



HAL
open science

Cahier de références Mobilité et projet

Anne Grillet-Aubert, Sabine Guth, Corinne Tiry-Ono

► **To cite this version:**

Anne Grillet-Aubert, Sabine Guth, Corinne Tiry-Ono. Cahier de références Mobilité et projet. [Rapport de recherche] DAS 06MT034, PREDIT - Programme National de Recherche, d'Expérimentation et d'Innovation dans les Transports terrestres, DRAST - Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable, IPRAUS - UMR AUSser. 2007, pp.36. hal-03254589

HAL Id: hal-03254589

<https://hal.science/hal-03254589>

Submitted on 8 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



ENSAPB : Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville

78/80 rue Rébeval – 75019 Paris

IPRAUS : Institut Parisien de Recherche: Architecture Urbanistique Sociétés

Laboratoire de l'ENSAPB et de l'Université Paris X Nanterre, Département de l'UMR n°7543 du CNRS.

Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables
Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques

ARCHITECTURES DU TRANSPORT 2006-2007 / DAS 06MT034

Resp. scientifique : Pierre Clément, Directeur de l'IPRAUS

CAHIER DE RÉFÉRENCES MOBILITÉ ET PROJET

Anne Grillet-Aubert - Sabine Guth - Corinne Tiry

Rapport définitif
décembre 2007

Le Cahier de références *Mobilité et projet*
a été élaboré pour être mis en ligne sur le site <http://www.la-mobilite-en-projet.archi.fr/>
Il est présenté ici dans sa version imprimable. Le site internet sera consultable en janvier 2008.

Présentation du cahier de référence

(<http://www.la-mobilite-en-projet.archi.fr/>)

Objectif général

Le Cahier de références *Mobilité et projet* est une préfiguration d'un projet à long terme d'encyclopédie critique de l'architecture du transport. Est présenté ici son volet graphique, sous la forme d'un répertoire de projets remarquables, en version électronique accessible en ligne.

Outil de référence destiné aux chercheurs et concepteurs, ce projet d'encyclopédie a pour objectif de mettre en relation l'analyse critique des projets d'architecture ou urbains innovants en matière de mobilité et de transport avec les problématiques et les concepts qui mobilisent la recherche scientifique sur ce sujet (accessibilité, durabilité, mixité, etc.). Ce projet à long terme, qui prévoit la collaboration de chercheurs européens, s'inscrit dans le cadre de l'axe « Architecture et transport » développé par l'IPRAUS depuis plusieurs années (programme PREDIT-DRAST du MEDAD) en lien direct avec l'enseignement du DSA « Architecture des territoires » de l'École Nationale Supérieure de Paris-Belleville.

Contexte

L'élaboration de ce Cahier de références *Mobilité et projet* s'appuie sur trois types de ressources :

— le travail documentaire effectué au cours des précédents programmes de recherche (voir notamment la base de données bibliographiques « Architecture et transport » réalisée dans le cadre du programme 2002-2004, téléchargeable sur le site :

http://www.paris-belleville.archi.fr/page.php?d=ens&p=recherche&sp=ipraus_recherche#2),

— les études de cas réalisées par les chercheurs de l'IPRAUS et / ou leurs partenaires,

— les études de cas réalisées par les étudiants du DSA mentionné plus haut, dans le cadre des séances de travaux dirigés par les trois enseignants-chercheurs du programme.

Toutes ces études de cas permettent de constituer progressivement un répertoire de projets articulant architecture et mobilité, qui s'enrichit année par année. Ces productions scientifiques et pédagogiques permettront à terme de constituer un répertoire de projets remarquables qui alimenteront l'encyclopédie critique de l'architecture du transport.

Dans sa version intégrale, le Cahier de références combine une présentation monographique de certaines études de cas sur la base de fiches-types ainsi qu'une analyse comparée. L'ensemble permet d'une part, de mettre en évidence les points communs et les tendances qui caractérisent les projets actuels et, d'autre part, d'éclairer leurs différences et spécificités respectives, le tout en regard de l'articulation mobilité / projet architectural et urbain dans une perspective de développement durable.

Mode d'emploi du site www.la-mobilite-en-projet.archi.fr

Par son caractère interactif et évolutif, cette version électronique du répertoire répond aux besoins de comparaison des cas étudiés d'une part, d'alimentation progressive de la recherche d'autre part. À ce double titre, c'est un outil à la fois scientifique et technique.

Les représentations des projets sélectionnés sont accessibles par **PROJET** ou par **THÈME** caractérisant le dispositif identifié (au sens d'une résolution spatiale d'un des objectifs majeurs du projet). Elles sont toutes orientées au nord, déclinées et comparables à trois échelles distinctes : territoriale, urbaine, locale.

Liste des thèmes

ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS), CONTINUITÉ DES PARCOURS (qu'ils soient horizontaux ou verticaux, linéaires ou réticulaires), ERGONOMIE DE L'ESPACE DU DÉPLACEMENT (PIÉTON), INTÉGRATION (DES ÉLÉMENTS) DU PAYSAGE, INTERMODALITÉ, LIMITER LA PLACE DE LA VOITURE, LISIBILITÉ (ou STRUCTURATION) DE L'ESPACE PUBLIC, MULTIFONCTIONNALITÉ, MULTIMODALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC, PRIVILÉGIER LES COURTES DISTANCES, RÉDUCTION DES COUPURES (et effets de coupures)

Présentation des cas

CHOISY-LE-ROI, Pôle intermodal et renouvellement urbain du centre ville
(analyse et dessins par Sabine Guth)

FRIBOURG-EN-BRISGAU, Quartier Vauban
(analyse et dessins par Sabine Guth)

LONDRES, Stratford City et site olympique
(analyse et dessins par Corinne Tiry)

NEW YORK, East River Front
(analyse et dessins par Corinne Tiry)

BARCELONE, Quartier Besos Forum
(analyse par Anne Grillet-Aubert ; dessins par Anne Grillet-Aubert et Cristina Povoledo)

COPENHAGUE, Quartier Orestäd
(analyse par Anne Grillet-Aubert ; dessins par Anne Grillet-Aubert et Cristina Povoledo)

NB Sauf mention contraire, les dessins présentés sur le site ont été réalisés d'après les informations disponibles au public.

CHOISY-LE-ROI, Pôle intermodal et renouvellement urbain du centre ville
Réaménager un pôle d'échanges intermodal en recomposant un tissu urbain

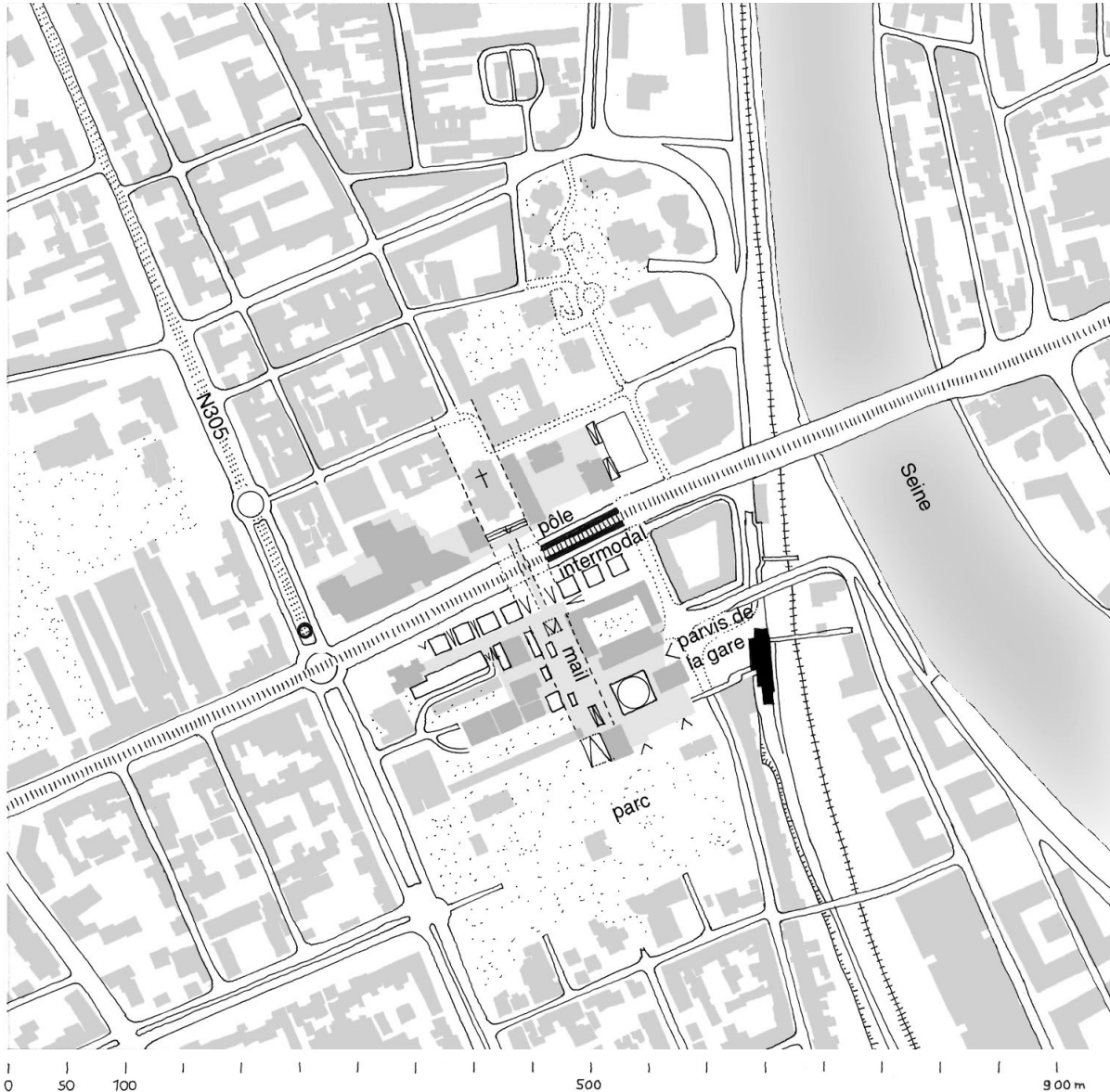
[dispositif] POLARITÉ DIFFUSE / [thèmes] CONNEXION DES QUARTIERS, CONTINUITÉ DES PARCOURS, INTERMODALITÉ, MULTIMODALITÉ, LISIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC, MULTIFONCTIONNALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC

Choisy-le-Roi est une commune de la périphérie sud de l'agglomération parisienne. Son centre-ville est situé à proximité de la Seine et à la croisée de différents réseaux routiers et ferroviaires, permettant des déplacements entre Paris et banlieue (RER C, RN305 avec TCSP n°183) et de banlieue à banlieue (TCSP Trans-Val-de-Marne). Conçu dans les années soixante, il est marqué par la présence de dalles, de tours et de voies au caractère routier affirmé.

Entre 2000 et 2003, un projet de renouvellement urbain du centre-ville est élaboré par Arc.Ame architectes-urbanistes pour la Ville, prenant appui sur le projet de réaménagement du « grand pôle intermodal » de Choisy-le-Roi inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 (amélioration de la liaison entre gare RER et station d'échanges bus).

Le schéma directeur de référence proposé par Arc.Ame repose sur un principe de démultiplication et de diffusion des connexions entre gare et station d'échange bus, permettant de recomposer le centre ville, de le mailler avec les quartiers adjacents et de valoriser l'espace commercial. L'amélioration de l'accessibilité (gare / station bus, sol naturel / dalle, centre-ville / autres quartiers) s'appuie sur un meilleur partage modal, la reconfiguration du dispositif de cheminements piétons, le développement de porosités. Elle passe également par le renforcement de la lisibilité des espaces urbains : mail Nord-Sud, front urbain ménageant des failles fonctionnelles et visuelles...

Le projet s'articule avec d'autres projets de reconquête et de requalification des bords de Seine (Zac du Port).



