





# Sommaire

<u>Une archive vivante</u> - Patrick Henry	7
<b>2013 - 2014</b>	
<u>Seine métropole</u> - Arthur Poiret & Hugo Alzingre Paris, Rouen, Le Havre - France	8
<u>Waterworld</u> - Eléonore Levieux & Carrie Wilbert Paris, Rouen, Le Havre - France	12
<b>2014 - 2015</b>	
<u>Hà Nội, intervenir sur la gestion des limites de ville</u> - Flora-Lou Leclair & Thomas Lacour-Veyranne Hà Nội - Vietnam	16
<b>2016 - 2017</b>	
<u>Métacentre</u> - Maxence De Block & Hugo Perochon Bondy, France	20
<u>Politiques, plans et projets urbains en métropoles</u> - Rouba Kaedbey Londres, New-York, Tokyo	24
<b>2018 - 2019</b>	
<u>Shanghai adaptable, manifeste de la malléabilité</u> - Charbel Daou Shanghaï - Chine	28
<u>Planification urbaine et démocratie directe</u> - Renaud Molines Sevran - France	32
<u>Le Grand Paris de la proximité</u> - Valentine Branchu Clamart - France	36
<u>La ségrégation liée à la production d'habitat social</u> - Karina Flores Santiago - Chili	40
<u>La migration, levier pour le développement urbain</u> - Romy Karam Karlsruhe - Allemagne	44
<u>Temporalités d'acteurs et participation citoyenne</u> - Charlotte Pierson Aulnay-sous-Bois - France	48
<u>Transformations des espaces publics</u> - Duc Thanh Do Hà Nội - Vietnam	52

**2019 - 2020**

<b><u>Endiguer la vacance dans les villes moyennes</u> - Lola Palero</b>	<b>56</b>
Beauvais - France	
<b><u>Territoire, pratiques, règles</u> - Armelle Ninnin</b>	<b>60</b>
Son Tay - Vietnam	
<b><u>Villach, rêve d'une ville moyenne</u> - Ambrine Rachidi</b>	<b>64</b>
Villach - Autriche	
<b><u>Le risque comme levier d'action urbaine</u> - Elise Gawsewitch</b>	<b>68</b>
Chelle - France	
<b><u>La lisière urbaine</u> - Eya Somrani</b>	<b>72</b>
Ile-de-France - France	
<b><u>Le sol sur lequel nous vivons</u> - Maite Bottini</b>	<b>76</b>
Chuc Son - Vietnam	
<b><u>L'agriculture au coeur de la vie de Chuc Son</u> - Paul Briziou</b>	<b>80</b>
Chuc Son - Vietnam	
<b><u>Intégrer les métabolismes endogènes l'aménagement</u></b>	<b>84</b>
Lola Palero & Charlotte Verdier	
Chuc Son - Vietnam	
<b><u>Motifs ordinaires pour la durabilité</u> - Tatiana Zoumpoulaki</b>	<b>88</b>
Chuc Son, Ha Noi - Vietnam	

**Informations complémentaires :**

**[https://www.paris-belleville.archi.fr/  
formations/admission/dsa/](https://www.paris-belleville.archi.fr/formations/admission/dsa/)**



# Une archive vivante

Nous avons souhaité rassembler des échantillons des travaux menés durant ces dernières années par les étudiants du DSA «architecture et projet urbain» de l'ensa Paris-Belleville. Ils sont représentatifs de l'ampleur des sujets qui sont abordés au cours des trois semestres de la formation.

Celle-ci porte sur l'architecture des territoires. Les enseignements s'intéressent aux conditions comme à l'édification du projet à la grande échelle. Ils prennent acte des contextes environnementaux et économiques. La compréhension des situations se traduit par des visites permettant aux étudiants de lier réflexions et expérimentations. La représentation s'attache à saisir les enjeux territoriaux, à comprendre les logiques de flux afin de révéler les leviers de transformation. La formation explore plus particulièrement les métropoles parisiennes, françaises et d'Asie.

On retrouve dans ce recueil des projets menés lors des deux premiers semestres, ainsi que des travaux de fin d'études. Le DSA «architecture et projet urbain» de Paris-Belleville permet aux étudiants de conclure leur formation par un projet qui prolonge des réflexions engagées ou un mémoire donnant lieu à un travail réflexif de recherche.

Le recueil des travaux des anciens élèves a été initié par André Lortie, architecte-urbaniste, professeur à l'ensa Paris-Belleville et précédent directeur du DSA «architecture et projet urbain».

La complicité de Christine Belmonte, administratrice du DSA, a été indispensable dans la fédération des anciens étudiants.

Les travaux ont été rassemblés et mis en forme par Arthur Poiret, architecte, qui a suivi la formation où il enseigne désormais.

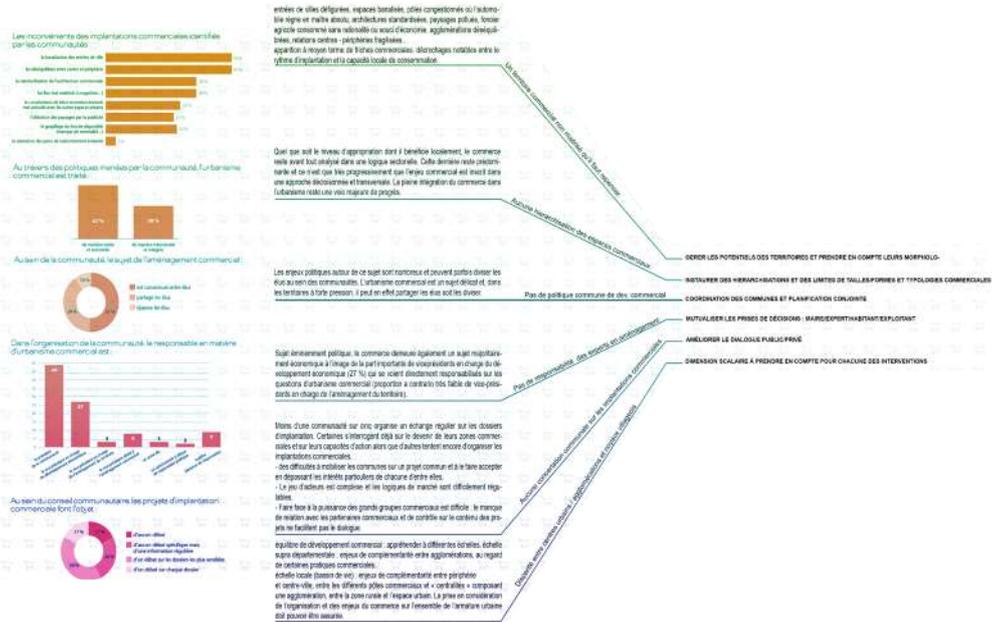
Le recueil constitue une archive vivante des travaux du DSA «architecture et projet urbain» et une ressource pour les futurs étudiants dont les propositions viendront à leur tour le compléter.

**Patrick Henry**

**Architecte-urbaniste**

**Professeur TPCAU**

**Directeur pédagogique DSA  
«architecture et projet urbain»**



#urbanismecommercial #mobilité #décroissance



**Diagramme : Les chiffres de l'urbanisme commercial en France**  
**Vue aérienne : Le centre commercial de La Source à Limay**

# Seine Métropole

Arthur Poiret & Hugo Alzingre

Lieu : Paris, Rouen, Le Havre - France

Encadrants projet : Frederic Bonnet,  
Francis Nordemann

Par ce projet, nous voulons étudier les possibilités qu'offre l'aménagement urbain de faire un travail d'anticipation du phénomène de dévitalisation. Le projet adopte une stratégie on/off, qui conduit selon le cas à l'abandon d'un site ou à son développement massif.

Le projet sur l'axe de la Seine est basé sur le postulat que la crise économique qui touche l'Europe va durer de longues années. Le mot d'ordre de cette intervention est la frugalité. C'est l'analyse de la situation, notamment au sein des différents réseaux qui permet de choisir la réponse adaptée à chaque site.

Le projet est lié à un vaste projet de transport basé sur l'interconnexion. Il s'agit d'imaginer la coordination globale de tous les moyens de transports disponibles le long de la Seine, existants ou non.

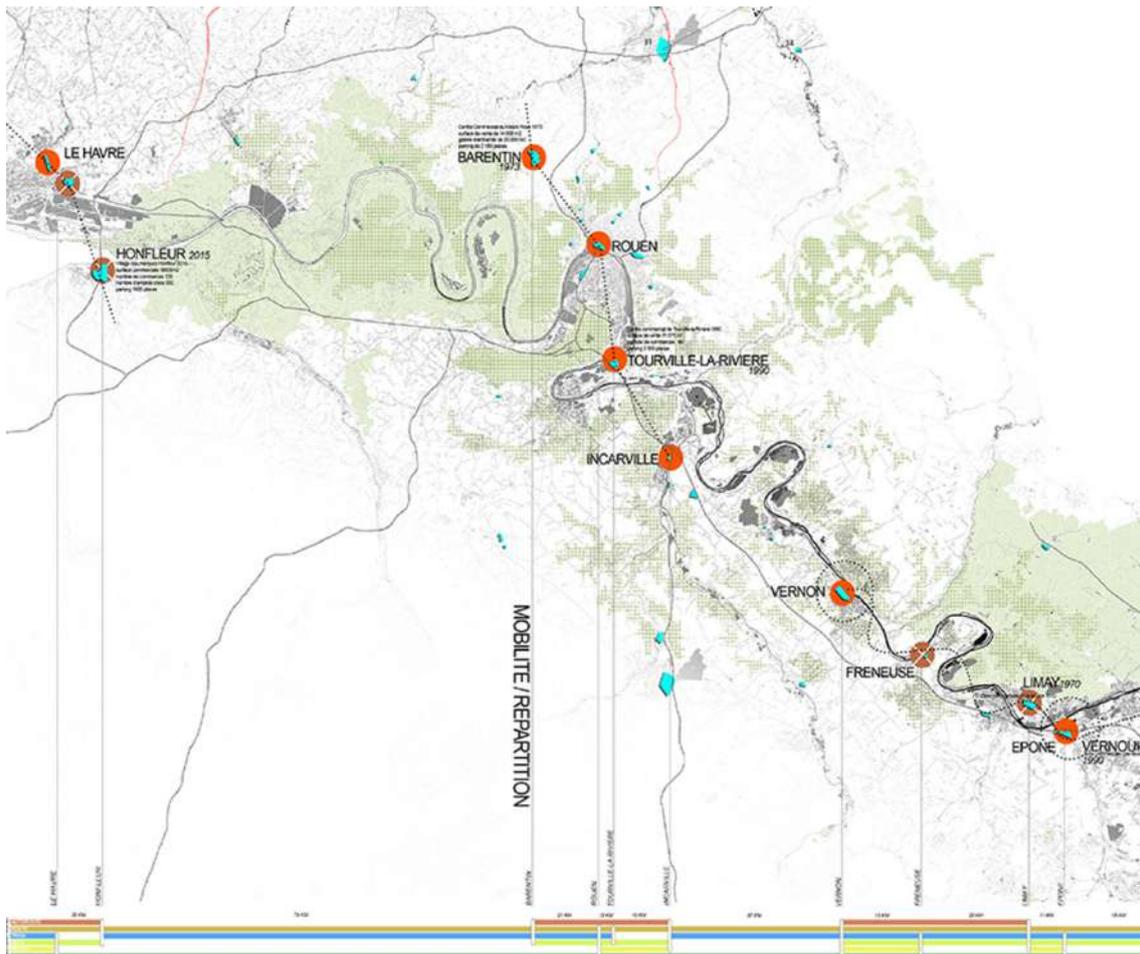
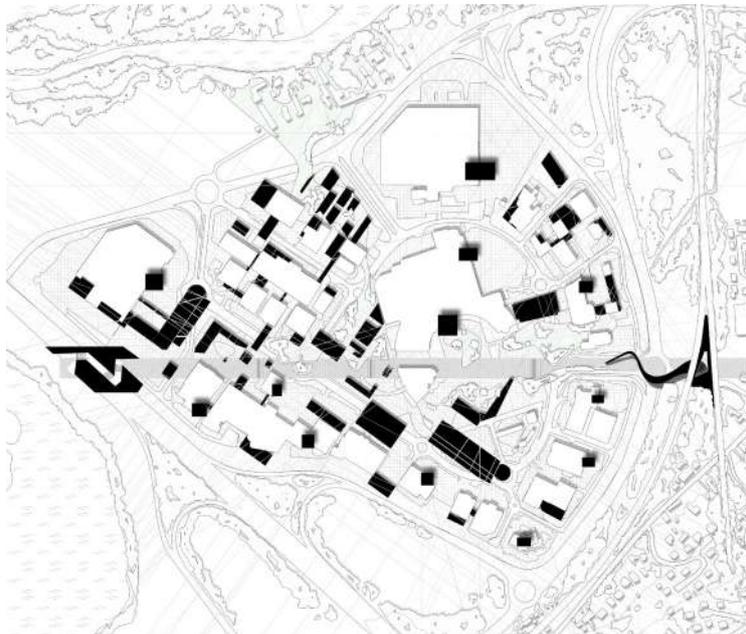
Les mobilités douces sont au coeur de cette démarche et permettent de replacer le territoire dans le débat de la mobilité. Il ne s'agit pas de développer des infrastructures lourdes mais bien de mettre en réseau, à l'aide de pôles d'échanges, les différents moyens de transports.

Localement, le projet de mutation mené sur la zone commerciale de Rouen vise à reconnecter la ville au centre commercial autour d'un axe structurant. Les surfaces de parking sont diminuées au profit de l'espace public.

Le territoire étudié évolue ainsi vers plus de mixité, programmatique, d'usage et sociale.

Texte : Présentation du projet

#urbanismecommercial #mobilité #décroissance



**Schéma :** Occupation du sol du centre commercial de Tourville-la-Rivière  
**Diagramme :** Les chiffres de l'urbanisme commercial en France  
**Carte :** Le réseau multimodal et ses interconnexions le long de l'axe Seine

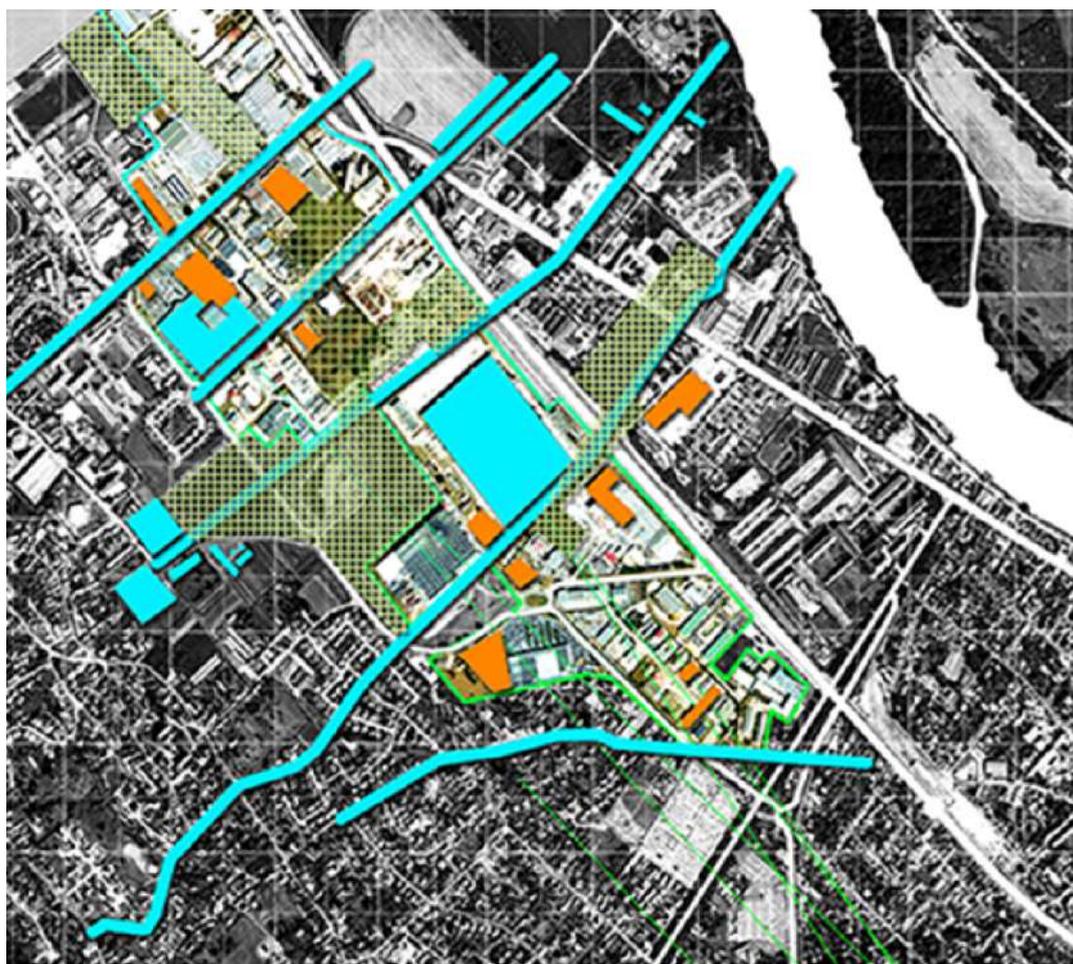
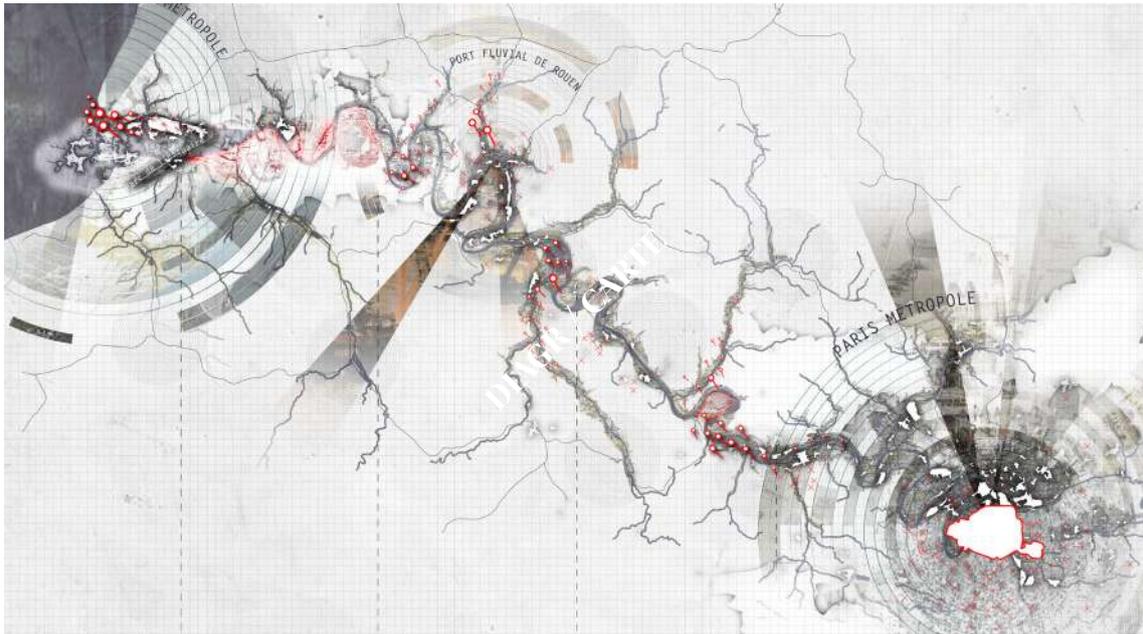


Image : Les nouveaux usages de la décroissance sur les berges de Seine  
Plan: Le projet de reconversion du centre commercial de Vernon

#urbanismecommercial #mobilité #décroissance



#résilience #prospective #climat



Carte : «Du risque au projet»  
Photographie aérienne : La vallée de la Bassée, vue aérienne

Eléonore Levieux & Carrie Wilbert

# Waterworld

Lieu : Paris, Rouen, Le Havre- France  
Encadrants projet : Yvan Okotnikoff  
 & Cyril Ros

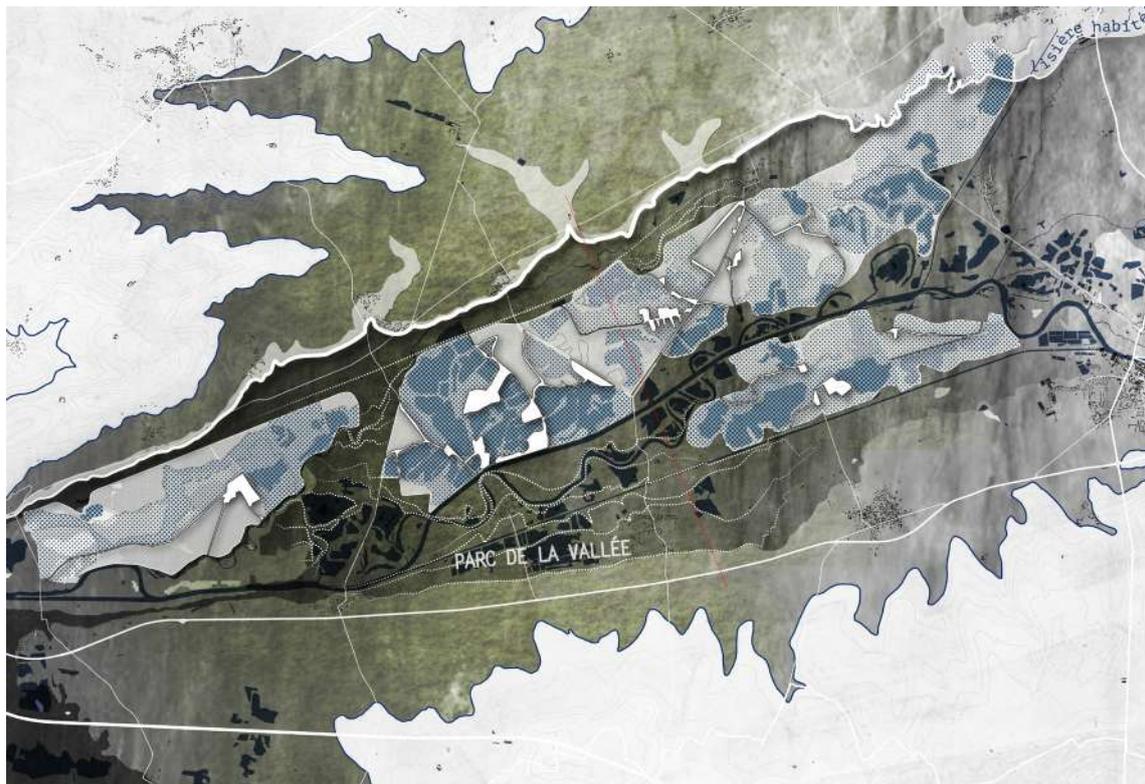
Défendre Paris mais sauver la Bassée : la digue comme atout de gestion territoriale. La menace d'une crue centennale qui pèse sur l'Ile de France devient le déclencheur d'une synergie économique et écologique entre la capitale et la vallée de la Bassée

La menace d'une crue centennale qui pèse sur l'Ile de France devient le déclencheur d'une synergie économique et écologique entre la capitale et la vallée de la Bassée où doit s'implanter un nouveau réseau de réservoirs écrêteurs de crue. La vallée de la Bassée doit protéger Paris, mais paradoxalement, se protéger elle-même de ce réseau de digues qui va coloniser son territoire et mettre en danger sa palette d'écosystèmes et de milieux naturels humides. Le coût estimé de la crue redoutée permet le financement d'un projet de préservation et de re-création de zones humides dans la vallée.

Le coût matériel, économique et humain d'une éventuelle crue centennale permet le financement d'un projet de préservation et de re-création de zones humides dans la vallée de la Bassée. Ces dernières ont en effet diminué de 50% en 30 ans pour répondre à 75% des besoins en sables alluvionnaires de la région Ile de France. La vallée de la Bassée devient support d'un

projet paysager qui utilise les ressources locales du territoire et les valorise. Un réseau de digues de 60 km de long est créé. Notre projet utilise l'objet digue comme instigateur d'un nouveau rapport entre l'homme et son territoire. L'homme revient à un nouveau rythme de vie en accord avec le fonctionnement naturel de la vallée en s'adaptant aux inondations écologiques recréées grâce au réseau de digues et de zones filtrantes. A la fonction de protection de ces digues viennent ainsi s'additionner des enjeux urbains, de préservation, de création de zones humides ou encore de développement touristique et de transport de matériaux.

