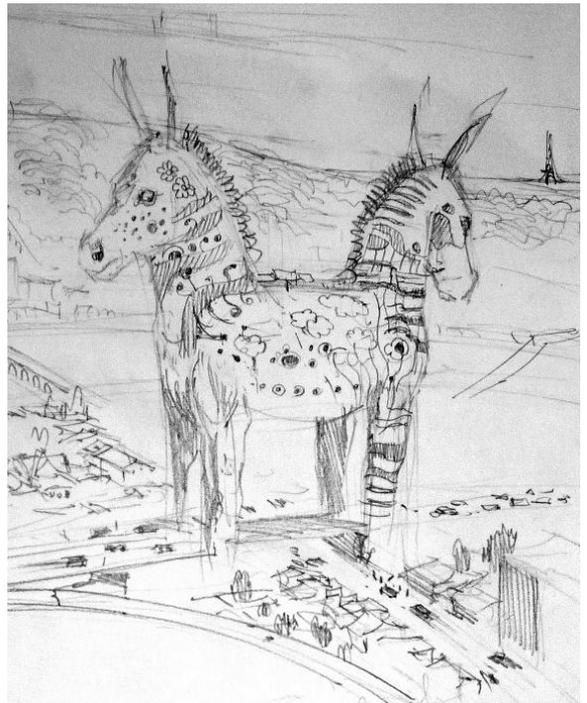
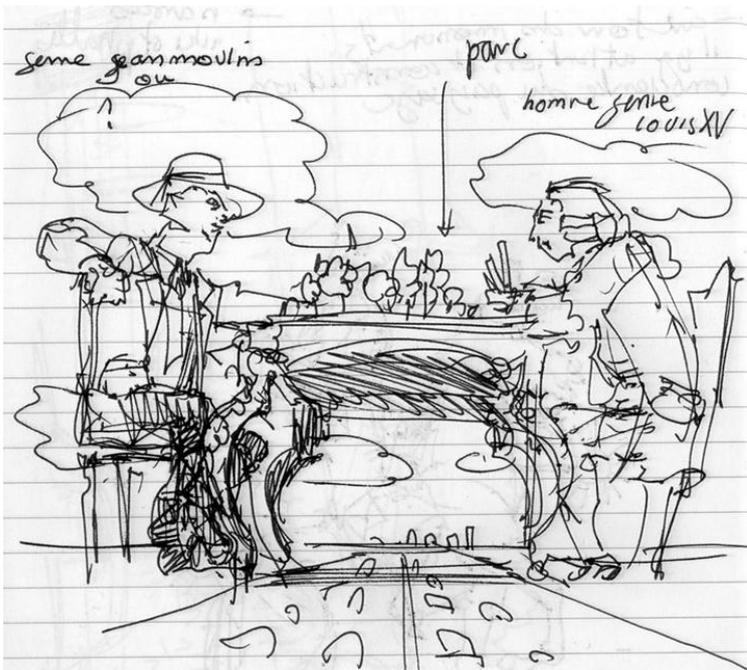
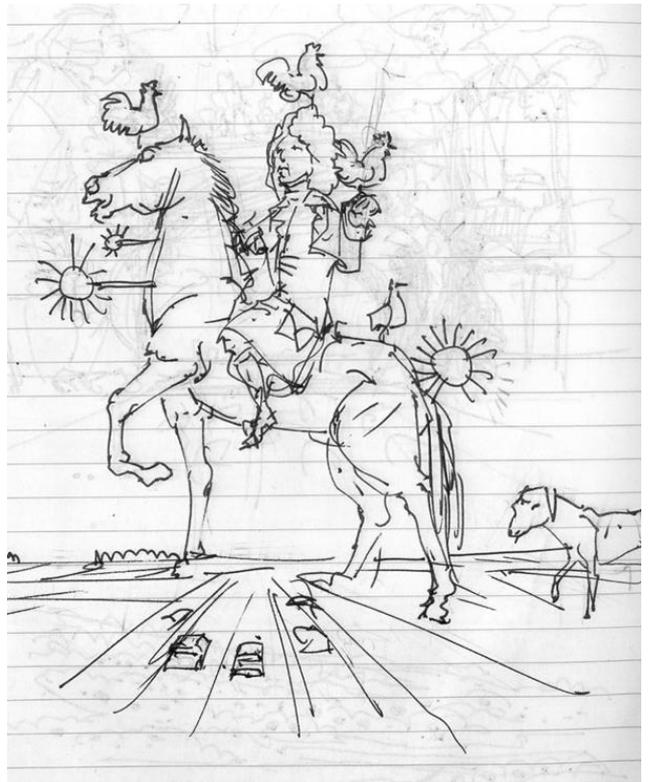


"Greater Paris" could create landmarks for its approaches, "new city gates", integrating the outer suburbs inside.

Each of these gates could be a kind of giant "sculpture building" that should have enough symbolic or aesthetic power to create a strong link between people and the place where they live. Ex, Nikki de St Phalle, Le Palais du Facteur Cheval, Joan Miro, Antoni Gaudi, ...

Each city could invest in creating its own baby, and refer to its neighbors by symbolic quotations on the monument, creating links between cities and forming kind of mythological ring around Paris.





GROUP B



Brad McCrea - LANDSCAPE ARCHITECT – URBAN PLANNER - bradm@bcdca.gov

Brad McCrea holds a Master of City Planning and a Master of Landscape Architecture from the University of California at Berkeley. Between 1998 and 2010, Mr. McCrea worked in coastal management at the San Francisco Bay Conservation and Development Commission as the Commission's Bay Design Analyst. In this role, he advised on issues related to shoreline design and planning. Since 2010, Mr. McCrea served as the Commission's Regulatory Director, overseeing three divisions, permits, enforcement, and dredging. Prior to 1998, Mr. McCrea worked for several urban design and landscape architecture firms in the San Francisco Bay Area.



**Diana Wiesner – ARCHITECT - LANDSCAPE PLANNING
dianawiesner@dianawiesner.com**

Diana is the Director of Cerros de Bogota Foundation, the owner of Diana Wiesner Architectural Services. She is a delegate of the International Federation of Landscape Architects for Colombia, and a member of the Urban advisory board for the city of Bogota. She won several prizes and awards for her work in architecture and landscape design. She was at lecturer at over 50 specialized conferences in Colombia and 15 international conferences abroad. She is an architecture professor at the Universidad de los Andes, in Bogota.



**Francesco Berni – PLANNER AND URBAN DESIGNER -
francesco.berni@regione.toscana.it**

Francesco is a planner and urban designer at Tuscany Region since spring 2010. Admitted at International PhD program at Politecnico di Milano in Urban planning and Spatial Development in may 2011. Postgraduate degree in Planning and Urban design at University of Florence – Faculty of Architecture and London Metropolitan University (UK) in 2008/2009.



Pierre Feller – ARTIST – pierrefeller@gmail.com

Pierre has a Master from Cergy Art School and has also studied at La Cambre, in Bruxelles. He is a sculptor and has realized several art installations. He questions the role the artist has in today's cities and practices urban planning as an experience that can cross the path of the arts. In 2007, he participated in Les Ateliers student workshop on "revisiting the large urban infrastructures" and in 2009 in the professional workshop in Vitoria, Brazil, on the topic "Territorial solidarities and metropolitan development".

**Pierre-Marie Tricaud, - LANDSCAPE ARCHITECT AND URBAN PLANNER –
Pierre-Marie.Tricaud@iau-idf.fr**



Pierre-Marie works for the IAU-IDF (Paris and Ile-de-France Institute for Regional and Urban Planning). He conducts studies of environmental and landscape planning and management, in Île-de-France region, in France and in large foreign cities (Asia, Africa). He is an expert on cultural landscapes for the World Heritage Centre, Icomos, and States parties to the World Heritage Convention. He has been active for many years in the Fédération Française du Paysage (French association of landscape architects, affiliated to IFLA, International Federation of Landscape Architects), of which he was President from 2003 to 2008. One of his key interests is to use the heritage – in the broadest meaning – of a place as a lever for a project on it.



Ann Caroll Werquin – ARCHITECT – LANDSCAPE ARCHITECT
ann-caroll_werquin@esa-paris.fr France

Ann-Caroll was one of the organizers of the 2010 Atelier on the interface between urban and rural areas. She is passionate about projects that combine urban and rural life, and is very curious to see what will come out of this intensive work session, and hope that the different teams will manage to put a bit of dream and diversity in an urban environment that really needs it!



Eric Beaudu – URBAN PLANNER - ericbeaudu@yahoo.fr

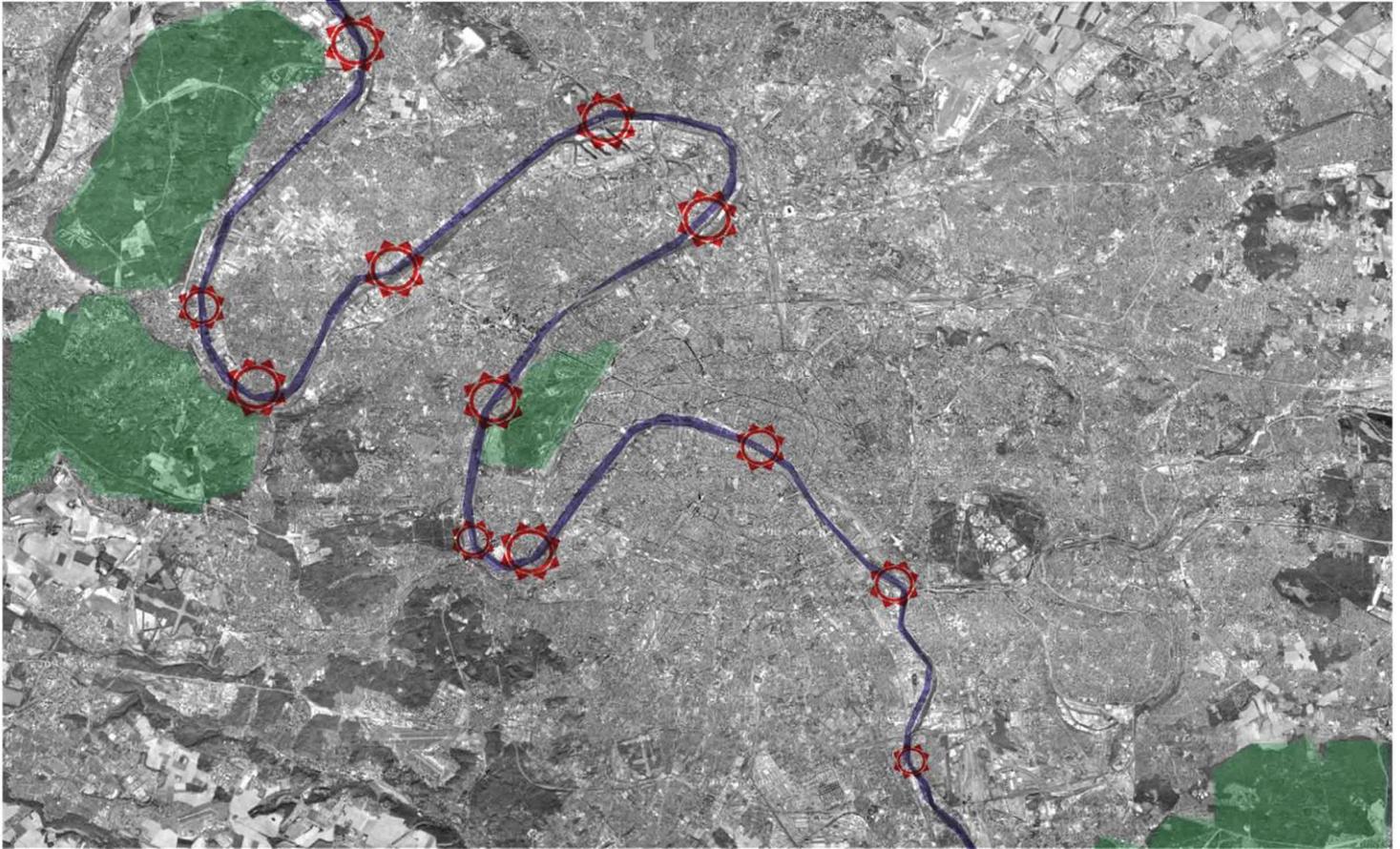
Eric has a Master in « City in Mobility » from ENCP/IUP Paris-Est University and has been working for 5 years at the conurbation committee of Saint-Quentin-en-Yvelines (planning, general urban studies and prospective). He especially works on the integration of sustainable development into urban projects at all the different scales. He tries to combine the idea of “societal projects” with “urban projects” and integrate all the different dimensions of a city, qualitative ones as well as quantitative ones (the spirit of the place, the population common’s practice, the harmony of the landscape, etc..)



River Islands

Connective Elements in the Metropolitan Landscape:
Slow perception

This exercise reveals the metropolitan Landscape through the process of **(re)discovering the historical relation between city of Paris and the Senne river**. Interventions should focus on the system of islands and river components within the Senne in an effort to strengthen links between people and river, provide a new public perception of the metropolitan landscape and to regenerate region development in which the river and green corridors are the structure.



Organic geometry of the River - a connective ribbon that ties the region together.
Ecological connections.

< Project structure

New relationship between centre and suburbs - the river provides accessibility between city and countryside.

The system of islands becomes a network of **river-city doorways** along the river.

Regeneration of urban areas and creation of new urban networks.