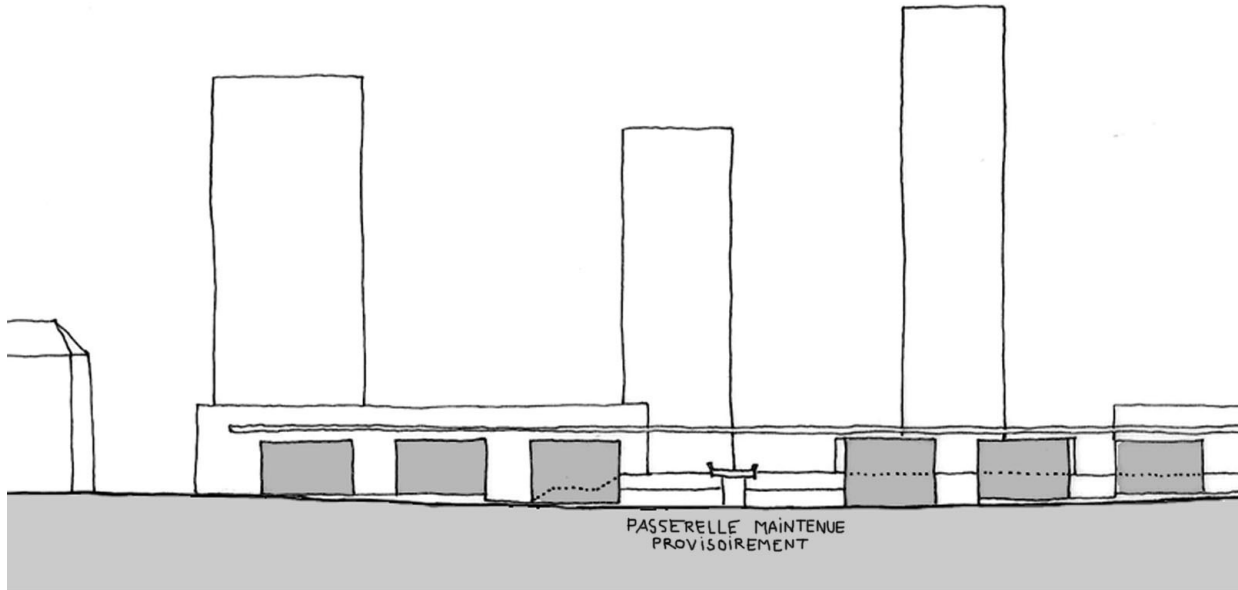
POLARITÉ DIFFUSE CONNEXION DES QUARTIERS, CONTINUITÉ DES PARCOURS, INTERMODALITÉ, LISIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC, MULTIMODALITÉ, MULTIFONCTIONNALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.

POLE INTERMODAL ET RENOUVELLEMENT URBAIN DU CENTRE VILLE

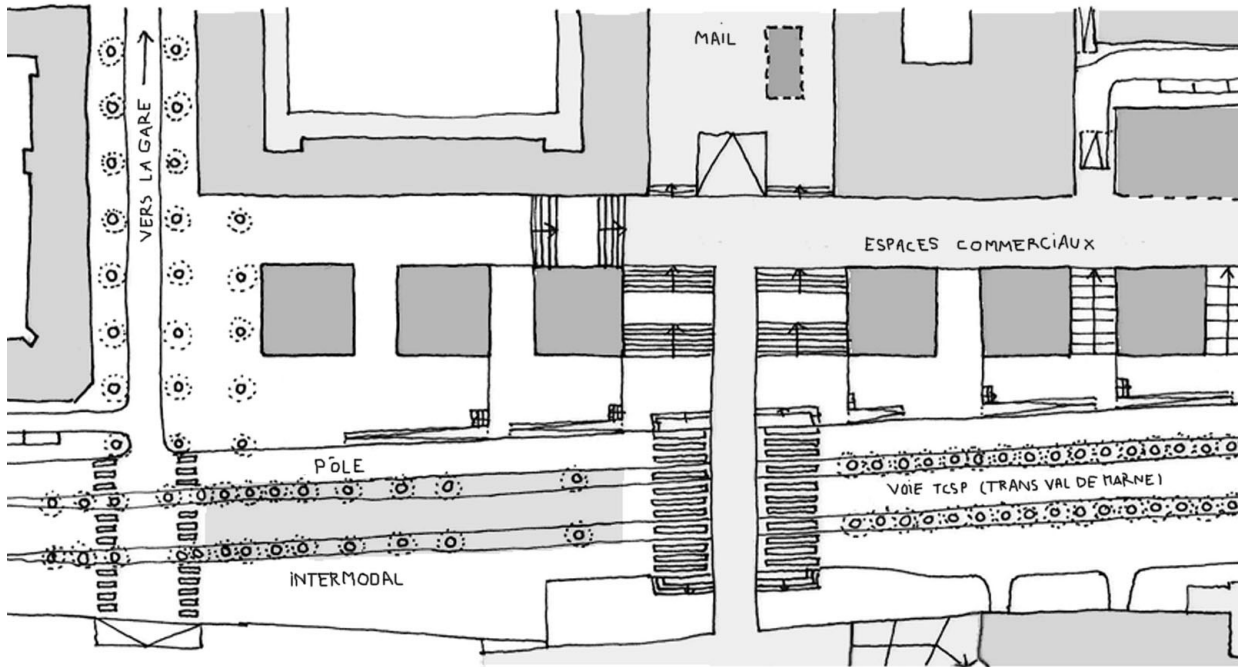
Projet de renouvellement urbain, 2000-2003.
 Ville de Choisy-le-Roi.
 Arc.Ame architectes.

Pôle intermodal, 2003.
 STIF, RFF, SNCF, RATP, Conseil général Val-de-Marne.
 Dubus & Richez.

- bâti et dalle
- constructions sur dalle
- nouvelles constructions
- escaliers et rampes (sol > dalle)
- connexion Nord-Sud
- TCSP
- futur arrêt TCSP (N305)



Plan et coupe sur l'avenue Jean Jaurès



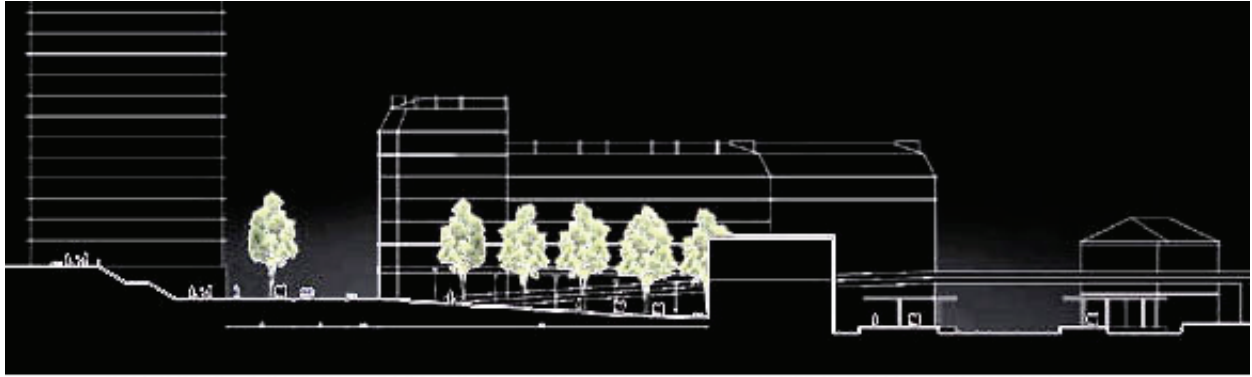
POLARITÉ DIFFUSE *CONNEXION DES QUARTIERS, CONTINUITÉ DES PARCOURS, INTERMODALITÉ, LISIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC, MULTIMODALITÉ, MULTIFONCTIONNALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....*

POLE INTERMODAL ET RENOUVELLEMENT URBAIN DU CENTRE VILLE

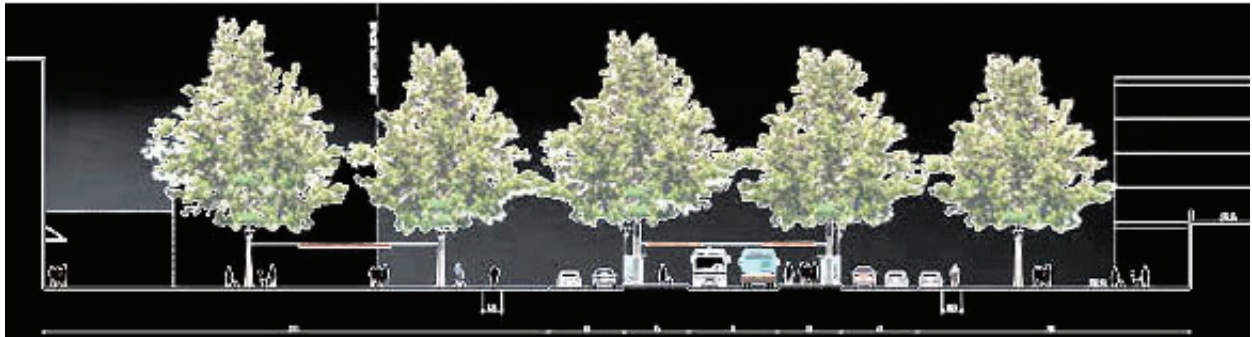
Projet de renouvellement urbain, 2000-2003.
 Ville de Choisy-le-Roi.
 Arc.Ame architectes.

Pôle intermodal, 2003.
 STIF, RFF, SNCF, RATP, Conseil général Val-de-Marne.
 Dubus & Richez.

- dalle
- nouvelles constructions
 (espaces commerciaux, front bâti poreux)



Projet Dubus & Richez (Pôle intermodal), 2003 : coupes sur le pôle d'échanges intermodal (espaces gare et avenue Jean-Jaurès).



*POLARITÉ DIFFUSE CONNEXION DES QUARTIERS, CONTINUITÉ DES PARCOURS, INTERMODALITÉ,
LISIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC, MULTIMODALITÉ, MULTIFONCTIONNALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....*

POLE INTERMODAL ET RENOUVELLEMENT URBAIN DU CENTRE VILLE

Projet de renouvellement urbain, 2000-2003.
Ville de Choisy-le-Roi.
Arc.Ame architectes.

Pôle intermodal, 2003.
STIF, RFF, SNCF, RATP, Conseil général Val-de-Marne.
Dubus & Richez.

FRIBOURG-EN-BRISGAU, Quartier Vauban

Développer un « quartier sans voiture » en privilégiant les courtes distances

[dispositif] ESPACES RAPPROCHÉS / [thèmes] ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, PRIVILÉGIER LES COURTES DISTANCES, MULTIFONCTIONNALITÉ, MULTIMODALITÉ, LIMITER LA PLACE DE LA VOITURE, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC