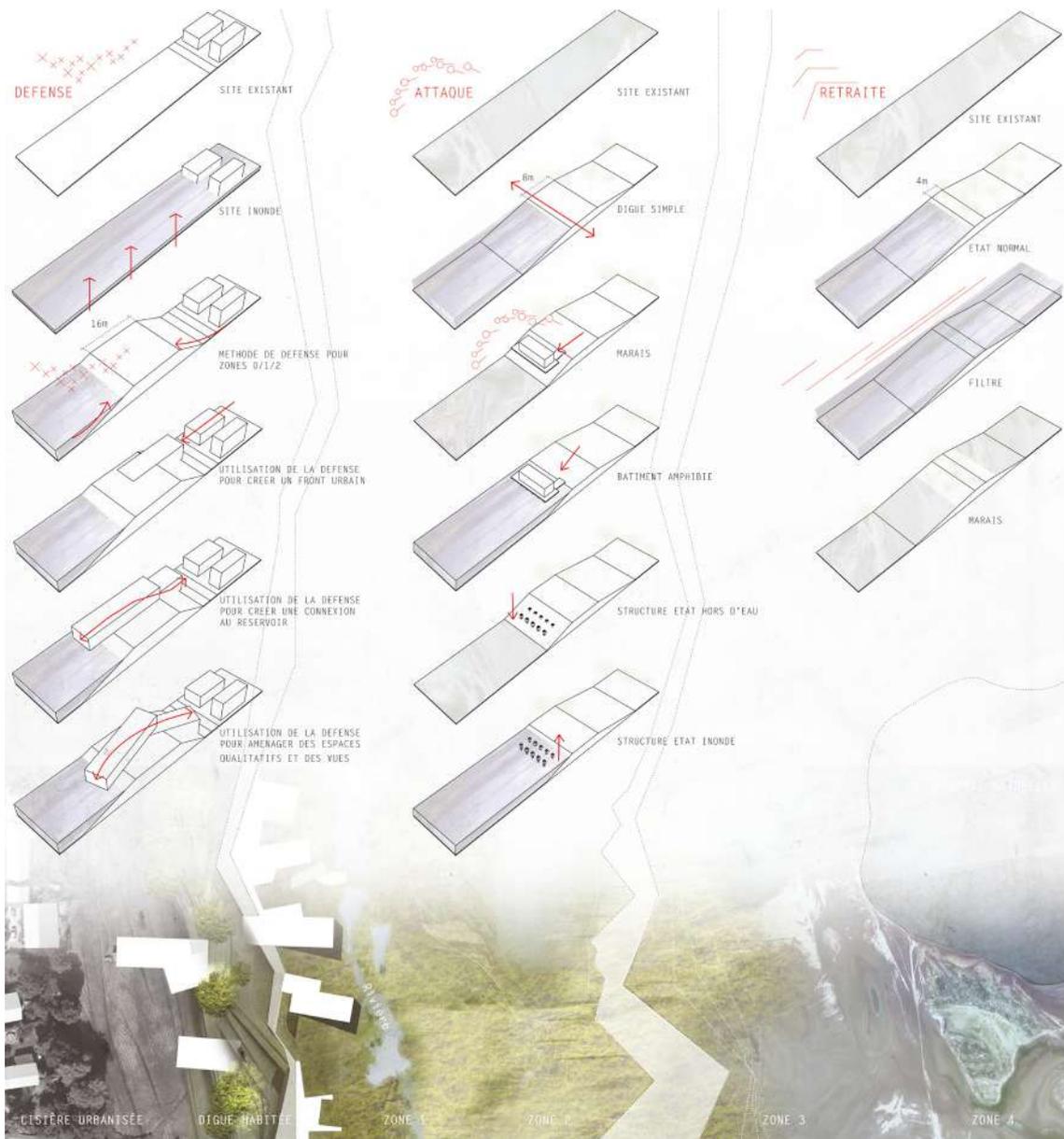
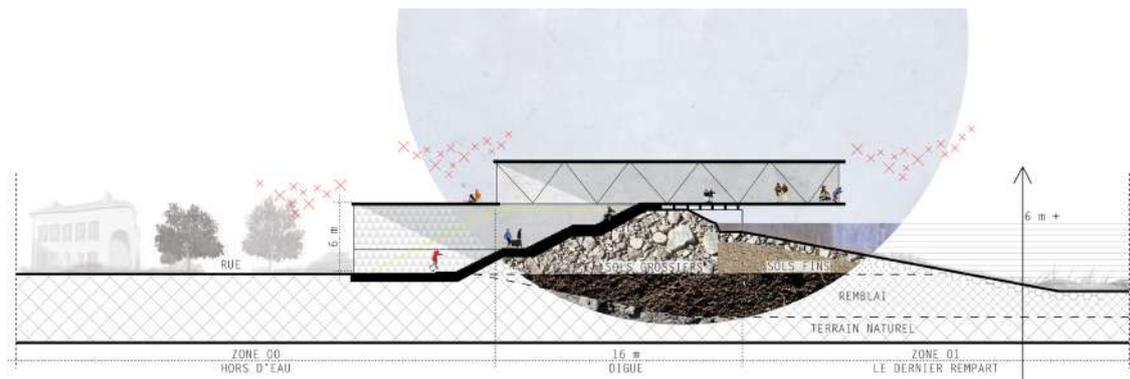
Texte : Présentation du projet



#résilience #prospective #climat



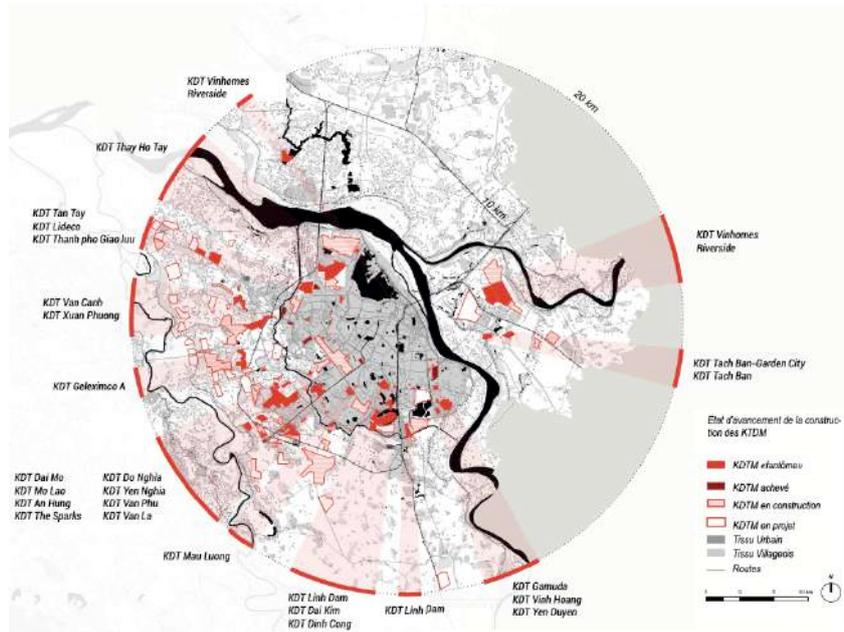
**Carte : La digue comme atout de gestion territoriale**  
**Photomontage : Les «Ecosystèmes solidaires»**



#résilience #prospective #climat

**Coupe : Investir les interfaces**  
**Diagrammes : Stratégies face au risque**  
**Plan masse : De la digue au projet**

#planification #villefantome #urbanismetransitoire



Carte : Etat des lieux des constructions de KDTM à Hà Nội  
Photographie : Un KDTM abandonné avant sa livraison

# Hà Nội, intervenir sur la gestion des limites de ville

Flora-Lou Leclair & Thomas  
Lacour-Veyranne

Lieu : Hà Nội - Vietnam  
Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

La ville de Hanoï se dote depuis les années 1990 d'un nouveau modèle urbain appelé Khu Do Thi Moi. Ces grands quartiers, d'une surface comprise entre 2 Ha et 100 Ha, prennent l'apparence de grands ensembles et sont bâtis dans les dents creuses de la ville, zones industrielles, friches...

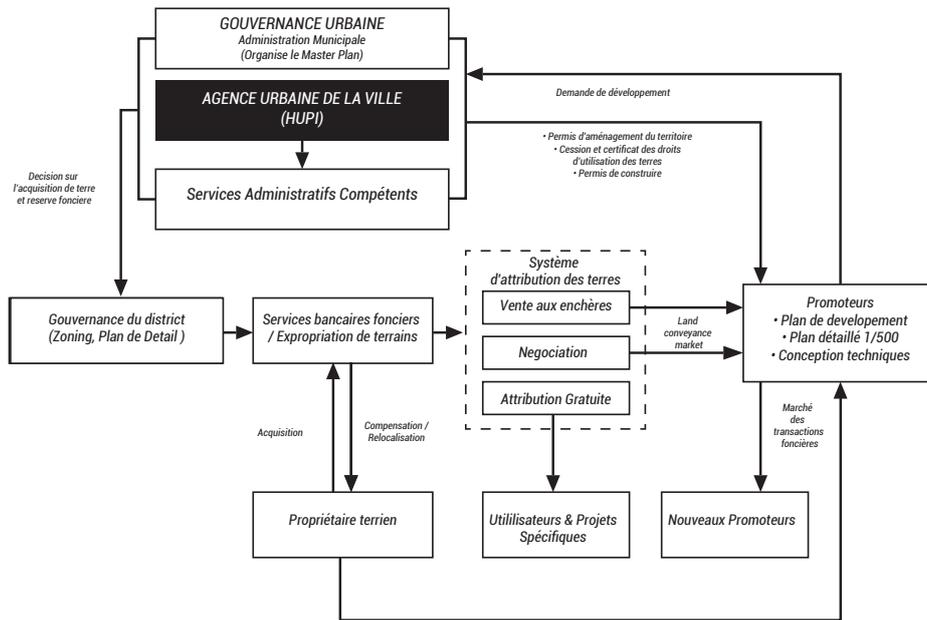
La ville de Hanoï se dote depuis les années 1990 d'un nouveau modèle urbain appelé Khu Do Thi Moi. Ces grands quartiers, d'une surface comprise entre 2 Ha et 100 Ha, prennent l'apparence de grands ensembles et sont bâtis dans les dents creuses de la ville -zones industrielles, friches...-. Au vu de la saturation du bâti et de la difficulté des expropriations dans le centre de la capitale, ces nouvelles zones urbaines se construisent, depuis une quinzaine d'années, dans les espaces non bâtis des franges de ville, autrement dit les zones agricoles et les zones inondables.

Les KDTM sont devenus un moteur de croissance économique pour deux acteurs de la ville. Les acteurs institutionnels, définis par les administrations locales, se sont enrichis par la perception des taxes foncières et les acteurs économiques, définis par les investisseurs et promoteurs immobiliers, se sont enrichis par l'achat et la revente de projets et de logements.

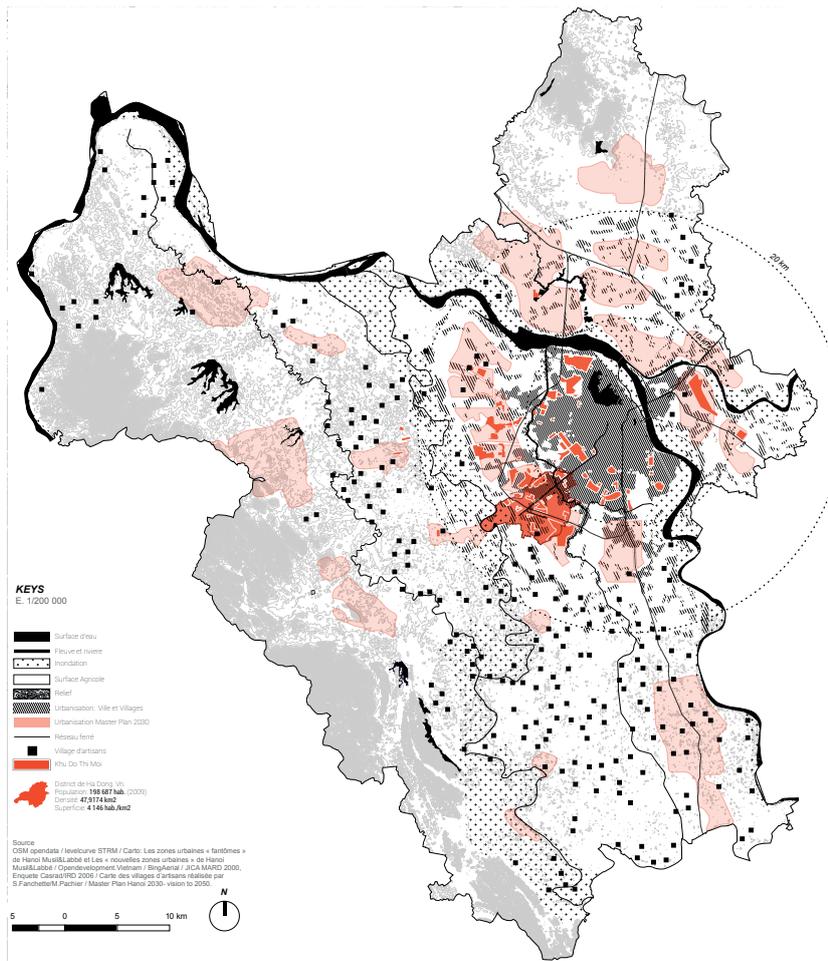
Ces «nouvelles zones urbaines» engendrent des ruptures socio-spatiales et socio-économiques à trois étapes de leur cycle de vie : la conceptualisation-financement, la construction-réalisation et les modes d'habiter. On voit cependant plusieurs pratiques informelles de «retissage », d'appropriation, de résistance ou de négociation qui apparaissent entre les nouvelles zones et les quartiers voisins et transforment les plans initiaux.

Le résultat actuellement visible dans la périphérie d'Hanoï ainsi que la multiplication des nouvelles zones «fantômes» sur le territoire vietnamien, n'est pas un évènement rare. L'abandon de grands quartiers, ou de villes ces dernières années n'est pas un phénomène isolé et propre au Vietnam. En effet, on observe qu'il s'agit d'un phénomène mondial. Beaucoup de tentatives de développements urbains se soldent, pour des raisons diverses, en échec, laissant apparaître des zones urbanisées non-habitées. Quel devenir pour ces villes fantômes?

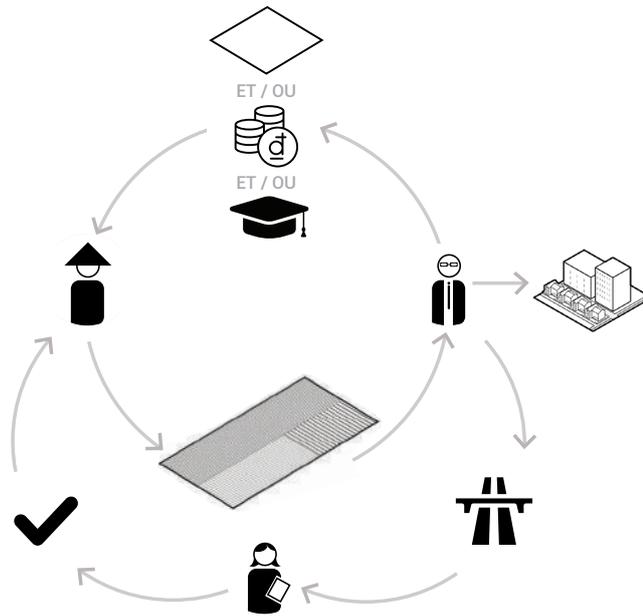
Texte : Présentation du projet



#planification #villefantome #urbanismetransitoire



**Diagramme : Les étapes du montage d'un projet urbain à Hà Nội**  
**Carte : Les zones urbaines fantôme de Hà Nội**



**INTERACTIONS DES ACTEURS DU PROJET URBAIN**

• **Promoteur ou investisseur:**  
 Dédommagement envers les propriétaires selon trois natures différentes :  
 - Terre de service.  
 - Rémunération.  
 - Formation professionnelle.

Réalisation d'infrastructures pour les pouvoirs publics.

• **Propriétaire terrain:**  
 Cession du bien.  
 Cession des droits d'usage du sol.

• **Instances publiques locales:**  
 Incitation envers les propriétaires à vendre leurs droits d'usages  
 Approbation des projets de KDTM sur leur territoire.

①

**Toit Terrasse - Technique**  
 Climatisation  
 Espace technique

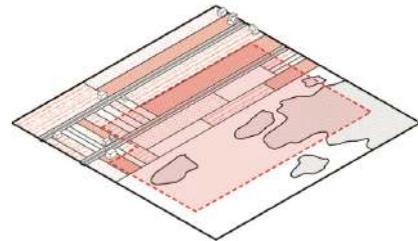
**Rdc > R+35**  
 300 Appartements  
 Espaces de services  
 Espaces communs  
 Circulations

**RDC**  
 Hall d'accueil  
 Soubassement technique

27000m<sup>2</sup>  
 750m<sup>2</sup>

25 m 30 m

**Typologie : Tour  
 R+30 / R+35**



②

**Toit Terrasse - Technique**  
 Water Tank  
 Climatisation

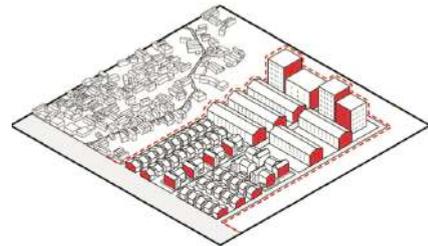
**R+1 > R+3**  
 Chambres Famille  
 Salle d'eau

**RDC**  
 Espace de commerce  
 Salon + Cuisine  
 Salle d'eau

320m<sup>2</sup>  
 80m<sup>2</sup>

20 m 4 m

**Typologie :  
 Maison en bande  
 R+3 / R+4+C**



③

**Toit Technique**  
 Water tank  
 Climatisation

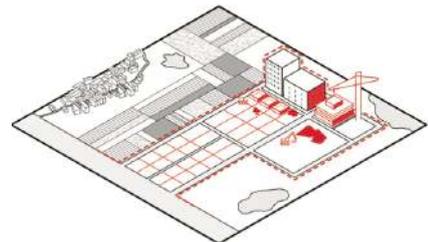
**R+1 > R+2**  
 Chambres  
 Salle d'eau

**RDC**  
 Salon & cuisine  
 Salle d'eau

150m<sup>2</sup>  
 144m<sup>2</sup>

12 m 12 m

**Typologie : Villa  
 R+2 / R+3+C**



**Diagramme : Les interactions des acteurs du projet urbain**  
**Axonométries : Inventaire des typologies de logements**

#planification #villefantome #urbanismetransitoire



#inputs urbains #nouveauxusages #optimisme



**Diagramme :** La situation urbaine du pont de Bondy  
**Photographie :** L'avenue Gallieni à Bondy

# Métacentre, manifeste optimiste

Maxence De Block & Hugo Perochon

Lieu : Bondy - France  
Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

Métacentre est un manifeste optimiste. Il est le récit du dialogue d'acteurs vivants sur le même territoire et qui ont choisi de tirer parti ensemble de ces nouveaux inputs urbains pour optimiser leurs ressources et permettre l'émergence d'un territoire augmenté, partagé, plus humain: le métacentre.

La ville est une projection au sol des intérêts de chacun. Mais à force de se replier sur soi, ces intérêts se sont souvent individualisés au détriment du bien commun et du vivre ensemble. Le strip le long du canal de l'Ourcq et de l'avenue Gallieni dans l'Est Parisien en est le parfait exemple. Constitué d'un assemblage individualiste: emprises commerciales, infrastructures routières, usines, centre hospitalier, lotissements.... Autant d'acteurs côte à côte dans une confrontation muette font de ce territoire une fracture dans la ville.

L'arrivée d'une gare du GPE au pont de Bondy en interconnexion avec la nouvelle ligne de BHNS en site propre "Tzen 3" offre à ce territoire un nouvel ancrage territorial et de fortes potentialités de développement. Le projet propose un processus adéquat à l'aboutissement de ce dialogue sur base d'échanges, de complémentarités et d'entraides. Un urbanisme "uberisé": fait d'accords issus de dialogues facilités, par une plate-forme, consistant à mettre les

ressources de chacun à disposition à tout moment, selon certaines conditions. Avec le métacentre il n'y a plus de centre mais une matrice, un réseau d'espaces appropriables aux contours mouvants.

Des entrepôts communs où les enseignes mutualisent leurs stocks libérant de nouveaux espaces sur leur emprise pour de nouveaux programmes, une ligne de tramway transportant du fret la nuit, une cours d'école devenant une place publique les week-ends, une maison transformée en chambre médicalisée pour l'hôpital voisin, le toit d'une tour devenant jardin potager, le dessous d'une autoroute où sont mutualisés les parkings, une agriculture de proximité vendue sur le marché, une ressourcerie où sont stockés tout les matériaux issus des mutations ... Le territoire et le local s'entremêlent, les échelles s'enchaînent et les réseaux se tissent peu à peu. Des mutations négociées dans la péniche du métacentre se déplaçant au grès des projets dans ce territoire mouvant.

Texte : Présentation du projet







Vauxhall Nine Elms Battersea - Londres



Hudson Yards - New York



Shinagawa - Tokyo

Cartes : Grands projet urbains à Londres, New York et Tokyo

# Politiques, plans et projets urbains dans les grandes métropoles

Rouba Kaedbey

Lieux : Londres - Grande Bretagne,  
New York - États-Unis, Tokyo - Japon  
Encadrant mémoire : Anne Grillet-Aubert

Le projet urbain est un outil qui dessine l'avenir des grandes métropoles, pouvant parfois se transformer en vecteur des inégalités socio-spatiales. Ce mémoire questionne l'ensemble des actions, objectifs et pouvoirs d'acteurs qui mettent à mal la mixité sociale au sein de la ville.\*

Les grandes métropoles mondiales font souvent face aux mêmes types d'enjeux. Elles sont confrontées à des défis communs sur les questions de développement urbain et économique, de construction de logements, d'amélioration de leurs systèmes de transports ou de résilience environnementale. Chaque ville possède des intérêts et des objectifs différents, elle utilise ses propres outils et instruments de planification. L'un des outils de la mise en œuvre de la stratégie d'une métropole est le projet urbain qui représente une renaissance urbaine et territoriale et contribue à dessiner l'avenir des villes. L'étude des grands projets urbains est un sujet d'intérêt international et les champs d'investigation qui y sont associés sont nombreux et multidisciplinaires.

Au cours de la dernière décennie, une construction de très grands projets de développement « mégaprojets » a paru dans le monde. Ces derniers présentent une attraction des grandes entreprises

multinationales, et un outil de production de logements. Ces projets montrent une grande ressemblance physique (programmes, formes urbaines, ...) mais la différence se mesure dans le processus de leur planification et leurs résultats sociaux, ce qui reflètent le niveau d'engagement de la ville hôte envers l'équité sociale. Au début du nouveau siècle, certaines villes avaient converti leur économie d'une forte dépendance des activités portuaires et industrielles, vers des activités tertiaires et industrielles créatives. Cette transformation des activités a forcé une restructuration spatiale, à la suite d'un recyclage des sites industriels, entraînant la croissance des quartiers d'affaires et de logements de luxe, souvent conçus par des célèbres architectes. Ces projets désignent pour les villes hôtes un signe de succès économique.

Cependant, le projet urbain qui est souvent présenté comme une réponse à des défis pour la ville et sa population peut se transformer en vecteur des inégalités.

#projet\_urbain #acteurs #inégalités\_socio-spatiales

Ce sujet est lié directement à la qualité des projets que l'on peut produire mais aussi aux objectifs des différents acteurs. C'est l'un des aspects qui caractérisent une majorité des projets urbains mise en place surtout dans les grandes métropoles, leur incapacité à produire des logements abordables et générer une égalité socio-spatiale. Ces projets encouragent parfois la gentrification ou les constructions de prestigieuses inaccessibles à une grande catégorie de la population. Ces phénomènes sont le résultat d'un ensemble d'actions, d'objectifs et de pouvoir des acteurs. En focalisant notre travail sur l'étude de cas concrets de projets urbains, qui marquent la présence de cet aspect, on va essayer de comprendre quels sont les stratégies des acteurs et les dysfonctionnements économiques et financiers qui induisent une incapacité de ces projets à répondre à la double question de la construction de logements et de la mixité sociale ?

Il s'agit d'interroger la place des grands projets au service de la densification, à partir d'une étude comparative de trois métropoles Londres, New York et Tokyo. Les trois projets choisis sont représentatifs de la réalité évoquée ci-dessus et ils sont capables de répondre à notre questionnement. On postule que l'articulation des pouvoirs et des objectifs entre les différents acteurs du point de vue financière, est le facteur initial qui joue sur la création ou pas des égalités socio-spatiales. Afin de démontrer cette hypothèse, il s'agit d'étudier la dialectique existante entre les circonstances mouvantes dans lesquelles s'inscrivent les projets de renouvellement urbain et les jeux d'acteurs occasionnés, selon une approche d'ensemble focalisée sur deux dimensions. Premièrement, on propose d'examiner les stratégies et les politiques urbaines qui ont amené à la mise en place de ces projets. Deuxièmement, il est question d'analyser les pouvoirs et objectifs des différents acteurs et les modalités de financement afin

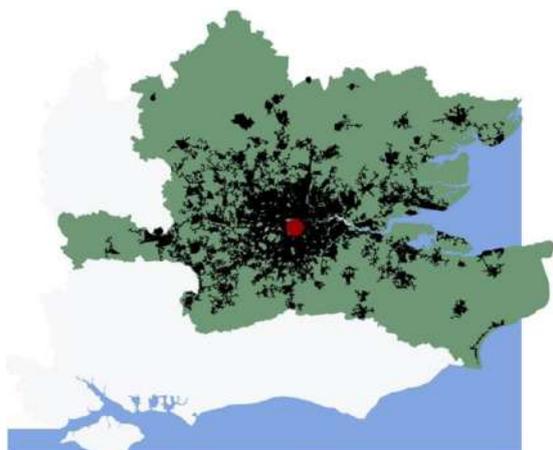
de comprendre le dysfonctionnement au cœur de notre problématique. En effet, la réalisation des projets urbains est à la fois un processus économique et un processus politique et administratif, au cours duquel les différents objectifs s'ajustent en fonction de considérations microéconomiques, politiques et institutionnelles.

Les projets urbains sont les suivants : VNEB à Londres, Hudson Yards à New York et Le quartier Shinagawa à Tokyo. Le corpus mobilisé dans cette analyse se constitue principalement des rapports techniques du lancement et de l'avancement des projets, publiés par les autorités concernées. Ainsi qu'un large fond de cartes analytiques et comparatives. En outre, l'étude des impacts des projets sur la qualité de vie se base sur les articles scientifiques ou journalistiques critiques publiés par les experts, comme les urbanistes, ingénieurs, architectes, géographes, politiciens, etc...

Le mémoire offre tout d'abord un panorama sur les villes et les projets choisis accompagné d'une argumentation justifiant le choix. Dans un deuxième temps on présente les défis communs des cas étudiés. Enfin on mène une analyse sur les stratégies et les rapports entre les différents acteurs, un sujet clé dans la démonstration de l'hypothèse.