Islands have different identities and land uses (place for art expressions, parks), but are perceived as part of a single system.



project Group

Brad McCrea
bradm@bcdc.ca.gov
Diana Wiesner
dianawiesner@dianawiesner.com
Francesco Berni
francesco.berni@regione.toscana.it

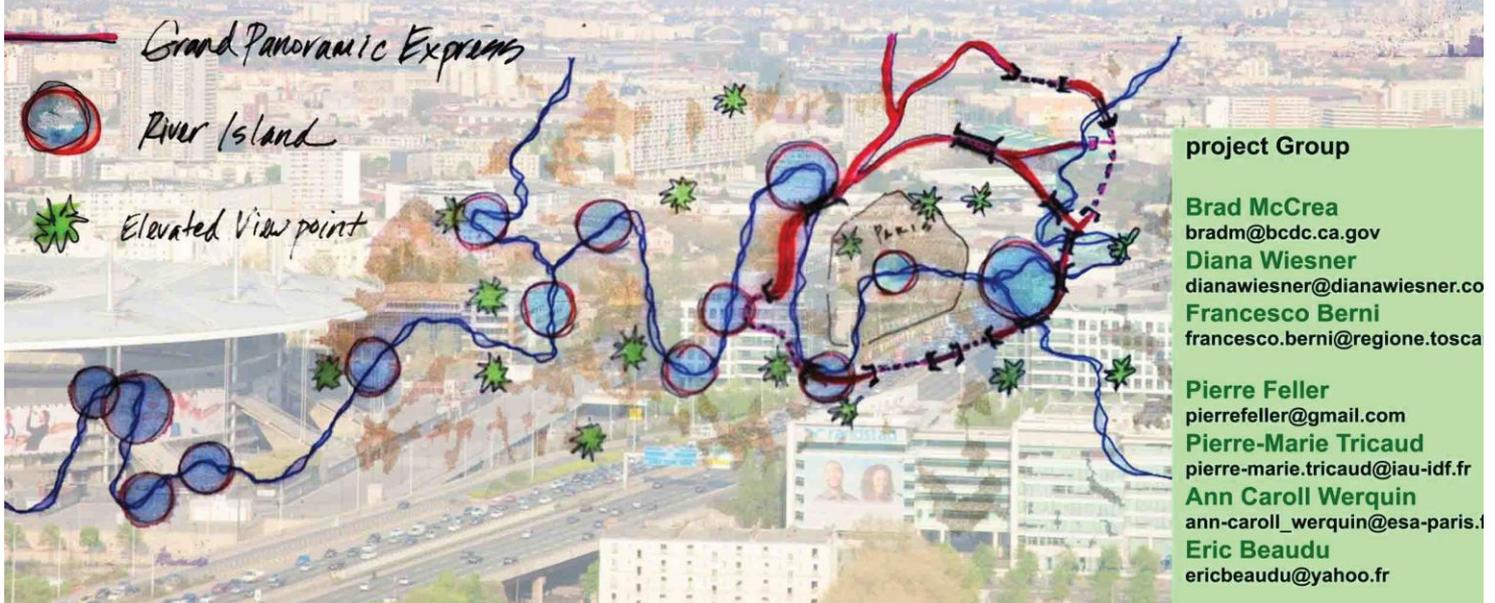
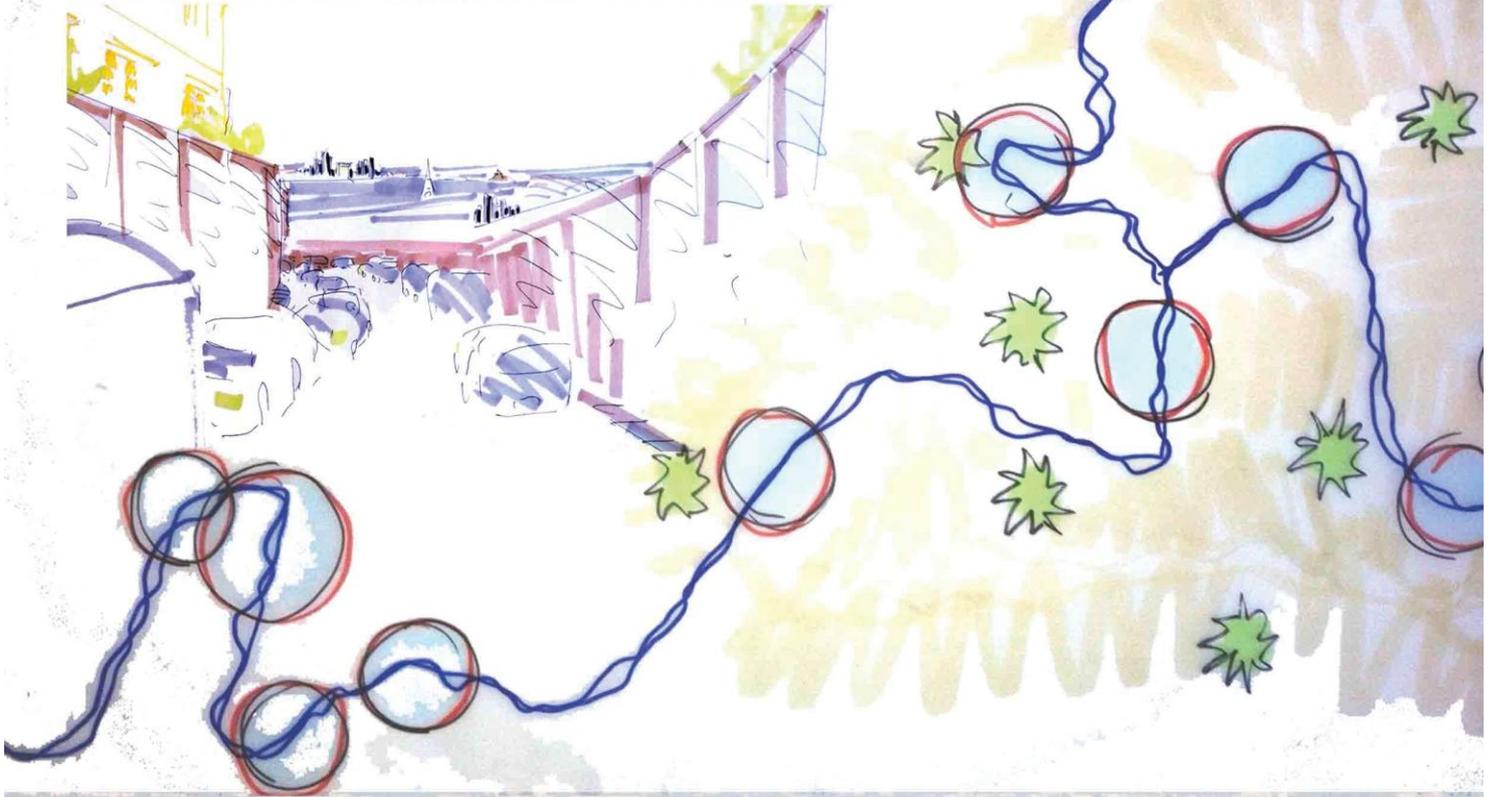
Pierre Feller
pierrefeller@gmail.com
Pierre-Marie Tricaud
pierre-marie.tricaud@iau-idf.fr
Ann Carol Werquin
ann-caroll_werquin@esa-paris.fr
Eric Beaudu
ericbeaudu@yahoo.fr

Project Concept:

Visualizing the Landscape using Metropolitan Transportation Corridors: Express view

This exercise reveals the metropolitan landscape through movement on existing and new transportation corridors:

- 30.000 people and more have the right to see
- Movement is part of daily life.
- Possibility to get lost in your journey
- Provide interaction between people and the landscape by providing elevated segments of roadway and rail.
- Improve visual connection and the perception of regional geography through a variety of travel experiences.
- Trains, highways, etc. provide immediate views of the landscape.
- Offer the possibility to "get lost in your journey in a good place."
- Stations as Services and Equipments & Infrastructure
- Regional identity
- A network of autonomous specialized cities
- Use bridges, elevated roadways, plateaus, hills to inform the rider.

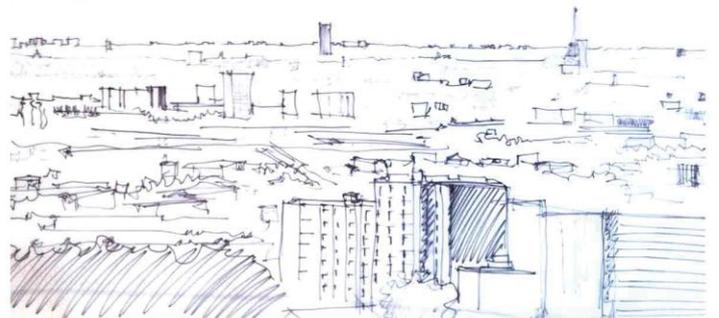


Project Concept:

The Viewpoints of the Region: Walk perception

This exercise reveals the metropolitan landscape through the use of simple vista points and regional overlooks. The goal is to educate people by providing opportunities to pause and see the changing and evolving landscape and the result of past urban design decisions.

- Create public awareness about the regional landscape by providing a system of vista points
- Increase the network of viewpoints / Public parks with regional viewpoints
- Improve people's awareness of the evolving built form of the metropolitan landscape
- Green ecological infrastructure can connect all these public access points



- Apprendre el Paisaje
- Apprendre le paysage
- Imparare il Paesaggio

project Group

Brad McCrea
bradm@bcdca.gov

Diana Wiesner
dianawiesner@dianawiesner.com

Francesco Berni
francesco.berni@regione.toscana.it

Pierre Feller
pierrefeller@gmail.com

Pierre-Marie Tricaud
pierre-marie.tricaud@iau-idf.fr

Ann Carol Werquin
ann-caroll_werquin@esa-paris.fr

Eric Beaudu
ericbeaudu@yahoo.fr

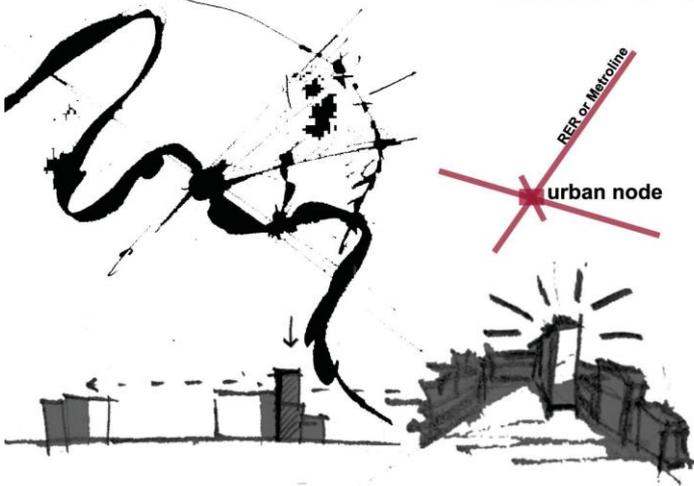


Pariscape

francesco berni
francesco.berni@regione.toscana.it



Horizontal Landscape



where is the right location for new landmark?

methodology

The horizontal landscape which characterizes the metropolitan urbanization of Paris could be enriched by new Landmarks?

Yes, but the Landmarks must be strongly integrated with the future Vision of Paris and connected with new infrastructure lines and the urban development that take a place in the Region. Especially, the intersection between new line of public transport and urban regeneration area at metropolitan scale could be a suitable site for new landmarks.

If we consider a polycentric system as a model for reorganizing the metropolitan urbanization of Paris, every **urban node** (high urban density + high public transport accessibility level) could be the right place where create a Landmark.

How to project a new landmark?

The landmark must have:

- right proportion in compare to the surrounding area and it should be well integrated with the urban context.
- respect the hierarchy of existing landmarks but also have a good visibility.
- public meaning or it should stimulate the sense of urban identity.

Contribution personnelle de Pierre-Marie Tricaud

Les différents axes développés par notre groupe (les îles de la Seine et de ses affluents, les belvédères, le métro du Grand Paris...) montrent tous, plus ou moins, que l'enjeu fondamental de l'action sur le paysage, c'est de le donner à voir. À partir du moment où un paysage est largement vu, par un large public, celui-ci peut exercer un contrôle dessus et pousser à des projets de protection, gestion, requalification, transformation ou création. Donner à voir le fleuve de ses berges, donner à voir les panoramas de la métropole depuis les points hauts, donner à voir le Grand Paris depuis ses réseaux de transport, c'est favoriser ce contrôle public, c'est faire comprendre le territoire qu'occupent les citoyens, c'est donner une identité commune, c'est un acte démocratique. Encombrer les berges, occulter les points de vue, enterrer le Grand Paris Express et les autoroutes, c'est fragmenter la société en petites entités dépendantes et sans relations, c'est ôter aux individus la prise sur leur environnement, c'est traiter les hommes comme des marchandises (au mieux, des déchets au pire), c'est un acte d'oppression.

Bien sûr, donner à voir n'est pas une fin, c'est un moyen qui peut ne pas être utilisé et ne crée pas du projet automatiquement. Les entrées de villes, tellement vues par tant de gens qu'ils ne les voient plus, en témoignent. Mais je crois qu'il y a plus d'espoir pour les entrées de villes, tant dénoncées parce que très fréquentées, que pour bien d'autres espaces périurbains moins fréquentés.

Ce que nous avons écrit à ce sujet, Corinne Legenne et moi, dans le dernier numéro des *Cahiers de l'IAU* :

« Voir, c'est posséder. Yves Lacoste rappelle que les premiers à s'intéresser à la vision panoramique ont été les militaires et que les points de vue prisés aujourd'hui pour aménager des belvédères touristiques l'ont été longtemps pour des batteries, des forts ou des postes de surveillance. Donc donner à voir un espace au public, c'est permettre à celui-ci de se l'approprier. Un espace vu depuis un point fréquenté et apprécié sera protégé par la *vox populi* plus sûrement que par bien des règlements – ou il le sera via des règlements efficaces dans la mesure où ils s'appuient sur une demande sociale. » (« Du plan à l'élévation », *Les Cahiers de l'IAU*, n° 159, 2011, pp. 41-43).

GROUP C



JULIAN ALVAREZ INSUA - URBAN PLANNER - GEOGRAPHER

jinsua@buenosaires.gob.ar

Julian is a geographer who has been working on urban planning projects for the city of Buenos Aires, Argentina since 2004. He is currently the Operative Director at the Planning Direction, Urban Development Ministry, Buenos Aires City Government. He is also a university and high school teacher in urban economics.



Josef Morkus - URBAN PLANNER - morkus@urm.mepnet.cz

Josef studied architecture and urban planning at the Czech Technical University in Prague. He is currently finishing a PHD on Urban Planning and Urban Study in Prague. He works for the City Development Authority Prague, on the team that elaborates Prague Land Use Plan, particularly its spatial concept and regulations. He is responsible for the coordination of alterations to the Land Use Plan and in charge of the contact with foreign visitors who are curious about urban planning in Prague. He also often takes part in international real estate trade fairs



Evelyne Smolarski – ARCHITECT – URBAN PLANNER -

e.smolarski@plainedefrance.fr

Evelyne is in charge of the workshop on urban projects at the Plaine de France Public institution for Urban Planning and Development. She was a member of the board of directors that elaborated the masterplan for the development of the area “Le Bourget-Roissy”. She is contributing to two studies on the North-South belt of the Plaine de France area, related to the use of energy/water and the treatment of industrial and domestic waste, as well as the functional diversity of vast territories and of greater Paris’ clusters. She is a professor at ENSA Paris-Val-de Seine. She is also a member of the working group of the association “City and urban planning”.



Harmi Takya - GEOLOGIST - htakiya@spurbanismo.sp.gov.br

Harmi has a PHD from São Paulo University. She has been working at Sao Paulo City Hall since 1991 and has coordinated the elaboration of the city environmental atlas. She is now the Director for Landscape planning at Sao Paulo Urban Planning Department.