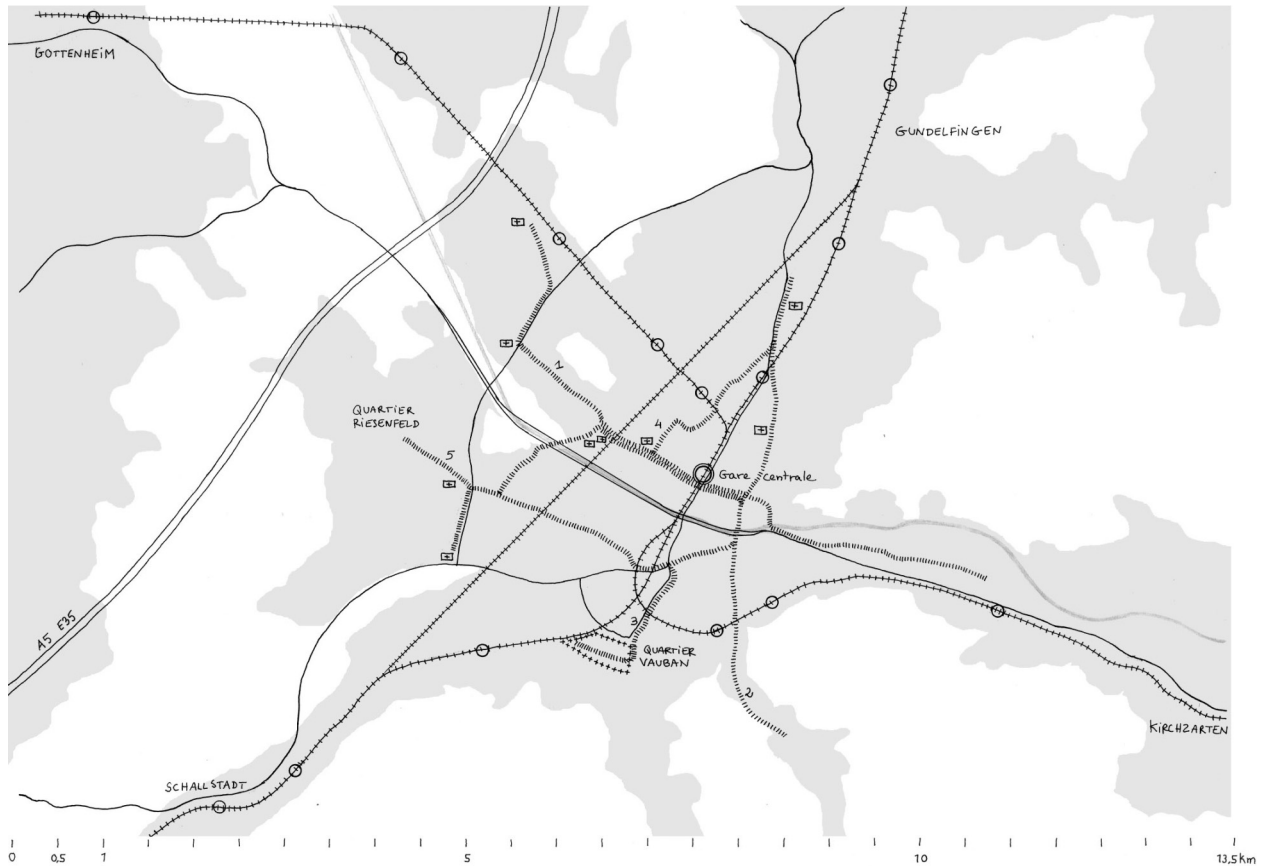
Situé à 15 minutes en vélo ou en tramway de la gare centrale de Fribourg, sur un ancien site de casernes de l'armée française, le quartier Vauban (1993-2006) est issu d'un projet de « quartier durable » qui s'inscrit dans une démarche de prise en compte des enjeux environnementaux et urbanistiques développée précocément par la Ville.

Ce projet de « quartier sans voiture » s'appuie sur une bonne desserte de transport en commun anticipée par la planification. Il intègre trois stations de tramway, restreint la place de l'automobile en termes d'espaces de circulation et de stationnement comme de conditions d'utilisation de ces espaces (durée...) et articule localisations et accessibilités de manière à privilégier les courtes distances praticables à pied et en vélo. Les parkings-silos collectifs sont ainsi situés en entrée de quartier tandis que les stations de tramway sont positionnées au centre du quartier, à proximité des commerces et les services de proximité.

Les espaces de déplacement sont intégrés à l'espace public :

- en respect d'un principe de partage modal assurant la priorité et la continuité des piétons (traitement du sol...),
- en combinaison avec d'autres réseaux (recueil des eaux de pluie) et avec d'autres fonctions (équipements de quartier, espaces de jeux pour enfants...),
- au sein d'un système paysager valorisant l'articulation entre espaces végétalisés et modes doux.





Le dispositif spatial est complété par un « pack mobilité » comprenant un abonnement annuel à la BahnCard (transports en commun) et au service d'auto-partage disponible dans le quartier (offerts la première année).



ESPACES RAPPROCHÉS *ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, PRIVILÉGIER LES COURTES DISTANCES, MULTIMODALITÉ, MULTIFONCTIONNALITÉ, LIMITER LA PLACE DE LA VOITURE, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....*

QUARTIER VAUBAN

Projet de quartier durable, 1993-2006
 Ville de Fribourg, KE-aménagement, Forum Vauban...

-  Périmètre du projet
-  Lignes de tramway
-  Gares et pôles intermodaux
-  Parkings relais

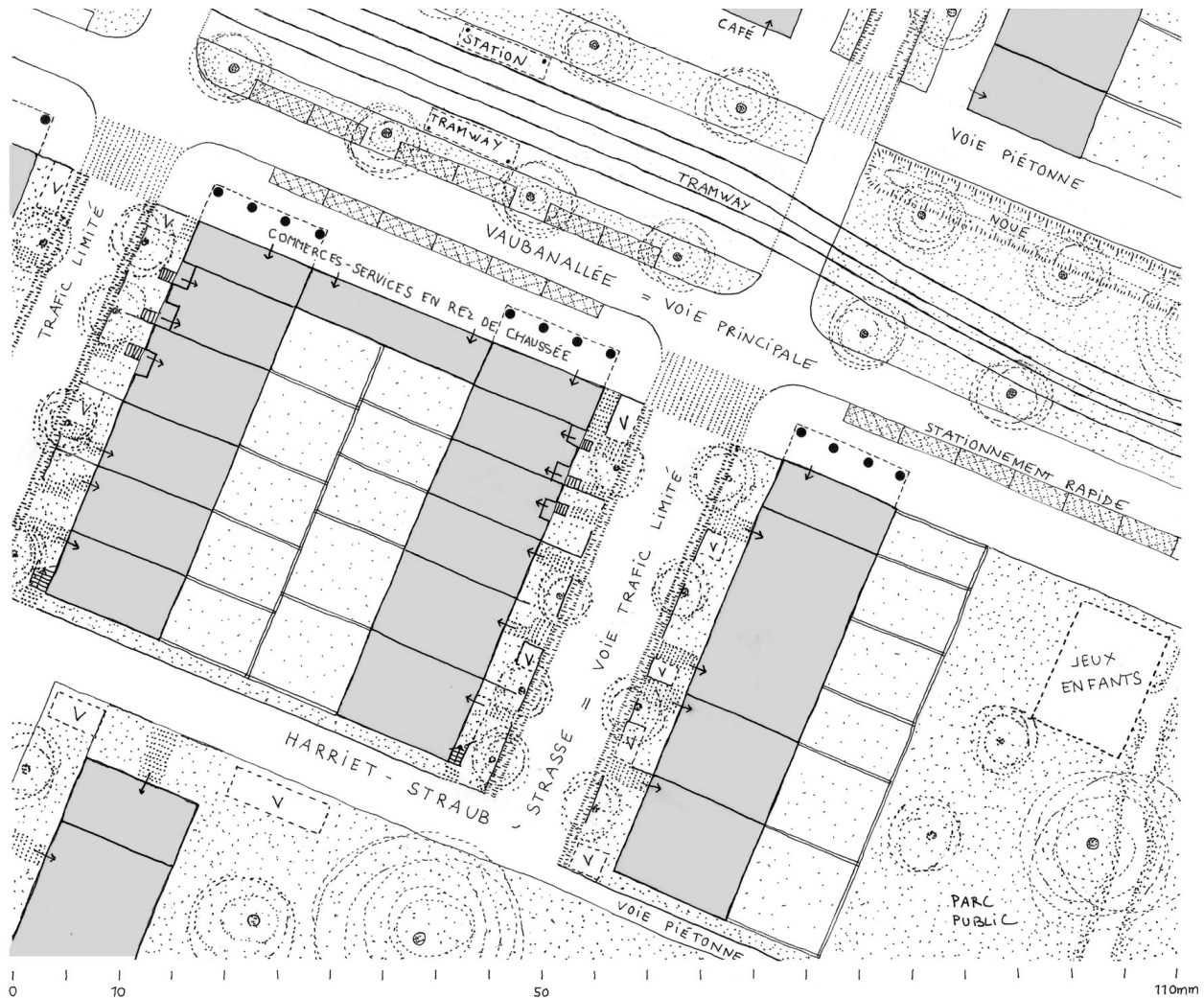


ESPACES RAPPROCHÉS *ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, PRIVILÉGIER LES COURTES DISTANCES, MULTIFONCTIONNALITÉ, MULTIMODALITÉ, LIMITER LA PLACE DE LA VOITURE, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....*

QUARTIER VAUBAN

Projet de quartier durable, 1993-2006
 Ville de Fribourg, KE-aménagement, Forum Vauban...









- | | | | |
|--|------------------------------|--|--------------------|
| | voie principale | | voie trafic limité |
| | voie piétonne et/ou cyclable | | voie privée |
| | arrêt de tramway | | arrêt de bus |
| | parking | | espace vert public |
| | terrain de jeux / garderie | | café, commerce... |



ESPACES RAPPROCHÉS ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, PRIVILÉGIER LES COURTES DISTANCES, MULTIFONCTIONNALITÉ, MULTIMODALITÉ, LIMITER LA PLACE DE LA VOITURE, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.

QUARTIER VAUBAN

Projet de quartier durable, 1993-2006
 Ville de Fribourg, KE-aménagement, Forum Vauban...

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|--------------------------------------|
|  | surface bitumée |  | bâti (logements en majorité) |
|  | surface pavée |  | revêtement type evergreen |
|  | espaces publics végétalisés |  | jardins privés |
|  | parking à vélos |  | noue (recueil eaux de ruissellement) |



photos extraites de <http://www.naturconcept-eco.de/services/vauban/wiesental/wiesen.html>

*ESPACES RAPPROCHÉS ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS,
PRIVILÉGER LES COURTES DISTANCES, MULTIFONCTIONNALITÉ, MULTIMODALITÉ, LIMITER LA
PLACE DE LA VOITURE, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....*

QUARTIER VAUBAN

Projet de quartier durable, 1993-2006
Ville de Fribourg, KE-aménagement, Forum Vauban...

LONDRES, Stratford City et site olympique *Désenclaver un site*

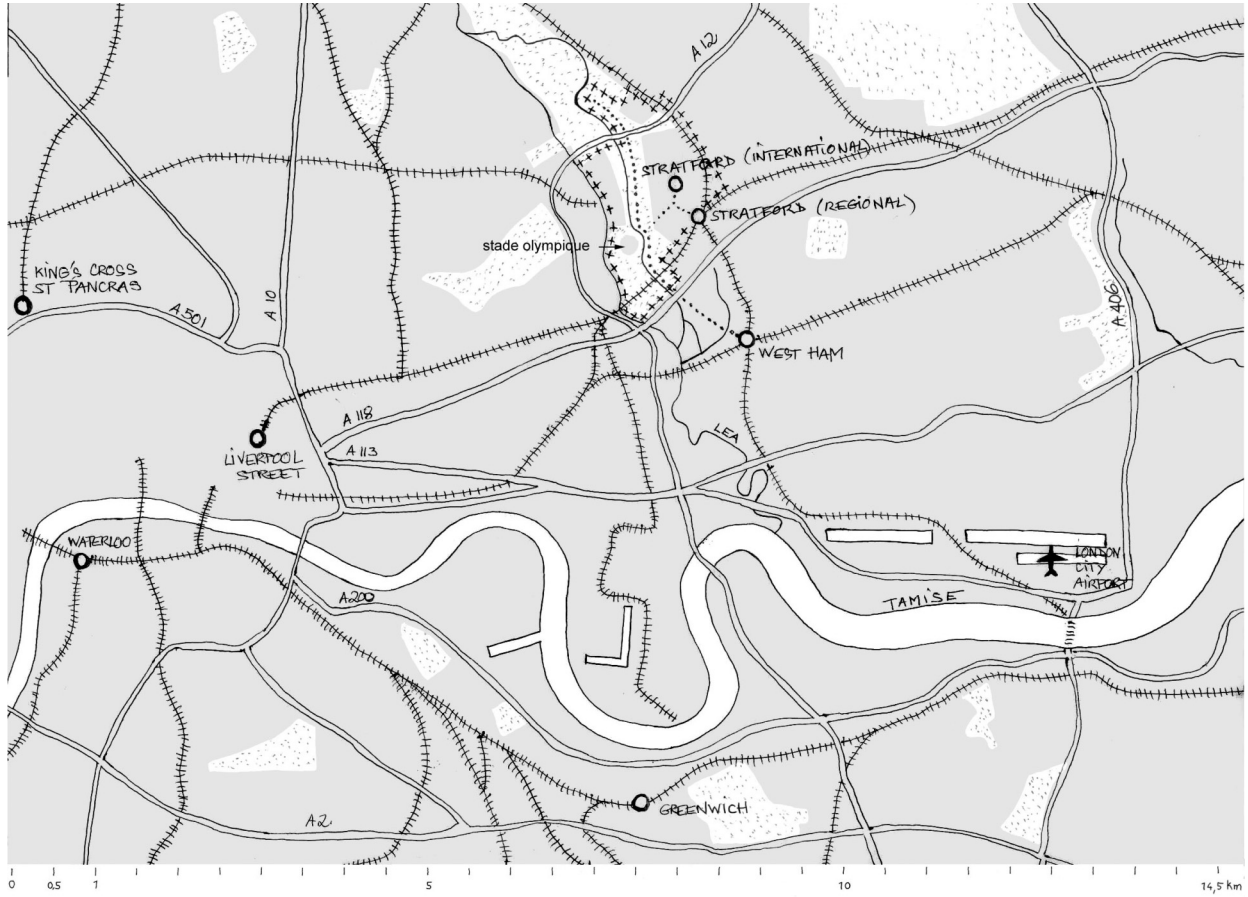
*[dispositif] **CORRIDOR PIÉTONNIER** / [thèmes] **CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS), CONTINUITÉ DES PARCOURS, INTÉGRATION (DES ÉLÉMENTS) DU PAYSAGE, INTERMODALITÉ, MULTIFONCTIONNALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC***