*\*Ce mémoire s'inscrit dans le cadre d'un stage effectué à l'Institut Paris Région portant sur l'étude des stratégies d'aménagement dans les grandes métropoles mondiales afin de préparer une série d'échanges entre ces métropoles et tirer des leçons pour l'aménagement de la région francilienne.*

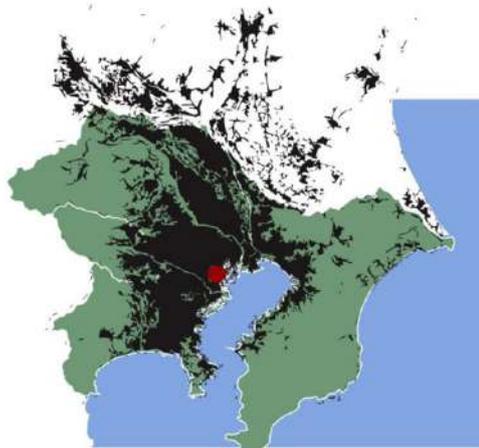
**Texte : Présentation du mémoire**



Vauxhall Nine Elms Battersea - Londres



Hudson Yards - New York



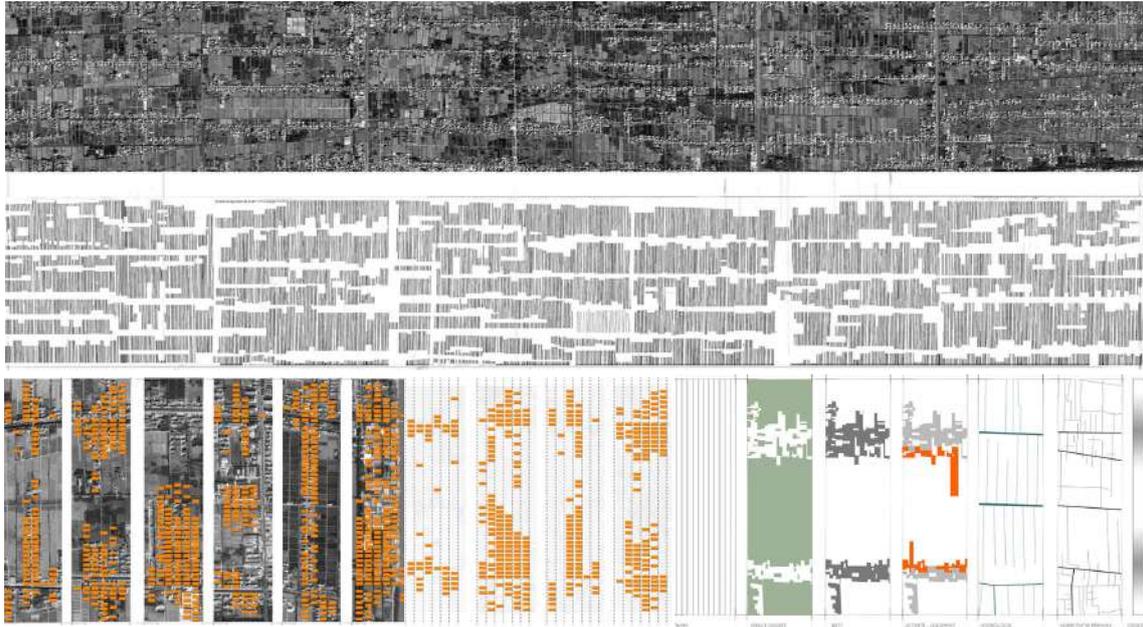
Shinagawa - Tokyo



Cartes : Les projets urbains au coeur des métropoles

Image : Le projet Hudson Yards, New York

#projet\_urbain #acteurs #inégalités\_socio-spatiales



#malléabilité #durabilité #temporalité



Schémas: morphologie de l'île de Chongming - Une trame malléable  
Photographie : le site de Sanline située au sud dans la troisième ceinture autoroutière de Shanghai

# Shanghai adaptable, manifeste de la malléabilité

Charbel Daou

Lieu : Shanghai - Chine

Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

Le postulat présenté porte sur l'urbanisme des temps et la métropole malléable qui s'oppose au phénomène du *tabula rasa* Shanghaien. Par ce projet, on vise une ville adaptable, transformable et flexible, capable de recycler sa morphologie et son métabolisme selon la palette du temps.

Afin de s'adapter à la croissance démographique rapide, 38 % des surfaces urbanisées à Shanghai ont été témoins du phénomène de la table rase ces deux dernières décennies. Dans cette course frénétique à la construction et à la restructuration une partie importante des villages urbains et des Lilongs a été détruite. Le paysage urbain est complètement bouleversé par l'édification des projets stéréotypes de la modernité, sans aucune anticipation des futures mutations de la métropole chinoise.

Devant une telle métamorphose, multiples questions se posent : comment la ville de Shanghai peut reconvertir sa morphologie et recycler son métabolisme ?

Comment cette métropole peut devenir plus malléable, plus adaptable et plus flexible face aux futurs aléas ?

Comment imaginer un projet urbain élastique capable de s'adapter aux différents changements sociodémographiques et à la palette du temps ?

Les grands chantiers de destruction de la troisième ceinture autoroutière Shanghaienne, constituent notre périmètre d'intervention. Le projet associe qualité

environnementale, activité agricole et développement urbain, il répond aux intentions publiques dans un premier temps, et prévoit une adaptabilité future face à des changements démographiques métropolitains dans un second temps.

L'aménagement proposé s'inspire de l'île agricole de Chongming, cette dernière aménagée selon une trame linéaire et en lanières, présente une grande économie d'infrastructures et une malléabilité d'usage dans la trame elle-même.

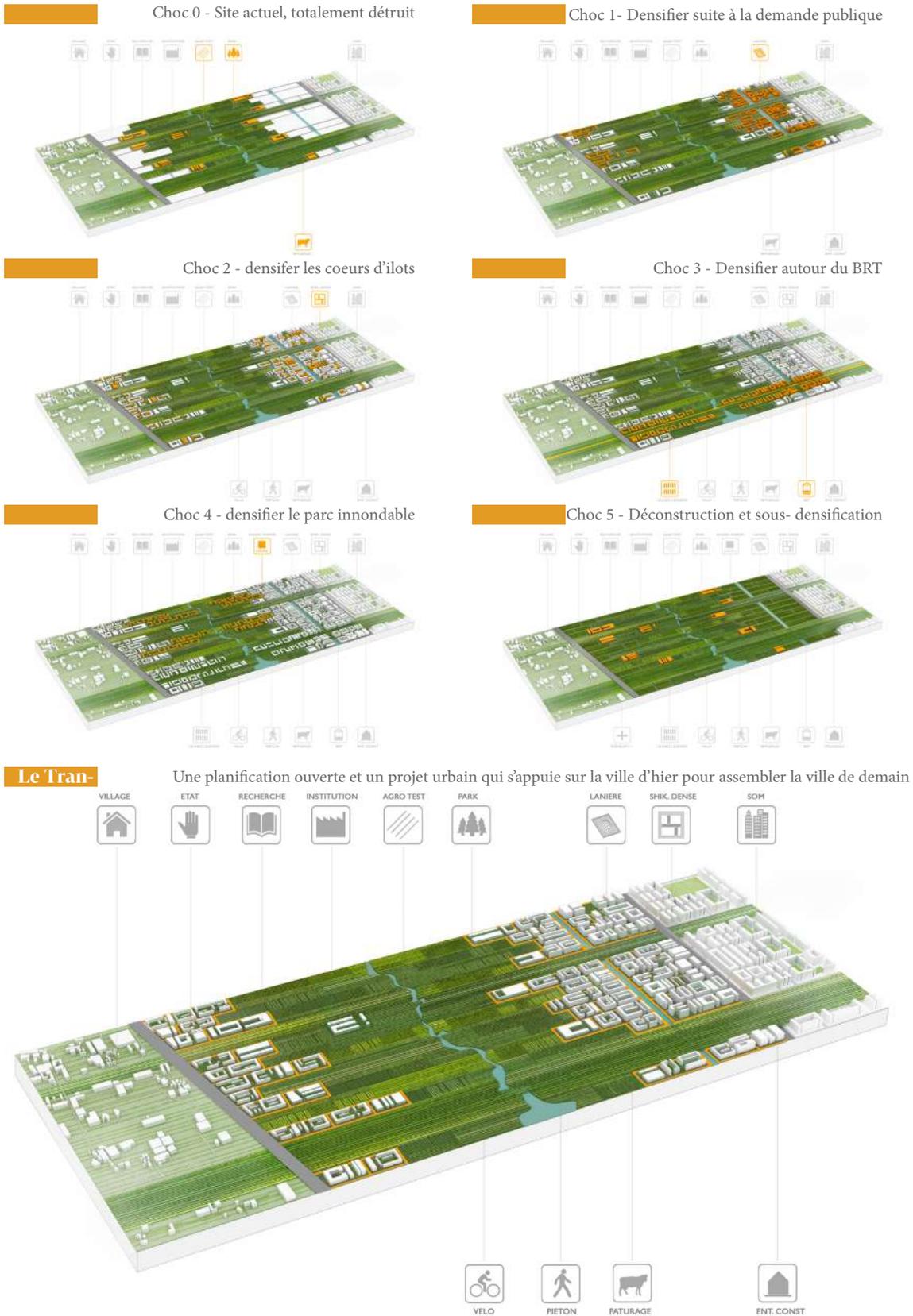
Après avoir établie un manifeste rétrospectif d'aménagements malléables, le projet est soumis à plusieurs chocs de croissance et décroissance démographique, afin de démontrer sa flexibilité et son adaptabilité dans le temps.

Le projet adopte une approche chronotopique et s'intéresse aux rythmes et aux cycles de vie des espaces urbains. Il vise notamment à limiter la consommation d'espace, à diminuer les dépenses énergétiques et à recycler la ville existante.

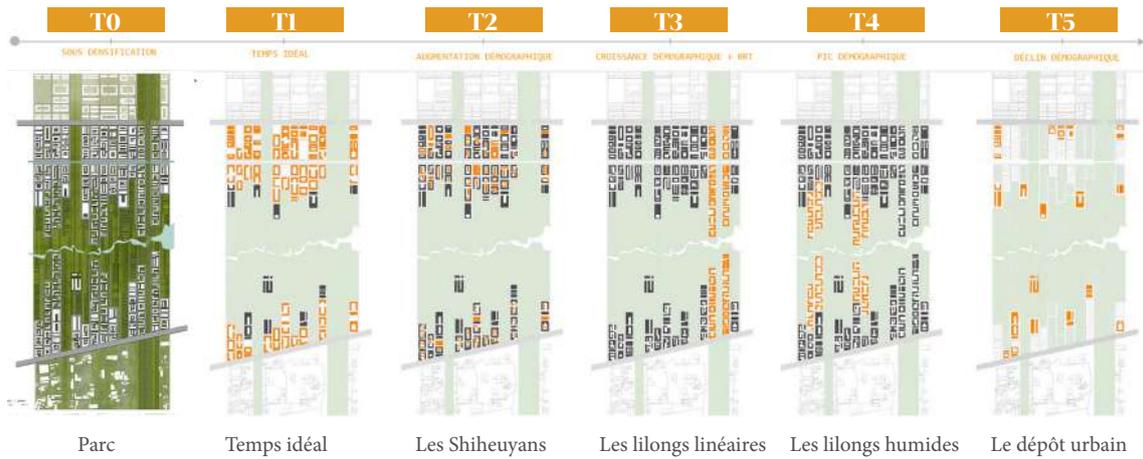
#malléabilité #durabilité #temporalité

Texte : Présentation du projet

#malléabilité #durabilité #temporalité



**Diagrammes** : 6 axonométries synthétisant la flexibilité et l'adaptabilité du site dans le temps  
**Axonométrie** : Le transect d'aménagement en lanière

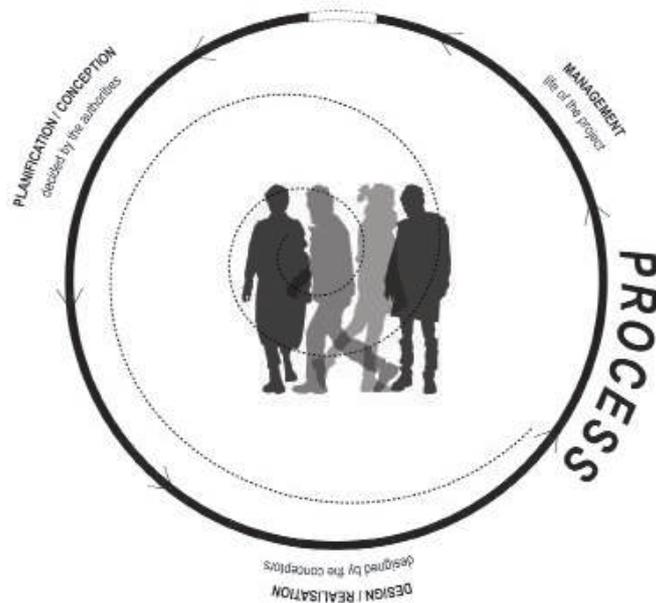


#malléabilité #durabilité #temporalité

Plans : les différents temporalités d'aménagements

Ambiance 1 : Un parc d'activité, un nouveau univers unissant industrie , recherche et développement urbain

Shanghai adaptable



#planification #numérique #participationcitoyenne



Image : Les habitants au coeur du processus de projet  
Image : Contexte d'intervention de l'expérimentation Macadam, à Sevran en Seine-Saint-Denis

# Planification urbaine et démocratie directe

**Renaud Molines**

Lieu : Sevrans - France

Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

La politique désigne le mode de gouvernance au travers duquel le pouvoir se manifeste dans ses institutions. Elle dicte au travers de la loi les tenants et aboutissants de l'organisation sociétale. Dans cette perspective, l'architecture a toujours été mise au premier plan comme symbole de ce pouvoir.

Les revendications d'experts variés d'associer les citoyens au processus de fabrication de la ville a connu un certain succès au début du XXème siècle, et a donné lieu à des expérimentations à travers le monde en opposition à la pensée fonctionnaliste, et son processus décisionnaire technocratique. En France, à partir de la fin des années 1950, cette fabrication de la ville fonctionnaliste s'exprime notamment par le zonage et la normalisation des besoins, issus de la pensée moderne d'un Homme Nouveau. Des mouvements contestataires d'habitants (qualifiés de « luttés urbaines » par les sociologues tels que Paul-Henry Chombart de Lauwe et Henri Lefebvre) font leur apparition à la fin des années 60 à travers le monde. Les altercations les plus violentes entre représentants du pouvoir et citoyens se sont généralement produites dans des cas de destructions massives de tissus anciens, impliquant des procédures d'expulsions vers les périphéries.

Le terme de concertation a donc rapidement fait son apparition dans le vocabulaire des services techniques responsable de la fabrication de la ville, les ZAC (Zone d'Aménagement Concerté) en sont la progéniture directe. Ainsi, il apparaît nécessaire à partir des années 1990 d'acter dans la loi une obligation de concertation, et la mise en place d'échanges entre les citoyens et la maîtrise d'ouvrage, publique ou privée. Une infinité d'exemples d'urbanisme « concerté » peuvent donc être trouvés dans les dernières décennies mais il semblerait que ces concertations soient de l'ordre de réunion publique d'information plutôt que de l'ordre d'une co-construction dans la plupart des cas.

Afin d'identifier des expériences de participation citoyenne dans ce vocabulaire technocratique, nous nous appuyons sur les travaux de Sherry Arnstein qui a développé une échelle de la participation (1969) visant à hiérarchiser selon huit niveaux de participations.

Texte : Présentation du mémoire

Niveau 8 : Pouvoir effectif des citoyens aux prises de décisions.

Niveau 7 : Délégation de pouvoir.

Niveau 6 : Partenariat

Niveau 5 : Réassurance

Niveau 4 : Consultation

Niveau 3 : Informations

Niveau 2 : Thérapie

Niveau 1 : Manipulation

le mode de fonctionnement inhérent aux outils numériques, et plus particulièrement aux applications mobiles, nous paraît novateur et en capacité de réinterroger le concept de participation porté par un idéal démocratique. Les outils technologiques ont aujourd'hui la particularité de pouvoir être utilisés à titre individuel grâce à des interfaces toujours plus intuitives.

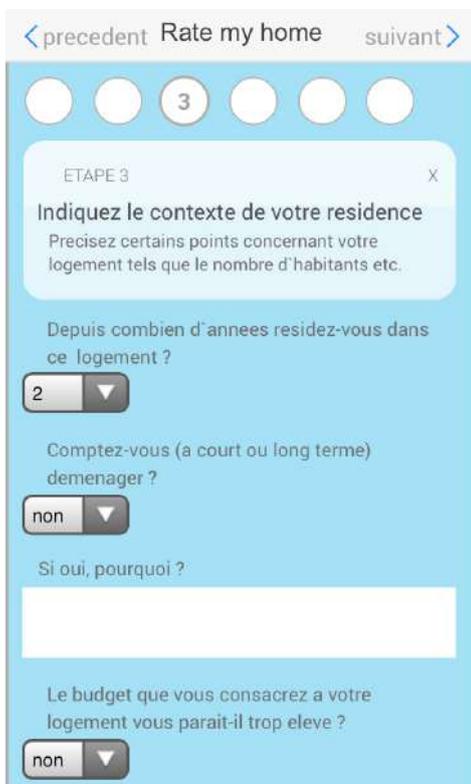
Ces différents niveaux de participation permettront de classer diverses expériences en matière de démocratisation du processus décisionnel et conceptuel des projets urbains. Afin de mettre en évidence les limites d'une expérience participative dans le cadre d'une démocratie représentative, il s'agira d'identifier la pluralité d'outils administratifs de fabrication de la ville, maîtrisés par les puissances publiques ayant un impact direct sur l'élaboration de l'environnement bâti et vécu (PLUI, PLU, PLH, PDU). Ces outils de planification urbaine, majoritairement cartographiques, se manifestent à différentes échelles (d'intercommunale au parcellaire) et viennent dicter une conception définie de l'avenir des villes. Il s'agira d'identifier au travers d'une grille d'analyse les impacts directs entre ces documents et la réalité du terrain, ainsi que leur représentativité des aspirations citoyennes. Pour ce faire, nous prendrons comme échantillon le cas de Sevran en Seine-Saint-Denis, terrain d'étude du projet de recherche action Macadam.

Dans le cadre du projet Macadam nous avons pris comme hypothèse que le numérique et les outils du digital peuvent contribuer à la mise en place d'une expérience de démocratie directe. En effet,

De la même manière qu'en 1977, Michel Ragon considère la vidéo comme un outil participatif pouvant « aider à la fois à l'information et à la création », nous pensons aujourd'hui les interfaces numériques (smartphone, tablette, langage digital) comme des outils attractifs, référants au loisir, au contact, à l'instantané. Accompagnant les individus dans leur intimité, stockant des données privées comme publiques, nous voyons en ces technologies un statut encore plus puissant que la caméra, et pressentons que l'exploitation du potentiel de l'outil numérique soit apte à offrir aux citoyens la capacité de proposer des modifications de leur cadre de vie. Ainsi, il s'agit pour nous de travailler sur la base d'un concept de participation porté par une expérimentation de démocratie directe, et non par des obligations législatives.

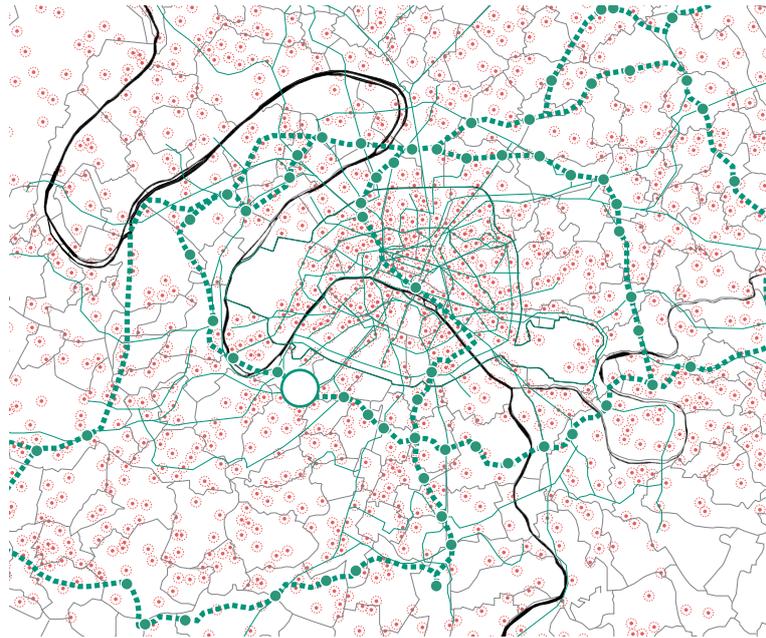
Ainsi, après étude des outils de représentation de la planification urbaine, maîtrisée par les autorités publiques, et de leurs limites, il s'agira d'appliquer la même grille d'analyse critique aux outils qui ont été développés lors du projet Macadam afin d'identifier dans ces outillothèques, les caractéristiques propres à chaque outil, aptes à contribuer à la mise en œuvre d'une expérience de démocratie directe au sein du processus de fabrication de la ville.

Texte : Présentation du mémoire



**Image :** Interpretation d'un parcours lycéen realise lors de l'experimentation Macadam  
**Image :** Illustration du dispositif de concertation Macadam

#planification #numerique #participationcitoyenne



#mobilité #gare #espacepublic



Carte : Le réseau des centralités à l'échelle territoriale  
Photographie : Le paysage des grands ensembles de Clamart

# Le Grand Paris de la proximité

Valentine Branchu

Lieu : Clamart - France

Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

Dans la stratégie illustrée par ces deux scénarios, la gare n'est pas un lieu de concentration programmatique qui ferait concurrence aux centralités existantes, mais un relai au sein du réseau de centralités concourant à sa structuration et à son intensification.

Afin d'anticiper l'impact sur le territoire des futures lignes du Grand Paris express (GPE), ce projet s'intéresse à la gare Transilien de Clamart, appelée à être intégrée à ce réseau.

Le projet s'appuie sur divers constats :

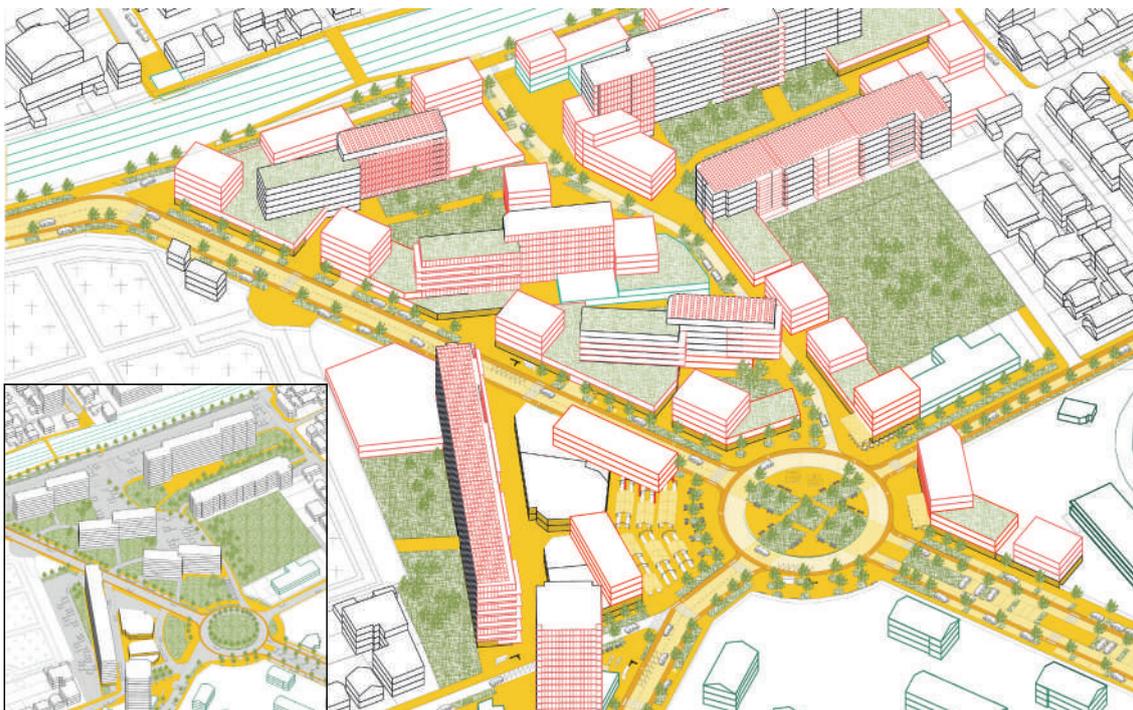
- Le territoire est composé d'un réseau de centralités interdépendantes (centre-ville, centralité de quartier) associées par l'intermédiaire de voies structurantes ;
- En s'y inscrivant, les gares de GPE viennent renforcer le réseau de transport existant. Elles permettent la transition entre l'échelle globale et l'échelle locale.

Le projet tente de répondre à la question : comment conjuguer accessibilité nouvelle et transformation du territoire ? Pour cela, il émet l'hypothèse que le réseau de centralités est LE support de la transformation du territoire. L'accessibilité engendrée par les gares du GPE va ainsi alimenter et renforcer le réseau de centralités existantes. L'objectif est donc d'inverser le regard par rapport à celui des opérateurs

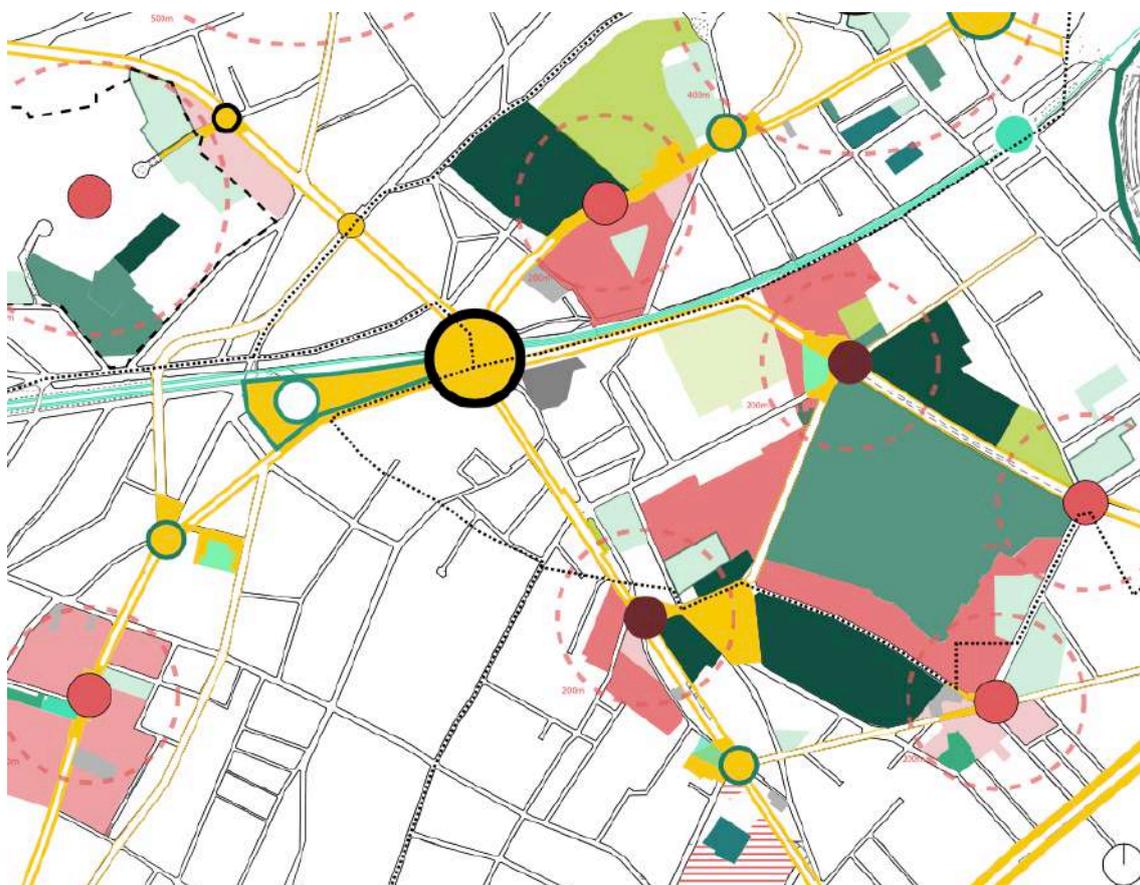
du GPE pour qui le développement est centré sur les points réseau. Quatre lieux ont été choisis pour développer le potentiel du projet, à l'instar de celui illustré ici, qui associe une centralité de quartier et une voie structurante reliant la gare au centre ville de Clamart. Il se situe dans un tissu mixte. Les objectifs du projet sont de renforcer l'espace public piéton, aménager les intérieurs d'îlots avec des lieux publics ponctués de nouveaux équipements et services, densifier le tissu pavillonnaire, aménager les dents creuses, créer des pistes cyclables et développer l'offre commerciale le long de l'avenue.