Pierre-Michel Delpuch – ENGINEER - ARCHITECT -

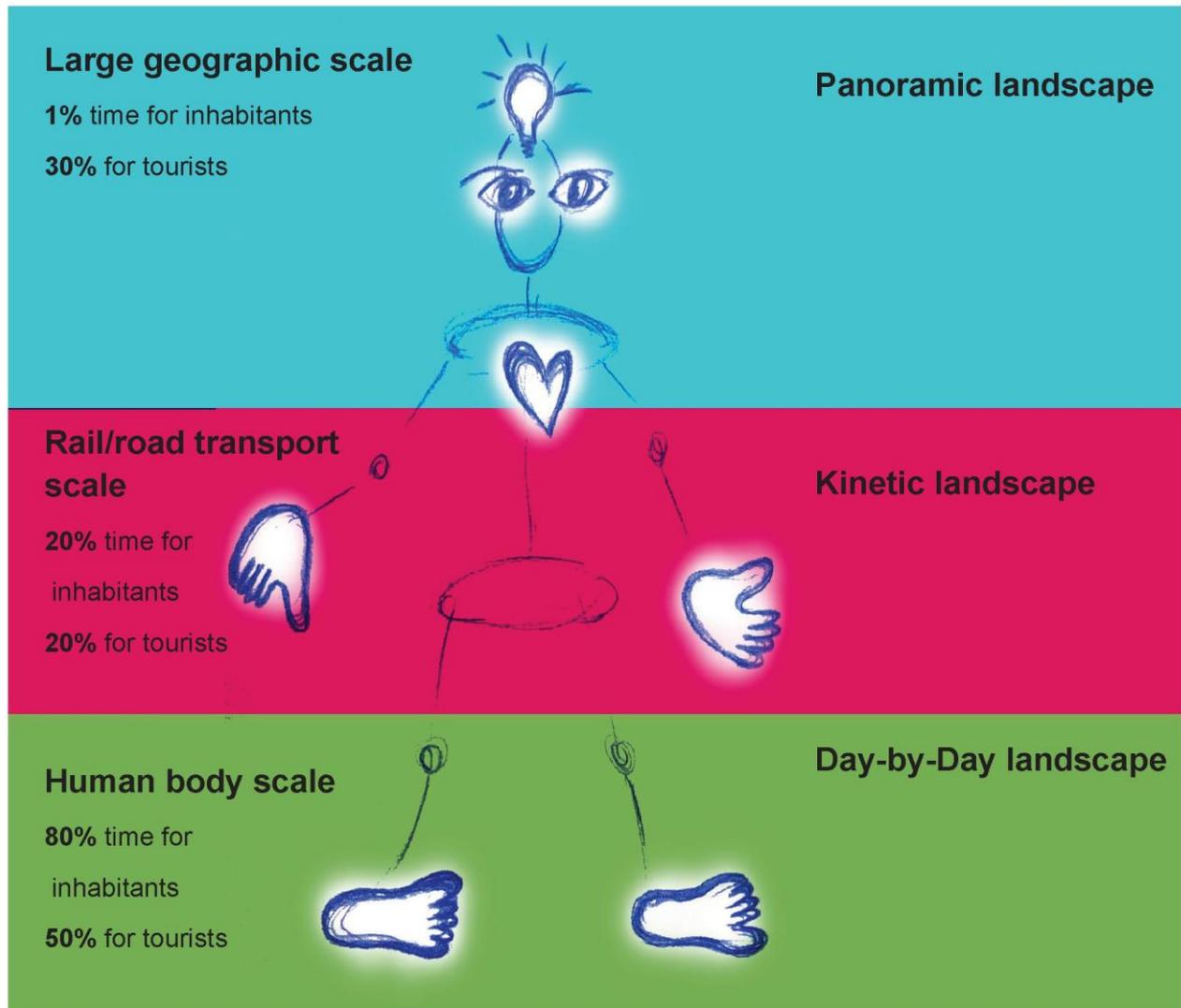
pierre.michel.delpuch@villesetpaysages.fr

Pierre-Michel is an engineer and an architect and has a solid experience working on the development of vast and complex facilities on various territories. He has for example worked with the companies that run Paris’ airports, on the completion of the terminal of the British channel tunnel, factories for the A380 plane in Toulouse and Sevilla, the new French Embassy in Tokyo, and technical and urban feasibility studies on the Avenue de France in Paris. He now works with Egis Company and is in charge of urban integration studies on 9 train and metro stations in Greater Paris. He is a member of the Academy of Architecture.



Karen Chevallier - ARCHITECT - Kc_co@hotmail.fr

Karen has a Master in architecture and a BA in danse. After her studies, she went to French Guyana, where she stayed for 3 years and worked for TER Agency, on projects related to urban planning and design and landscape architecture. She then spent 9 years in Paris working on urban studies (North East Paris) and urban project management. Convinced that geography and hydrography are fundamental to human creations and operational urban planning, she decides to do a Master in urban planning in 2009. For her Master’s dissertation, she decided to explore the questions around a sensitive approach of the environment, and its possible contribution to sustainable development.



RECOMMENDATIONS

Embody the landscape at all scales

Sensation, Perception, Representation, Imagination

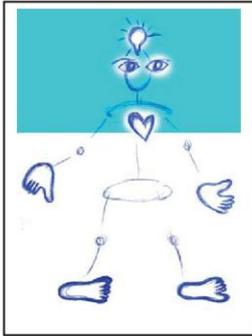
Manscape : what do we share ?

Link to the nature : relief (mountain) and water (shan-shui) + Social Link

`Le beau est plus utile que l'utile` (Beauty is more useful than the useful). Victor Hugo

2

LARGE GEOGRAPHIC SCALE – PANORAMIC LANDSCAPE

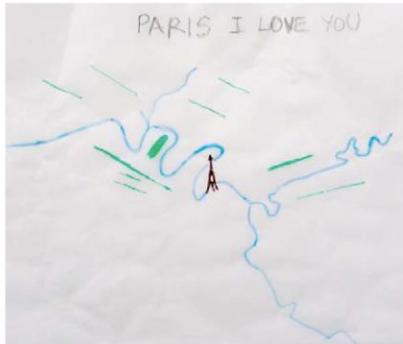


Imagination – relationship between ideas and elements of the landscape.

The citizen must feel to be part of the territory

Agreement on common vision of the metropolis

The city must not be only for tourists, but first of all for citizen



RECOMMENDATIONS

Invent **new highlight places** for Grand Paris, not only the Eiffel tower, the Seine river or Versailles

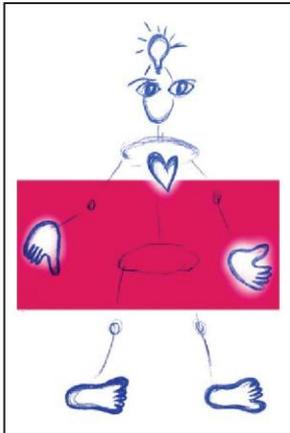
Invent **uses for viewpoint places**. Find easy links to the territory around.

Preserve views. Keep edges of slopes unbuild.

Keep **viewpoints publics** !

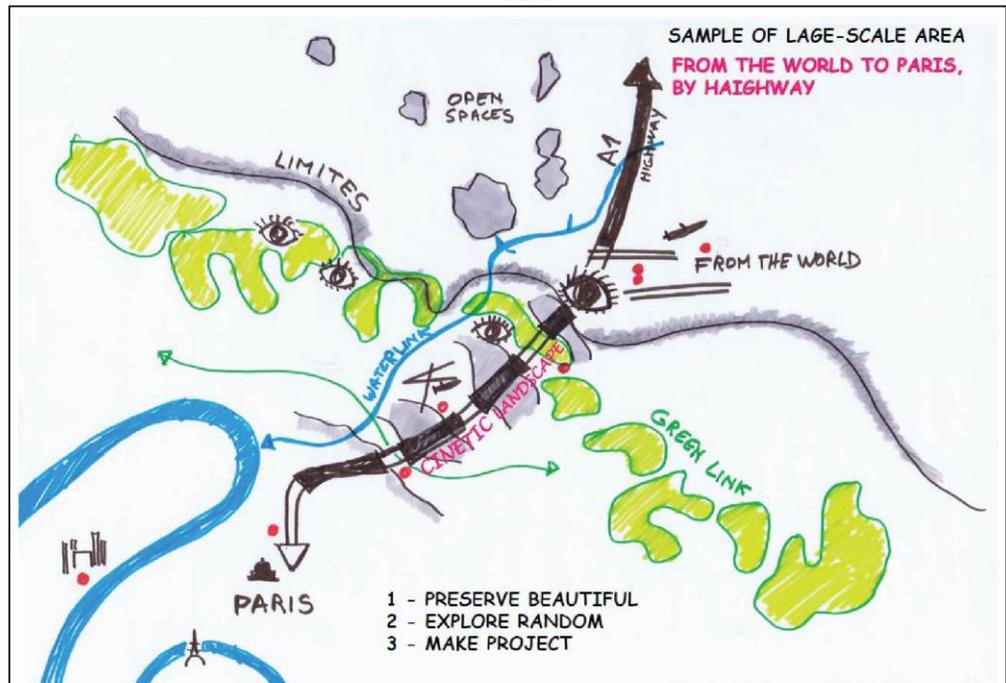
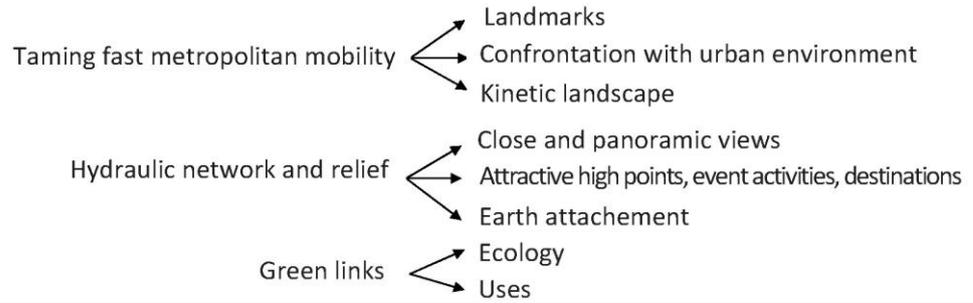
3

SCALE OF MOBILITY - KINETIC LANDSCAPE DIALOGUE WITH GEOGRAPHY



Landscape seen from transport infrastructure (rail, roads...).

First perception of the Metropolis for someone arriving from airports...



RECOMMENDATIONS

Consider **geography as the base** to think urban and functional entities and to make them livable.

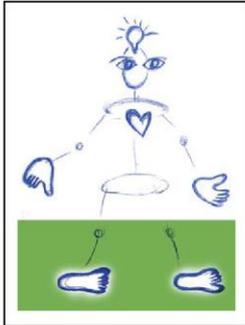
Keep and empower **identity** and **diversity** of the different areas (natural and urban patterns).

Consider and define **atmosphere** of each entity.

Invent criteria to **enjoy the journey** !

4

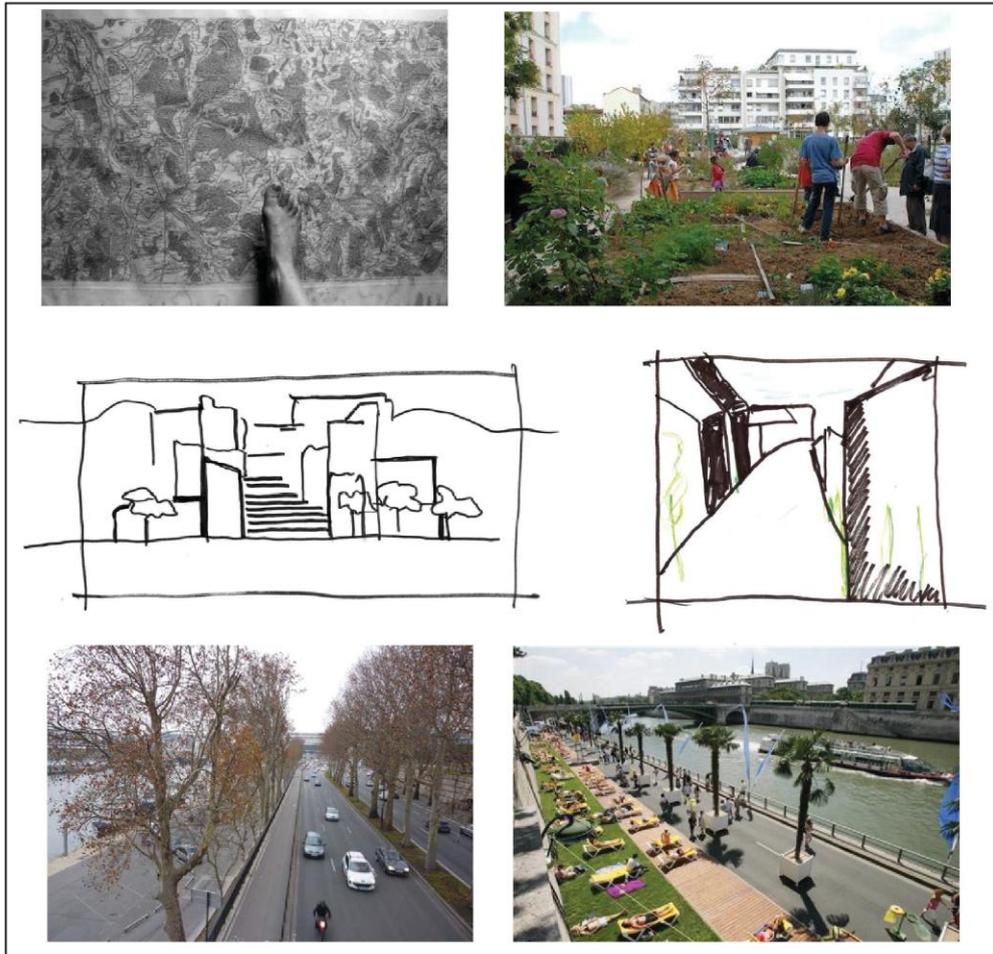
HUMAN BODY SCALE – DAY BY DAY LANDSCAPE



Landscapes seen every day in human body scale:

speed of walking or riding bicycle.