Les principaux sites de régénération urbaine localisés au nord et à l'est du Grand Londres constituent les zones de mutation urbaine où un principe de quartiers mixtes et compacts, couplés à de nouvelles infrastructures de transport collectif (Tamise incluse), est appliqué à partir du milieu des années 1990.

Le projet d'une ligne de train à grande vitesse entre le continent et Londres (2007) occasionne la création d'un tunnel ferroviaire (Channel Rail Link), l'aménagement de nouveaux pôles d'échanges au nord de la capitale (King Cross / St Pancras, Stratford International en 2009) et accélère les opérations de renouvellement urbain.

Située en frange du projet urbain, la nouvelle gare régionale de Stratford (1999) constitue un pôle d'échanges métropolitain (train, métro, bus) : c'est le jalon du futur quartier de Stratford City ; sa programmation est accompagnée d'un aménagement d'espace public au préalable des programmes immobiliers.

Stratford City est aussi l'un des trois sites londoniens qui accueilleront les Jeux olympiques de 2012. Un vaste corridor paysagé exclusivement réservé aux modes doux assure l'interface entre les franges urbanisées, le nouveau quartier et les équipements sportifs. Après les Jeux, ce site aura un statut de parc régional. Son tracé s'appuie sur la géographie fluviale du site tandis que son paysagement est formé en récupérant des terres excavées du Channel Tunnel Rail Link (rehaussement de 8 m de ce site inondable).

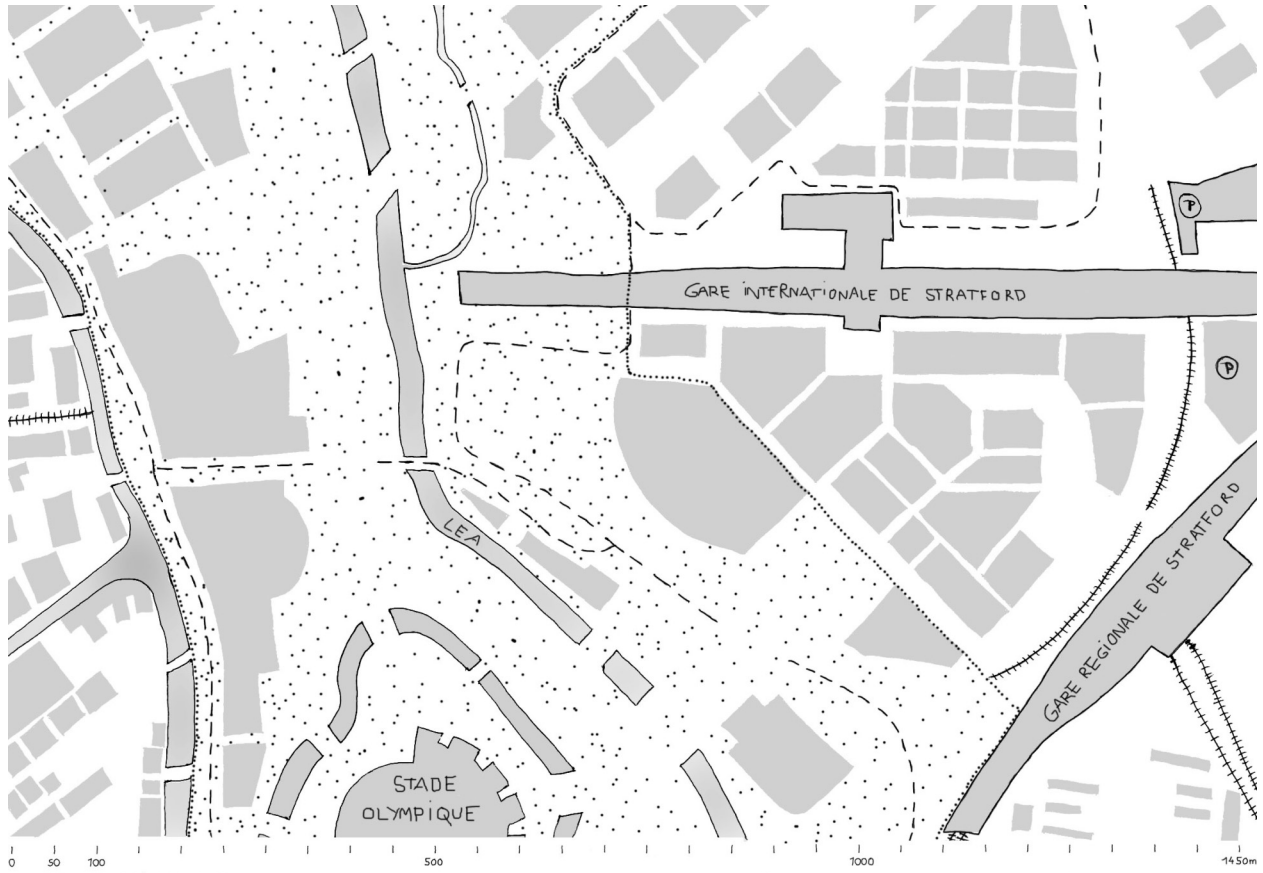


CORRIDOR PIÉTONNIER **CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS), CONTINUITÉ DES PARCOURS, INTÉGRATION (DES ÉLÉMENTS) DU PAYSAGE, INTERMODALITÉ, MULTIFONCTIONNALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....**

STRATFORD CITY et SITE OLYMPIQUE

Projet d'un nouveau centre urbain, 2004-2020 et du site olympique, 2005-2012
 Stratford City Devt Partnership
 Arup Associates, West 8, Fletcher Priest Architects, Space Syntax Ltd
 Olympic Delivery Authority
 FOA, EDAW, Buro Happold, Allies & Morrison



- Périètre du projet
- Connexion piétonne
- Voie rapide
- Parc
- Pôle d'échanges
- Voie ferrée non souterraine



CORRIDOR PIÉTONNIER **CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS), CONTINUITÉ DES PARCOURS, INTÉGRATION (DES ÉLÉMENTS) DU PAYSAGE, INTERMODALITÉ, MULTIFONCTIONNALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....**

STRATFORD CITY et SITE OLYMPIQUE

Projet d'un nouveau centre urbain, 2004-2020 et du site olympique, 2005-2012
 Stratford City Devt Partnership
 Arup Associates, West 8, Fletcher Priest Architects, Space Syntax Ltd
 Olympic Delivery Authority
 FOA, EDAW, Buro Happold, Allies & Morriison

-  Park road : voie à trafic limité
-  Corridor piétonnier



Vue du site olympique vers le Sud (en arrière-plan, le centre d'affaires Canary Wharf au bord de la Tamise)

CORRIDOR PIÉTONNIER *CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS), CONTINUITÉ DES PARCOURS, INTÉGRATION (DES ÉLÉMENTS) DU PAYSAGE, INTERMODALITÉ, MULTIFONCTIONNALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC...*

STRATFORD CITY et SITE OLYMPIQUE

Projet d'un nouveau centre urbain, 2004-2020 et du site olympique, 2005-2012
 Stratford City Devt Partnership
 Arup Associates, West 8, Fletcher Priest Architects, Space Syntax Ltd
 Olympic Delivery Authority
 FOA, EDAW, Buro Happold, Allies & Morrison



Vue depuis le corridor du site olympique vers le nouveau centre urbain de Stratford

CORRIDOR PIÉTONNIER *CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS), CONTINUITÉ DES PARCOURS, INTÉGRATION (DES ÉLÉMENTS) DU PAYSAGE, INTERMODALITÉ, MULTIFONCTIONNALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....*

STRATFORD CITY et SITE OLYMPIQUE

Projet d'un nouveau centre urbain, 2004-2020 et du site olympique, 2005-2012
Stratford City Devt Partnership
Arup Associates, West 8, Fletcher Priest Architects, Space Syntax Ltd
Olympic Delivery Authority
FOA, EDAW, Buro Happold, Allies & Morrisson

NEW YORK, East River Front
Reconquérir l'espace public

[dispositif] **ESPLANADE RAMIFIÉE** / *[thèmes]* **CONNEXION DES TERRITOIRES** (*terrestre et maritime*),
CONTINUITÉ DES PARCOURS, MULTIFONCTIONNALITÉ, MULTIMODALITÉ, PARTAGE MODAL DE
L'ESPACE PUBLIC

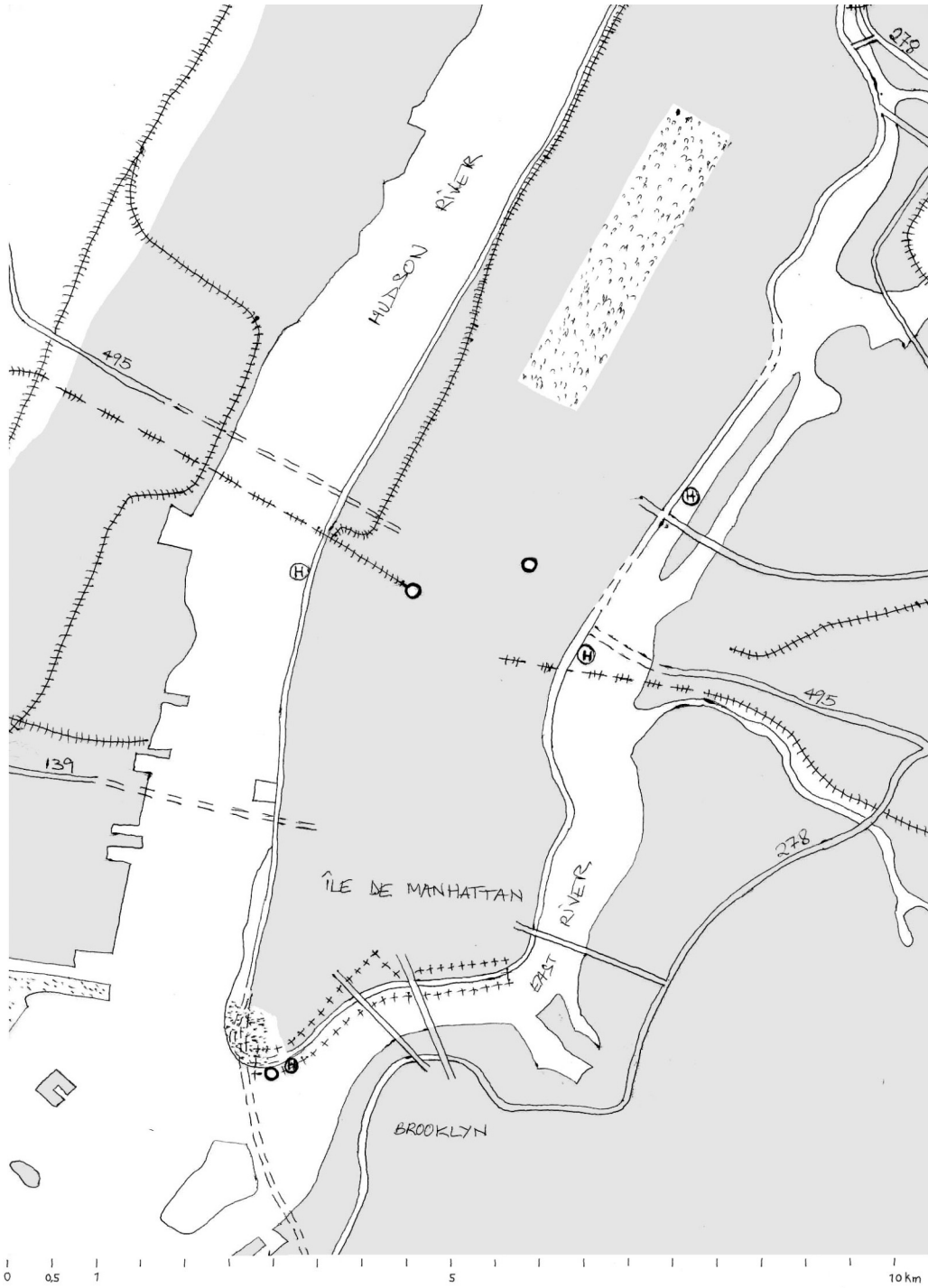
Publié en 2003, le *Manhattan Greenway Plan* concerne la totalité du front maritime de l'île de Manhattan ainsi que le quartier Lower Manhattan situé au sud. Son objectif majeur est la création d'une voie périphérique continue réservée aux modes doux, en relation directe avec l'eau.