Le second exemple, est une centralité de quartier qui est aussi un point carrefour stratégique. Elle est inscrite dans un tissu de grands ensembles. Les objectifs du projet sont de repenser l'espace public pour le piéton et comme support d'interventions artistiques, de densifier les grands ensembles, aménager durablement l'espace libre et renforcer l'offre commerciale.

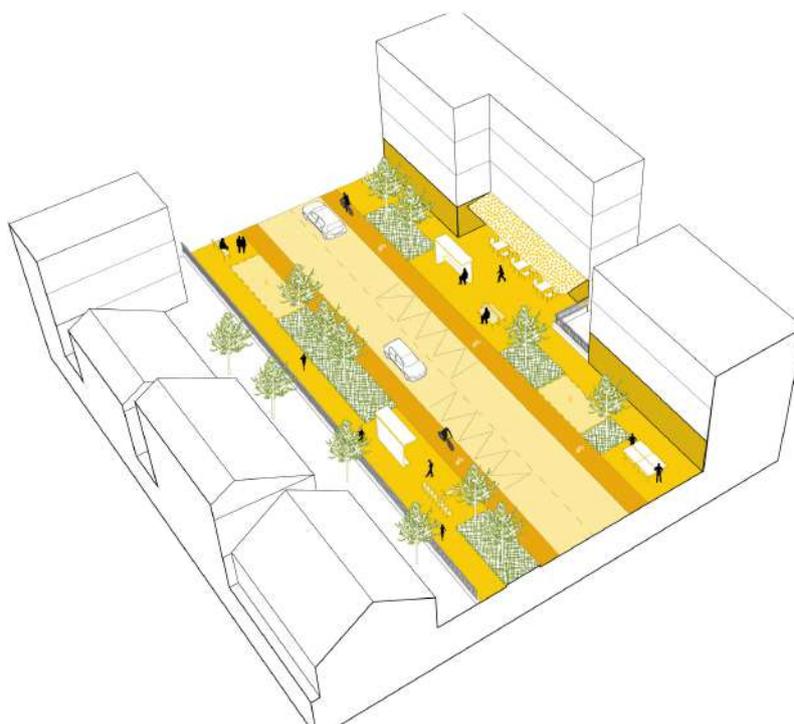
Texte : Présentation du projet



#mobilité #gare #espacepublic

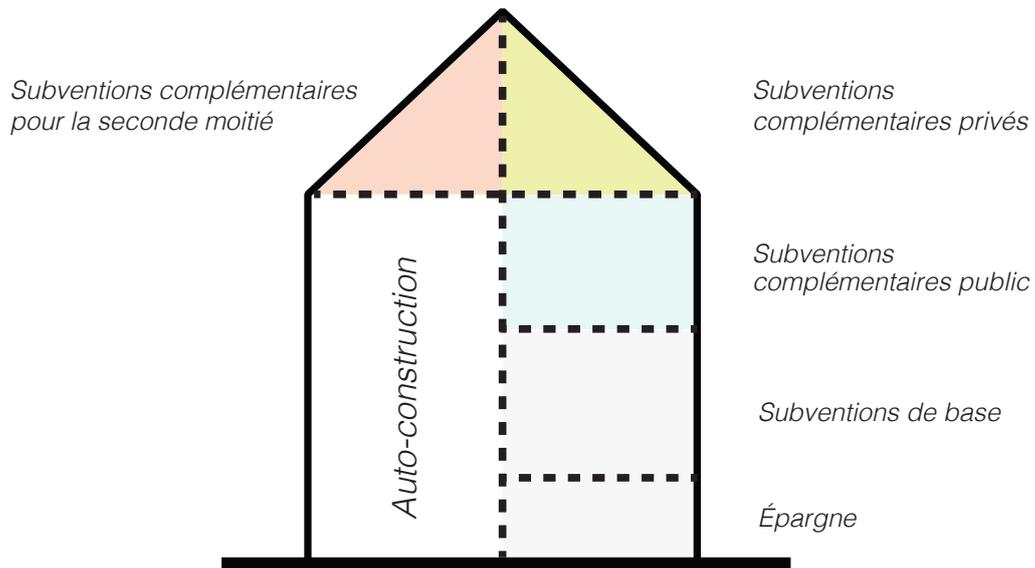


**Axonométrie :** Hypothèses pour l'accompagnement d'un quartier d'habitat collectif  
**Collage :** Transformation de l'espace public



#mobilité #gare #espacepublic

Axonométrie : Principe d'aménagement d'une voie structurante  
Carte : Le réseau des centralités aux abords de la gare de Clamart



#logementsocial #mobilité #autoconstruction



Carte : Distribution démographique et répartition de l'habitat social  
Photographie : Les typologies d'habitat

# La ségrégation socio-spatiale liée à la production d'habitat social

Karina Guaman Flores

Lieu : Santiago - Chili

Encadrants mémoire : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

L'attribution du prix Pritzker à l'architecte chilien Alejandro Aravena, mettait en lumière l'habitat dit « incrémental », imaginé pour répondre à la délicate équation économique de la production du logement social.

Les villes latino-américaines sont, historiquement, des espaces de forte ségrégation. En quoi consistent ces phénomènes de discrimination sociale et qu'est-ce qui alimente la dynamique particulière de la ségrégation résidentielle ? Ces interrogations générales sont essentielles afin d'identifier l'origine de la ségrégation socio-spatiale de l'aire urbaine de la métropole de Santiago et de mieux comprendre la genèse de notre cas d'étude : l'habitat incrémental de Elemental : une architecture répétitive de « demi-maisons » que leurs acquéreurs peuvent agrandir en auto-construisant des pièces supplémentaires.

La thèse développée ici est que l'habitat social incrémental participe de la dynamique de ségrégation à travers trois dimensions particulières, qui sont inter-relées et peuvent être repérées à diverses échelles, de la métropole, des quartiers et des immeubles. La première

est la dimension socio-économique, qui détermine l'ensemble des mécanismes de production actuels de l'habitat social. La deuxième dimension, métropolitaine et locale, est liée aux rapports qu'entretient cet habitat avec les principales fonctions urbaines (mobilité, aménités, centralité notamment). Enfin, c'est la dimension architecturale et d'architecture urbaine qui est questionnée, à travers notamment l'analyse typo-morphologique de l'habitat à l'échelle des quartiers auxquels il appartient et à celle des édifices.

En conclusion, il ressort que les conditions socio-économiques de production du logement populaire dans une métropole comme Santiago sont déterminantes de la localisation et de la concentration massive de ces habitats qui, dès lors qu'ils sont « augmentés » par les auto-constructions de leurs habitants, entrent dans un cycle de stigmatisation et de dévalorisation.

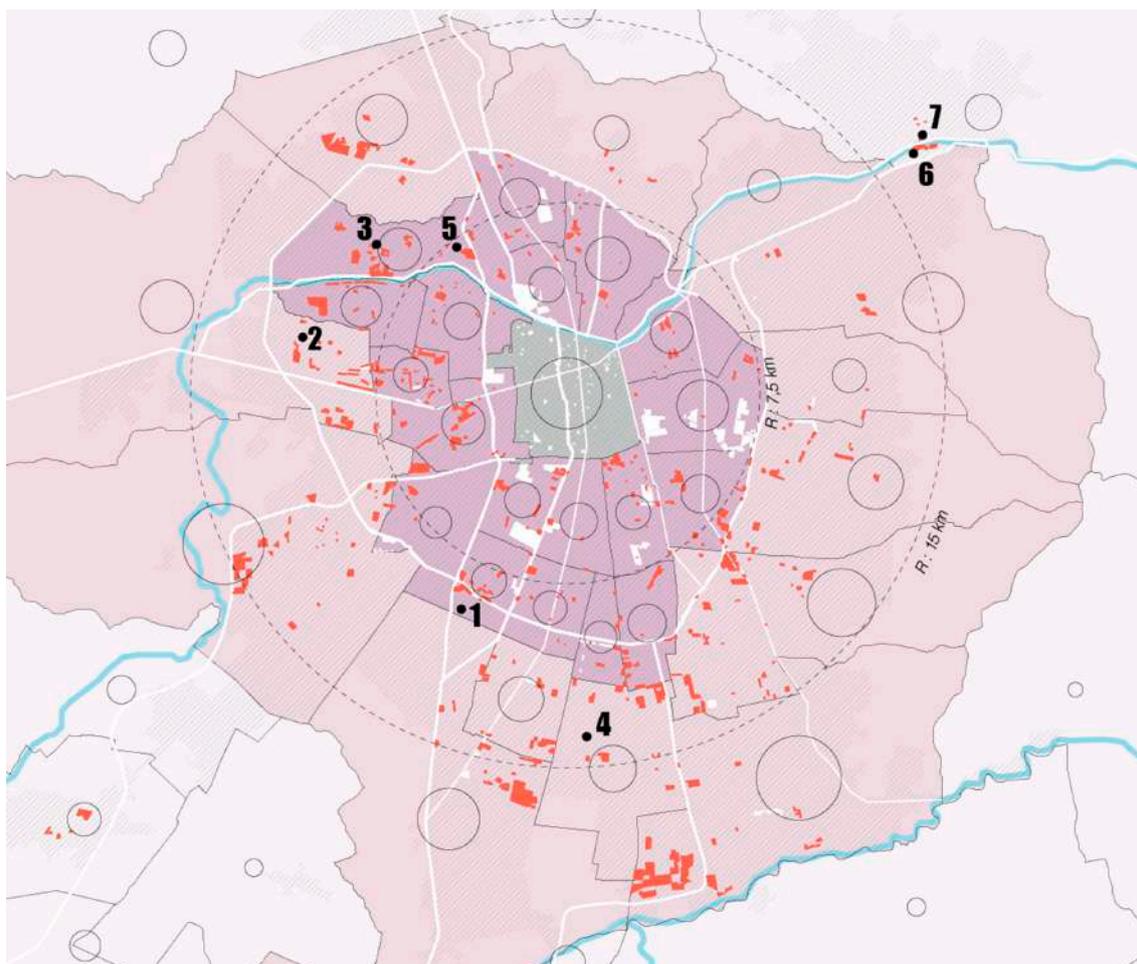
Texte : Présentation du projet

Cette médiatisation portait à l'attention du public la qualité architecturale de ces logements populaires, en masquant toutefois les phénomènes de ségrégation qui les caractérisent.

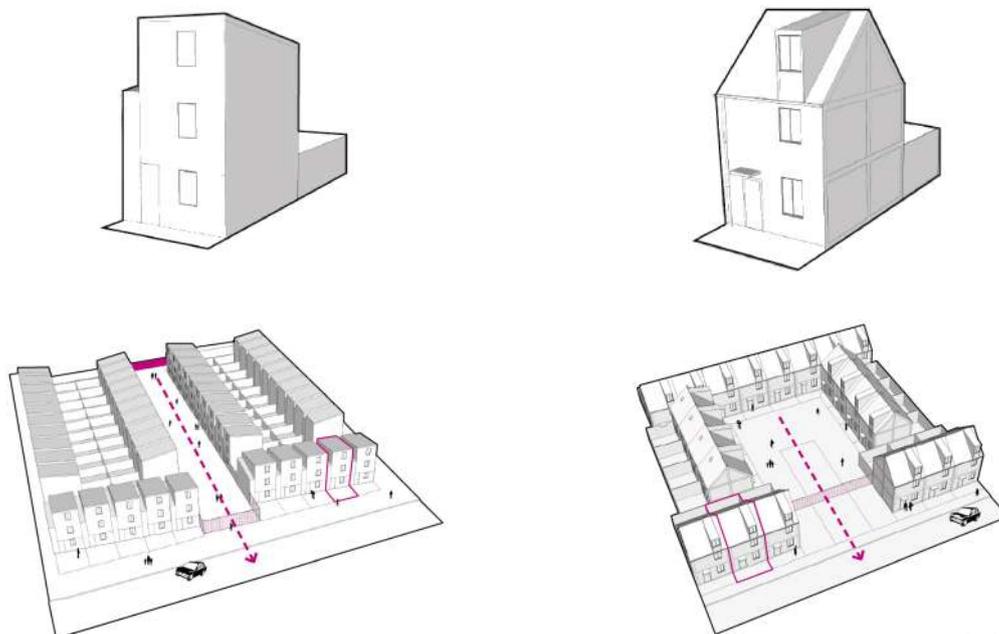
En conclusion, il ressort que les conditions socio-économiques de production du logement populaire dans une métropole comme Santiago sont déterminantes de la localisation et de la concentration massive de ces habitats qui, dès lors qu'ils sont « augmentés » par les auto-constructions de leurs habitants, entrent dans un cycle de stigmatisation et de dévalorisation.

Et se pose alors la question de la contribution à ce phénomène d'une conception architecturale jugée par ailleurs exemplaire...

#logementsocial #mobilité #autoconstruction

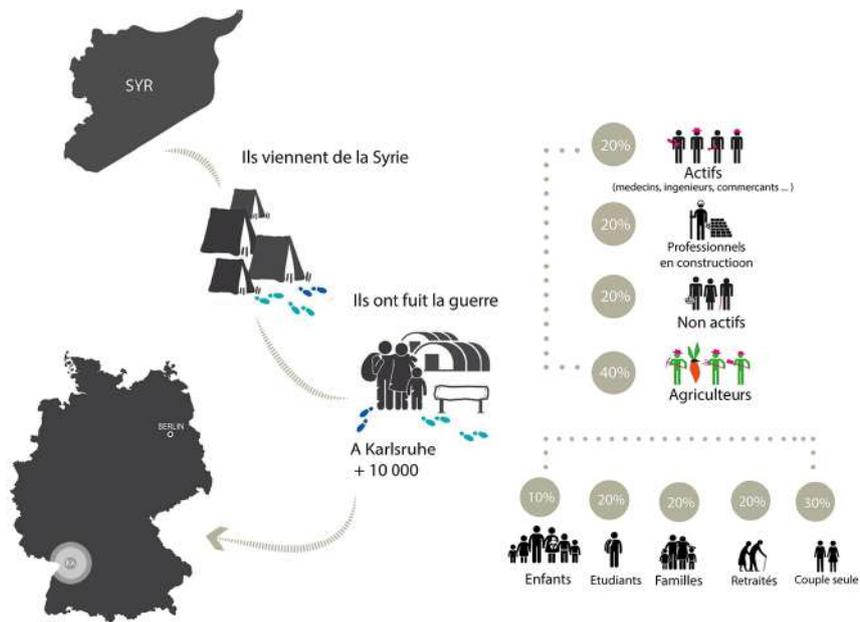


Texte : Présentation du projet  
Carte : Repérage des échantillons



Axonométrie : Les typologies d'habitat social de Renca et Barnechea  
Vue aérienne : Les quartier de Renca et Barnechea

#logementsocial #mobilité #autoconstruction



#migration #logement #transport



**Diagramme :** La migration syrienne à Karlsruhe  
**Photographie :** Le site d'accueil des migrants

# La migration, levier pour le développement urbain

Romy Karam

Lieu : Karlsruhe - Allemagne  
Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

Le conflit armé en Syrie a engendré une grave crise humanitaire et plongé la population syrienne dans de grandes souffrances. Plus de la moitié des habitants a quitter son domicile et près de cinq millions d'entre eux ont trouvé refuge dans les pays proches et en Europe.

Ce projet s'intéresse à la ville de Karlsruhe, dans le Land de Bade-Wurtemberg, 2e ville d'accueil de ces réfugiés en Allemagne. Face au faible taux de natalité, des stratégies ont été mises en place pour accueillir les migrants en leur proposant un programme d'intégration. Ces intentions favorisent l'esprit de tolérance, l'intégration au sein de la société, et aide à obtenir un emploi. Toutefois la crise du logement incite la ville à rechercher des solutions pour loger cette nouvelle population.

Dans quelle mesure la ville de Karlsruhe peut-elle établir une stratégie urbaine d'augmentation de sa population ? Comment intégrer cette nouvelle population à la société allemande ? Comment profiter de ce boom de l'immigration pour redynamiser le développement économique de la ville ? Où loger la nouvelle population ?

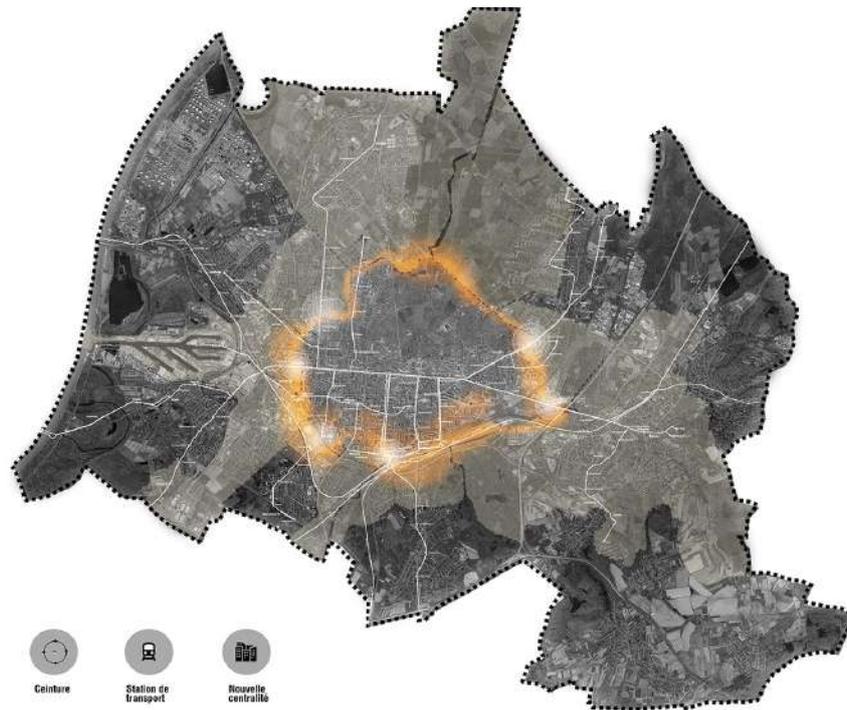
Afin d'éviter la ségrégation, nous avons écarté l'hypothèse envisagée de la périphérie, sous forme de camps. Mais la capacité n'étant pas suffisante, nous proposons de travailler sur l'entre-deux : une ceinture où la nouvelle population serait au cœur du tissu social avec accessibilité aux services et équipements du centre-ville.

En appui à cette stratégie, lieux de relogement et points d'arrêt du tram coïncident afin de développer des quartiers de gare. Ce développement urbain favorise la mixité fonctionnelle et sociale, limite l'étalement urbain, renforce les quartiers existants et génère de nouvelles centralités dans une ville qui est très radioconcentrique.

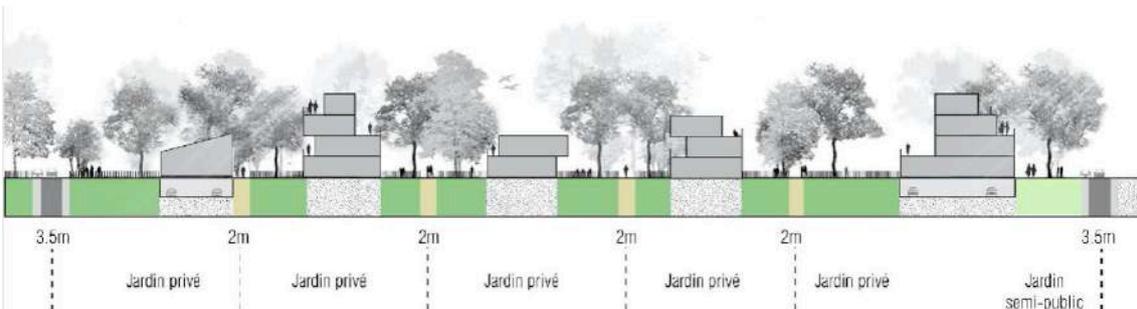
La concertation et l'habitat participatif sont fortement préconisés afin d'inciter la population à la création de leur propre quartier, pour établir des liens avec leurs futurs voisins et faire naître un esprit d'appartenance à cette nouvelle terre d'accueil.

Texte : Présentation du projet

#migration #logement #transport



#migration #logement #transport



**Carte :** Stratégie urbaine - la superposition de l'entree deux et les gares

**Plan-masse :** Principe d'aménagement du quartier gare

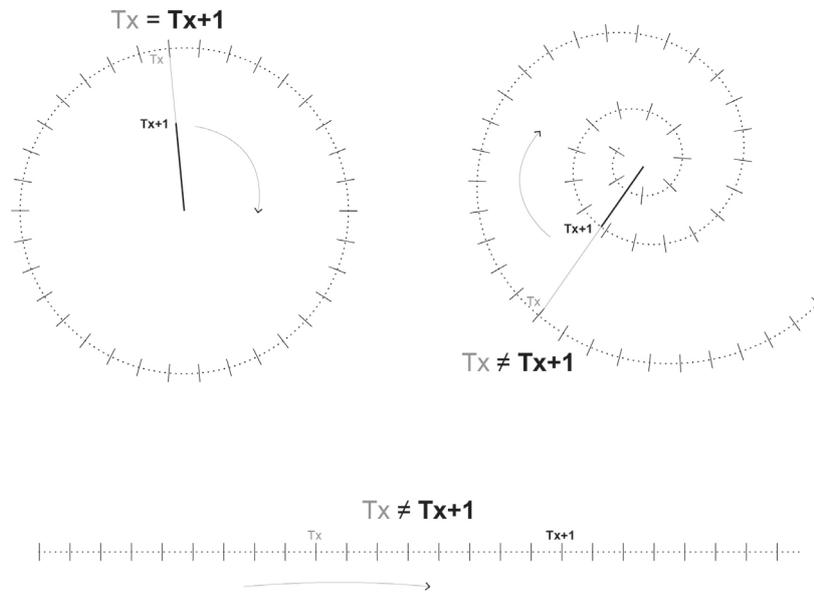
**Coupe :** Les rues du quartier gare



#migration #logement #transport

**Image : Ambiance du quartier gare**  
**Image : Vue aérienne du quartier gare**

#participationcitoyenne #temporalités #intelligencecollective



**Diagramme :** Les représentations du temps illustrent la vision du projet urbain  
**Photographie :** Chantier collectif du projet Gerard Situ à Aulnay-sous-Bois - Collectif ETC

# Temporalités d'acteurs et participation citoyenne

Charlotte Pierson

Lieu : Aulnay-sous-Bois - France  
Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff, Laëtitia Overney

L'intelligence collective du territoire peut être définie comme la connaissance et la compréhension du territoire propres à ses habitants, mais aussi le rapport établi collectivement entre les habitants et celui-ci.

Cette intelligence collective du territoire est ici représentée comme un élément sous-jacent au territoire en projet mais qui est invisible, et qu'il s'agira justement de tenter de faire percoler dans le cadre d'un projet urbain participatif. Le constat tiré des expériences de terrain est aussi celui de l'existence de temporalités d'acteurs différentes qui s'appliquent au territoire en projet. Ces temporalités spécifiques aux acteurs entrant en jeu dans le projet ont la capacité d'infléchir le projet urbain dans son processus.

De ces deux constats a été tirée l'hypothèse pour ce mémoire à savoir « La concordance des temporalités d'acteurs et de la temporalité propre au territoire peut permettre à l'intelligence collective du territoire de percoler à travers le projet. »  
A partir de cette hypothèse s'est ainsi posée la question des outils et moyens permettant cette concordance de temporalités. C'est à travers l'étude du cas du territoire d'Aulnay-sous-Bois en projets et du retour

d'expériences pratiques qu'on été mis en évidence les outils qui peuvent exister, leurs atouts et leurs limites.

On peut dans un premier temps affirmer que les temporalités habitantes s'inscrivent dans une double conception du temps : le temps court et instantané du quotidien et du présent, et le temps long des relations sociales et des habitudes. Le rapport au temps des habitants vis à vis du projet urbain peut en effet se construire à la fois à l'échelle individuelle des rythmes quotidiens réguliers, mais aussi à l'échelle collective du temps long et lisse de la ville.

Texte : Présentation du mémoire

Sur le territoire d'Aulnay-sous-Bois, on retrouve une imbrication de projets urbains dont trois particulièrement : le projet de renouvellement urbain des quartiers Nord d'Aulnay lancés dans le cadre de l'ANRU en 2004. Le projet de rénovation urbaine « les Chemins de Mitry Princet » en concession d'aménagement et en cours de conception depuis 2011. Enfin, le projet d'urbanisme transitoire « Gérard situ », qui a pris place à Aulnay en 2013 dans le parc de la Résidence la Roseraie. Ces trois projets ont des périmètres qui se chevauchent ou se complètent sur le territoire d'Aulnay.