- streets
- squares
- gardens



RECOMMENDATIONS

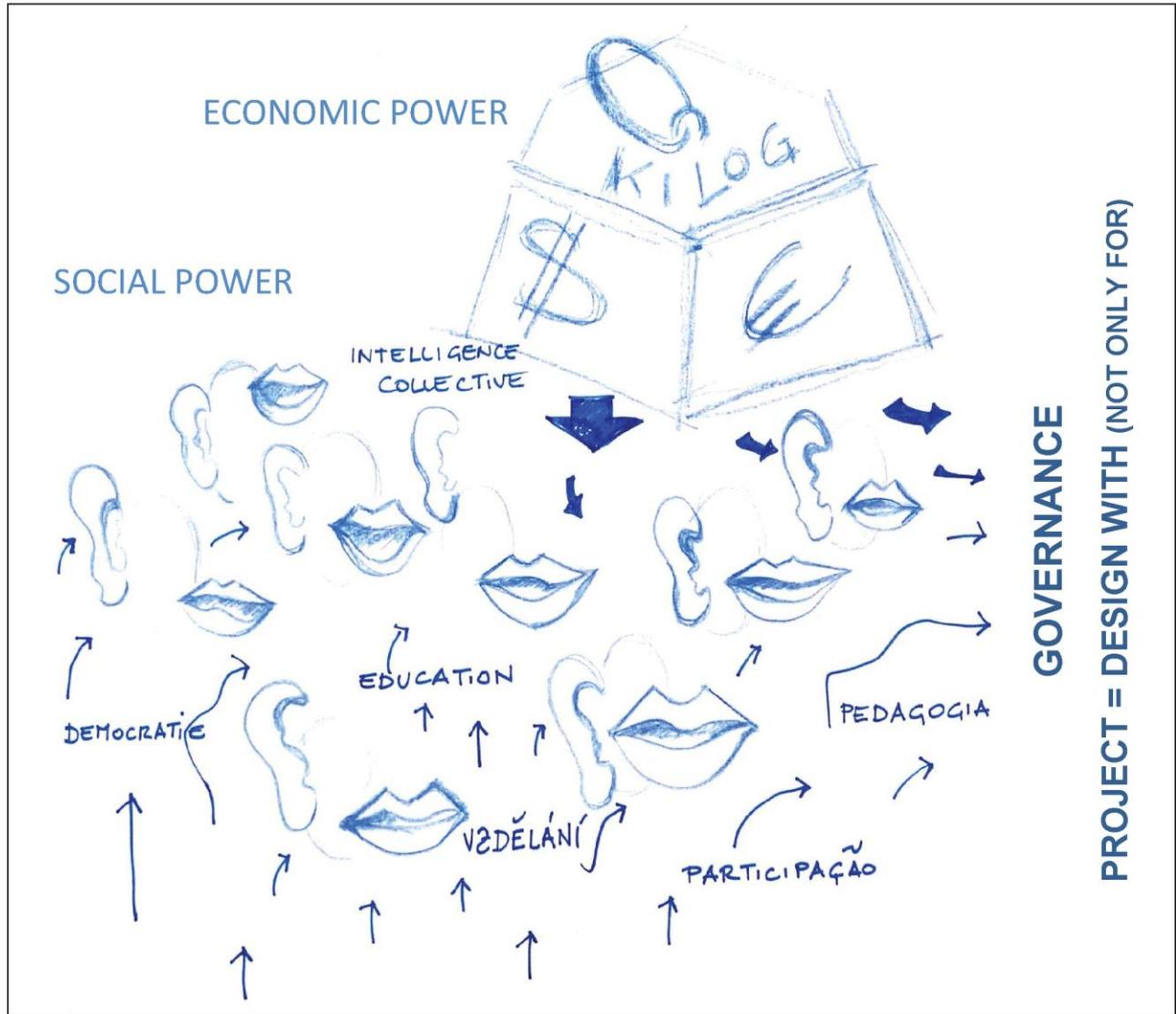
Also apply **geography in urban scale:**

Consider **slopes and microrelief**

Use **water and vegetal networks** to construct the urban pattern

Guarantee social **appropriation** of public spaces

Project public spaces for **personal and intimate life experience.**



RECOMMENDATIONS

Think, create and built the landscape **together**

Find **ways to associate people** to the project

Use **all types of intelligence**:

- abstract
- practical
- aesthetic
- kinesthetic
- social
- ecological

Revealing and Staging the Metropolitan Landscape

Personal contribution from Josef Morkus.

Idea: **Create a public catalogue of viewing places**

Create a catalogue of publicly accessible viewing places in Greater Paris
Publish it as a printed version and especially on the Internet
Support it with a geocaching game

Example:

Viewing place Butte d'Orgemont

Location: 48°57'29.56"N 2°16'09.73"E

Description: Plain with panoramic views over the northern part of Paris, La Défense, Montmartre...

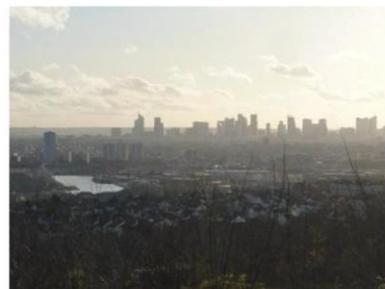
Transport: Train Argenteuil at 2000 m, 30 minutes on foot, last part uphill

Facilities: parking, restaurant Le Moulin d'Orgemont

Map:



Photos:



Idea: **Use the river as a link through the city**

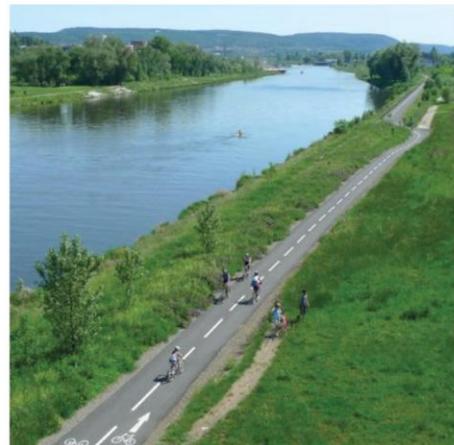


City Development Authority Prague
Josef MORKUS, morkus@urm.mepnet.cz

12/2011

Revealing and Staging the Metropolitan Landscape

- Reveal the river as a basic connecting element in the metropolis
- Use the riverbanks as a fast and convenient path for pedestrians, in-liners and bikers
- Replace parking places with fruit markets and leisure time activities
- Connect the river banks with surrounding neighbourhoods



Sources of pictures:
<http://www.farmarsketrziste.cz/naplavka>
http://www.praha.eu/jnp/cz/home/doprava_v_praze/praha_cyklisticka/aktuality/dokonceni_etapy_rekonstrukce_naplavy.html

GROUP D



Camille Fallet – PHOTOGRAPHER - camillefallet@gmail.com

Camille is a photographer and an illustrator who lives and works in Marseilles. He has a Master in Photography from the Royal College of Arts of London and from the School of Arts of Nantes. He is the laureate of the “British Gas Award” of 2003, the Whorshipful company of Painters-Stainers Prize for photography” in 2004, and of the Grant for Creation of the Ministry of Culture in the Ile de France area in 2006. He is a photography teacher at Nantes Art School in 2002, and is the author in 2003 of a photography documentary in Trinidad and Tobago. His work was published in several magazines (the Guardian, d’Architectures, 5ème Mur). He organises exhibitions in

London, Marseilles, Toulouse, Nantes.



Jean-michel Vincent – ENGINEER – URBAN PLANNER – j-michel.vincent@developpement-durable.gouv.fr

Jean-Michel was an engineer and urban planner at the public organization for urban planning in Cergy-Pontoise and then Project Manager for the Grand Louvre project. He then worked held different positions at the SNCF (the French National Company for trains). He is now director for Sustainable Projects at the Regional Direction for Planning and is a professor at ESTP and Arts-et-Métiers.



Paule Favreau-Lessard – URBAN PLANNER - GEOGRAPHER - paule.favreau-lessard@cmm.qc.ca

Paule has been working for several years at Montreal Metropolitan Community, at the Department of planning and metropolitan transportation. Last year, she elaborated a planning tool for the metropolitan development, that aimed at protecting and highlighting the surrounding landscapes. She conducted her dissertation research at the end of her BA on the topic of taking the landscape into account when establishing regulations about sites of vacation and holidays.



Bertrand Deladérrière – LANDSCAPE ARCHITECT - Caue77@wanadoo.fr

Bertrand has participated, with the local council for the Seine-et-Marne area, in elaborating the general atlas for the landscape in the Seine-et-Marne area, as well as for its urbanized areas and its western part.



Marion Gillot – LANDSCAPE ARCHITECT - marion.gillot@cg94.fr

Marion is a project manager and was a member of the working group “landscape and practices” that produced the plan to highlight the different landscapes and the area around Orly airport. She is about to lead a study on the landscape in the Val-de-Marne area.



Karun Kumbera - ARCHITECT – URBAN PLANNER - karunkumbera@gmail.com

After studying architecture at the University of Mysore-India, Karun Kumbera worked with various architectural practices in India and has practiced in his own capacity in Bangalore. He studied Urban Planning at the École Nationale Supérieure d’Architecture de Paris-Belleville between 2001-2002 and from 2003 to 2007, while working with various offices of architecture and urban planning in Paris. In 2008, he co-founded the non-profit organization “7HS - think tank” to deal with urban issues mainly in India that, were carried out by local authorities. He is also one of the partners at Karun Kumbera Architects and Urbanists.

Ouverture

1-Le grand paysage est une peau, visible. Elle est celle du métabolisme, invisible, d'un être vivant : la ville, la campagne et le système qu'elles forment ensemble. Cette peau visible est malmenée si elle n'est pas partie prenante de ce métabolisme invisible. Le changement climatique rend incontournable le déclin de l'économie alimentée aux énergies fossiles faciles et la montée de l'économie verte. Comment accompagner le déclin de l'une et promouvoir la montée en puissance de l'autre ? Comment rendre visible l'invisible pour mieux maîtriser le grand paysage ?

2-Le scénario de ce changement est écrit: « moins d'émissions de gaz à effet de serre, moins d'énergies fossiles, moins de minerais, plus d'intelligence collective, dans un partage raisonné de l'espace et des ressources naturelles ». Le métabolisme rural et urbain et donc le grand paysage vont changer sous l'effet des décisions que nous allons peut-être prendre pour écarter la menace climatique. Ce scénario a deux éclairages, l'un visible, sensible, celui paysage perçu, saccagé ou composé; l'autre quantitatif, celui des tonnes équivalent carbone émises, ou tout autre indicateur de mesure de l'invisible. (@d sur tableau) A notre courte expérience, une douzaine d'indicateurs suffit à représenter l'invisible, pour décider à bon escient, commune par commune, intercommunalité par intercommunalité. Le reste est affaire de qualité.

3-Paris intra muros est un lieu privilégié par rapport à la banlieue, aux formes homogènes dans la diversité, aux espaces publics de qualité. Les habitants en connaissent les repères visuels et symboliques ainsi que les lieux ; la banlieue est un lieu amorphe, dont la plupart des habitants ne connaissent et ne reconnaissent pas les lieux, des lieux sans repères, sauf exception. Comment donner une identité forte et des repères valorisants au grand paysage hors les murs, à ses habitants, ses passants et ses touristes ?

4-Ne faut-il pas inverser la question et partir de la carte mentale et psychologique de ses habitants, ses passants et ses touristes pour mettre en scène la géographie physique et le bâti? Le grand paysage se voit, se sent, se ressent, porte une histoire et des symboles, fait repère et image du territoire, est porteur de son attractivité. Le grand paysage est un espace public régional et local, à traiter en tant que tel. Comment, avec qui ?

5-La ville de la courte distance, la campagne intense, ne peuvent se développer dans le désordre des opportunités foncières, des places et des rentes de situation. Par exemple, le réseau du Grand Paris et ses émergences n'ont aucun rapport avec la géographie physique.

-Quel(s) interlocuteur(s), quelle organisation faut-il interposer entre ceux qui font et défont le bâti et le rural, son métabolisme et son aspect, pour assurer la qualité du grand paysage, sa perception par ceux qui y vivent ou y passent, et son intégration du changement de métabolisme requis ?

-Ne faut-il pas mettre en scène les indicateurs de développement durable autant que la planification du SDRIF ? En faire une figure imposée des outils de planification aux différentes échelles de territoire (SCOT, PCET ? PADD ?)

-Ne faut-il pas planifier la partie visible, celle du grand paysage, pour mieux traiter le métabolisme à changer ? Rendre le changement plus acceptable ? Prescrire et porter en conséquence ? Développer une culture du grand paysage ?

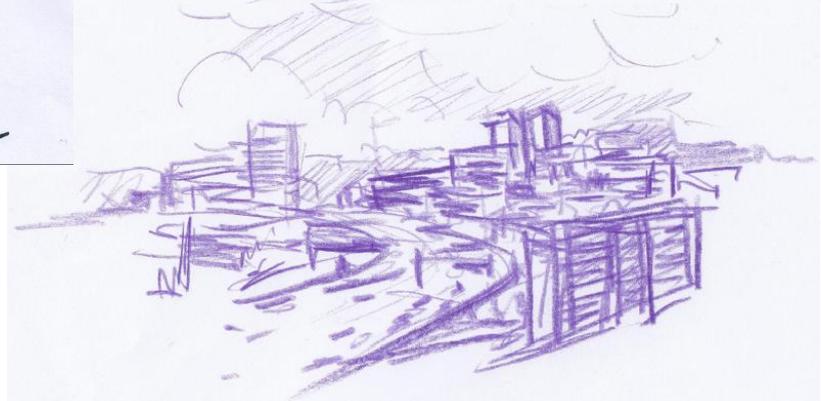
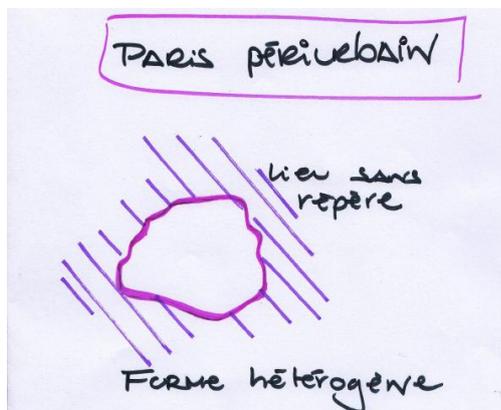
Introduction

Chacun pour soi, le paysage qui en résulte pour tous,
Les hommes passent, le paysage reste
Un grand paysage laid, fait fuir ; beau, attire ;

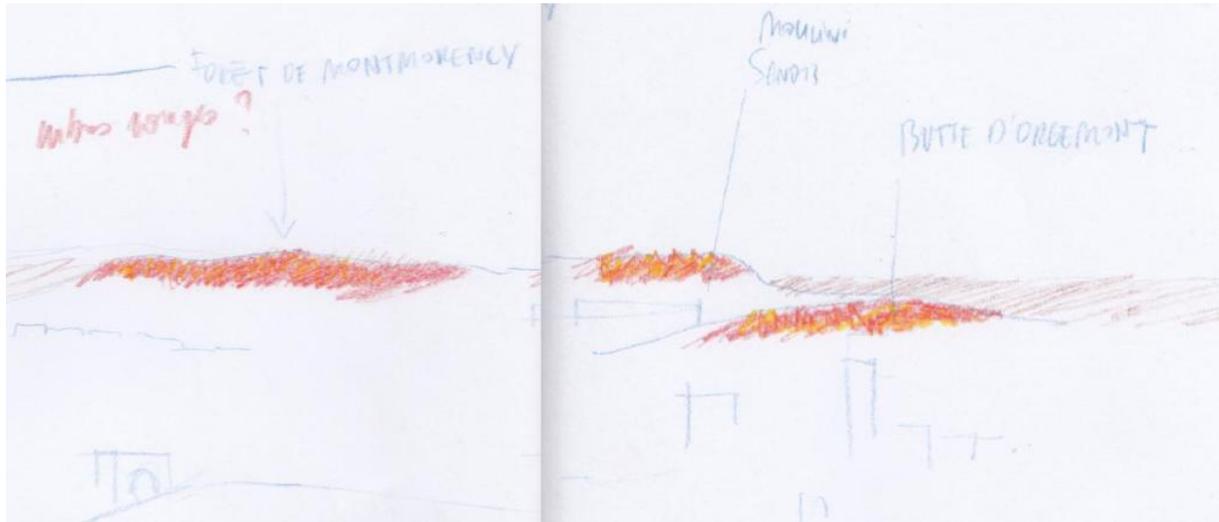
Le grand paysage se voit, se sent, se ressent,
Porte une histoire et des symboles,
Fait repère et image du territoire,
Met en scène son identité et son attractivité
Le grand paysage est un espace public régional et local,
A traiter en conséquence.