Dans le cas de l'East River Front, le projet s'articule avec une série d'opérations de rénovation urbaine du quartier de Lower Manhattan, dans une perspective de recoudre la ville et son front maritime. La présence du FDR Drive (voie express surélevée) le long de la rive et la saturation du sol par le stationnement réduisent actuellement les connexions entre les deux environnements.

Les aménagements sont hiérarchisés selon trois types de dispositifs distincts :

- l'esplanade mixte, continue et équipée, qui assure la cohérence générale de l'ensemble du projet,
- les jetées, requalifiées, ouvertes au public, qui confortent l'activité maritime de loisir,
- les « agrafes » qui proposent comme des prolongements de l'aménagement de ce nouvel espace à l'intérieur du tissu urbain, pour favoriser des connexions directes à l'esplanade.







La coupe type du dispositif de l'esplanade propose une nouvelle répartition des différents modes de déplacement, du routier au maritime. La programmation de petits équipements sous l'infrastructure filtre le passage d'un environnement mixte à celui d'un espace public entièrement dédié aux modes doux.

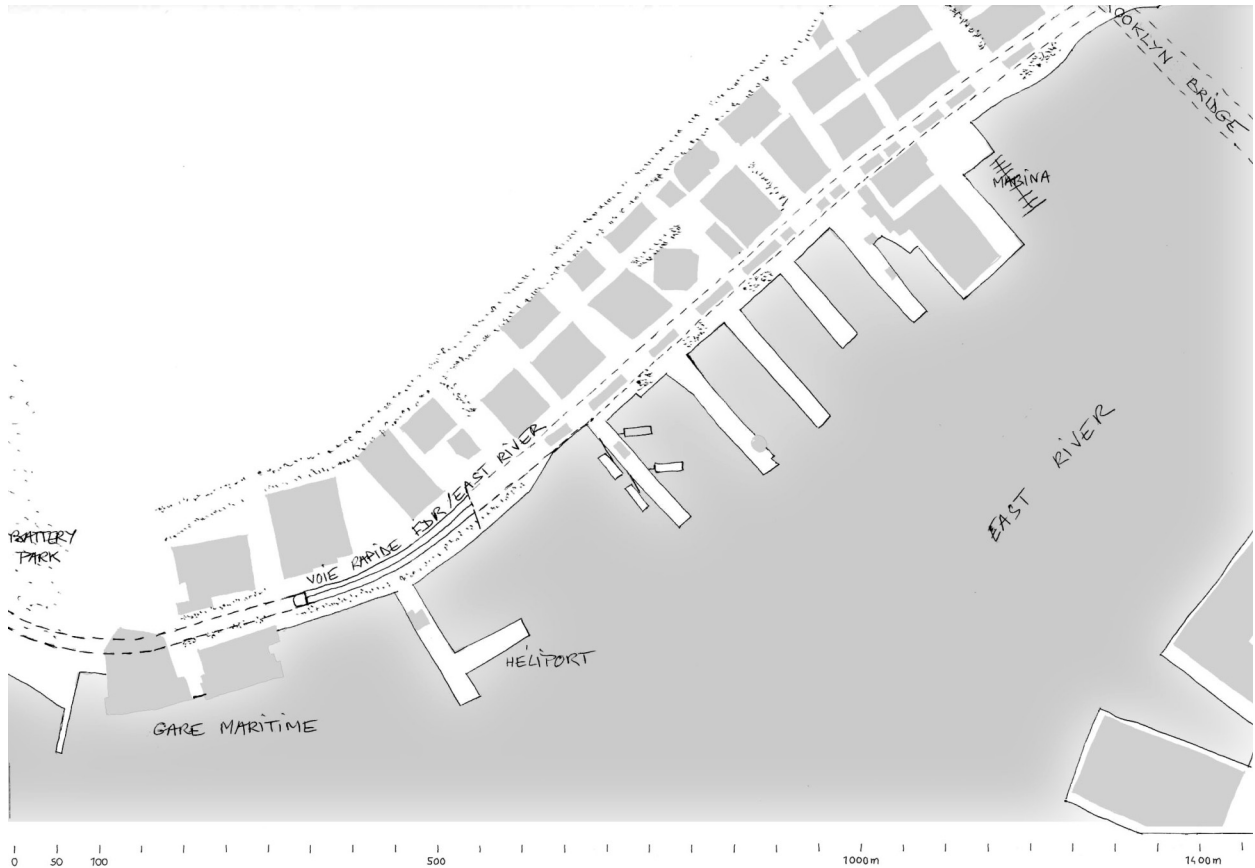


ESPLANADE MIXTE CONNEXION DES TERRITOIRES (terrestre et maritime), CONTINUITÉ DES PARCOURS,
 MULTIFONCTIONNALITÉ, MULTIMODALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....

East River Front

Projet de réaménagement du front de l'East River, 2005-2010
 Ville de New York, Etat de New York, Lower Manhattan Devt Corp.
 Richard Rogers Partnership,
 SHoP Architects,
 Ken Smith Landscape Architect




- | | |
|--|--|
|  Périimètre du projet |  Gare |
|  Voie ferrée |  Héliport |
|  Voie rapide |  Parc |

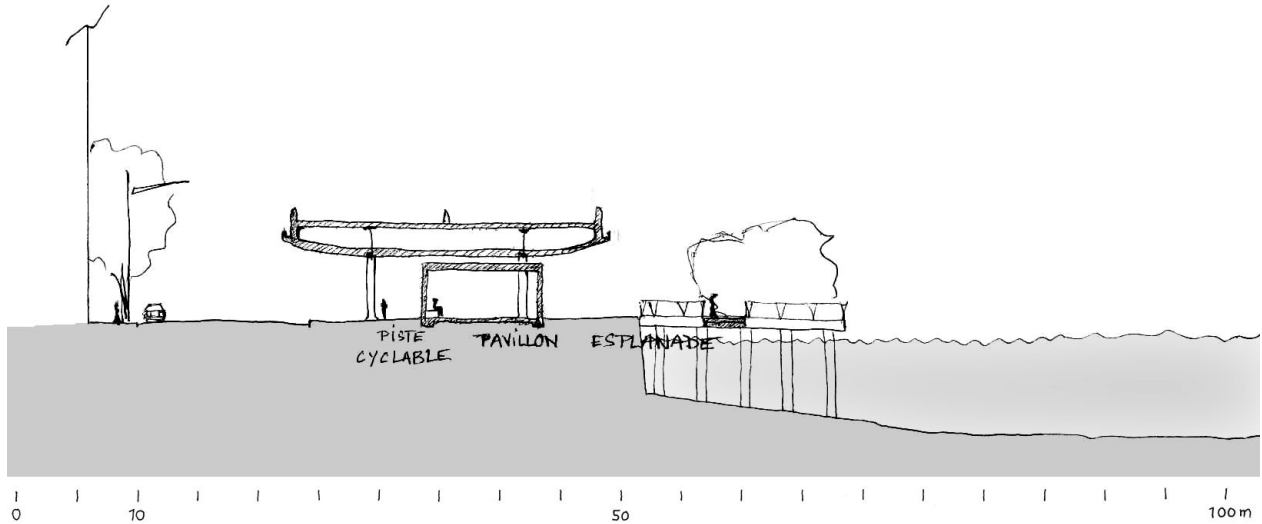


ESPLANADE MIXTE CONNEXION DES TERRITOIRES (terrestre et maritime), CONTINUITÉ DES PARCOURS, MULTIFONCTIONNALITÉ, MULTIMODALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....

East River Front

Projet de réaménagement du front de l'East River, 2005-2010
 Ville de New York, Etat de New York, Lower Manhattan Devt Corporation
 Richard Rogers Partnership, SHoP Architects, Ken Smith Landscape Architect

-  voie rapide souterraine
-  voie rapide surélevée
-  plantations



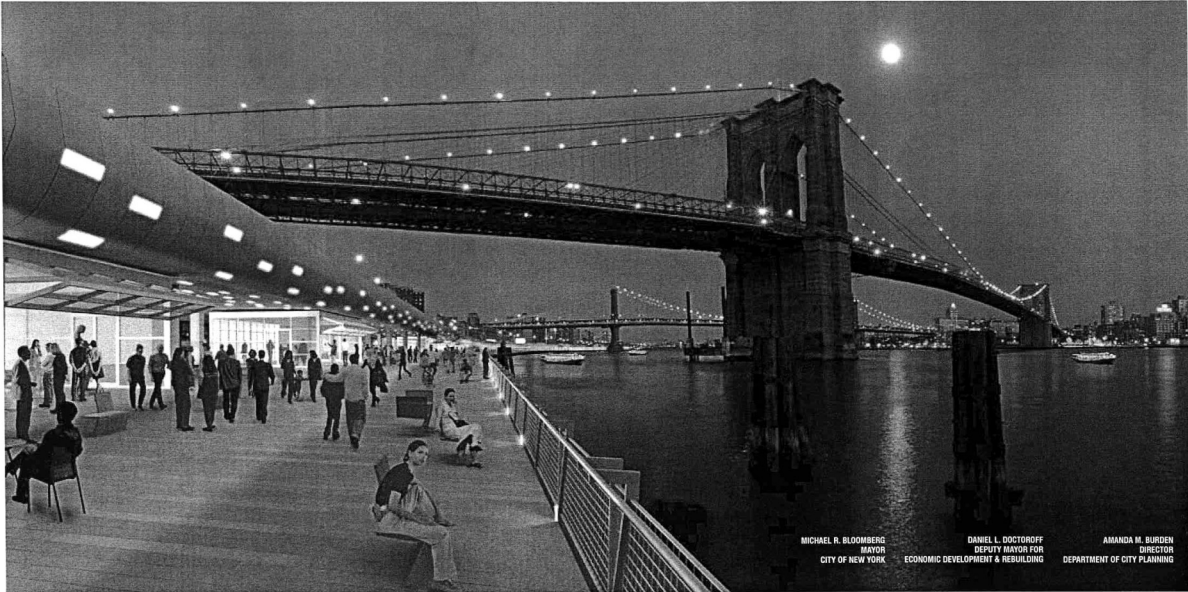
*ESPLANADE MIXTE CONNEXION DES TERRITOIRES (terrestre et maritime), CONTINUITÉ DES PARCOURS,
 MULTIFONCTIONNALITÉ, MULTIMODALITÉ, PARTAGE MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....*

East River Front

Projet de réaménagement du front de l'East River, 2005-2010
 Ville de New York, Etat de New York, Lower Manhattan Devt Corporation
 Richard Rogers Partnership, SHoP Architects, Ken Smith Landscape Architect

TRANSFORMING THE EAST RIVER WATERFRONT

THE CITY OF NEW YORK



Vue depuis les quais vers les ponts de Brooklyn et Manhattan Sud

ESPLANADE MIXTE CONNEXION DES TERRITOIRES (terrestre et maritime), CONTINUITÉ DES PARCOURS, MULTIFONCTIONNALITÉ, MULTIMODALITÉ, PARTAGE
MODAL DE L'ESPACE PUBLIC.....