Ces multiples projets se superposent tant géographiquement que temporellement puisque les projets transitoires et de court terme s'intègrent dans les durées de projet plus longues. D'autre part, ces chevauchements s'effectuent sur un fond d'événements concernant la politique de la ville à l'échelle nationale qui vont également impacter les projets urbains à l'échelle locale. Il en résulte une complexité sur le territoire qui s'exprime par le nombre et la diversité d'acteurs en jeu et le recouvrement de leurs temporalités.

Pour chacun des projets urbains se chevauchant, un mode de participation a été observé et analysé : le conseil citoyen, le chantier ouvert et la concertation préalable.

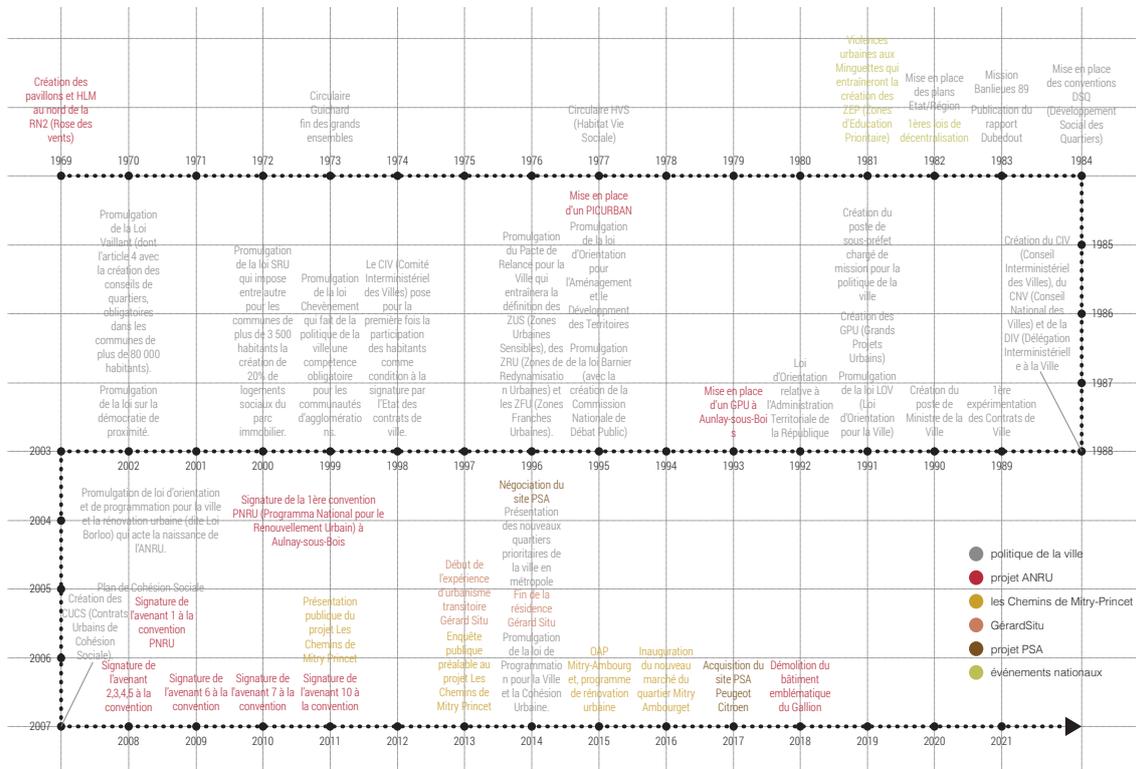
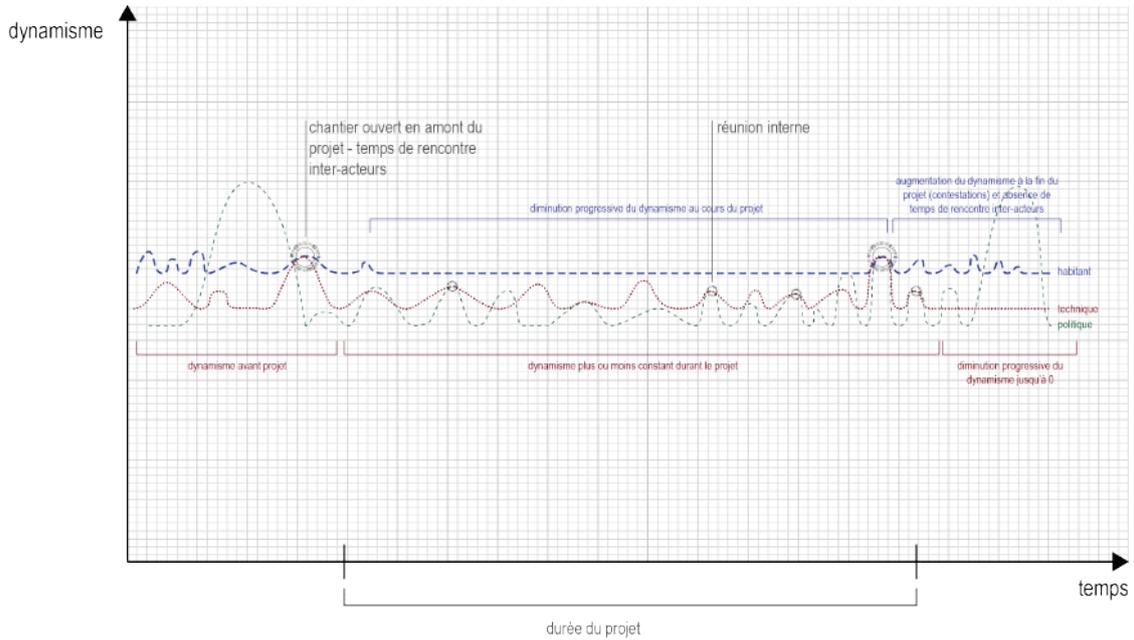
Deux outils parmi ceux étudiés se révèlent plus capables de provoquer des points de concordances entre les temporalités des différents acteurs, et d'ainsi faire percoler cette intelligence collective du territoire.

Le premier outil est celui de l'inscription dans le temps long et la permanence. Au contact du temps long de la ville, le temps expert peut en absorber une partie du contenu. La

question qui demeure et dont nous avons pu explorer quelques réponses est celle de la manière dont ce contact permanent ou régulier entre deux types de temporalités peut prendre forme. Les conseils constitués exclusivement de citoyens semblent posséder les caractéristiques permettant de faire percoler cette connaissance collective du territoire au travers du projet urbain grâce à une régularité des rencontres dans le temps. Une deuxième méthode est celle de la résidence en établissement scolaire étudiée à travers la résidence du Collectif ETC dans le collège Gérard Philippe. Ces deux méthodes possèdent toutefois leurs limites. La première pose la question de la légitimité de cet outil à la citoyenneté locale issu d'applications de lois élaborées à l'échelon national. De plus, la jeunesse de cet outil ne nous permet pas encore de juger son efficacité dans le cadre d'un projet urbain. La deuxième méthode pose comme limite la capacité d'adaptation des temporalités des experts techniques.

La deuxième temporalité spécifique observée est celle de l'événement. Il semble d'après les expériences de certains architectes comme le Collectif ETC, que l'événement, le festif, le ponctuel, l'éphémère soit propice à la rencontre des temporalités habitantes et expertes grâce à son caractère exceptionnel. Là encore, une limite majeure à cette méthode apparaît lorsqu'il s'agit de la pérennisation des éléments de projet. En effet, une difficulté réside encore lorsqu'il s'agit de faire perdurer les « bonnes pratiques », éléments de projet ou de connaissance collective du territoire qui auront pu émerger, une difficulté notamment due à la multiplicité des temporalités qui se croisent dans la durée du projet.

Texte : Présentation du mémoire



**Diagramme : Interactions entre temporalités d'acteurs dans le projet d'urbanisme transitoire**  
**Diagramme : Chronologies de projets locaux et nationaux sur le territoire d'Aulnay-sous-Bois**

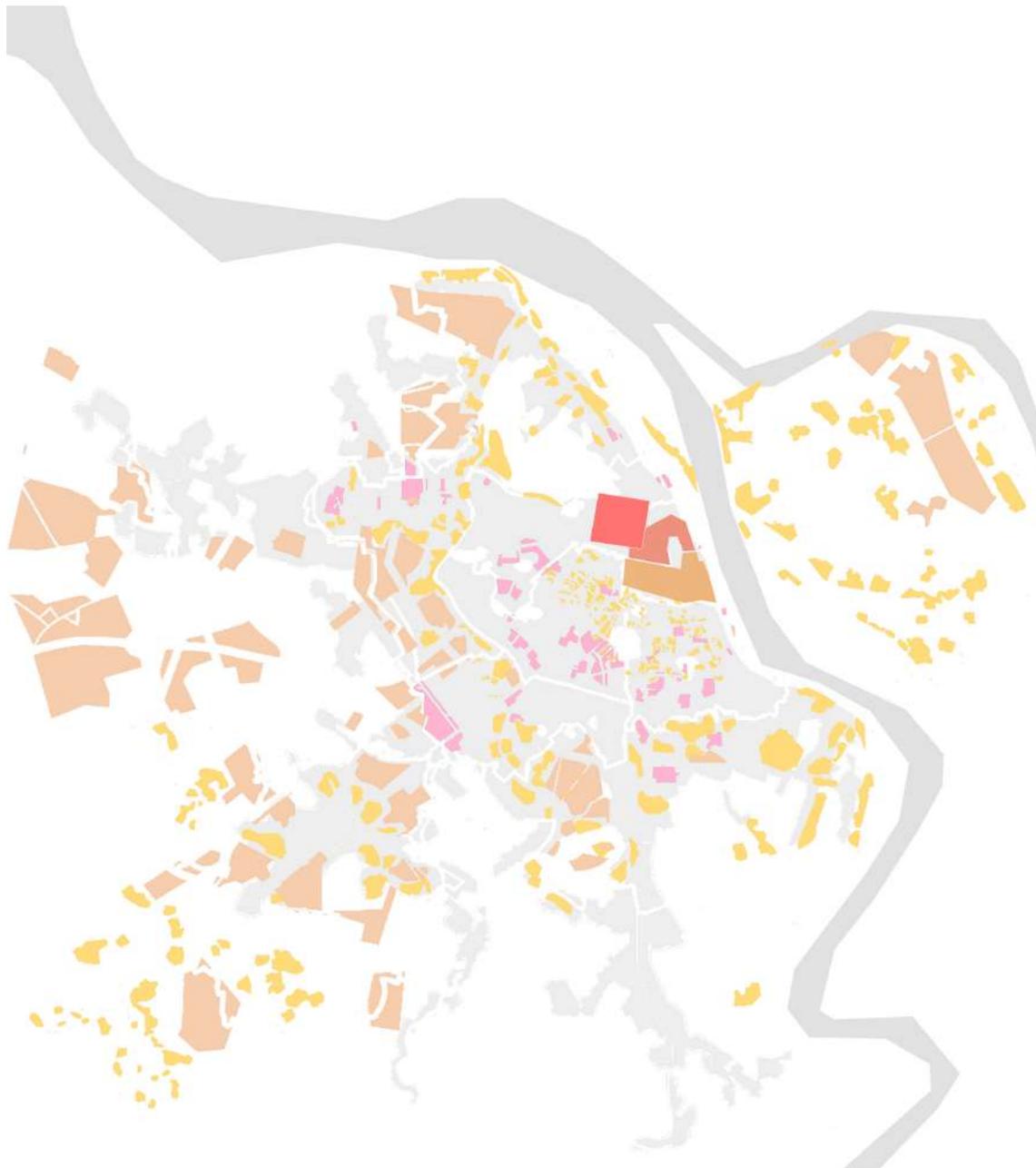
**Temporalités d'acteurs et participation citoyenne**

#participationcitoyenne #temporalités #intelligencecollective



- La citadelle
  - 36 rues
  - Quartier français
  - Espaces villageois urbanisés
  - KTT
  - KDTM
  - Espaces urbanisés spontanés
- 2 KM**

#mobilité #espacepublic #urbanisation



**Carte : Repérage des espaces publics à Hanoï**  
**Images : Les entités urbaines de Hanoï**

# Transformation des espaces publics à Hanoï

Duc Thanh Do

Lieu : Hanoï - Vietnam  
Encadrant mémoire : Anne  
Grillet-Aubert

Les figures des espaces publics à Hanoï restent très ambiguës entre les caractéristiques planifiées et spontanées. Est-ce que le nouveau métro peut contribuer à la requalification des espaces publics de la capitale du Vietnam ?

Hanoï, capitale du Vietnam, est une ville au dynamisme urbain remarquable, symbolisé dans un premier temps par les circulations quotidiennes abondantes de millions de motos et scooters, mais également par l'ambiance chaleureuse et animée des petits commerces remplissant les espaces publics.

*« Par ici un marché, par là une buvette, là-bas un coiffeur et en face un cour de badminton. La richesse des usages se développant dans ces quartiers populaires est incroyable » (Arnaud Jouanchicot)*

Les espaces publics à Hanoï ont été conçus par combinaison entre concept spatial de la société asiatique et influences occidentales. Ils sont le résultat d'une transformation qui n'a cessé depuis le Đổi Mới, réforme économique de 1986. Ce sont théoriquement des espaces urbains ouverts au public mais en pratique, ils sont personnalisés selon les constructions variées de chaque époque et chaque communauté. Evoluant au fil de

l'histoire moderne de la ville, ils subissent une forte influence due à la mutation urbaine. Cela les amène actuellement à faire face à des enjeux importants. Tout d'abord, le manque de cadre législatif sur la gestion et l'exploitation a provoqué des appropriations incontrôlables, notamment sur les « espaces décontractés ». Ensuite, la présence importante des motos et scooters, ainsi que le boom du nombre des voitures privées ces dernières années à Hanoï montrent des obstacles pour valoriser l'usage piéton public sur ces morceaux urbains. Enfin, malgré l'intérêt des autorités sur la notion des espaces publics qui a permis des progressions, la planification au Vietnam fonctionne encore de manière descendante et génère des espaces monofonctionnels, peu adaptés à la vie urbaine dynamique et animée.

Texte : Présentation du mémoire

#mobilité #espacepublic #urbanisation

Dans ce cadre, le projet de métro de Hanoï répond à l'ambition gouvernementale visant à moderniser la capitale, à engendrer des dynamismes économiques, démographiques, sociétaux et culturels. Étant l'élément structurant du Schéma Directeur 2030, vision 2050, le métro de Hanoï va avoir plusieurs impacts cruciaux sur la métamorphose des espaces publics alentours. D'une part, sa configuration du flux de transport, son concept de développement en tant que Transport Oriented Development (T.O.D), sa multipolarité, nécessitent une restructuration importante des tissus urbains dans lesquels il s'inscrit. Pour favoriser cette « renaissance » nécessaire des espaces urbains, il faut que la ville de Hanoï élabore des politiques et schémas plus concrets pour clarifier les facteurs juridiques et rassembler suffisamment de ressources. Leur travail portera sur la densification des fonctions urbaines autour des stations et pôles d'échange. Ainsi, la revalorisation du mode piéton et des espaces publics est indispensable pour assurer l'attractivité et l'efficacité du réseau. D'autre part, comme le métro aérien provoque bien des effets de coupure, il est essentiel d'enquêter sur les projets urbains à venir pour réduire ces impacts. Cela permettra de tenter d'empêcher la dégradation et l'appropriation des espaces publics comme autour des infrastructures aériennes existantes.

Concernant la ligne pilote du métro aérien 2A Hà Đông – Cát Linh, elle représente une épreuve pour la structuration urbaine tout autour du réseau. La ligne 2A évoque de nombreux potentiels pour fabriquer une meilleure intégration. Son facteur aérien, très présent dans les tissus urbains

traversés, peut renvoyer à des pistes de réflexion sur l'aménagement des espaces publics alentours. L'émergence de la première ligne du métro aérien est une belle occasion pour repenser des espaces publics de manière plus systématique. Notre proposition ici est d'étudier ces impacts à travers le découpage en trois situations types : l'implantation sur un axe routier hyper dense, à proximité d'un grand paysage, au-dessus des vides urbains. Chaque situation correspond à des espaces publics possédant des caractéristiques particulières. Les modifications du tissu urbain que le métro traverse peuvent donner de réflexion pour les projets urbains au futur, servant au meilleur dialogue entre l'infrastructure et la ville. Surtout, il s'agit de conceptions pour privilégier la mobilité douce et mettre l'accent sur les espaces publics en revalorisant les « espaces publics protégés » et encadrant les « espaces décontractés ». Les nouveaux concepts urbains, suivant le tracé du métro aérien, devraient trouver une programmation adaptée avec chaque contexte précis, et être en cohabitation harmonieuse entre les secteurs formels et informels, entre l'ambition déterminée de la planification et la flexibilité de la vie urbaine.

Texte : Présentation du mémoire

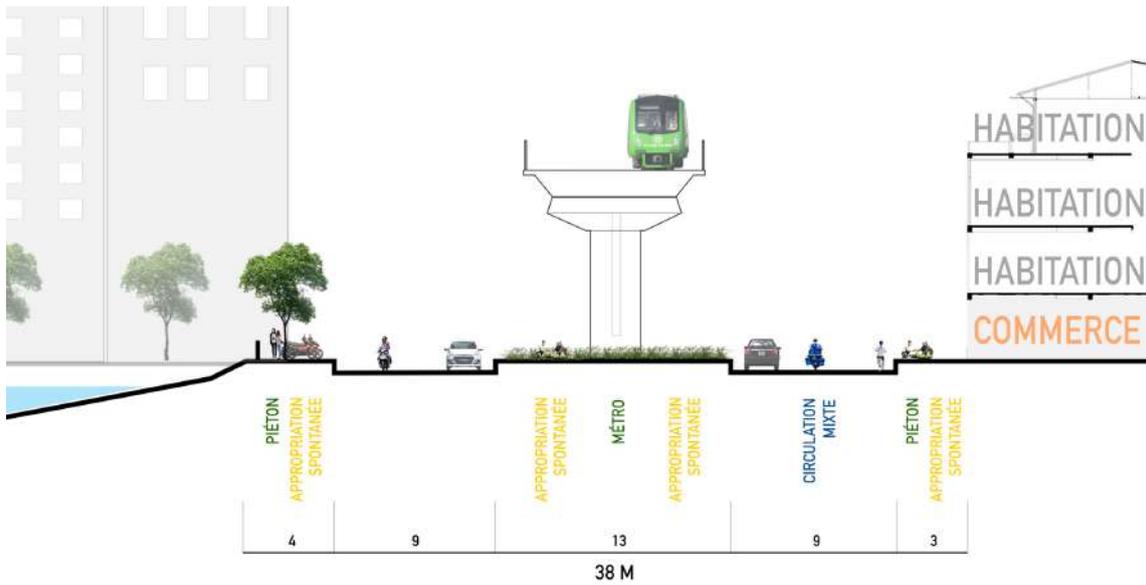
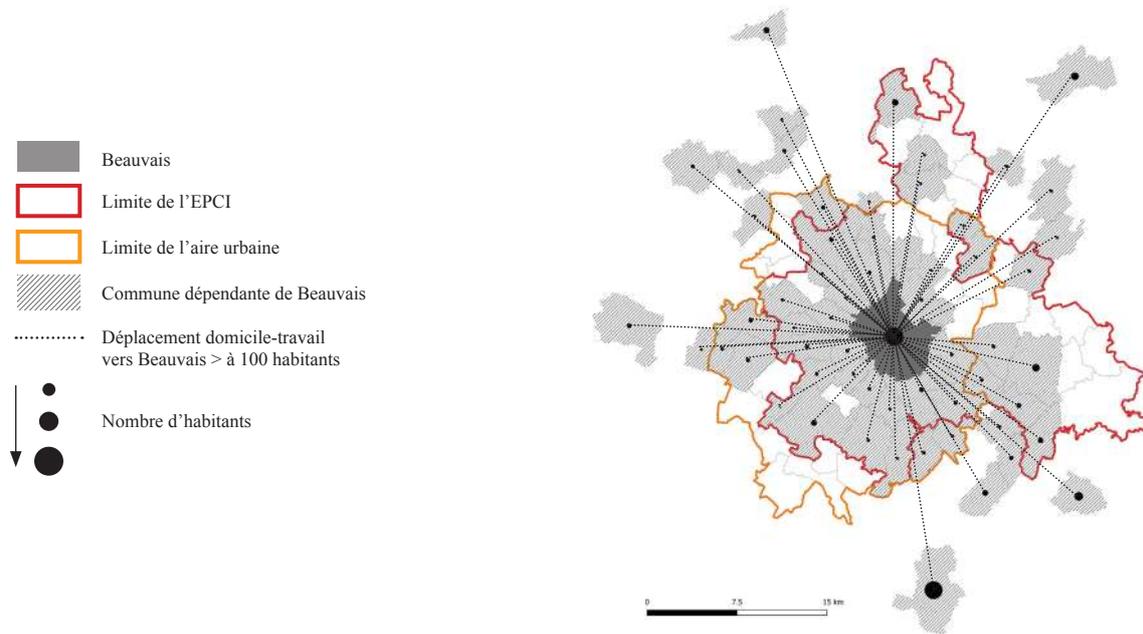
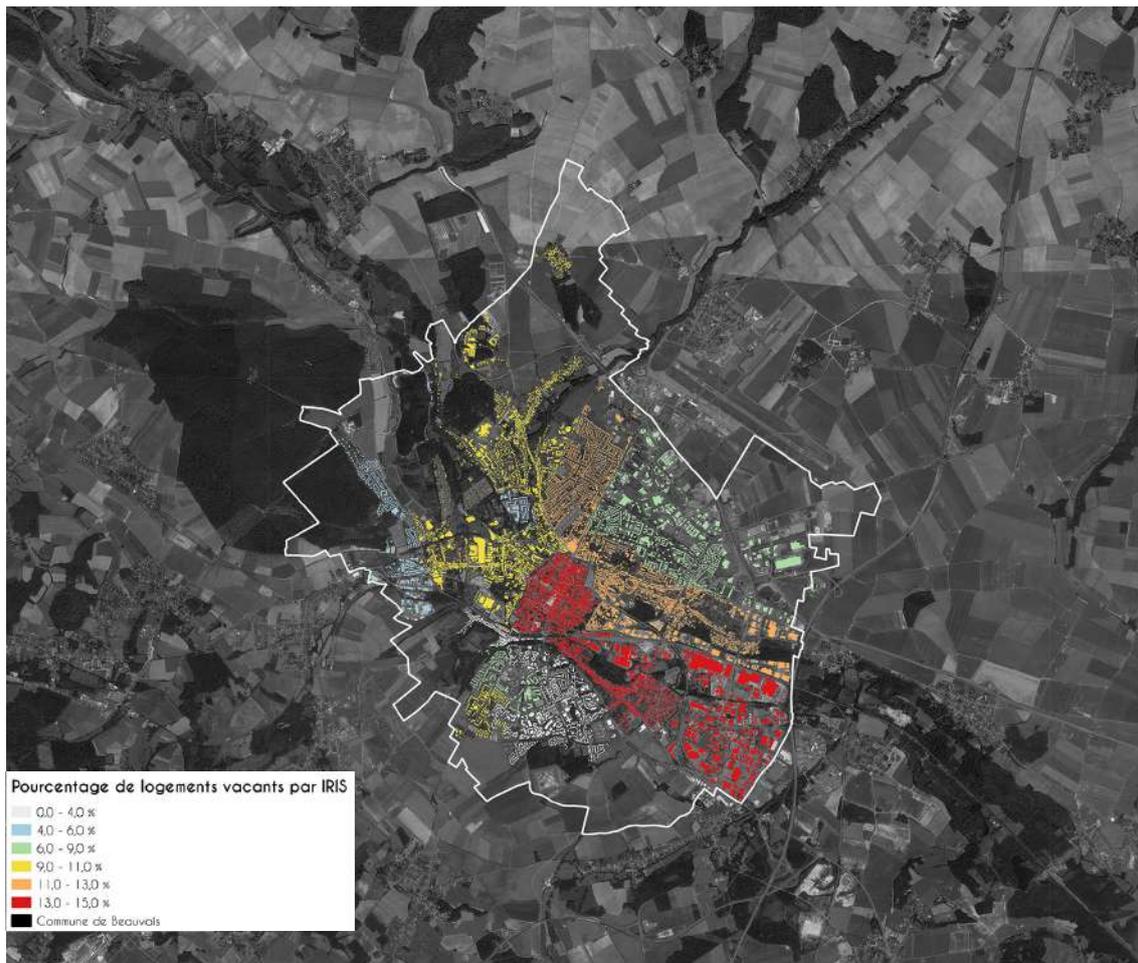


Image : La ligne 2A et les paysages urbains traversés  
 Image : Valorisation des mobilités douces dans le grand paysage et intégration au projet de métro

#mobilité #espacepublic #urbanisation



#villemoyennes #vacancedelogeements #revitalisation



**Schéma** : La ville de Beauvais attire les communes alentours par son offre d'emplois  
**Carte** : Répartition de la vacance par quartier

# Endiguer la vacance dans les villes moyennes

Lola Palero

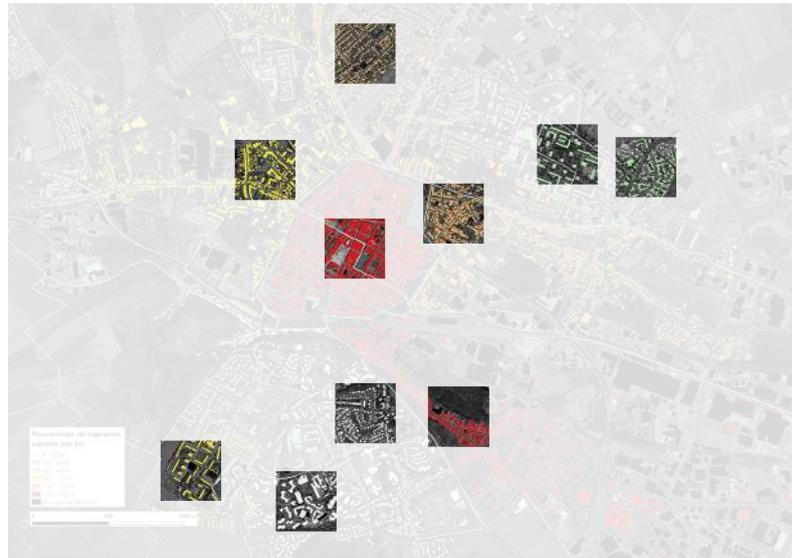
Lieu : Beauvais - France  
Encadrants projet : Patrick Henry,  
Charles Rives

Le cas de Beauvais. Un travail en dentelle sur l'existant pour redonner des qualités aux quartiers les plus touchés par la vacance de logements.