Idées phares et problématiques principales :

Dualité de l'identité métropolitaine



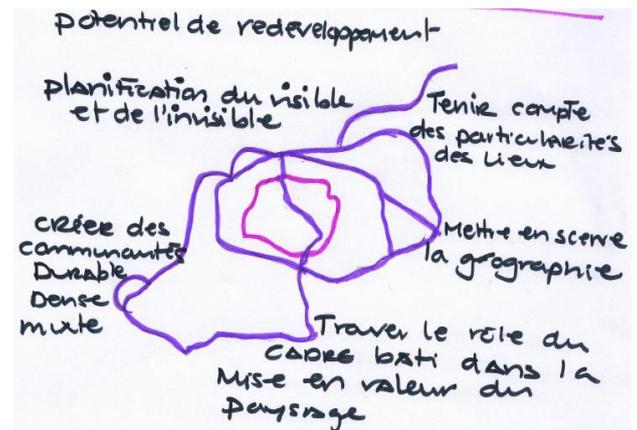
Repères et lumières



Géographie et composition urbaine



Réseaux de transport et lieux d'identité



Prendre en compte le relief et la topographie

Partir de la carte mentale et psychologique des habitants et passants du grand paysage pour mettre en scène la géographie physique et le bâti ?

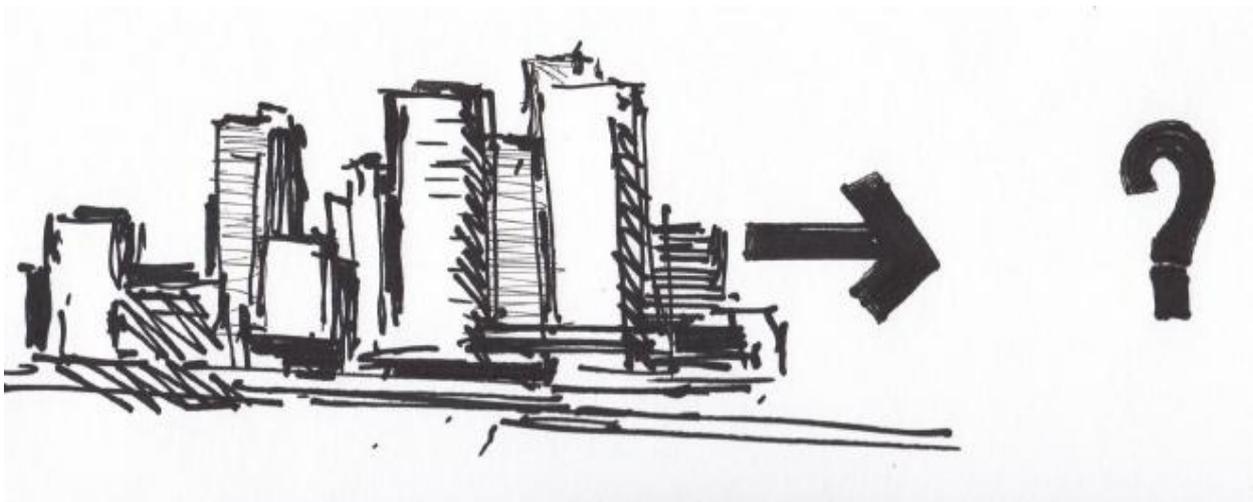
Le grand paysage est un espace public régional et local, à traiter en tant que tel. Comment, avec qui ?

Le réseau du Grand Paris et ses émergences n'ont aucun rapport avec la géographie physique. La ville de la courte distance, la campagne intense, ne peuvent se développer dans le désordre des opportunités foncières.

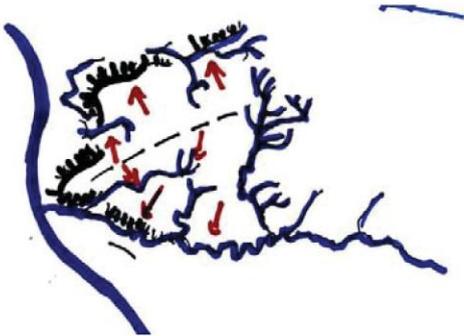
Quel(s) interlocuteur(s), quelle organisation faut-il interposer entre ceux qui font et défont le bâti et le rural, son métabolisme et son aspect, pour assurer la qualité du grand paysage.

Ne faut-il pas mettre en scène les indicateurs de développement durable autant que la planification du SDRIF ? En faire une figure imposée des outils de planification aux différentes échelles de territoire (SCOT, PCET, PADD) ? Ne faut-il pas planifier la partie visible, celle du grand paysage, pour mieux traiter le métabolisme à changer ? Rendre le changement plus acceptable ? Prescrire et porter en conséquence ? Développer une culture du grand paysage ?

Changer de « siècle » ?



COMPOSITION URBAINE et GEOGRAPHIE



➤ Respecter les lignes de forces données par l'hydrographie ?

L'Ile de France possède un réseau hydrographique dense et diversifié. C'est une

autre caractéristique très forte en terme d'**identité**.

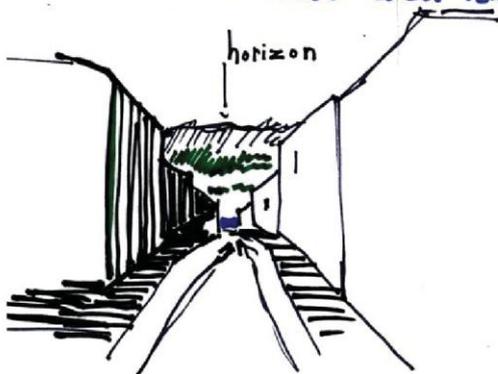
Les rus, les rivières, et le fleuve ont entaillé les plateaux en donnant des paysages d'échelles très variées allant du vallon creusé par le ru à la vallée ample dessinée par la Seine.

➤ Adapter le bâti (rouge) plus soupagement au relief sans l'écraser (échelle) ?

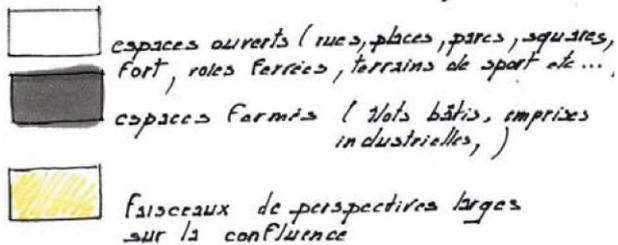
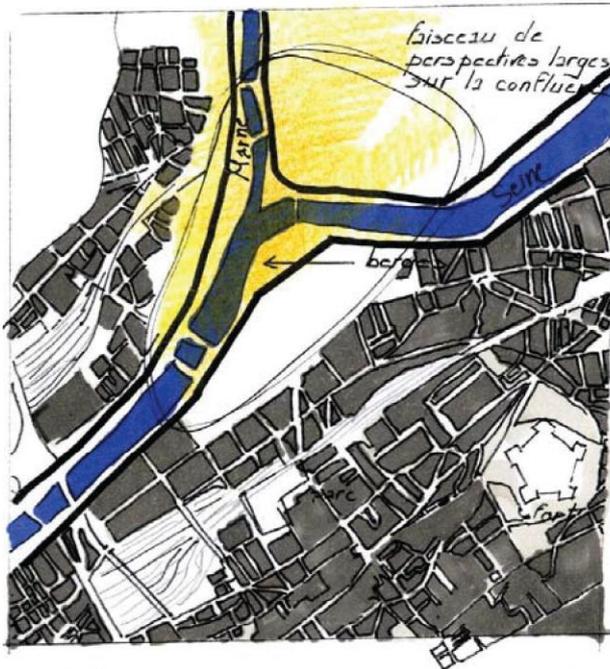
- Toujours permettre un écoulement gravitaire.
- Des espaces publics qui donnent à voir le coteau d'en face.



.voir le coteau d'en face



COMPOSITION URBAINE et GEOGRAPHIE



□ Comment appuyer les futures compositions urbaines sur la géographie ?

o Exemple de la confluence Seine-Marne à Ivry-sur-Seine (94)

De nouveaux quartiers de ville vont voir le jour dans le cadre des opérations d'aménagement du Grand Paris C'est notamment le cas à Ivry-sur-Seine (Zac Ivry-confluence)

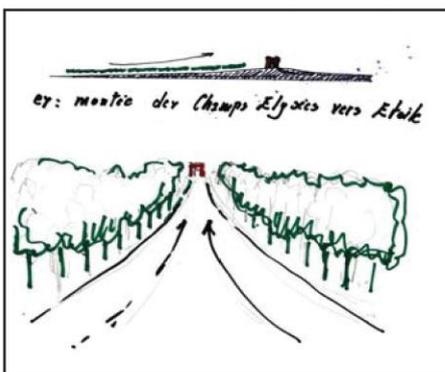
➤ Créer des perspectives sur la Seine, la Marne ou la confluence depuis les futurs espaces publics ouverts de la ville (berges , quais, esplanades, parcs) ?

➤ Utiliser les futurs espaces publics (espaces ouverts) comme leviers de mise en scène du paysage ?

La forme ?
L'orientation ?
Les limites ?

COMPOSITION URBAINE et GEOGRAPHIE

□ Les compositions urbaines s'appuyant sur la géographie donnent lieu à de belles mises en scène:



« Le site de la Métropole Parisienne est une modulation assez subtile d'un fleuve et ses affluents, qui s'enfoncent dans des plateaux ». Ceux-ci dominent les cours d'eau de quelques dizaines de mètres et sont, eux mêmes, dominés par des buttes et collines qui culminent à 80 à 100 mètres. » cf B.Warnier

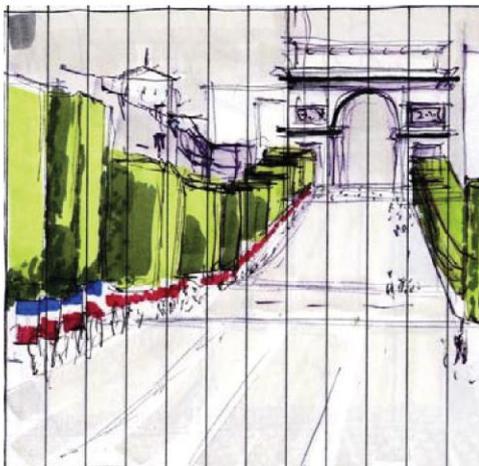
Cette géographie subtile est une des caractéristiques de l'Ile de France et contribue à son **identité**.

o Exemple des Champs Elysées à Paris

Au moins deux éléments de composition urbaine contribuent à révéler la discrète topographie de la colline de l'Étoile:

- l'avenue est parfaitement **rectiligne** (importance de la ligne droite) ,
- l'**implantation** du monument (Arc de Triomphe au sommet de la colline)

o D'autres exemples de ce type peuvent être recensés en Ile de France



Les grandes compositions classiques, ou plus contemporaines (les jardins de Lenôtre, les axes royaux, les allées forestières, l'axe majeur à Cergy Pontoise, etc...)

GROUP E



Nelly Barbieri – ARCHITECT – URBAN PLANNER - barbadia@club-internet.fr

Nelly was a research manager at IAURIF (today IAU IDF) from 1968 to 2003. She worked on the structure scheme (afterwards called masterplan) of the western area of the New Town of Trappes, on the planning scheme of the coastal belt in the Alpes-Maritimes area and on the general masterplan for the city of Nice. She was Gérald Henning's collaborator when building the "Three New Cities" in Agadir. She also worked in the Var area, on the urban and touristic development of the eastern coasts of the Mediterranean.

In 1981, she joined the division for urban and rural environment at IAURIF. She is now in charge of the regional green plan for the Paris area.



**Regina Monteiro - ARCHITECT – URBAN PLANNER
rmonteiro@spurbanismo.sp.gov.br**

Regina Monteiro is specialized in Urban Law at São Paulo City Hall since 1976. She was the counselor for urban and technical legislation for 10 years and has participated in the elaboration of the law on the clean city. She was the Chairman of the social Movement "Protect Sao Paulo" for over 5 years, and is now a counselor. Along with other local associations, she fights for a better quality of life in the city. She is the Director for Urban Landscape at Sao Paulo Urban Planning Department, and Chairman

of the Commission for the protection of urban landscape.



Jean-Marie Stephan - GEOGRAPHER - Jeanmarie.stephan@wanadoo.fr

Jean-Marie is an expert in the conservation and valorization of agricultural lands, forests, and natural spaces and uses his expertise when elaborating urban planning documents, setting up large urban and sub-urban planning projects in the Ile-de-France area: Operation of general interest in Paris-Saclay, the development of the area around Roissy airport. He has worked for the Ministry of Agriculture and Forests, at the Regional Direction for the Ile de France area as well as for the Direction for rural lands and forests.



Jan Flegl – URBAN PLANNER - jan.flegl@hotmail.fr

Jan studied civil engineer at the Czech Technical University in Prague in 1999-2000. He then studied Architecture and studied at ENSAG from 2004 to 2010. He is a member of the team that is leading a research on the New Town of Odolena Voda, near Prague. He worked on projects related to the historical center in Prague and participated in the elaboration of urban planning plan for the cities of Duchcov and Nucice. He has also worked as an architect, on the renovation of the Fontaines Castle in Sologne in France.



Jacques Deval - ARCHITECT - Jacques.deval@developpement-durable.gouv.fr

Jacques' work is centered on the idea of a sensitive approach of space, combining forms and shapes with urban walks and the expressive creations that come out of it. Referring to the projects "Estuary 2007-2009-2012 Nantes-Sain-Nazaire" and IBA Emscher Park, Jacques wishes to foreshadow (maps, programs and general requirements for example) an artistic event based on the shapes created in the Greater Paris.



Philippe Poullaouec-Gonidec - PROFESSOR –
philippe.poullaouec-gonidec@umontreal.ca

Philippe is a Professor the School of Architecture and landscape architecture at Montreal University. He has been working on issues related to urban planning and the landscape for over 25 years. Philippe is the holder of UNESCO Chair in landscape and environment and is the head of a international network of universities from North America, Asia, Europe, Northern Africa, and the Middle-East, on the topic of the future of metropolitan landscapes. He is a member of the Commission for natural sciences and social sciences at the Canadian Commission for UNESCO. He is also the holder of the Chair in landscape and environment at Montreal University.



Sylvie Cachin - LANDSCAPE ARCHITECT - sylvie.cachin@caue95.org

Sylvie has an academic background in environmental studies and horticulture and has always been very interested in the close relationship between the landscape and the environment. She is now a landscape architect at the Regional Concil for Architecture, Urban Planning and Environment of the Val d'Oise area. She sensitizes, gives advice and organizes training for the towns before the implementation of projects, on all scales and aspects, from public space to the great landscape. She gives training to local counselors and technical experts. She is also a university professor in urban planning and space analysis.



Anna Marson – URBAN PLANNER - anna.marson@regione.toscana.it

Professor of Spatial Planning at IUAV University of Venice since spring 2010, on leave as Regional Minister for Spatial Planning and Landscape in Tuscany.