East River Front

Projet de réaménagement du front de l'East River, 2005-2010
Ville de New York, Etat de New York, Lower Manhattan Devt Corporation
Richard Rogers Partnership, SHoP Architects, Ken Smith Landscape Architect

BARCELONE, Quartier Besos Forum
Bouclage du périphérique et renouvellement urbain

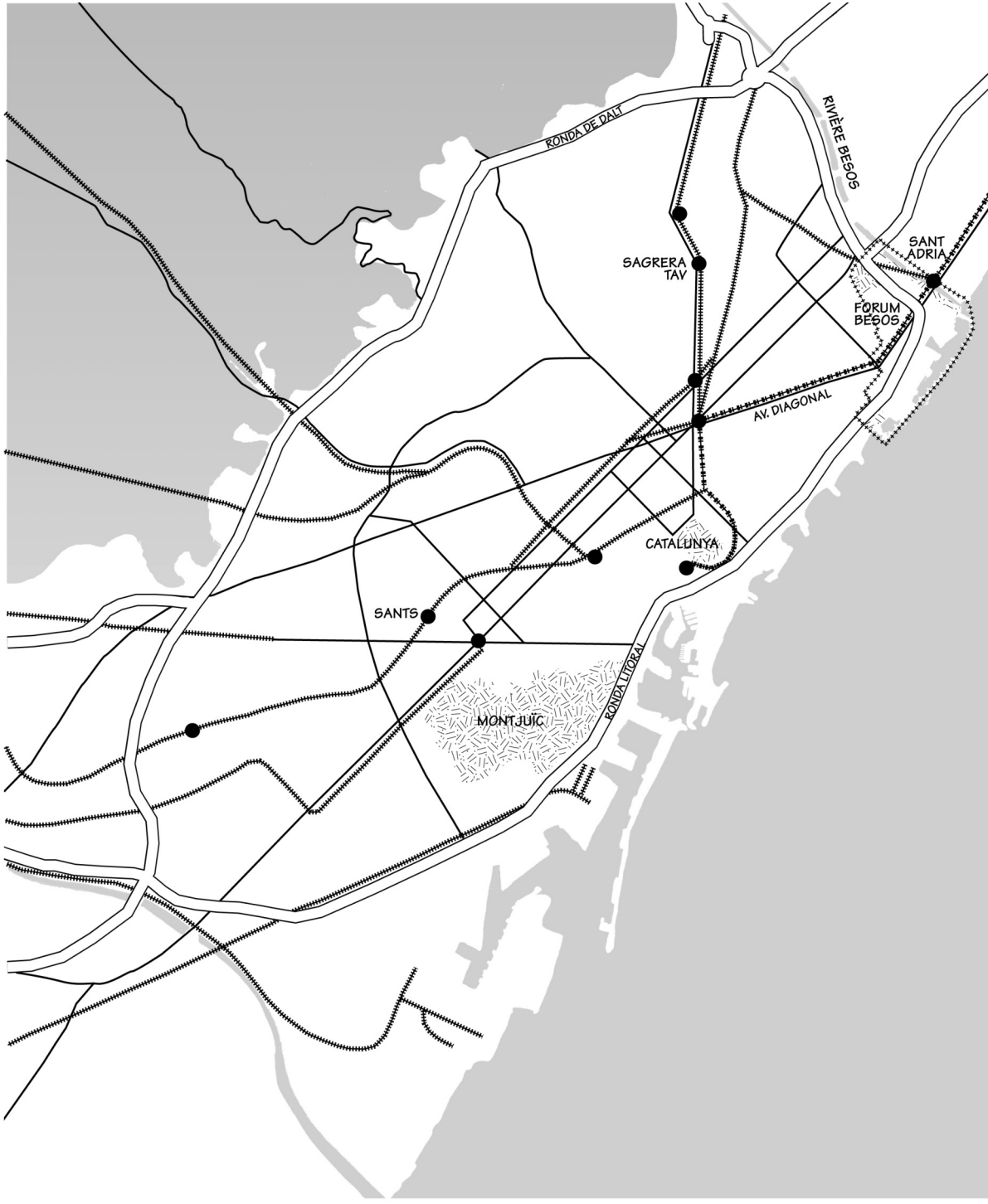
[dispositif] BANDES INTERFACES PAYSAGÈRES / [thèmes] ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS), CONTINUITÉ DES PARCOURS.

Le projet Besos–Forum à la limite nord de la ville, boucle le projet de reconquête du front littoral commencé par Barcelone dès le milieu des années 80. Il se situe à l’extrémité de la percée de l’avenue Diagonal prolongée jusqu’à la mer et est traversé par le périphérique littoral. Ces deux voies faisaient partie du plan de Cerdà. Réalisées un siècle et demi après leur conception, elles confèrent une nouvelle accessibilité au site, par ailleurs relié à la nouvelle gare des trains à grande vitesse de San Andreu Sagrera TAV et desservi par deux nouvelles lignes de tramway et une ligne de métro. Au centre du processus de requalification du nord de Barcelone, ce quartier constitue un nouveau centre d’activités tertiaires et un nouvel espace public d’échelle métropolitaine dont les projets phares ont été réalisés à l’occasion du Forum des cultures de 2004.

La ronda littoral traverse tout le quartier et limite deux secteurs : à l’ouest dans le prolongement de la trame Cerdà des opérations de requalification urbaine (quartiers d’habitat de La Mina et la Catalana) et la nouvelle université; à l’est, le secteur littoral qui concentre de grands équipements de loisir sur des terrains en partie gagnés sur la mer (nouvelle plage Marbella, futur zoo maritime, parc littoral et marina à l’embouchure du fleuve Besos en rapport avec la restauration de l’environnement sur les neuf derniers kilomètres du fleuve Besos et la récupération du biotope marin).

A l’extrémité de l’avenue Diagonal, la place du Forum (immeuble en triangle dessiné par Herzog et de Meuron) relie la zone centrale au littoral. Le bouclage du périphérique par une autoroute urbaine difficilement franchissable a induit son recouvrement à cet endroit par une dalle formant une grande esplanade de 14 hectares (José Antonio Martínez Lapena et Elias Torres architectes) déclinée en pente douce vers le parking côtier; elle surplombe la nouvelle marina et est ombragée par de gigantesques pergolas portant des panneaux photovoltaïques.

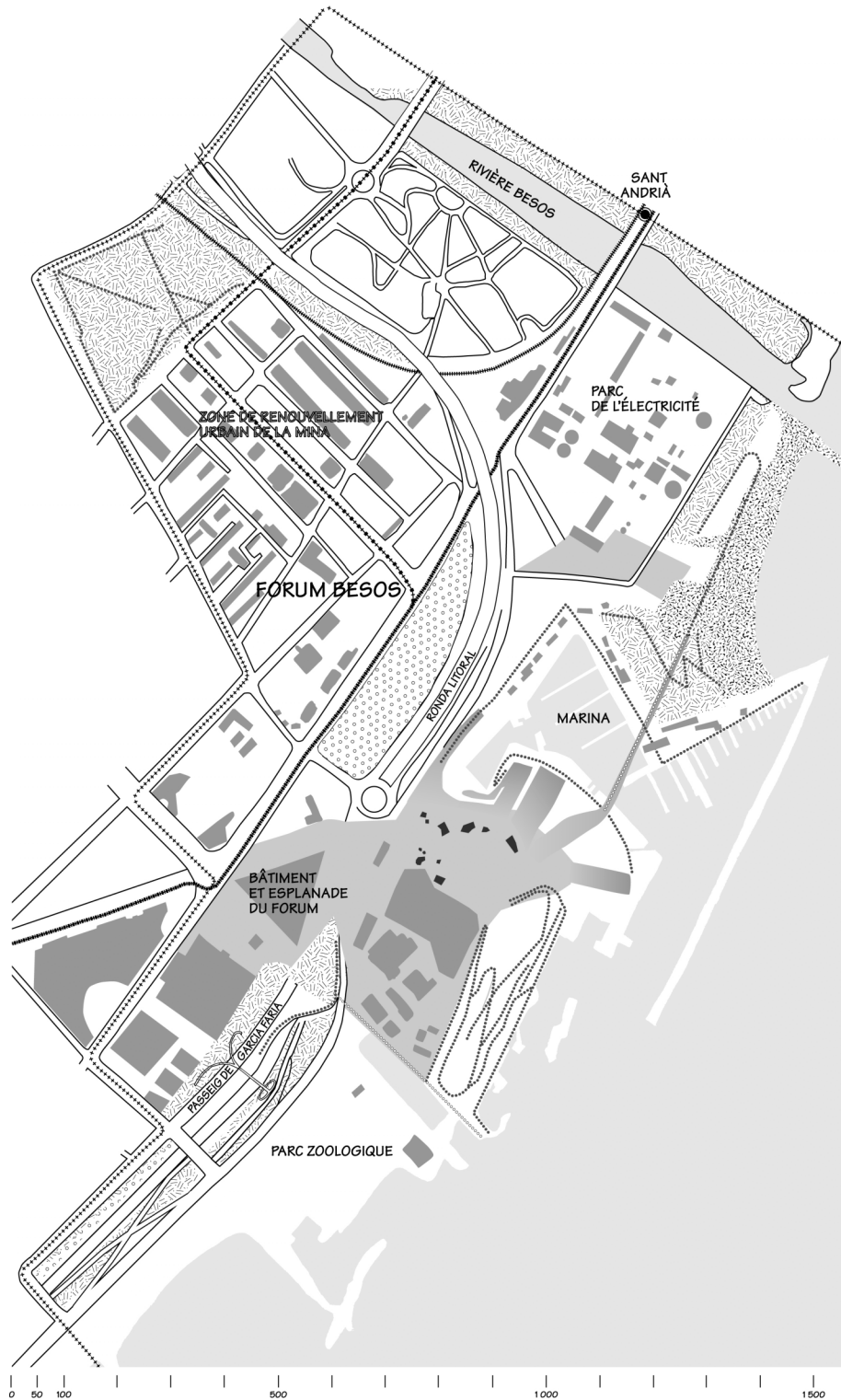
En amont de l’esplanade, inclus dans le projet de revitalisation de la voie rapide Litoral et dans la tradition de projet et d’innovation typologique en matière d’infrastructure de Barcelone, le Passeig de Garcia Faria (P. J. Ravetllat et C. Ribas architectes) couvre un terrain de 40 mètres de large sur 1,3 km de long. Deux bandes parallèles sont aménagées, séparées par une voie de circulation médiane. Une bande de jardins en forme de trapèzes longe le littoral, une seconde bande minérale accueille des parkings en surélévation.



BANDES INTERFACES PAYSAGÈRES ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS), CONTINUITÉ DES PARCOURS.