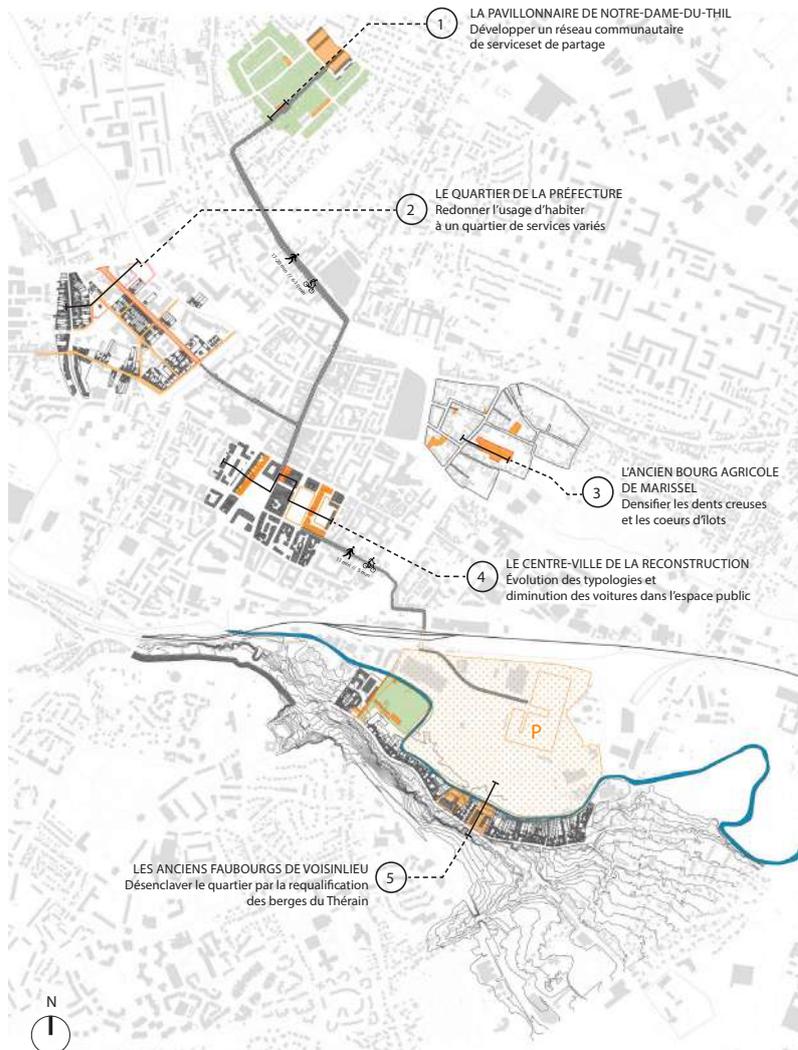
Beauvais, comme beaucoup de villes moyennes en France, est fortement touchée par la vacance de logements. Pourtant, Beauvais est une ville dynamique. Ville-centre d'une agglomération de 104.000 habitants, Beauvais est également la préfecture de son département. Dans le cadre de son développement, l'agglomération a impulsé un projet d'envergure de ZAC multi-sites tout au long de la vallée du Thérain : 70 ha d'emprises industrielles. Néanmoins, si on superpose l'emprise du projet de la ZAC multi-sites aux différentes catégories de vacance de logements, on remarque que la majorité des emprises de la ZAC sont implantées à proximité des quartiers les plus touchés par la vacance de logements. Que vont devenir les quartiers où la vacance est élevée ? Le développement des logements neufs va-t-il se faire aux dépens des logements existants ?

Dans l'étude qui suit, l'idée serait donc de proposer une solution alternative à l'établissement de nouveaux quartiers, en s'intéressant en priorité au déjà là, aux opportunités et aux potentiels bâtis présents, sous-estimés et sous-utilisés de la ville. Après avoir tenté de définir les origines de la vacance grâce à plusieurs analyses (mouvements démographiques, prix au m<sup>2</sup>, ruptures paysagères et morphologies urbaines), il en résulte la nécessité d'un travail au cas par cas, un travail en dentelle sur l'existant. Ainsi, à partir de l'analyse fine de plusieurs échantillons dans la ville de Beauvais, la méthode consiste à comprendre les qualités des quartiers les moins touchés pour les retranscrire dans les quartiers les plus touchés en fonction de l'identité du quartier et de la demande et des besoins des habitants.

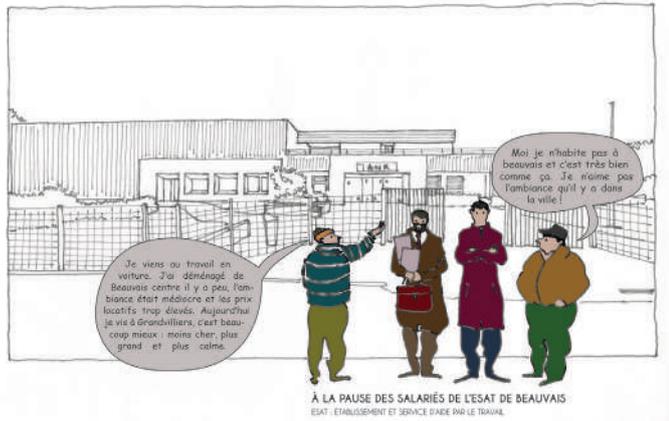
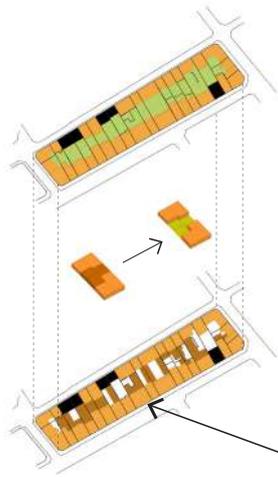
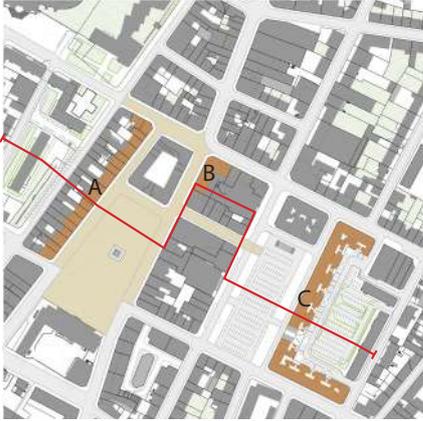
Texte : Présentation du projet



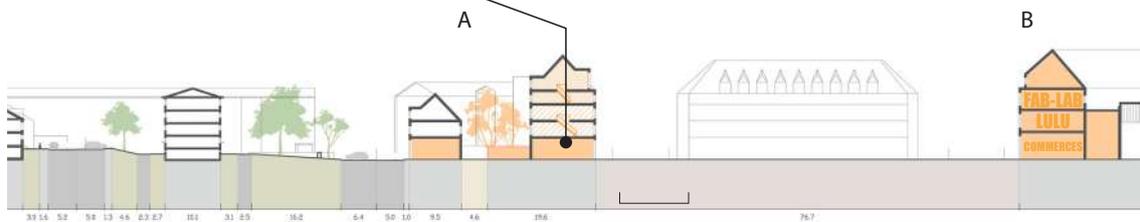
#villemoyennes #vacancedelogeements #revitalisation



**Schéma** : Des échantillons comme support d'élaboration de la méthode  
**Cartes et plans** : Des quartiers, des identités, des processus appropriés

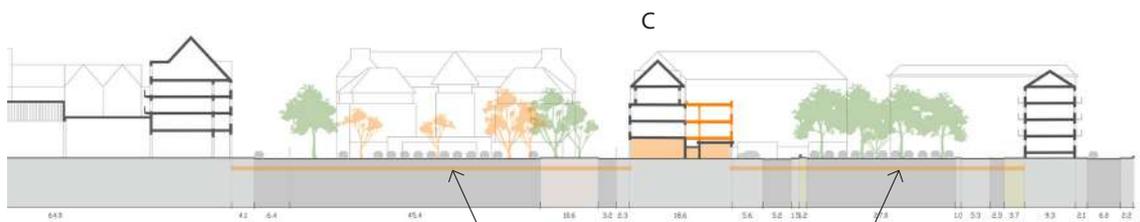


À LA PAUSE DES SALARIÉS DE L'ESAT DE BEAUVAIS  
ESAT : ÉTABLISSEMENT ET SERVICE D'AIDE PAR LE TRAVAIL.



Reconstruction des commerces en rez-de-chaussée

Utiliser une opportunité foncière pour intégrer des services communautaires



Reconfiguration des typologies de logements par extensions

Proposer un parking couvert légèrement excentré pour les voitures non utilisées quotidiennement

**Vignettes : Remembrement partiel, évolution des typologies, opportunité foncière et restructuration des espaces publics**

#villemoyennes #vacancedellogements #revitalisation



# Territoire, pratiques, règles

Armelle Ninnin

Lieu: Son Tay - Vietnam  
Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff, Cyril Ros

Le schéma directeur de la ville de Hanoï a été révisé suite à l'extension des limites administratives de la province en 2008. Il s'appuie sur la création de trois villes nouvelles ainsi que sur le développement de cinq villes satellites – dont Son Tay.

La ville-province de Hanoï a suivi un processus d'urbanisation accélérée depuis le tournant économique du Doi Moi. La production de la ville a connu une forte évolution des principes d'urbanisme qui la guidaient jusqu'alors, tant sur les plans réglementaires et méthodologiques qu'au niveau des modèles urbains de référence. Les outils d'urbanisme conventionnels (schémas directeurs et leurs révisions, zoning, objectifs quantifiés, programmation ex-nihilo) semblent pourtant contradictoires avec les logiques endémiques de développement du territoire, en termes d'usages, de besoins, de temporalités, de processus...

L'objectif de cette étude est de questionner l'écart entre deux logiques d'appropriation et d'organisation du territoire – l'une exogène, qui considère le territoire comme une ressource à exploiter et à transformer en capital ; l'autre, endogène, qui révèle les stratégies de cohabitation entre l'humain et son milieu. Dans quelle mesure et sous quels aspects les relations habitants/territoire sont-elles en confrontation avec les politiques urbaines et le système économique actuel (en termes d'efficacité,

de rentabilité, de rayonnement national et international...) ? Est-il possible d'identifier des médiateurs et des compromis, qui seraient susceptibles d'atténuer ces éventuelles tensions ?

Il s'agit d'interroger une manière alternative de penser le développement urbain, en particulier à travers l'intégration de la notion de permanence au sein du processus de métropolisation : étant entendus comme « permanences » les produits d'une intelligence collective d'appropriation du territoire, matérialisés dans et sur le sol, dont les modalités se transmettent de génération en génération.

Le fonctionnement du territoire de Son Tay repose sur l'imbrication des éléments qui le structurent (topographie et réseau hydraulique déterminant le parcellaire rizicole, formes bâties associées aux activités agricoles...). Ces imbrications fabriquent un écosystème qu'il est nécessaire de préserver, voire d'intensifier, afin d'orienter le processus de métropolisation de manière concomitante à une gestion et une exploitation raisonnées des ressources.

Texte : Présentation du mémoire-projet

Dans un premier temps, la recherche des permanences s'appuie sur l'identification et la représentation de deux déclinaisons : les patterns et les tracés, qui constituent le « patrimoine territorial » ou « patrimoine ordinaire » de Son Tay. Ce que nous appelons « patterns » correspond à la manifestation des imbrications entre les composantes structurelles du territoire, révélatrices d'un fonctionnement écosystémique. Le repérage contextualisé de ces patterns nous permet ensuite de dégager des formes objectivées, ayant une capacité de réplication, régénération, réinterprétation dans l'espace et dans le temps. Les « tracés » correspondent à la matrice organisationnelle du territoire : lignes topographiques majeures, réseaux viaires et hydrographiques, lisières des bois... ayant un impact structurant sur le développement du territoire.

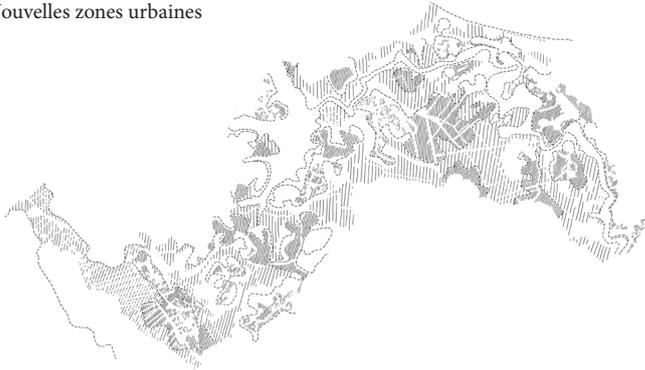
La deuxième partie de l'étude discute plus précisément des outils d'urbanisme et d'aménagement mis en place pour développer la métropole de Hanoï, et tente de relever les écarts avec les spécificités et les particularités du développement endogène du territoire de Son Tay. Il s'agit d'interroger le système institutionnel de planification et les modes d'élaboration des schémas directeurs ; le modèle de villes-satellites, modifiant les dynamiques de mobilité et induisant une spécialisation des villes servantes ; les impacts de la gestion foncière sur les produits urbains, les mécanismes de spéculation et de pression sur les terres agricoles ; le bouleversement des dynamiques micro-économiques à l'œuvre au sein des réseaux de villages ; les retombées environnementales en termes d'imperméabilisation des sols et de disparition des fonctions écologiques ; le décalage entre une planification économique du territoire et les logiques d'une fabrique spontanée de la ville.

Enfin, dans un troisième temps, une recherche par le dessin et la cartographie, appuyée sur des éléments de compréhension du contexte de la production de la ville au Vietnam, nous amène à une redéfinition d'outils propres aux méthodes de planification, cherchant une plus grande flexibilité dans les systèmes de réglementation, et une meilleure adaptation au fonctionnement du territoire. Cette étape permet de préciser l'étendue des potentielles « nouvelles zones urbaines », en accord avec les contraintes et les caractéristiques du territoire (espaces sujets aux crues, présence de boisements, de cultures diversifiées, de villages...). Cette proposition « zonée » s'accompagne de prescriptions concernant l'emprise au sol des nouvelles interventions, en fonction de leur impact sur les écosystèmes, et des rapports de densité, accordés aux espaces bâtis existants. C'est la persistance des logiques endogènes de fabrication du territoire qui sert de trame – spatiale et temporelle - aux interventions nouvelles.

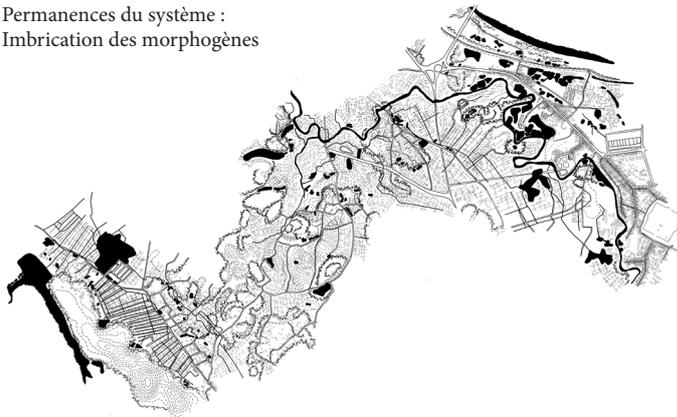
Cette proposition alternative n'est pas à considérer comme une stratégie déterminée, finie, fixée. Elle tend à être en évolution et réévaluation constante, à la fois du fait des transformations permanentes des éléments qu'elle prend en compte, aussi du fait de l'ajustement nécessaire et continu de la manière de les représenter pour les comprendre. En effet, « c'est à partir des représentations que les individus et groupes se font de leur environnement qu'ils agissent sur leur environnement » (M. Godelier, *L'idéal et le matériel*, 1984). La prise en compte des permanences du territoire, constituant l'héritage des relations milieu/êtres vivants, entraîne une démarche parallèle de patrimonialisation : la mémoire d'un groupe social est moins transmise par la consécration officielle d'éléments remarquables que par le soin apporté aux systèmes de relations anthropo-géographiques.

**Texte : Présentation du mémoire-projet**

Nouvelles zones urbaines



Permanences du système :  
Imbrication des morphogènes



Permanences du système :  
Tracés structurants

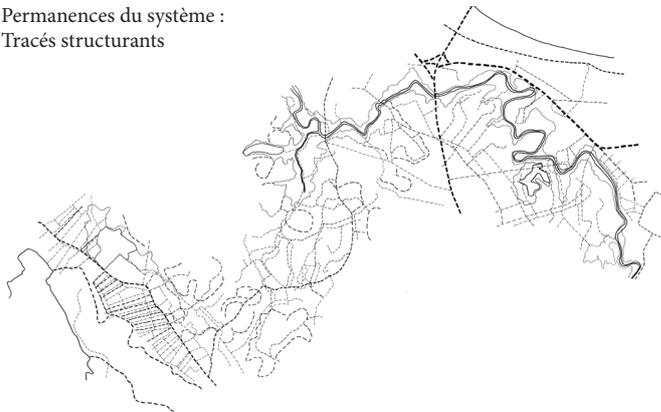
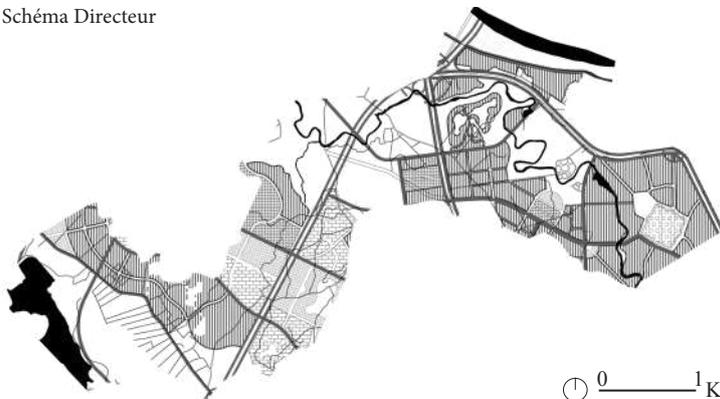
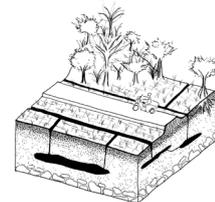
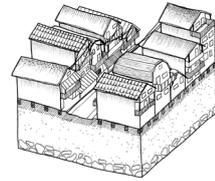


Schéma Directeur

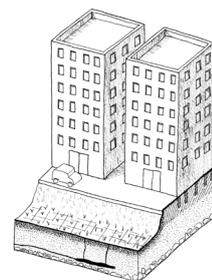
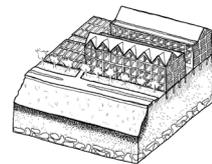


0 1 Km

Patterns endogènes

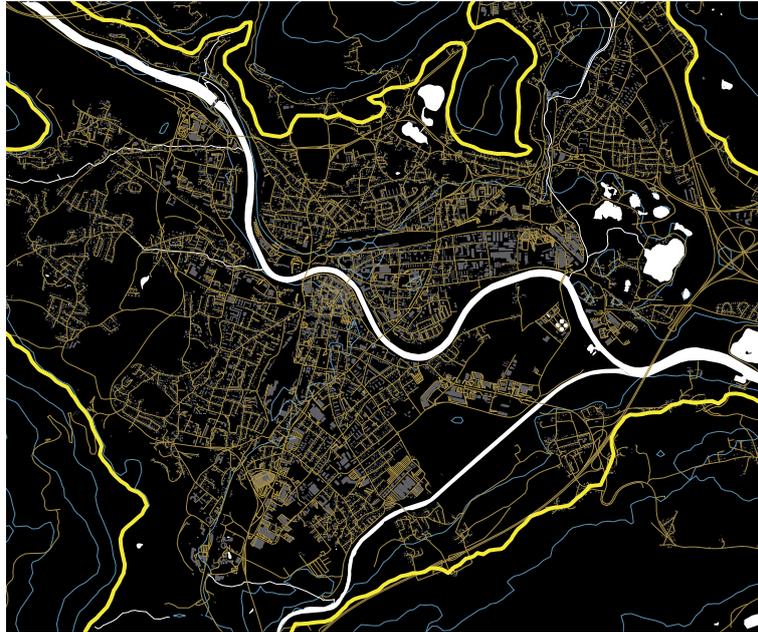


Patterns exogènes



#permanences #patterns #patrimoineterritorial

**Echantillon territorial** : Redéfinition des règles urbaines d'après les permanences du territoire  
Patterns : Typologies de conjonctions des éléments morphogènes



#villemoyenne #redynamisation #mobilitésdouces



Carte : Un étalement urbain compromis  
Photographie : Vue aérienne de Villach

# Villach, rêve d'une ville moyenne

**Ambrine Rachidi**

Lieu : Villach - Autriche  
Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

Villach se trouve en Autriche, à la frontière entre l'Italie et la Slovénie. Porte d'entrée de l'Europe et aussi porte d'entrée de l'Autriche, Villach est à l'image de son pays : un mélange entre forêt, relief, agriculture et bâti.

Raccorder par les rails, les routes, l'eau et les airs, le Land de Villach jouit d'un territoire aux multiples réseaux et d'une topographie conséquente, influant même sur les limites de son étalement urbain.

Facile d'accès grâce aux cinq gares de la ville, Villach ne reste pas enclavée mais a tout de même du mal à se démarquer. D'années en années, la ville gagne jusqu'à 1000 nouveaux habitants. Villach a un potentiel attractif et offre une certaine qualité de vie, malheureusement, comme nous pouvons le trouver sur le site de la ville, hormis les thermes, ce sont les centres commerciaux qui sont les plus visités.

Les intentions pour changer Villach sont des directives basiques du projet urbain ; mobilité, paysage, voirie, habitat ; qui doivent être appliquées à des endroits stratégiques dans une ville pour amorcer un changement. Ici, les lieux faisant projet découlent d'une application systémique des intentions.

Aujourd'hui, Villach est une ville dense avec de la vacance sans commerce local, seule une rue commerçante dans le centre historique persiste. Offrant peu d'espaces publics et peu de stationnements dans le cœur de ville.

Demain, Villach offrira des espaces publics qualitatifs et davantage d'endroits praticables à pied ou à vélo. Une liaison douce sera créée entre le pavillonnaire et les nouvelles opérations afin de rompre l'isolement social des zones pavillonnaires. Un linéaire commercial allant de la gare du nord à la gare de l'ouest permettra de reconsommer localement. De nouvelles opérations de logements et de fonctions prendront forme dans les lieux de projet. Le réseau viaire viendra structurer le cœur de ville, faisant de Villach une ville accessible, qualitative et praticable.

En mettant en place ces différentes actions, Villach pourrait être un exemple de ville régionale puisant son rayonnement dans son cœur de ville et sa périphérie.