Préparation de l'atelier international du 25 août – 27 septembre 2012
RÉVÉLER ET METTRE EN SCÈNE LE PAYSAGE DES MÉTROPOLIS
Séminaire productif des 12, 13, 14 décembre 2011

Contribution de l'équipe :

- **Nelly Barbieri, Sylvie Cachin, Jacques Deval, Jan Flegl, Anna Marson, Regina Monteiro, Philippe Poullaouec-Gonidec, Jean-Marie Stephan**
-

Pour un projet de paysage urbain métropolitain

Anna, Nelly, Philippe, Regina, Sylvie, Jacques, Jan, Jean-Marie

A- Préambule

L'assise de la table de travail a abouti à une définition commune du paysage⁵ urbain à laquelle lui ont été associés différents enjeux.

- Le paysage urbain est une invention culturelle et sociale du territoire, qui qualifie l'espace et le milieu
- Le paysage n'existe pas en soi, mais à travers les valeurs qu'on lui attribue. Il est donc soumis à des variations (les valeurs n'étant pas nécessairement pérennes).

1- Les enjeux du territoire

La déclaration des enjeux de paysage pour le territoire métropolitain est associée à une pluralité de valeurs énoncées dans le schéma ci-dessous qui illustre également leurs interrelations.

Ces enjeux sont issus de l'ensemble des présentations et des débats des deux journées précédentes du séminaire et des discussions de la table de travail (Équipe F)

1.1 Métaenjeux :

1. La qualité du cadre de vie
2. Le bien-être urbain
3. La durabilité environnementale et économique

1.2 Enjeux esthétiques :

1. Vue et point de vue (emblématique ou non)
2. Repère
3. Lisibilité
4. Intelligibilité
5. Parcours (cheminement)
6. Mise en scène
7. Cadrage

1.3 Enjeu identitaire :

- Double appartenance, et appropriation : locale et métropolitaine

⁵ Concernant la notion de paysage et les termes associés à sa lecture et à la mise en projet, lire : A. Corbin, ***L'homme dans le paysage***, Éditions Textuel, 2001 et ***Mouvance I*** (1999) et ***Mouvance II*** (2006), Collectif, Éditions de la Villette, Paris

- Susciter et alimenter par des projets le « désir de métropole »
- Mettre en valeur les particularités des lieux, à travers des projets de paysage urbain non reproductibles, car essentiellement liés au contexte singulier du milieu et du site.

Ces enjeux s'interpellent à travers deux binômes :

1. Extraordinaire/ordinaire
2. Local/global

Et, on y travaille avec des matériaux tels que :

- Patrimoine (tangible et intangible)
- Dimensions sensibles (imaginaire, polysensorielle, narrative, etc.)
- Figures à l'échelle métropolitaine (cf. cartes Jacques Deval, DRIEA-IF)
- Flux liés à l'environnement (écosystème, biodiversité, entité géographique, etc.)
- Flux liés aux migrations urbaines (déplacements de vie, mobilités, monadisme urbain)
- Aspirations sociales et culturelles des milieux (à travers l'interculturalité, la diversité culturelle, la qualité de cadre de vie, etc.)

B- Fiche d'idées ou de visions

(cadrages pour induire des projets d'étudiants – réf. : Automne 2012)

Sur la base d'une définition du paysage urbain et des enjeux ciblés par la table de travail (Groupe F), il est décidé de proposer un agenda de projets qui regroupe 5 visions qui pourront être proposées aux étudiants de l'atelier de l'automne 2012.

1. **Actions locales pour un paysage global, métropolitain ;**
2. **Révéler et scénariser les parcours (réf. : *mobilité, paysage en mouvement*⁶) ;**
3. **Susciter des récits ;**
4. **Valeurs de paysage ;**
5. **La mise en vue de la métropole.**

Chacune de ces visions s'arrime aux enjeux cités précédemment. Les cinq visions se déclinent en 5 fiches programmatiques brièvement décrites ci-dessous.

Quelques premières lectures pour un territoire en devenir ...

Les informations qui suivent apportent les premières lectures essentielles à la compréhension du territoire métropolitain. Toutefois, la mise en projet du paysage métropolitain impose un complément de lecture que les étudiants devront réalisés dans le cadre de leur atelier. Les ouvrages suivants peuvent guider ces lectures paysagères et du projet, voir :

- J.-M. Besse, *Le goût du monde : Exercices de paysage*, 2009 Actes Sud/ ENSP
- M. Corajoud, *Le paysage c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent*, 2010 Actes Sud /ENSP
- P. Donadieu et M. Périgord, *Clés pour le paysage*, Éditions Géophrys, 2005
- A. Masboungi, *Dessine-moi une ville*, Édition Le Moniteur, 2010
- B. Lizet et F. de Ravignon, *Comprendre un paysage*, Éditions INRA, 1987, Paris
- P. Poullaouec-Gonidec, G. Domon, S. Paquette, *Paysages en perspective*, Éditions Les Presses de l'Université de Montréal, 2005

⁶ Sur l'idée du **paysage en mouvement** à travers une perspective de projets d'aménagement territorial, voir le concours international d'idées YUL/MTL (automne 2011), Paysages en mouvement sur l'entrée autoroutière internationale de la Ville de Montréal, soit Internet : <http://mtlunescodesign.com/fr/projet/Concours-international-didees-YUL-MTL-Paysages-en-mouvement>

- S. Paquette, P. Poullaouec-Gonidec et G. Domon, *Guide de gestion des paysages au Québec : lire, comprendre et valoriser le paysage*, Édition du Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec (MCCCF), 2008 (version française et anglaise disponible via le site : <http://www.mcccf.gouv.qc.ca/index.php?id=20>)
- M. Roncayolo, *Lecture de villes, formes et temps*, Éditions Parenthèses, 2002

Vision1. Actions locales pour un paysage global métropolitain

L'idée est de miser sur la propagation (multiplication) de projets locaux pour mettre en valeur (ou développer) le «grand paysage» métropolitain. Développer des expressions paysagères qui participent à fabriquer une impression plus lisible du territoire

(réf. : livre «Montréal en paysages», P. Poullaouec-Gonidec et S. Paquette, 2011, Les Presses de l'Université de Montréal)

1.1 Désir de métropole, des « *marqueurs métropolitains* », porteurs d'enjeux de paysage

Au-delà du grand paysage de la métropole essentiellement perceptible depuis ses espaces ouverts, ne faut-il pas rechercher au sein de l'espace et du milieu déjà construit, des « marqueurs métropolitains », porteurs d'enjeux de paysage, esthétiques, de qualifications sociale et culturelle ?

Ces enjeux devraient s'attacher à la multiplicité des contextes environnementaux (entités écosystémiques et de biodiversité, etc.), à l'humain dans ses complexités sociales, culturelles, économiques et politiques, et aux grands projets régionaux, qui marqueront l'image métropolitaine du XXI^e siècle. Ces projets où l'ordre global et l'ordre local de proximité se combinent doivent répondre à la recherche de qualité du cadre de vie et de bien-être urbain.

Deux grands projets sont en cours sur le territoire métropolitain : le métro du Grand Paris et son réseau de gares et la ceinture verte des forêts et des parcs en bordure de la zone agglomérée. Chacun d'entre eux devrait faire l'objet d'une recherche pour le traitement des gares en surface d'une part, pour le traitement des entrées aux grands espaces de forêts et des parcs d'autre part.

Mais pour structurer la banlieue⁷ plus périphérique qui est aujourd'hui indifférenciée, « *des lieux d'échange intenses, formant des polarités d'échanges intenses et des couloirs plus faiblement traversés* »⁸, où se retrouverait une ambiance urbaine animée, sont à révéler. Des équipements et infrastructures de tout niveau pourraient se trouver à ces points de convergence.

Un processus de constitution progressive de ces polarités submétropolitaines

Il ne s'agit pas de créer un centre-ville nouveau sur une emprise délimitée, où serait concentrée la construction de nouveaux équipements, mais d'accompagner la transformation progressive d'un territoire, se diffusant plus ou moins intensément à ses alentours.

Ce processus se ferait par l'imbrication de bâtiments de caractère plus exceptionnel à l'espace urbain environnant plus ordinaire, manière de prendre en compte l'histoire des lieux, mais il devrait tenir compte de la création vivante dans des lieux ordinaires, ayant un large rayonnement.

L'apport d'une démarche paysagère

⁷ Banlieue et aux termes liés à l'aménagement du territoire et de l'urbanisme en France, lire **Les 101 mots de l'urbanisme à l'usage de tous**, P. Henry, Éditions Archibooks, 2011

⁸ voir article « **Quelle gouvernance pour une armature urbaine en mutation** » Cahiers de l'IAU d'Ile de France : Equipements et services, la métropole au quotidien

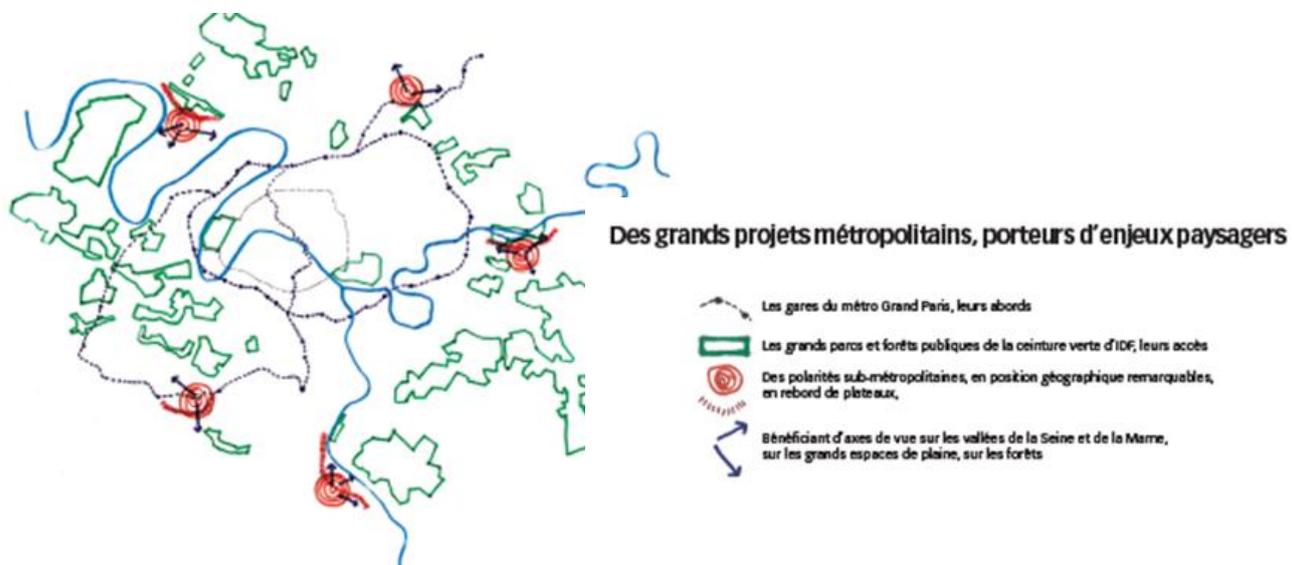
Avant tout quelques mots sur cette approche paysagère ... La démarche paysagère est une façon d'appréhender et de lire le territoire et les milieux de vie afin de révéler les qualités esthétiques (visuels et sensorielles), expérientielles et représentatives d'un lieu. Cette approche porte en elle l'action, celle de préserver, de mettre en valeur et de développer un territoire. Elle a pour assise l'interprétation des réalités sensibles et physico-spatiales d'un lieu tout comme elle interpelle les valeurs en jeu et des aspirations sociales et culturelles.

L'approche paysagère serait présente à chaque étape du processus du projet, réalisant en continu l'évaluation des transformations. Elle s'attacherait au milieu urbain, en complément à l'étude géographique du relief, des éléments naturels remarquables comme la proximité de rivière, les points de vue, la présence d'ensembles naturels et à la caractérisation des valeurs sociales et culturelles des milieux.

L'analyse du milieu urbain qui porterait sur :

- les tracés des réseaux de transport, leurs points de convergence ...
- les ambiances urbaines, en qualifiant les unités paysagères urbaines définies par leurs fonctions, l'animation dans les rues et dans les autres espaces publics, par la typologie des bâtiments dont les bâtiments remarquables, les traces historiques
- les sites existants où se concentre l'animation urbaine ...
- la présence de périmètres institutionnels particuliers comme les villes nouvelles, les opérations d'intérêt national, ou les disponibilités foncières
- Les valorisations sociales et culturelles des milieux sous étude.

Cette approche⁹ révélerait des « polarités urbaines » situées à des points remarquables largement ouverts sur le paysage environnant. L'objectif serait alors de faire de certaines d'entre elles, des « marqueurs » sensibles de l'espace urbain métropolitain.



1.2 Intervenir aux limites de la métropole

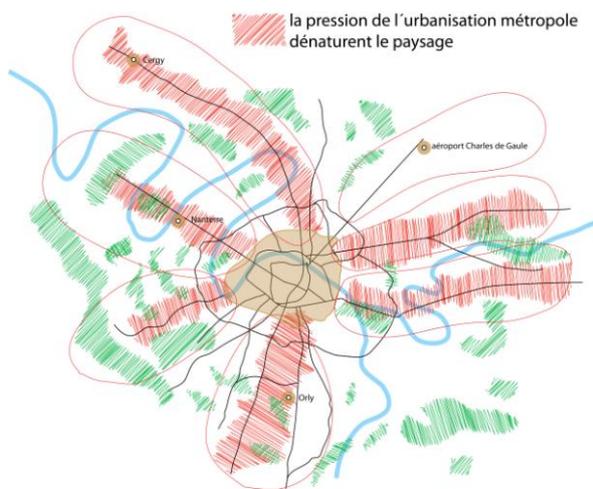
La métropole se déploie autour des grands réseaux de transport

La pression urbaine change le caractère du paysage

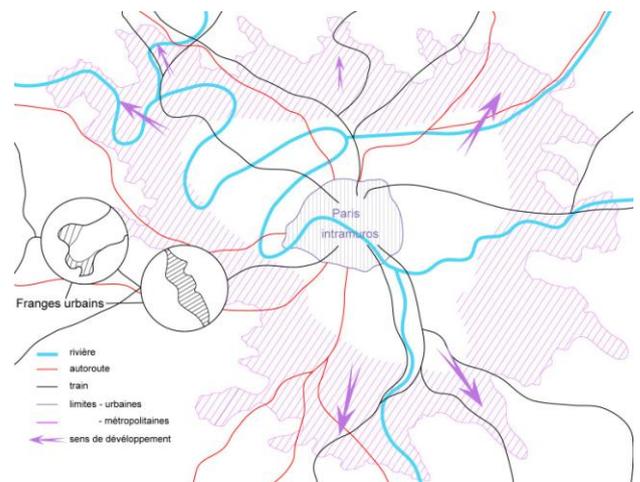
La qualité de la transformation dépend de la structure et la mise en forme du projet urbain sur la bande des limites de la métropole.

⁹ Voir l'ouvrage *Penser la ville par le paysage*, A. Masboungi, Édition de la Villette, 2002

Le développement urbain



Les réseaux métropolitains



1.3 Donner plus de valeur à l'interface espace bâti / espace non bâti

- Déterminer les limites de la métropole
- Étudier la qualité de cette limite
- Des franges urbaines comme un aspect de la nature dans la ville.