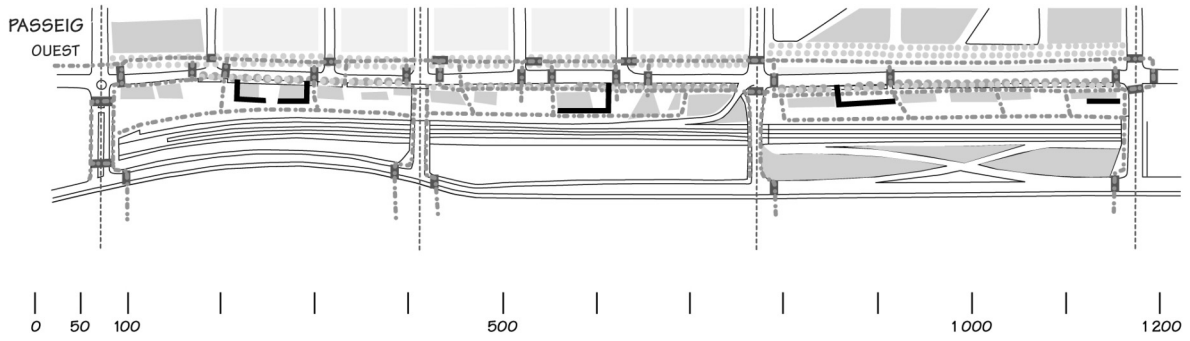
Quartier Besos Forum 1:50 000

- | | | |
|--------------------|-----------------|------------------|
| Périètre de projet | Voies ferrées | Zones urbanisées |
| Autoroute | Tramway | Mer et rivière |
| Voies principales | Pôle intermodal | Montagnes |



BANDES INTERFACES PAYSAGÈRES ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS), CONTINUITÉ DES PARCOURS.

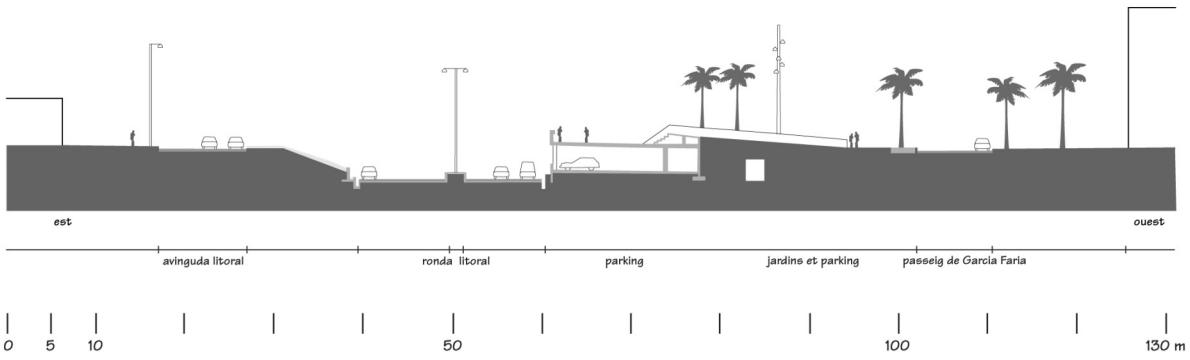
- Quartier Besos Forum** 1:5 000
- | | | | | |
|---------------------|---------------|-------------------------------|------------------|---|
| Périmètre de projet | Parking | Tramway | Parcours piétons | Pergolas portant panneaux photovoltaïques |
| Plage | Espaces verts | Métro | Passerelles | Esplanade |
| Mer et canaux | Voie ferrée | Pôle intermodal (train/métro) | | |



BANDE INTERFACE PAYSAGÈRE: Passeig de Garcia Faria

1:5 000

- Espaces verts
- Parcours piétons
- Passages piétons
- Rampe



COUPE TRANSVERSALE

Passeig de Garcia Faria 1:500

Maitre d'ouvrage : Infrastructures del Llevant de Barcelona SA
 Maitre d'oeuvre : Pere Joan Ravellat et Carmen Ribas, architectes



Vue aérienne de l'interface paysagère entre la ville et le littoral

@ Google Earth

COPENHAGUE, Quartier Orestäd

Articuler l'expansion urbaine et les réseaux d'infrastructures

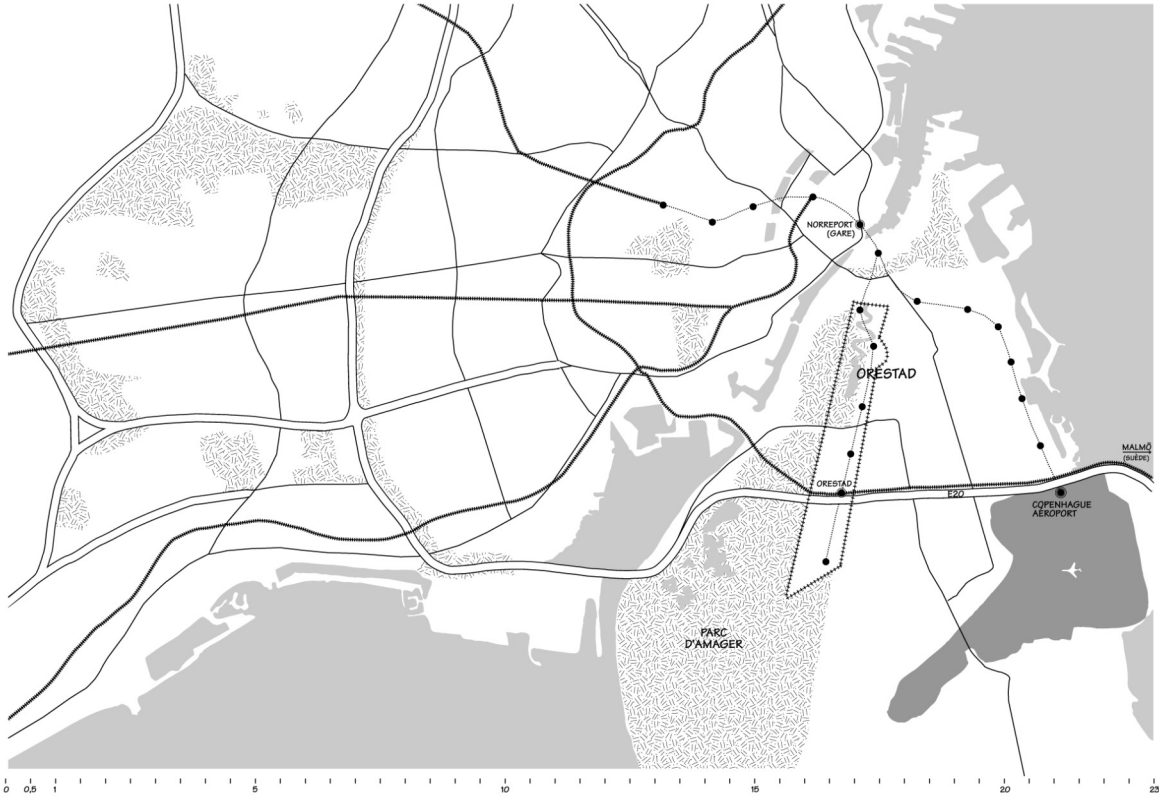
[dispositif] VILLE LINÉAIRE / [thèmes] ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS) ERGONOMIE DE L'ESPACE DU DÉPLACEMENT (PIÉTON), MULTIMODALITÉ, LISIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC, INTÉGRATION (DES ÉLÉMENTS) DU PAYSAGE

Situé sur l'île d'Oresund à l'est de Copenhague, le nouveau quartier d'Orestäd de 310 hectares revendique une qualité architecturale et urbaine et une mobilité durable à toutes les échelles des déplacements. Le projet tire parti d'une situation stratégique liée à la réalisation du pont entre Oresund à Malmö, support d'une nouvelle liaison internationale ferroviaire et autoroutière entre les pays de l'Europe du nord et scandinaves.

Issu du concours d'architecture organisé en 1995 et gagné par l'équipe finlandaise IRKKO, les premiers bâtiments ont été livrés en 1999; l'achèvement de cette nouvelle partie de ville est prévue en 2030.

Le quartier d'Orestäd, véritable projet de ville linéaire occupe un terrain de 5 Kms de long et de 600 mètres de large prélevé sur le secteur préservé de l'Amarger qui le limite à l'ouest. Il comprend quatre secteurs successifs de dimension comparable dont l'identité architecturale et fonctionnelle est fortement affirmée: le quartier nord (zone de l'Université et de grands équipement publics et culturels), un espace vert en continuité avec le parc d'Amarger, le quartier central (siège des centre d'affaires, commercial et de loisirs) traversé perpendiculairement par l'autoroute et la voie ferrée et, au sud du site, un secteur mixte d'habitat et d'activités.

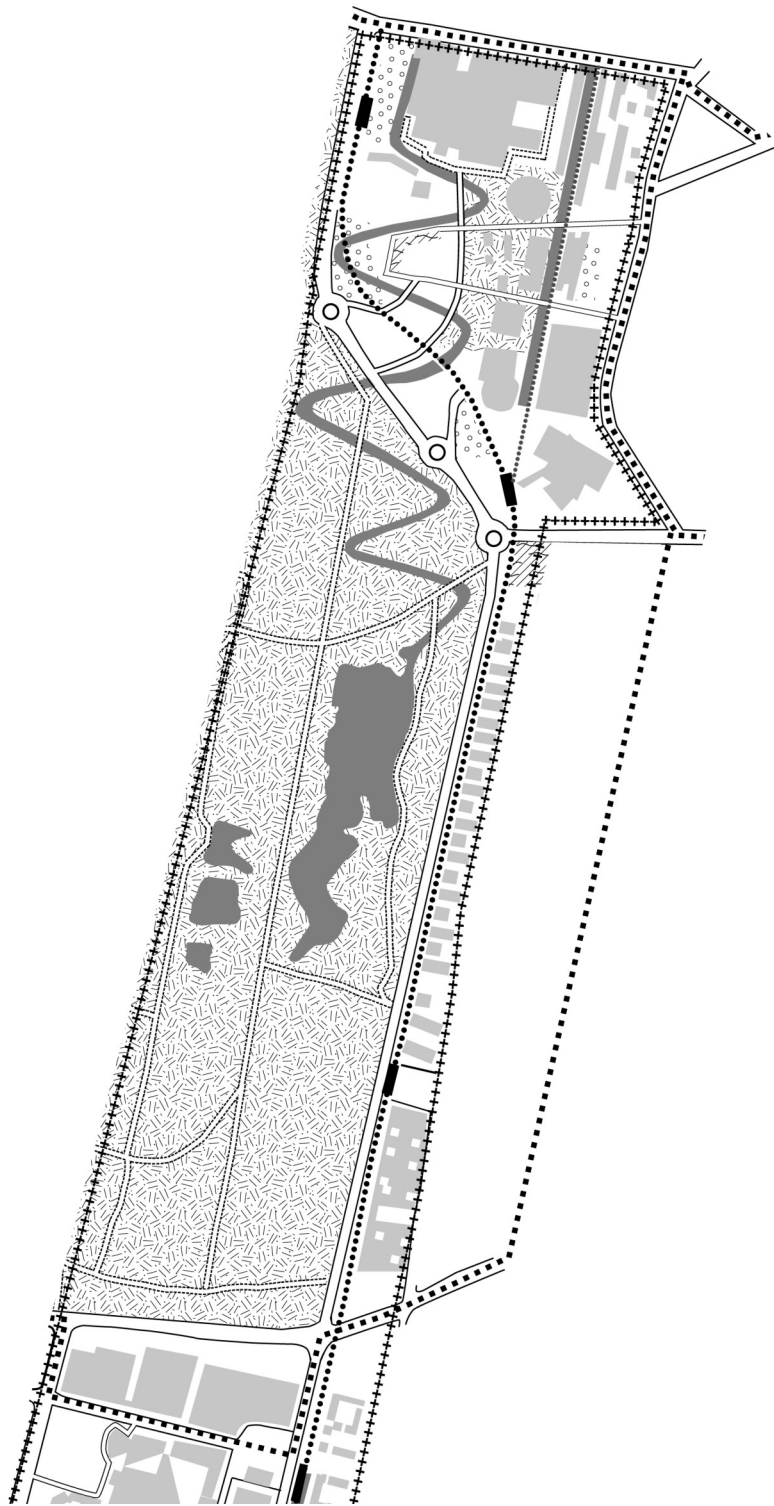
Trois infrastructures linéaires parallèles le traversent du nord au sud : un canal, un boulevard urbain de deux voies et le métro aérien en limite du site à l'est, véritable colonne vertébrale de l'opération prolongée jusqu'à l'aéroport. Un réseau autonome de déplacements doux irrigue toute la partie de ville en continuité avec les cheminements du parc d'Amarger, intégrant la valorisation des espaces naturels et les modes doux.