Texte : Présentation du projet



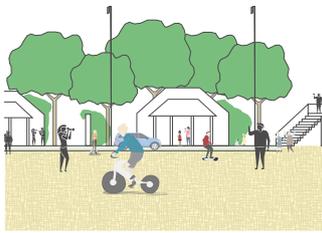
Tobias, 82 ans - Veuf



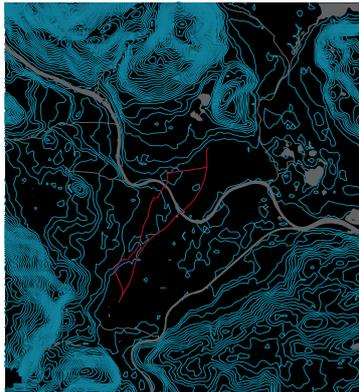
Mia, Jakob, Elyo et Carlotta - Mère célibataire et ses 3 enfants



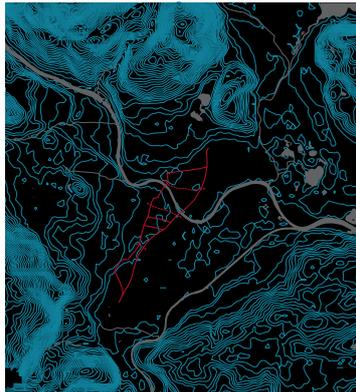
Anna et Luka, 28 ans - Couple de jeunes cadres



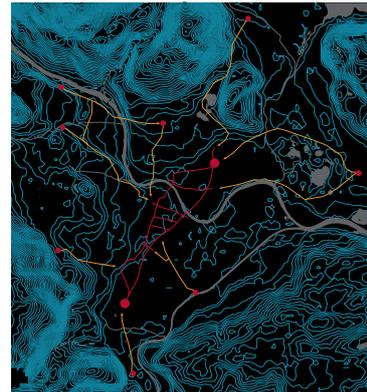
#villemoyenne #redynamisation #mobilitésdouces



Structurantes



Secondaires



Points d'entrée



Une disparité végétale



Valoriser les espaces délaissés

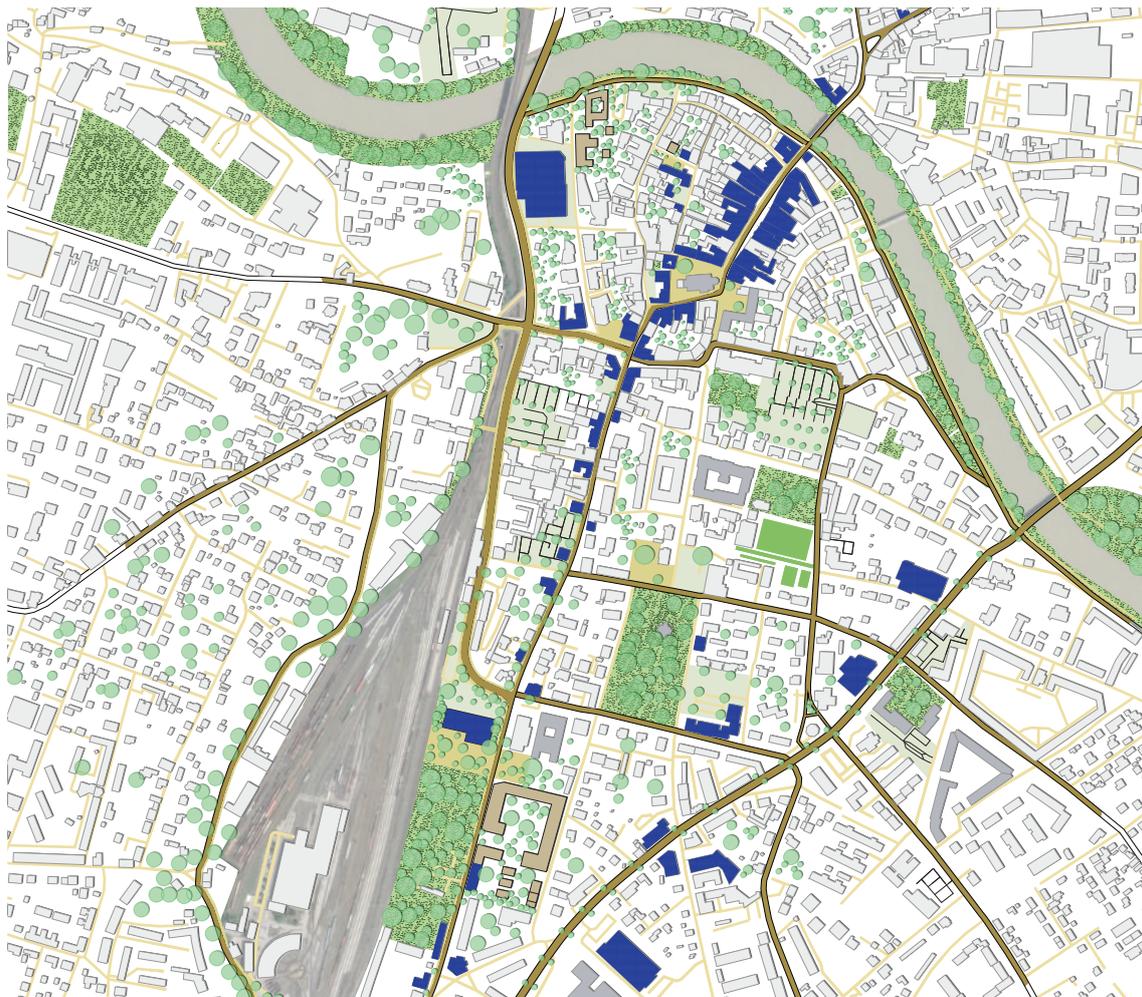
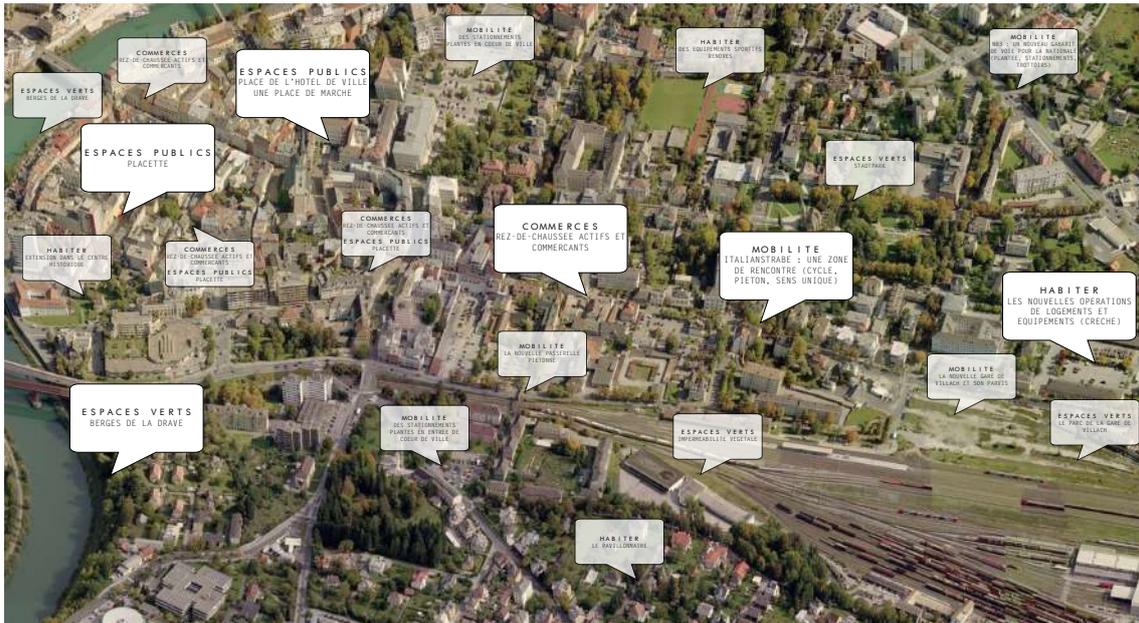


Créer une continuité végétale

Vignettes : Des moments de vie pour une appropriation du territoire

Triptyque : mutation d'un territoire

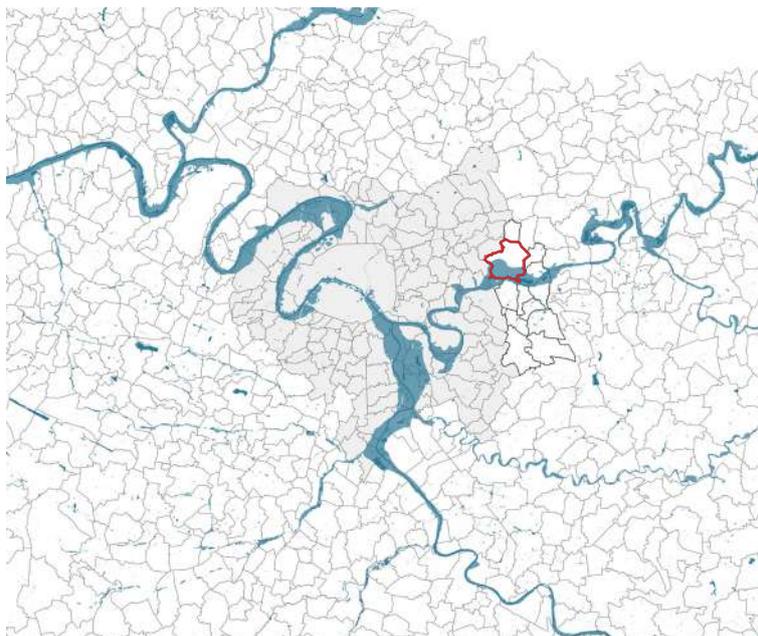
Triptyque : intégrer des espaces végétalisés



**Vue aérienne : 21 interventions pour débiter un (re)dynamisme de Villach**  
**Plan masse: Demain : végétalisation, programmation, rénovation**

**Villach, rêve d'une ville moyenne**

#villemoyenne #redynamisation #mobilitésdouces



#gestiondurisque #résilience #échellesurbaines



Carte : Chelles, aux portes de la Métropole du Grand Paris  
Photographie : La crue centennale à Chelles de 1910

# Le risque comme levier d'action urbaine

Elise Gawsewitch

Lieu : Chelles - France

Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

A travers la question du risque d'inondations, le projet tente d'illustrer la complexité d'une problématique globale pour mieux appréhender sa résolution à l'échelle locale. Comprendre les enjeux et les mécanismes de la gestion du risque pour concevoir des projets urbains résilients.

Le risque d'inondations illustre le rapport qu'une société entretient avec son territoire. Leur constante évolution offre l'opportunité de mieux concilier et prendre en considération la relation intrinsèque des risques et des territoires, notamment à travers les projets urbains.

Par sa concentration d'enjeux et d'acteurs, le territoire francilien est exposé à un risque majeur métropolitain, complexifiant les échelles de gouvernance et la gestion du risque. L'étude de cas, menée sur la commune de Chelles met en perspective les enjeux d'une ville moyenne dans la gestion du risque et de sa vulnérabilité.

A quelles conditions le projet urbain peut-il répondre à la gestion d'un risque majeur d'inondation ?

Pour y répondre, le projet met en place une méthodologie illustrant un principe indissociable : il faut comprendre le risque pour agir sur la vulnérabilité.

Dans un premier temps, la représentation du territoire en situation de crise offre une vision globale du risque par échelles et thématiques quand l'inventaire des préconisations de résilience appréhende les différentes étapes et actions à mettre en place. Puis, dans un second temps, la réalisation de fiches-actions, déclinées en thématiques, soulève les leviers d'action nécessaires selon l'échelle de gouvernance. Elles présentent également une vision globale et solidaire des actions à mener par une responsabilisation de chaque acteur.

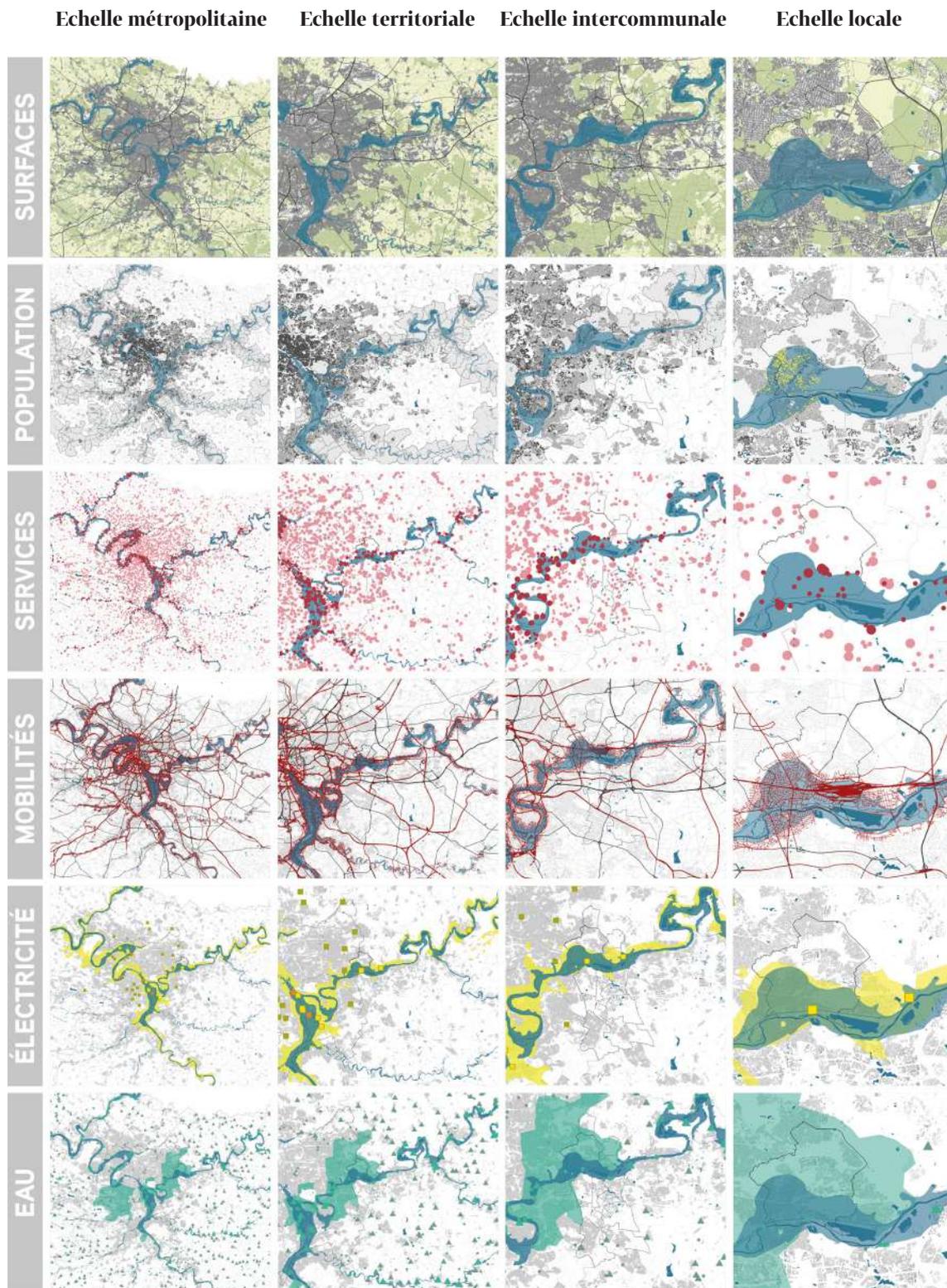
Enfin, la traduction en projet urbain conditionne la réalisation d'actions urbaines pour répondre à la baisse de vulnérabilité tout en créant des opportunités de développement urbain et de qualité urbaine.

Penser et gérer le risque par le projet, c'est penser le risque de manière globale et avoir un champ d'action démultiplié.

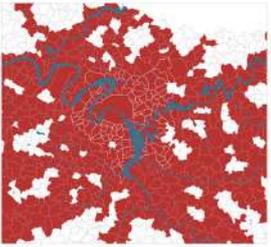
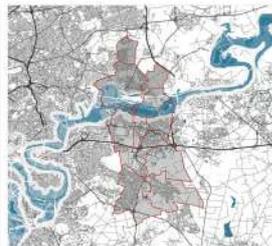
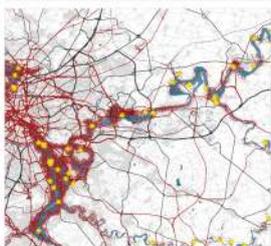
Texte : Présentation du projet

#gestiondurisque #résilience #échellesurbaines

#gestiondurisque #résilience #échellesurbaines



**Cartes :** Représentations du territoire en situation de crise à différentes échelles et en fonction des leviers d’actions de chacun des acteurs

	ACTION MÉTROPOLITAINE	ACTION TERRITORIALE	ACTION INTERCOMMUNALE	ACTION LOCALE
PRÉVENTION		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Informer et signaler à la population le réseau de transports et de voiries impactées et/ou inaccessibles pendant une crise</li> <li>* Référencer et quantifier les véhicules disponibles pour les évacuations</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Prévoir la répartition et organiser le déplacement des effectifs au sein des établissements hospitaliers situés en zones inondables vers les établissements de santé en fonctionnement de l'intercommunalité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Mettre en place une signalétique propre au risque d'inondation dans l'ensemble de la commune</li> <li>* Référencer et quantifier les stationnements existants hors zone inondable et prévoir des zones de stationnements temporaires</li> </ul>
GESTION CRISE	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Organiser l'évacuation générale de la population</li> <li>* Fermer les routes inondées et limiter l'accès des routes partiellement inondables aux services de secours et aux zones prioritaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Organiser un système de déplacement solidaire hors eaux entre les intercommunalités</li> <li>* Mettre à disposition les véhicules de transports de personnes pour les évacuations</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Organiser l'évacuation des populations vulnérables vers les refuges collectifs</li> <li>* Organiser l'évacuation au préalable des véhicules en zones inondables vers les zones de stationnements temporaires mis à disposition</li> </ul>
RETOUR ETAT	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Mettre en place un plan de déplacements en période d'inondations à l'échelle du territoire</li> <li>* Réquisitionner et déployer les employés des usines prioritaires sur les sites</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>* Aménager les sites des services prioritaires de manière à avoir un accès de circulation hors eaux pour leur fonctionnement minimum pendant la crise</li> <li>* Renforcer les services de secours dans les zones hors eaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Organiser l'arrivée et la répartition sur la commune des ravitaillements</li> <li>* Organiser et faciliter les déplacements internes dans la commune vers les équipements, services et activités hors eaux toujours en fonctionnement</li> </ul>

**ACTION URBAINE**

Aménagement et mise en relation des sites prioritaires pour assurer leur fonctionnement pendant la crise

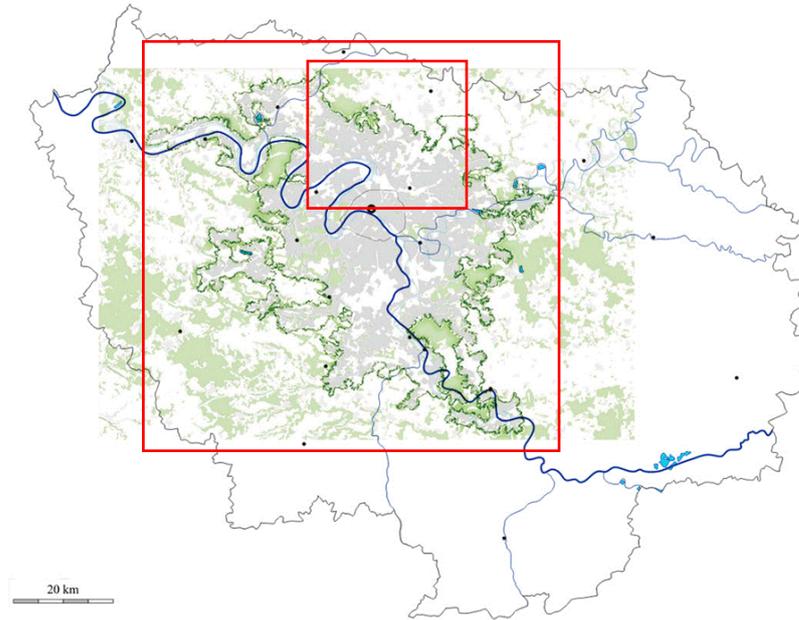
- \* REQUALIFICATION D'UNE FRICHE EN PARC URBAIN
- \* CRÉATION DE REFUGES ADAPTABLES EN ÉQUIPEMENTS PUBLICS
- \* PROMENADE URBAINE ET USAGES RÉCRÉATIFS DES PASSERELLES
- \* CONTRIBUTION À LA CULTURE DU RISQUE



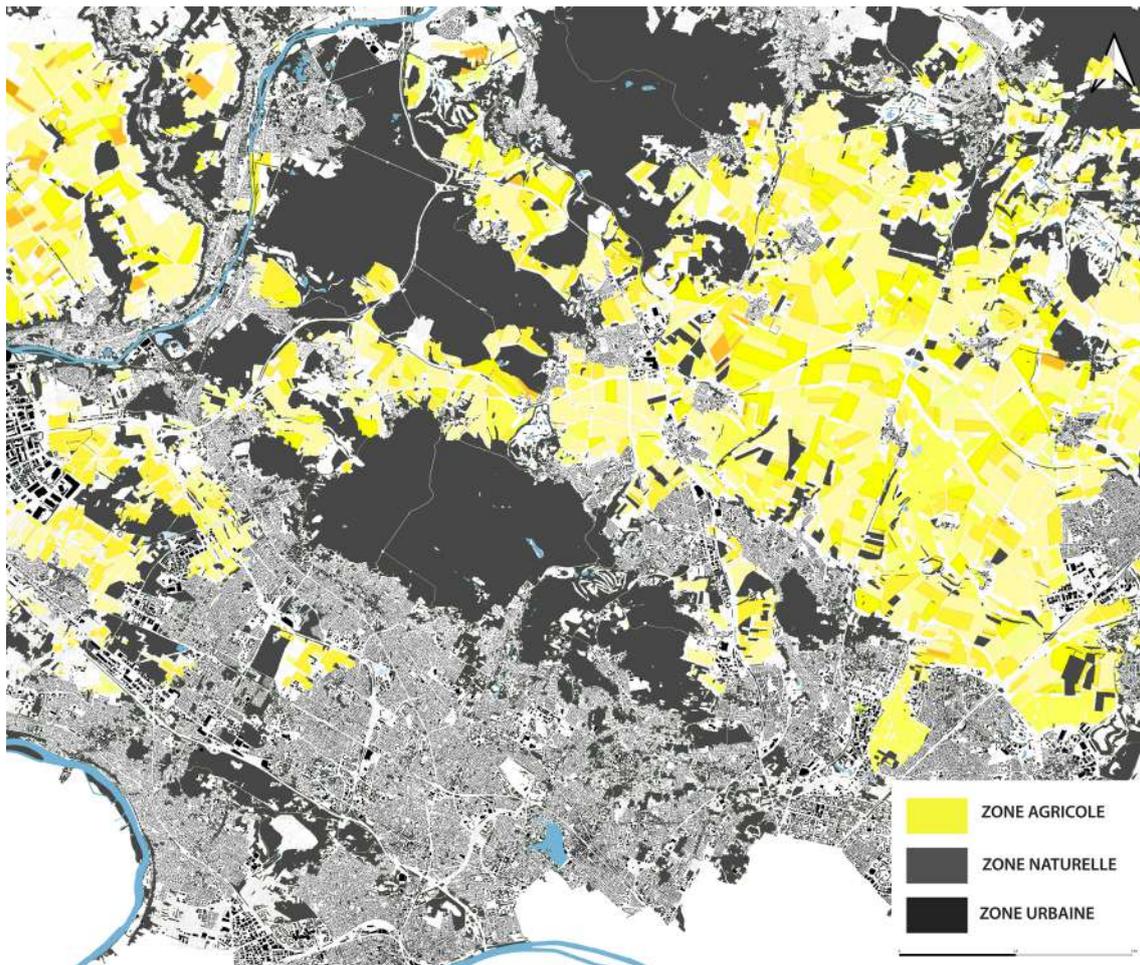


#gestiondurisque #résilience #échellesurbaines

**Visuel :** Exemple de fiche action, volet « Mobilités »  
**Illustration :** Aménagements urbains résilients au risque d'inondations sur le site de l'usine EDF à Vaires-sur-Marne



#étalement urbain #agriculture #usages



Carte : Repérage des deux échelles de projet  
Carte : Les trois milieux identifiés sur le territoire de projet

# La lisière urbaine

Eya Somrani

Lieu : Ile-de-France - France  
Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

La « lisière urbaine est l'espace d'interface entre ville et nature en charge de gérer la relation entre les deux. Elle constitue la transition entre l'espace urbanisé ou à urbaniser et l'espace agricole ou naturel ».

*La ville régénérée à la source de ses vides, Folléa, 1995*

Parce que la ville est la plupart du temps pensée du centre vers la périphérie, les limites sont souvent des morceaux de territoires délaissés. Or, les lisières sont des lieux stratégiques qui permettent à la fois d'enrichir et de qualifier l'espace urbain en lui offrant un rapport à la nature le rendant plus attractif, et qui peuvent valoriser les espaces de nature (plus de fonctions, de biodiversité...).

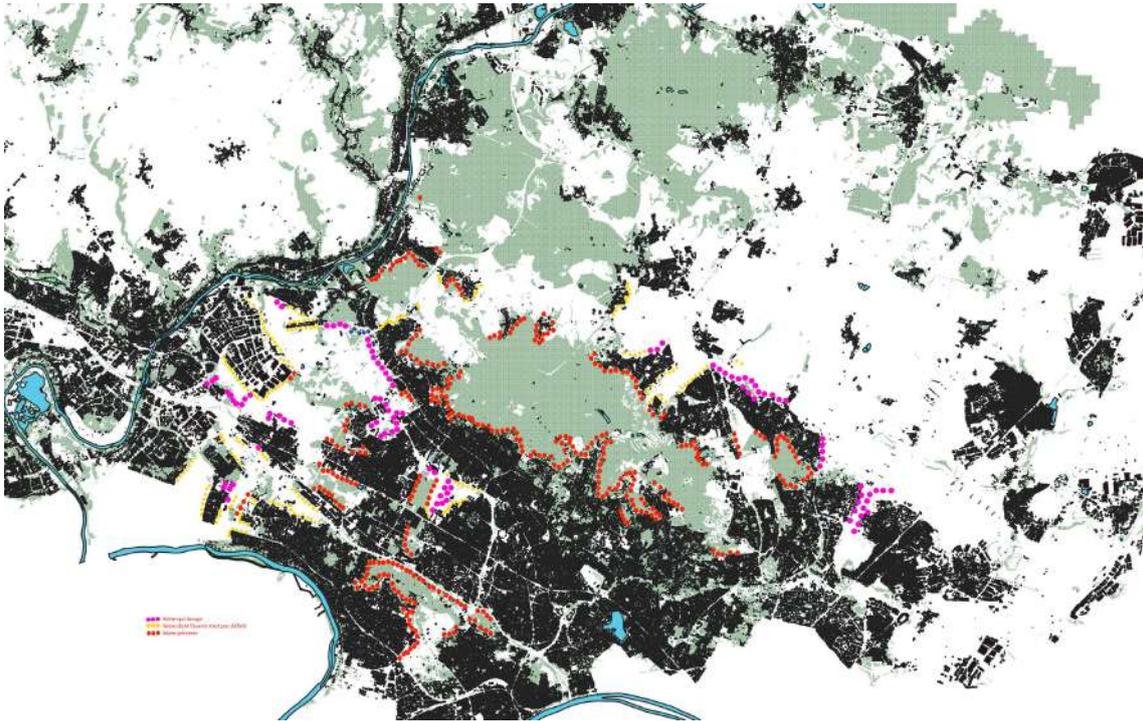
Ces fronts urbains sont des « lignes » et des « épaisseurs » qui méritent une attention particulière, en tant que façade de la ville, en tant que « membrane » ou « peau » favorable ou non aux échanges, en tant que « clé » pour la qualité tant des espaces urbains que des espaces ruraux qui s'y rencontrent

L'étude des PLU des communes situées dans la limite de l'île de France a permis de dégager 3 grands milieux formant la carte: zone agricole, zone naturelle et zone urbaine.