Vision 2 . Révéler et scénariser les parcours

(réf. : *mobilité, paysage en mouvement*) :

La réinvention de la promenade¹⁰ pour le XXI siècle. Pour qui ? Pour quels usages (multifonctionnalité) et quelles expériences ? Et, avec quels moyens de déplacement ? Voir bibliographie article de Yves Clerget fondateur de l'Association les promenades urbaines : de la cité des Sciences et de l'industrie (1985) au Centre Pompidou (depuis 1992) et avec la cité de l'architecture et du patrimoine, la pavillon de l'arsenal, les CAUE du Val de Marne, d'Essonne et de Seine-Saint-Denis.

.... Réfléchir sur l'usage de la lenteur¹¹ et de la vitesse¹² à travers les temporalités.

Mettre en parcours le territoire métropolitain pour induire de nouvelles expériences paysagères qui participent à la découverte des lieux, de leur singularité. Voir à ce sujet l'expérience montréalaise d'analyses et de projets « *Montréal en parcours* » (Canada – Québec, 2010)

<http://mtlunescodesign.com/fr/projet/Montreal-en-parcours>

Visions 3. Susciter des récits (avec de multiples médias)

Des récits de territoire, de milieux, de lieux pour donner du sens au quotidien (à l'ordinaire). Miser sur l'invention des paysages par le sensible et l'imaginaire.

Faire revivre et réinventer la mémoire des lieux, être à l'écoute avec empathie vers les lieux et leurs habitants. Les participants doivent partir à la recherche de lieux, de figures pour donner du sens au

¹⁰ Au sujet de la promenade, lire le petit traité de 1802 sur *l'Art de se promener* du philosophe allemand Karl Gottlob Shelle (édition Rivages poche/Petite bibliothèque – France 1996)

¹¹ P. Sansot, Du bon usage de la lenteur, Éditions Rivages, 2000

¹² Sur la vitesse, voir les écrits de P. Virilio, Vitesse de libération, Éditions Galilée, 1999

quotidien (à l'ordinaire), créer des champs extraordinaires de création artistique et inventer le paysage contemporain de la métropole Paris Île-de-France.

Cette contribution de Jacques Deval, architecte participe de la vision « induire des récits » du texte collectif « Pour un projet de paysage urbain métropolitain »

Ce texte et la cartographie associée révèlent quelques figures du paysage de Paris Île-de-France. Nous proposons que les participants sinon l'Atelier de Cergy 2012 partent à la recherche de telles figures.

Ainsi ces promenades et regards que nous proposons comme lieu du travail de projet pour les participants aux Ateliers 2012 désignent l'échelle et le caractère ordinaire ou monumental du territoire de la métropole. Leur choix est fondé en particulier sur une démarche « Paysage » développée¹³ pour l'Île-de-France grâce au savoir-faire *des promenades urbaines*¹⁴ et à *la méthode des figures*. De la petite à la grande échelle et réciproquement, de la cuvette de Paris au bassin fluvial séquanien¹⁵ ces figures cherchent à définir l'identité même de ce territoire.

L'approche sensible du quotidien et du monumental se conjugue en fusionnant les visions depuis un bateau sur le lit du fleuve, une fenêtre d'un train francilien ou de la Grande Ceinture ferrée, d'une voiture sur le périphérique ou sur une autoroute ; avec les visions nées de la marche sur le chemin de halage des aires de rives, sur le chemin latéral qui a présidé à la construction des voies ferrées ou sur le chemin de ronde qui cerne les aéroports.

La marche unique façon de construire la continuité urbaine du territoire pour « faire paysage ».

Cette démarche révèle les figures naturelles, construites et métaphoriques de ce territoire pour construire le paysage contemporain de la métropole de Paris Île-de-France.

Par exemple en regard de l'iconographie ci-jointe:

Promenades qui révèlent une figure monumentale, celle de l'axe Nord-Ouest/Sud-Est, de nature géologique et géographique nées de l'érosion du temps, étonnamment lisible à l'échelle de la région Île-de-France et qui se décline à travers :

- les figures naturelles des buttes aux altitudes de 100 mètres comme celle de Montgé-en-Goëlle, du plateau de Saclay ou du chaos rocheux de la forêt de Fontainebleau
- la figure construite de la voie romaine menant de Saint-Denis à Rouen, celle des étangs de Hollande, de Saint-Hubert et des Vaux Cernay ou la perspective du parc et du palais de Versailles (patrimoine mondial UNESCO)
- la figure métaphorique de l'axe magistral depuis la pyramide Ming Pei au Louvre, aux Champs-Élysées jusqu'à l'Arche Sprékelsen.

Regards sur ces figures monumentales qui se découvrent du Balcon Karavan à Cergy, Balcon Andreu du hall d'embarquement de l'aéroport de Roissy ou depuis le cône de vue depuis les coteaux de Chennevières-sur-Marne.

¹³ Travail de projet de l'atelier « Paysage » en Île-de-France 2009-2011 sous la direction de Jacques Deval architecte et chargé de mission « Paysage » et publication au sein du service de l'aménagement de la direction régionale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, 160 pages, édition DRIEA-IF décembre 2011.

¹⁴ Savoir-faire de l'association *les promenades urbaines* sous l'égide du Centre Pompidou, de la cité de l'architecture et du patrimoine, du pavillon de l'Arsenal et du conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne.

¹⁵ Du latin Sequana « de la Seine », ressources textuelles et lexicales CNRS

Promenades qui révèlent des figures ordinaires :

- figure naturelle d'une courbe de niveau à 100 mètres ponctuée d'anciennes carrières reliant le parc des Buttes-Chaumont à Paris, aux forts de Romainville, Rosny, Noisy, jusqu'aux parcs de Montreuil et des Beaumonts Montreuil-sous-Bois.
- Figure construite du canal de l'Ourcq en Seine-Saint-Denis depuis le parc de la Villette jusqu'à la Marne ; ou celle de l'aqueduc de la Vanne (près de Troyes dans l'Aube) jusqu'au bassin de Montsouris.
- Figure métaphorique du boulevard des Arts qui relie Orly à la Place d'Italie via Ivry et Vitry-sur-Seine, reliant les bourgs de la rive gauche du Val-de-Marne en empruntant l'ancienne voie romaine, se mettant ainsi naturellement hors des crues du fleuve.

Regards sur ces figures ordinaires depuis la butte Chemetoff à Orly , la colline Rasclé de la plage bleue à Valenton ou des terrasses Vicariot de l'aéroport d'Orly chantées dans les années'60.

De « l'art de marcher » de Rebecca Solnit¹⁶ à « l'art de voir » de Patrick Geddes c'est toute une culture du territoire qui doit présider à ce travail de projet.

Dans cet esprit, pour accompagner ces premières promenades métropolitaines, l'Atelier 2012 pourrait donner comme programme une « *Tour Observatoire* » pour la métropole Paris Île-de-France, un programme à la manière de la « *Outlook Tower* » édifée à Édimbourg à la fin du XIXe siècle par Patrick Geddes¹⁷ biologiste, sociologue et urbaniste faisant appel aux technologies les plus avancées des arts, des lettres et des sciences de son époque

Un point de vue pour nous apprendre à voir sinon à marcher afin de révéler comme le poète Francis Ponge¹⁸ le double horizon d'Amont et d'Aval offert par le fleuve à la métropole Paris Île-de-France.

Références bibliographiques complémentaires :

- Guide atelier "Paysage" en Île-de-France 2009-2011, sous la direction de Jacques Deval, Direction régionale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France 2011
- *Explorateurs de limites, promenades urbaines en région parisienne*, Yves Clerget, Daniel Martin, Marie-Claude Angot, Sylvie Valtier, Centre régional de documentation pédagogique, Centre Pompidou 2008
- Sites Internet :
www.promenades-urbaines.com
www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

Vision 4 . Valeurs de paysage

(révéler les valeurs des lieux pour favoriser l'appropriation et l'appartenance).

Aujourd'hui, les centralités des urbanisations périphériques sont les centres commerciaux et ses stationnements. Au contraire, il faut partir des éléments qui caractérisent de façon unique chaque contexte pour développer les lieux. Il s'agit aussi de comprendre et de saisir le sens de ces éléments urbains. Portent-ils en eux des significations particulières pour les habitants ? Quelles sont leurs pertinences sociales ? Par définition, la mise en valeur paysagère d'un territoire nécessite la prise en compte de ses valeurs.

Développer des projets de paysage qui prennent acte des valorisations sociales et culturelles des habitants. De ce point de vue, il est essentiel de revisiter l'histoire des lieux et de révéler les valeurs que

¹⁶ *L'art de marcher*, Rebecca Solnit Actes Sud 2002

¹⁷ *Cities in evolution*, Patrick Geddes William&Norgate 1913

¹⁸ *La Seine*, Francis Ponge, La Guilde du Livre Lausanne 1950

les populations accordent à leur cadre de vie actuel ou en devenir afin de dévoiler de nouvelles possibilités de mise en valeur et de développement du territoire. Une telle approche garantit l'invention des milieux de vie plus significatifs pour les habitants parce qu'elle prend en compte leurs valorisations singulières (ex. : environnementales, patrimoniales et sociales actuelles). Cette démarche paysagère à connotation sociale et anthropologique favorise l'appropriation et l'appartenance des lieux. Elle permet notamment d'induire de l'imaginaire social dans le projet de paysage¹⁹.

Vision 5 . La mise en vue de la métropole (des seuils au territoire).

La notion de cadrage... Révéler les opportunités visuelles et expérientielles du territoire pour mettre en valeur les singularités territoriales à toutes les échelles. Il s'agit ainsi de faire valoir les potentialités les vues de ville²⁰, les cônes visuels, les points de vue, les panoramas, comme un système participant à la lisibilité et à l'intelligibilité du territoire et à la mise en valeur des éléments emblématiques des lieux. Peut-on imaginer un projet de paysage misant sur la cohérence visuelle du territoire métropolitain ? Quels sont les cadrages visuels à préserver, à mettre en valeur et à développer pour affirmer les identités paysagères de ce territoire²¹ à travers son évolution et transformation dans le temps ?

Image – distinguer le territoire

La ville perd sa lisibilité avec son développement. L'exercice actuel est de distinguer les différentes unités du paysage, ce qui est construit et les espaces verts



¹⁹ Voir les travaux du paysagiste français Bernard Lassus, lire : *The Landscape Approach*, Édition University of Pennsylvania Press, 1998

²⁰ Consulter à ce propos, le livre « *Figures de la ville et construction du savoir* » (*architecture, urbanisme, géographie*), sous la direction de Frédéric Pousin, Édition du CNRS, 2005

²¹ Lire F. Walter, *Les figures paysagères de la nation, territoire et paysage en Europe (16^e – 20^e Siècle)*, Édition de l'École des Hautes Études en sciences sociales, Paris, 2004



ANNEXES

Visite du paysage métropolitain



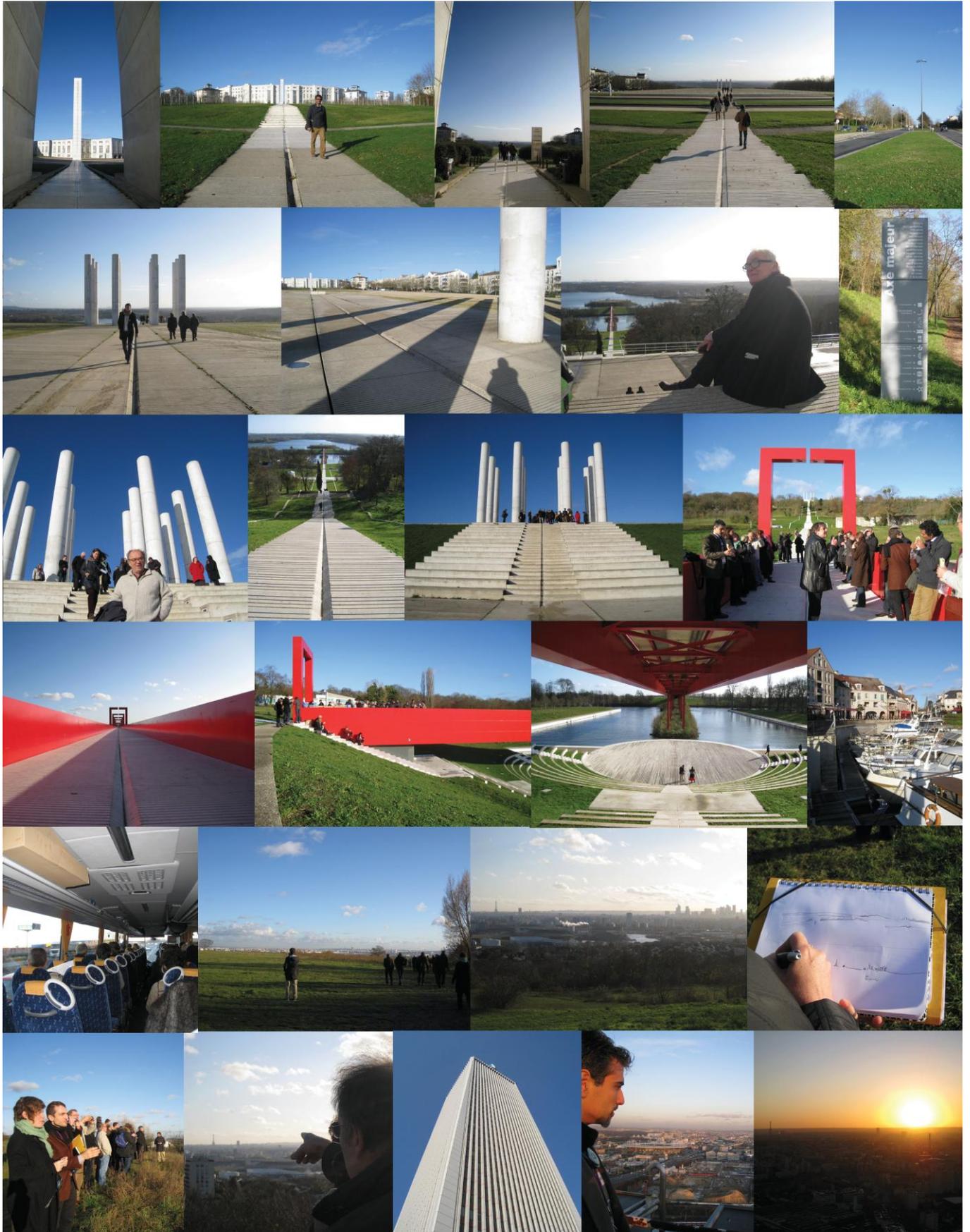
fond IGN

- 1 : RER / Paris > Cergy-Pontoise. A pied / visite de l'Axe Majeur.
- (2 : Cormeilles-en-Vexin)
- 3 : Bus / vue panoramique depuis la butte d'Orgement.
- 4 : Bus / vue panoramique depuis la plateforme de la tour Pleyel à Saint-Denis.
- 5 : bus / arrivée à l'Établissement public d'aménagement Plaine de France.