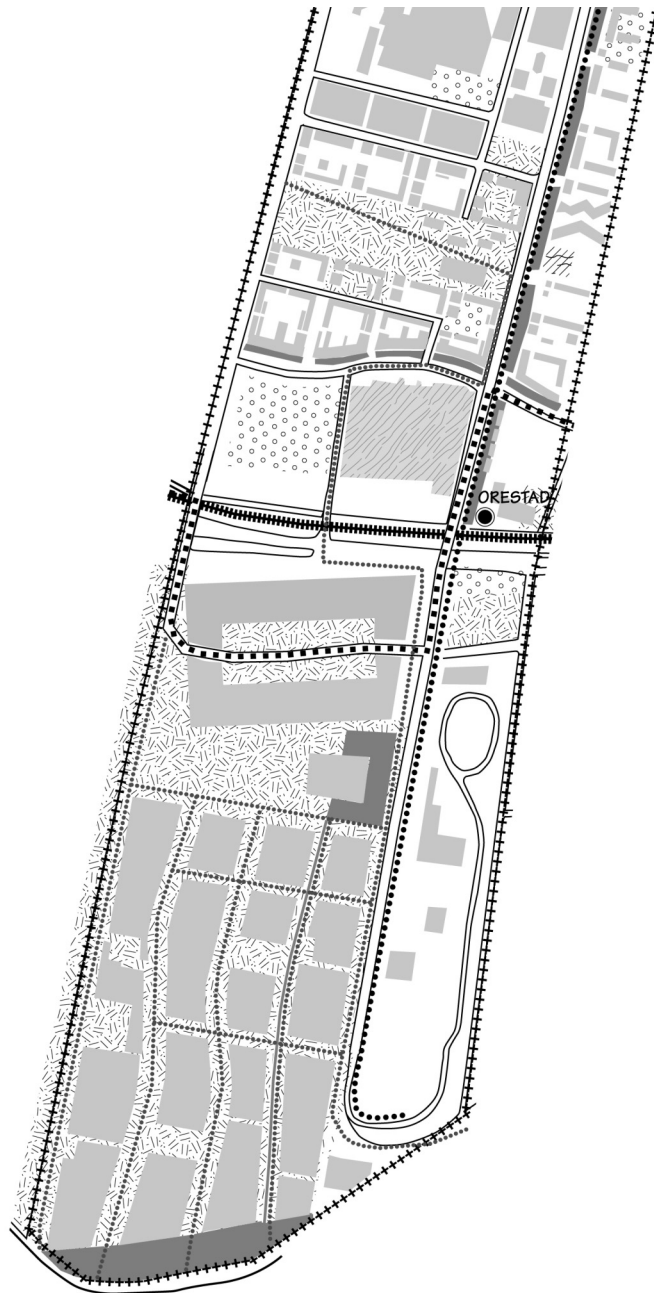


VILLE LINÉAIRE ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, CONNEXION DES TERRITOIRES (ou des QUARTIERS) ERGONOMIE DE L'ESPACE DU DÉPLACEMENT (PIÉTON), MULTIMODALITÉ, LISIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC, INTÉGRATION (DES ÉLÉMENTS) DU PAYSAGE.

Quartier Orestad 1:50 000

- | | | | |
|---------------------|---------------------------------------|-----------------|------------------------|
| Autoroute | Station de métro | Voie ferrée Tog | Parcs et espaces verts |
| Voies principales | Pôle d'échange (train/métro) | Mer et canaux | Zones urbanisées |
| Périmètre de projet | Pôle intermodal (train/ métro/ avion) | Aéroport | |

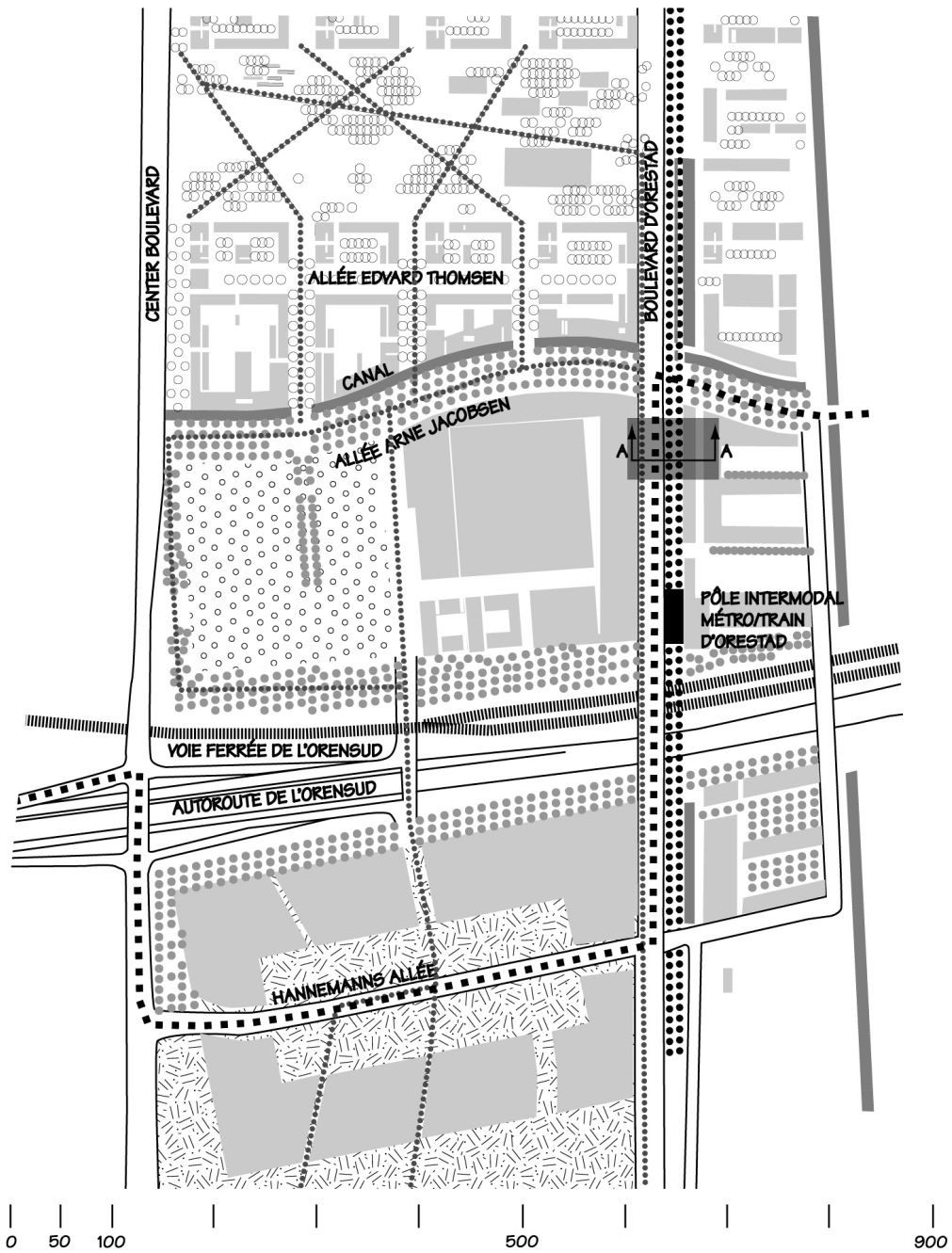




VILLE LINÉAIRE ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, CONNEXION DES TERRITOIRES
 (ou des QUARTIERS) ERGONOMIE DE L'ESPACE DU DÉPLACEMENT (PIÉTON), MULTIMODALITÉ, LISIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC,
 INTÉGRATION (DES ÉLÉMENTS) DU PAYSAGE.

Quartier Orestad 1:5 000

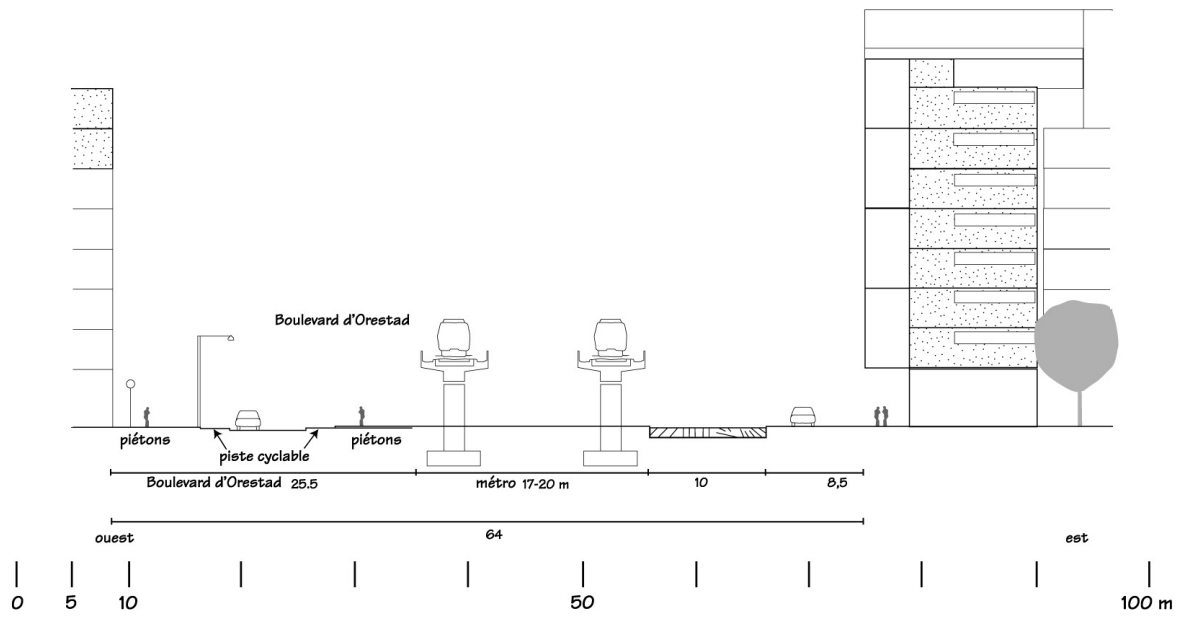
- | | | | | | |
|------|---------------------|-----------|---|---|-------------------|
| ++++ | Périmètre de projet | —+—+—+—+— | Voie ferrée | □ | Parking |
| — | Voies principales | ●●● | Métro | ■ | Autobus |
| ■ | Canaux et lacs | ● | Pôle intermodal
(train/métro) | ▨ | Jardin d'enfants |
| ▨ | Espaces verts | ... | Principaux parcours
cyclistes ou piétons | ▩ | Centre commercial |



ORESTAD CITY CENTER

- Quartier Orestäd 1:5 000
- | | | | | | |
|------|---------------------|--|---------------|--|--|
| ++++ | Périmètre de projet | | Espaces verts | | Parking |
| — | Voies principales | | Voie ferrée | | Autobus |
| | Canaux et lacs | | Metro | | Principaux parcours cyclistes ou piétons |

Maître d'ouvrage : Société d'Aménagement d'Orestad
 Maître d'œuvre : ARKKI



COUPE A – A sur le boulevard d'Orestad

Quartier Orestäd 1:500



Méto aérien à Orestad
@ tous droits réservés



VILLE LINÉAIRE *ARTICULATION DES LOCALISATIONS ET DES ACCESSIBILITÉS, CONNEXION DES TERRITOIRES, ERGONOMIE DE L'ESPACE DU DÉPLACEMENT (PIÉTON), MULTIMODALITÉ, LISIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC, INTÉGRATION (DES ÉLÉMENTS) DU PAYSAGE.....*

QUARTIER ORESTÄD

Projet de quartier durable, 1995-...
Etat et municipalité de Copenhague
Aménageur : Orestäd development Corporation
ARKKI architectes-urbanistes

Water Garden à Orestad
@ tous droits réservés