à pied - Cergy Saint-Christophe > Axe Majeur
bus - Axe Majeur > butte d'Orgement





bus - butte d'Orgemont > Tour Pleyel

à l'établissement public d'aménagement de la Plaine de France



Mots d'accueil par **Hervé Dupont**,
Directeur général de l'EPA Plaine de France



Présentation de l'association Les Ateliers par
Nicolas Détrie, directeur

Annnonce des **équipes de travail** et échanges par équipes





SÉMINAIRE PRODUCTIF

« Le paysage des métropoles »

12, 13 et 14 décembre 2011 - Paris

Liste des inscrits

NOM	PRÉNOM	INSTITUTION
INTERVENANTS		
BARBÉ	Catherine	Société du Grand Paris
BERTIÈRE	François	Bouygues immobilier
BLANCHECOTTE	Jean-Marc	Direction régionale des affaires culturelles
BLUMENFELD	Hervé	Architecte urbaniste
BOUVELOT	Gilles	Etablissement public foncier ÎdF
BROCHARD	Simon	Géographe
BRAOUEZEC	Patrick	Paris Métropole
BUBLEX	Alain	Artiste contemporain
CHECCAGLINI	Paul	Architecte urbaniste
CRESTIN	Raphaël	Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement
DE BIASE	Alessia	Ecole d'architecture Paris La Villette
DELARUE	François	Agence foncière et technique de la région parisienne
DIEDRICH	Lisa	Magazine 'scape
DRAGUTIN	Joël	Théâtre 95
DUGÉNY	François	Institut d'aménagement et d'urbanisme région ÎdF
DUTHILLEUL	Jean-Marie	AREP
FERRI	Mireille	Conseil régional ÎdF
LE TOUX	Valérie	Conseil général Val de Marne
LEFEBVRE	Dominique	Paris Métropole
LEMOINE	Bertrand	Atelier international du Grand Paris
MERLIN	Pierre	Professeur émérite université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
ROL-TANGUY	Francis	Atelier parisien du Grand Paris
VAN DE WYNGAERT	Thierry	Académie d'architecture
VELTZ	Pierre	Etablissement Public Paris-Saclay
VINCENT	Jean-Michel	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement ÎdF

PARTICIPANTS (et intervenants*)

ÁLVAREZ*	Julián	Représentant Buenos Aires
BARBIERI	Nelly	Institut d'aménagement et d'urbanisme région ÎdF
BEAUDU	Eric	Communauté agglomération St-Quentin-en-Yvelines
BERNI	Francesco	Représentant Toscane
BERTRAND	Frédéric	Atelier parisien d'urbanisme
BLANCOT	Christiane	Atelier parisien d'urbanisme
BOSSERMANN*	Peter	University of California, Berkeley
CACHIN	Sylvie	Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement Val d'Oise
CHEVALLIER	Karen	Aménités

DELADERRIÈRE	Bertrand	Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement Seine-et-Marne
DELPEUCH	Pierre-Michel	Atelier villes et paysages
DEVAL	Jacques	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement ÎdF
FALLET*	Camille	Photographe
FAVREAU-LESSARD	Paule	Représentante Montréal
FELLER	Pierre	Artiste
FLEGL	Jan	Urbaniste
GAPAILLARD	Laurent	Dessinateur
GILLIOT	Marion	Conseil général Val de Marne
KUMBERA*	Karun	Représentant Bangalore
LECROART	Paul	Institut d'aménagement et d'urbanisme région ÎdF
LOPES MONTEIRO*	Regina	Représentante São Paulo
MARSON*	Anna	Représentante Toscane
McCREA*	Brad	Représentant San Francisco
MORKUS*	Josef	Représentant Prague
POULLAOUËC-GONIDEC*	Philippe	Représentant Montréal
PFERTZEL	Julia	Société du Grand Paris
SMOLARSKI	Evelyne	EPA Plaine de France
STEPHAN	Jean-Marie	Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt ÎdF
TAKIYA	Harmi	Représentante São Paulo
TALAGRAND	Marion	Paysagiste
TREVIN	Elisabeth	Conseil général Yvelines
VAN DER HAAGEN*	Helga	Représentante Amsterdam
WERQUIN*	Ann Caroll	Architecte paysagiste
WIESNER*	Diana	Représentante Bogotá

PUBLIC

AMPE	Francis	Ingénieur urbaniste
ANIESA	Antonio	Ville de Nanterre
BAYLE	Christophe	SEMAPA Paris Rive Gauche
BERTHE	Patrice	Conseil général Seine et Marne
BERTHET	Françoise	Ville d'Aulnay-sous-Bois
BESSE	Marie-Thérèse	Atelier parisien d'urbanisme
BORDES-PAGÈS	Elisabeth	Institut d'aménagement et d'urbanisme région ÎdF
BORET	Daphné	Conseil général des Yvelines
BOURJAILLAT	Vincent	Mission région capitale
BRION	Morgane	Conseil général Val d'Oise
CALVINO	Michel	Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement
CARISTAN	Muriel	Association pour la formation aux métiers de l'aérien
CEDRONE	Christophe	Association pour la formation aux métiers de l'aérien
CURVALE	Florence	Bouygues immobilier
DALIBARD	Marie-Claude	Club ville aménagement
DANCOURT	Flora	Etudiante
DEGY	Marie	Magazine 'scape
DEMERLÉ-GOT	Anne	Revue Archiscopie
DIOT	Timothée	Etudiant
DOUCET	Jean	Direction régionale et interdépartementale de

DOZIAS	Jasmine	l'environnement et de l'énergie ÎdF
DRAUSSIN	Yves	Communauté agglomération St-Quentin-en-Yvelines
DURAND	Baptiste	Architecte urbaniste
FAVARD	François	Agence foncière et technique de la région parisienne
FERAT	Vincent	Conseil général Val de Marne
FOURTANE	Marie	Unibail-Rodamco
GAILLARD	Michel	Ville de Montreuil
GARDRAT	Danielle	Ville d'Aulnay-sous-Bois
GIRAUD	Francine	Communauté agglomération St-Quentin-en-Yvelines
GOUYETTE	Bruno	Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement
GRAEFFLY	Claire	Ville de Paris
GRANDIN	Mélanie	Atelier parisien d'urbanisme
HORN	Christian	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement ÎdF
HUYBRECHTS	Eric	Architecte
JACQUET-FOURNIER	Thomas	Institut d'aménagement et d'urbanisme région ÎdF
JARRY	Daniel	Paris Métropole
JULLIEN	Camille	Paysagiste
LANDON	Auréli	Paysagiste
LATHIÈRE	Véronique	Etudiante
LAURENS	Céline	Conseil général Val de Marne
LEDUC	Michel	Conseil régional ÎdF
LERUDE	Olivier	Association des consultants en aménagement et développement des territoires
MAEHARA	Emilie	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement ÎdF
MOURLOT	Michel	Ministère des affaires étrangères et européennes
MOUSSIÈRE	Philippe	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement ÎdF
NGO	Minh Tam	Conseil général de Seine et Marne
NGUYEN	Jean-Luc	Architecte
OTTAVIANO	Nancy	SETEC
PAVY	Paul	Doctorante
PIPINO	Bernard	Architecte
POULET	Isabelle	Conseil Régional Ile de France
RAIMBAUT	Luc	Direction régionale et interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt ÎdF
RAULT	Jean-Claude	Communauté agglomération Cergy-Pontoise
RIGAULT	Juliette	Communauté agglomération Cergy-Pontoise
ROPARS	Carole	Conseil général Seine Saint-Denis
ROQUIER-CHAVANES	Fabienne	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement ÎdF
RUPERT	Urban	Ex-EPA Cergy-Pontoise
SCHAUBERT	Colette	Etudiante
SIMON	Nathalie	Préfecture de Paris
SOMBSTHAY	Alexandra	Commission européenne
TUAL	Annick	Communauté urbaine Dunkerque
VAULÉON	Yann-Fanch	Atelier parisien d'urbanisme
VIORA	Mireille	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement ÎdF
WEILL	Joëlle	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement ÎdF

WEKEL	Julian	Représentant Franckfurt
WOESSNER	Julien	Fondation Charles Léopold Meyer
WHYTE	Iain	Interprète de conférence

ÉQUIPE ATELIERS

CAPART	Jean Noël	Fondateur JNC International, co-pilote 2012
BOUALAOUI	Nora	Stagiaire
DÉTRIE	Nicolas	Directeur
DIARRA	Koumba	Stagiaire
MARCONI	Gisèle	Administration
MORFOISSE	Léa	Stagiaire
MOTTA	Caroline	Assistante-pilote 2012
PÉRISSOL	Pierre-André	Président, Maire de Moulins
PLANE	Antoine	Directeur adjoint
WARNIER	Bertrand	Fondateur, Vice-Président, pilote 2012

PARTENAIRES



Equipe de pilotage des Ateliers de Cergy 2012



Bertrand WARNIER – URBAN PLANNER, ARCHITECT, FOUNDER OF LES ATELIERS - bertrand.warnier@free.fr

Après mes études, j'ai participé à une mission archéologique liée à la protection des mausolées Moghol au Pakistan, sujet pour lequel j'ai gardé un intérêt marqué. Depuis 1965 et le développement des villes nouvelles en France, j'ai contribué à l'élaboration de plusieurs plans d'aménagement de la région Île de France. J'ai travaillé comme directeur des études et de l'urbanisme pour la ville de Cergy-Pontoise et plusieurs à plusieurs missions d'urbanisme à travers le monde, menées par l'Unesco ou d'autres organisations internationales. Le paysage est l'un de mes sujets les plus chers : j'ai ainsi publié plusieurs articles sur ce thème et ai été l'un des instigateurs de deux parcs naturels : le parc de Bretonne en Normandie et celui du Vexin Français.



Jean Noël CAPART – ARCHITECT, LANDSCAPE DESIGNER - jn.capart@capblue.be

J'ai fait des études d'architecte paysagiste à Lausanne et de design urbain à l'université de UC Berkeley, et ai ensuite fondé mon propre bureau d'études interdisciplinaire, JNC International (Joining Nature and Cities), réunissant architectes-paysagistes, urbanistes, architectes, géographes, ingénieurs, agronomes, forestiers... Dans ma vie professionnelle, j'ai toujours essayé d'intégrer la dimension du paysage dans les projets d'aménagement urbain, et accordé une importance particulière à la relation entre la nature et la ville. J'ai travaillé, auprès de JNC International, dans plus de vingt pays, de la Russie au Maghreb en passant par les Etats-Unis et le Moyen-Orient. Depuis 2008, je ne suis plus le Président de JNC International, mais reste le « conseiller » de toute l'équipe.



Caroline MOTTA - ARCHITECT - caroline.motta@ateliers.org

Passionnée des villes, leur physionomie et composition, l'observation du paysage urbain de villes nouvelles métropolitaines du XX^e siècle est devenue le sujet de ma recherche en doctorat à l'université Paris-Sorbonne. Attirée par l'enseignement, mes premiers pas ont été à l'école d'architecture de la ville et des territoires de Marne-la-Vallée et à l'université de technologie de Compiègne. En découvrant Les Ateliers en 2005 à Cergy-Pontoise, j'ai encouragé mon université d'origine à Cali (Colombie) à envoyer des candidats. Curieuse de rencontres interdisciplinaires et internationales, j'intègre l'organisation scientifique en tant qu'assistante pilote de la session 2012. Notre débat sur le paysage des métropoles servira-t-il de levier vers une image reconsidérée de la ville et une évolution vers des cultures collectives des paysages ?



Nicolas DÉTRIE – DIRECTOR OF LES ATELIERS – nicolas.detrie@ateliers.org

Directeur des Ateliers depuis 2007, j'ai la chance de participer à l'ensemble de ses actions : définition et pilotage des différents ateliers, choix des participants, travaux du COS et du CA, communication, développement du réseau et de ses partenariats, gestion financière, essaimage. J'ai connu Les Ateliers à travers deux participations : Irkutsk et Marseille en 2007, et un assistantat au Bénin en 2005. J'étais alors étudiant à l'ESSEC MBA et impliqué dans la chaire d'économie urbaine. Je suis curieux des situations nouvelles, j'aime l'échange, les grands espaces, le Brésil, l'aventure et la propriété collective.



Antoine PLANE – DEPUTY DIRECTOR OF LES ATELIERS - antoine.plane@ateliers.org

Depuis 2009, j'exerce dans la surprenante association "les Ateliers" la fonction surprenante de directeur adjoint. Coach, imprimeur, graphiste, caddie, auteur, photographe, cuisinier, danseur, comptable, traducteur trilingue, représentant en costumes trois pièces, chauffeur et surtout voyageur : Paris, Bamako, Brésil, Vietnam, Chine, Bénin... quand ce n'est pas dans le RER A en direction de Cergy-Pontoise, la ville d'où tout cela est parti. Malgré un rythme soutenu, c'est à chaque fois une rencontre avec une ville, une équipe, des participants, et la conviction que tout cela va dans la bonne direction.



Léa MORFOISSE – PROJECT ASSISTANT – lea.morfoisse@ateliers.org

Je me suis intéressée aux questions urbaines pour la première fois lorsque je vivais au Vietnam en 2009/2010. Après avoir terminé mon Master en Sciences Politiques en juin 2011, j'ai rejoint l'équipe des Ateliers pour participer à l'organisation du séminaire international et de l'atelier d'étudiants de Cergy sur le thème « Révéler et mettre en scène le paysage métropolitain ». Je vais participer, en février 2012, à l'Atelier d'étudiants à Irkutsk (Sibérie) et espère en revenir avec beaucoup de nouvelles histoires humaines et urbanistiques à raconter ! J'aime habiter à l'étranger, apprendre de nouvelles langues étrangères, faire l'expérience de nouvelles situations de vie, et je suis toujours ouverte aux rencontres et aventures.



Simon BROCHARD – PROJECT ASSISTANT – simon.brochard@gmail.com

Simon Brochard est licencié en Aménagement du territoire et en Histoire à l'université de Rennes 2. S'intéressant à ce qui caractérise l'urbanité contemporaine et aux représentations des villes, il a joué le rôle d'assistant au sein des Ateliers en 2011 avant de présenter au cours du séminaire productif son travail à propos des « Représentations du paysage métropolitain au travers des arts et des médias ». Il effectue en ce moment un Service Volontaire Européen.

Document réalisé par Nicolas Détrie, Léa Morfoisse, Caroline Motta et Bertrand Warnier, sur la base des enregistrements et des documents fournis et produits par les intervenants lors du séminaire productif.

Les Ateliers remercient chaleureusement les partenaires, intervenants, participants et le public, qui ont rendu possible cette rencontre internationale et la production de recommandations pour mettre en scène le paysage des métropoles, venant alimenter le débat et le matériel écrit et visuel en vue de la session d'anniversaire d'été 2012.

Février 2012

Les Ateliers – maîtrise d'œuvre urbaine

Le Verger, rue de la gare
F-95020 Cergy-Pontoise Cedex, France
Tel : +33(0)1 34 41 93 91
Fax : +33 (0)1 70 72 34 31

ceryg2012@ateliers.org
www.ateliers.org