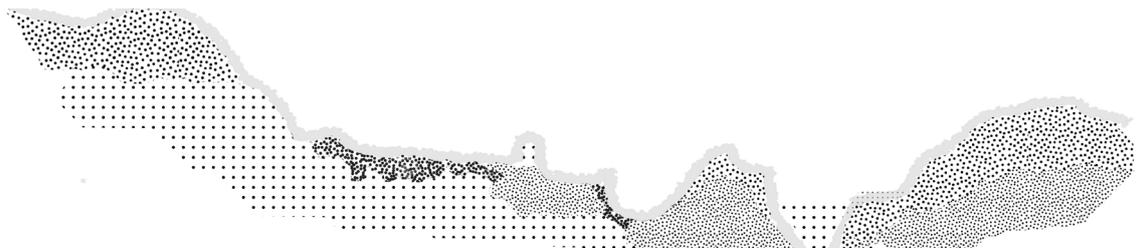
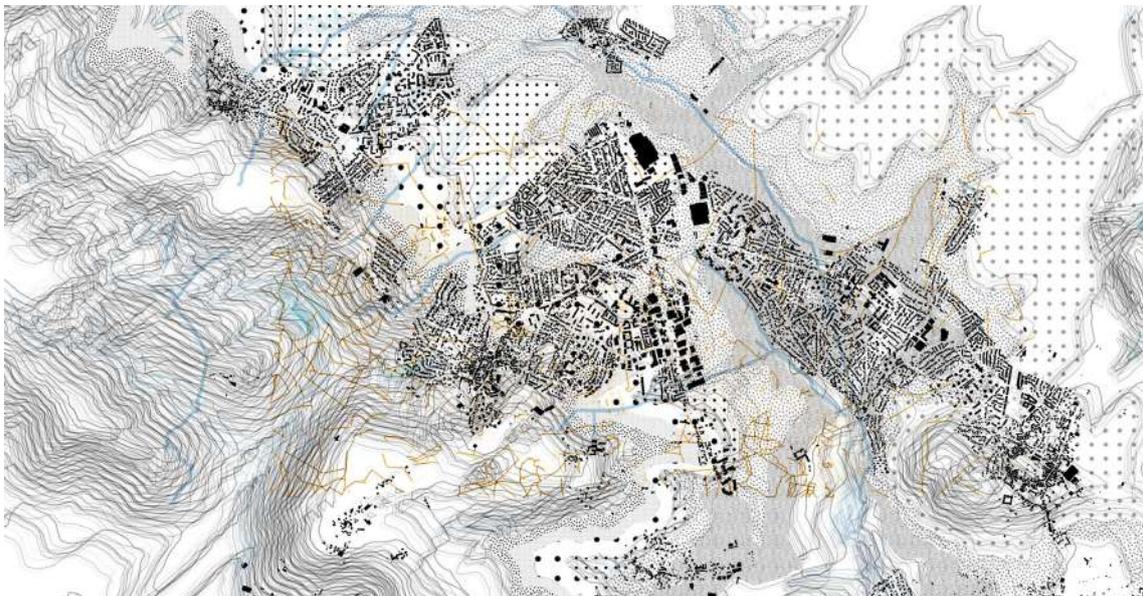
Ainsi, 3 lisières sont mises en questions : des lisières pérennes (zone naturelle), des lisières dont l'avenir n'est pas défini (zone agricole) et des lisières qui bougent (zone à urbaniser).

Le travail réalisé consiste à étudier ces lisières et leurs caractéristiques afin de déterminer la façon de les traiter. Pour approfondir cette recherche, le projet développé est un zoom réalisé au croisement de deux communes : Ezanville et Domont.

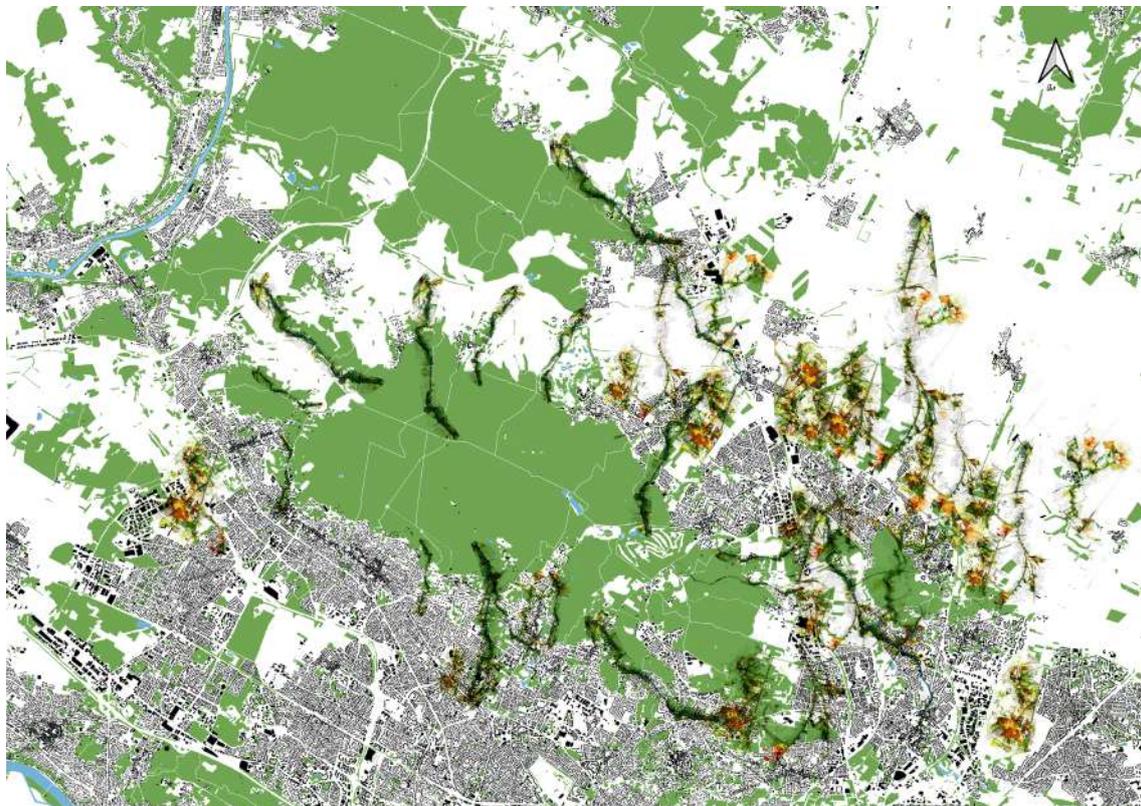
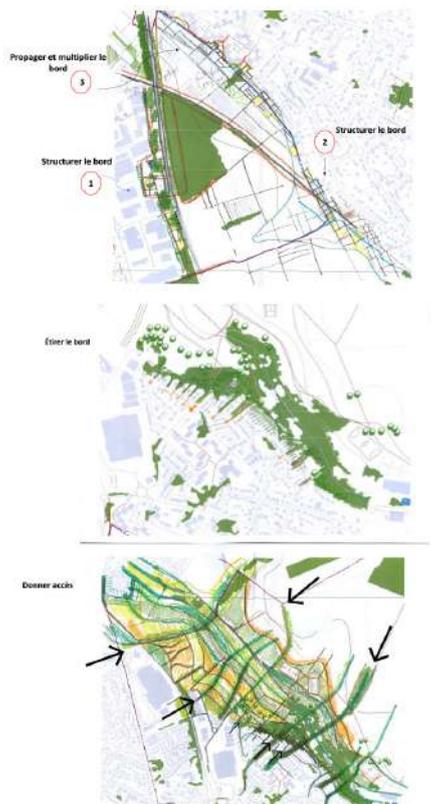
Texte : Présentation du projet



#étalement urbain #agriculture #usages

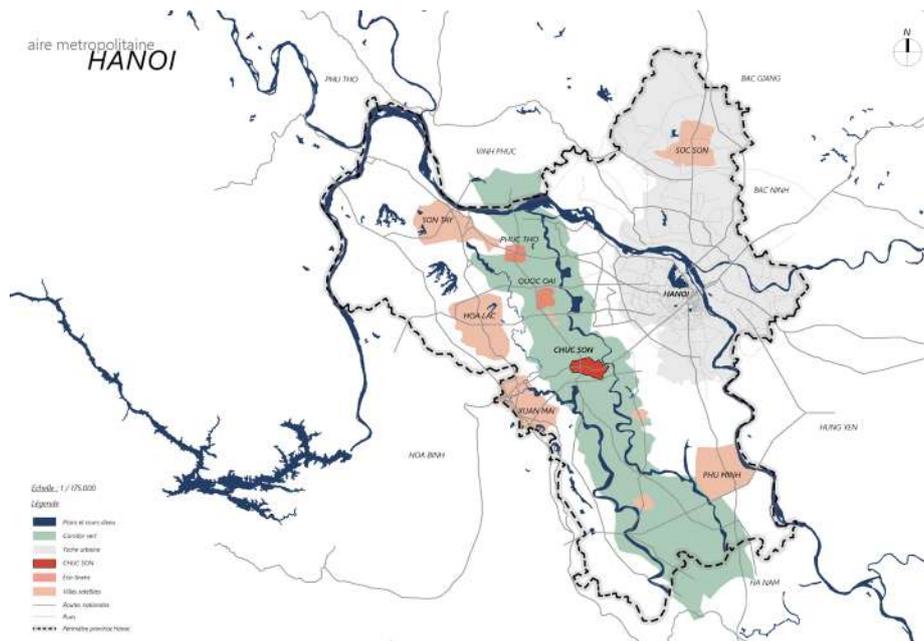


Carte : Les 3 types de lisières  
Plan masse : La perméabilité de la lisière  
Illustration : La perméabilité du sol



#étalement urbain #agriculture #usages

Plans : Les différents zooms de projet  
Carte : Synthèse des réflexions autour de la lisière à l'échelle territoriale



#pratiques locales #écologie #urbanisation



**Cartes 1:** Localisation Chuc Son dans le Schéma Directeur Métropole d'Hanoi

**Carte 2 :** Etat des lieux à Chuc Son

**Photographie :** Paysage périurbain, village et chemin au milieu des rizières

# Le sol sur lequel nous vivons

Maite Bottini

Lieu : Chuc Son - Vietnam

Encadrants projet : Yvan Okotnikoff,  
Cyril Ro

Pendant le workshop au Vietnam, nous avons fait une analyse critique des schémas directeurs et travaillé sur des scénarios possibles pour la transformation de la ville périurbaine de Chuc Son en « Ecotown ».

La proposition de HUPI était de faire des hypothèses alternatives au schéma directeur de Chuc Son, ville située à 20 km d'Hanoi et inscrite dans un corridor vert proposé par le schéma de la métropole.

Face à la vision prospective de l'Ecotown d'accueillir un grand nombre de nouveaux habitants à l'horizon de 2030, le projet tenait comme objectif sortir de la logique de la « tabula rasa » sur le territoire et proposait une urbanisation qui prenait en compte des pratiques et techniques locales structurées par des principes environnementales.

Dans le secteur représentatif choisi pour travailler, un système de structures formait une ossature et composaient une nouvelle zone urbaine de l'ecotown :

- le sol : diviser du territoire en des plaques plus petites creusées par des canaux, pour gérer l'implantation des nouvelles constructions.
- l'eau : le système existant des canaux en tant que « technique locale » du delta, quand aujourd'hui les canaux sont la poubelle et la décharge de la ville

et des champs agricoles. Ensuite une composition de l'espace public avec la rue-trottoir, la ruelle-trottoir-canal, la rue marchande par le développement des jardins de pluie en introduisant de la flore et la faune, pour avoir une gestion intégral des eaux de pluie.

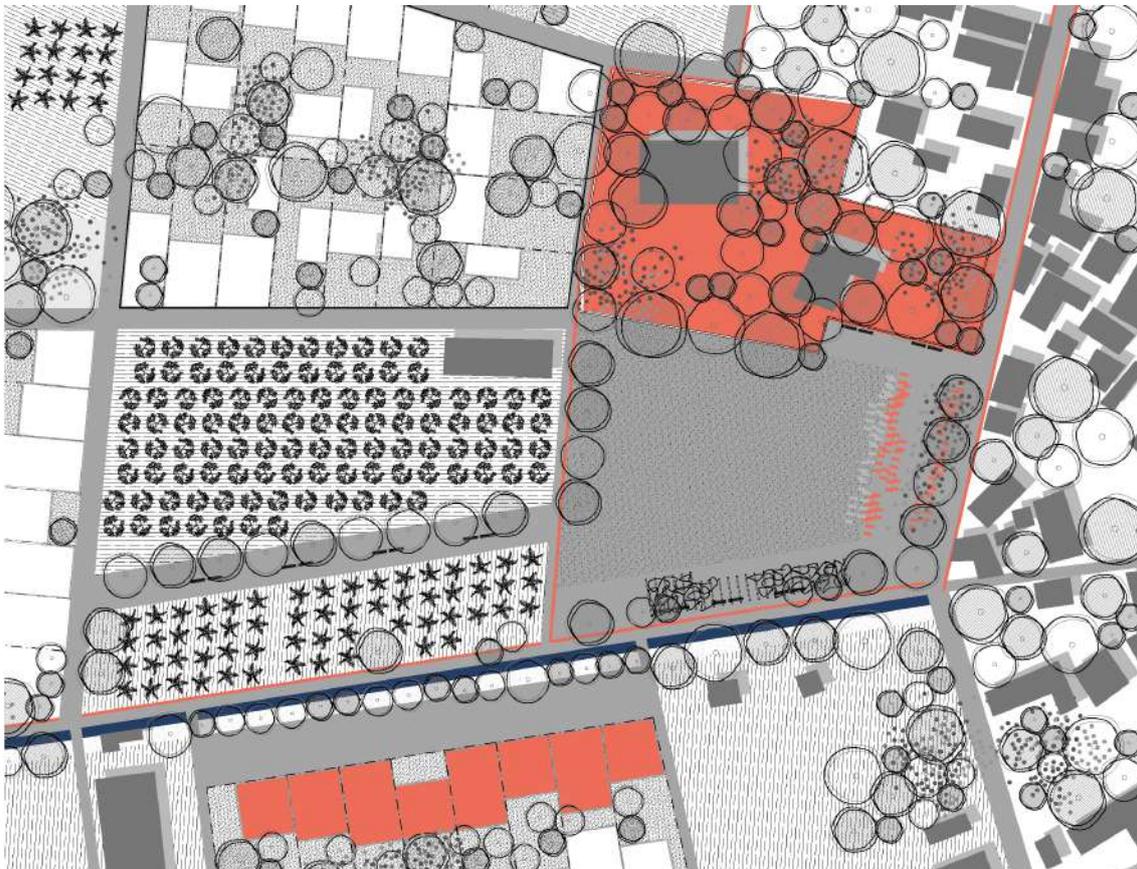
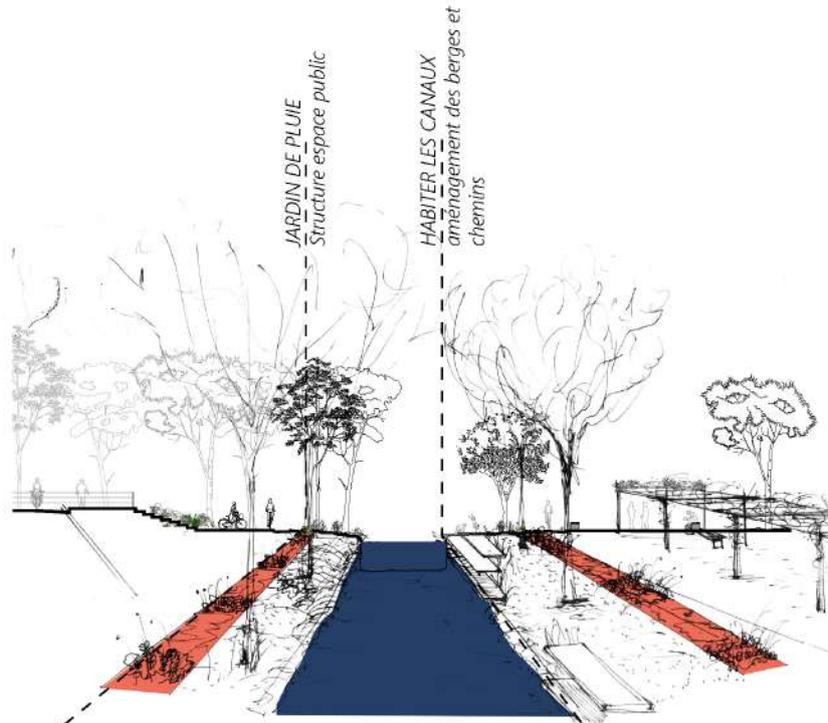
- la nature : dans les nouveaux espaces construits par la génération des îlots de fraîcheur. Prendre la logique des patios des maisons traditionnelles vietnamiennes, avec leur flux d'air et leur ensoleillement particulier, pour l'amener à l'échelle urbaine et de la planification.

- le bâti : pour la nouvelle partie à construire des différents typologies d'habitat suite a un analyse des typologies traditionnelles du Vietnam, la maison compartiment et la maison traditionnelle villageoise.

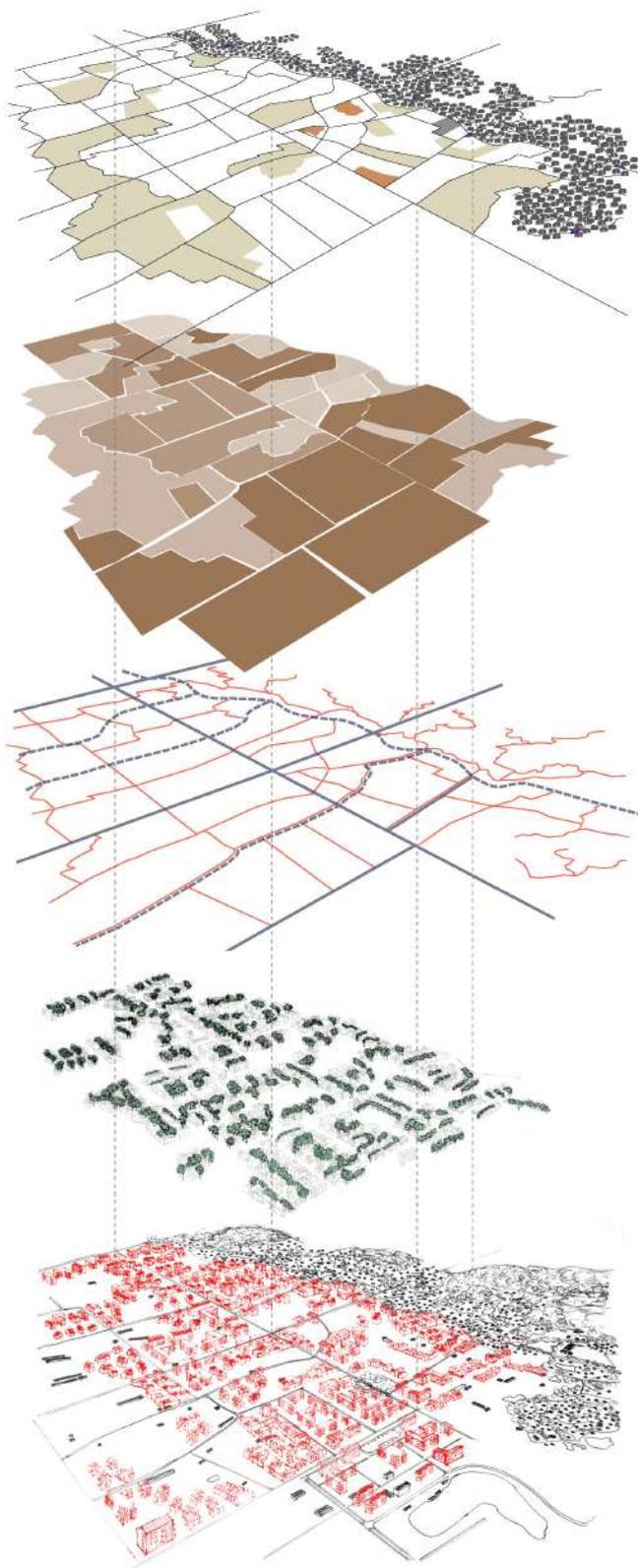
La proposition visait une approche sensible au lieu, soucieuse des enjeux géographiques et climatiques et capable d'anticiper les changements démographiques.

Texte : Présentation du projet

#pratiques locales #écologie #urbanisation



Coupe perspective : Habiter les canaux et Jardins de pluie  
Plan : L'espace public vietnamien, la maison villageoise et la rue marchande



**EXISTANT**

*voiries et chemins, agriculture vac,  
villages, marchés*

**SOL**

*plaques, gestion remblais*

**EAU**

*nouveaux canaux  
drainage jardins de pluie*

**NATURE**

*îlots de fraîcheur*

**BATI**

*nouveaux habitat*

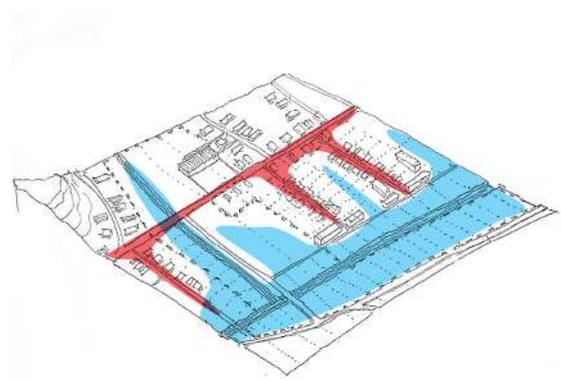
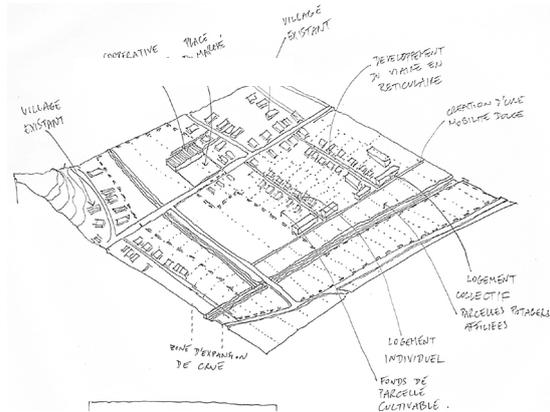
Axonométries : Les structures de l'urbanisation

#pratiqueslocales #écologie #urbanisation



**L'articulation des formes baties**  
permet de relier les acteurs

**La définition des outils de la grille**  
permet de projeter l'aménagement

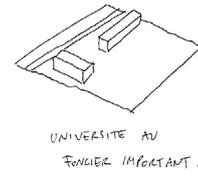
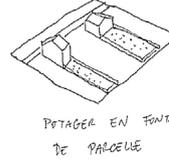


#territoireproductif #gestionhydraulique #systeme

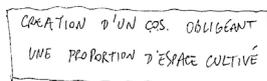
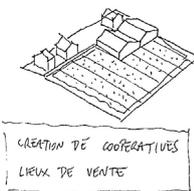
**Les acteurs**  
du territoire productif de ChucSon



**Les formes actuelles du territoire**  
entre structure villageoise et développement organique



**Les évolutions de ces formes**  
permettent de créer de nouveaux outils et de nouvelles formes d'aménagement



**Extrait de carte : Le fonctionnement de la grille**  
**Axonométries : L'articulation des formes pour établir une série d'outils**  
**Schéma : Les acteurs faces à l'évolution des formes du territoire productif**

# L'agriculture au coeur de la vie de Chuc Son

Paul Briziou

Lieu : Chuc Son - Vietnam  
Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

L'enjeu de l'ecotown, dans son caractère durable, est de permettre aux habitants de se nourrir directement sur le territoire qu'ils habitent. Le territoire devient alors attractif pour les nouveaux habitants comme pour les villageois, qui peuvent conserver leurs activités.

Aujourd'hui, le territoire de Chuc Son est un territoire produisant des denrées alimentaires avant tout destinées à l'exportation vers la métropole. Il s'agit avant tout d'une culture rizicole, avec une conversion de plus en plus importante de produits maraichers.

Sur le territoire se cotoient trois types d'acteurs. Chacun de ses acteurs a une relation à la terre différente, tant dans son usage que dans sa superficie. Malgré ces différences d'usage, la rue comme lieu de vente permet aux villageois de conserver une place légitime dans le territoire, puisqu'il anime le lieu de la distribution.

A partir de l'existant, il est possible de projeter de nouveaux outils qui questionnent la place de la denrée agricole dans le territoire. C'est en articulant ces formes que nous pouvons commencer à dessiner un projet lié au territoire productif. Cependant,

le dessin formel ne permet toujours pas au terrain agricole de résister au schéma directeur et à son urbanisation par zonage. La mise en place d'une grille permet alors de dessiner le projet.

Cette grille d'intervention se base sur deux éléments du territoire, liés à deux constats. Le premier consiste à utiliser le développement réticulaire le long des axes pour définir une infrastructure d'implantation aménagée, autour desquels se développent la ville organique.

Le deuxième point touche au caractère inondable du site. En redéfinissant un réseau hydraulique capable de supporter les eaux de pluies, qui rendrait les terrains associés inconstructibles, les terres agricoles peuvent rester en place.

Ainsi, ces deux éléments constituent la grille d'intervention pour un territoire productif.

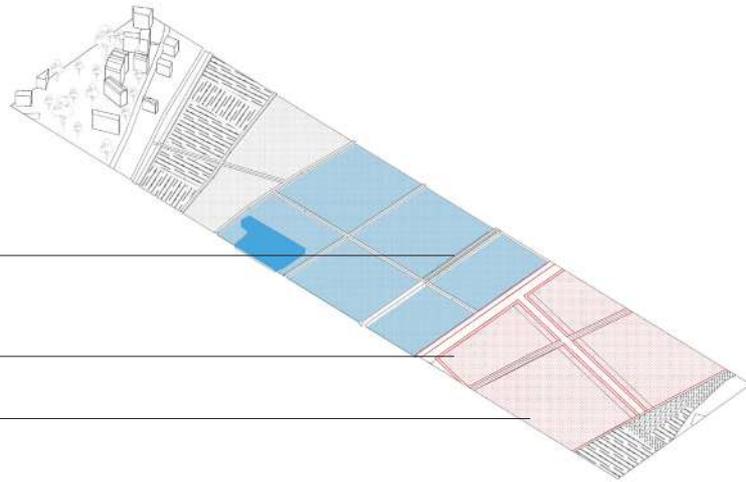
Texte : Présentation du projet

#territoireproductif #gestionhydraulique #systeme

#territoireproductif #gestionhydraulique #systeme

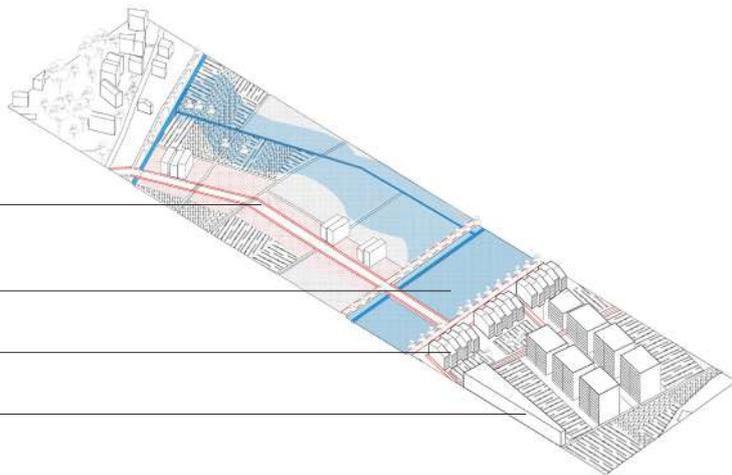
**Phase 1**  
**Définition des tracés**

- Rédéfinition d'une zone d'expansion de crue
- Construction d'un viaire adapté à de nouveaux quartiers
- Transformation de terres agricoles en terrains constructibles pour les aménageurs



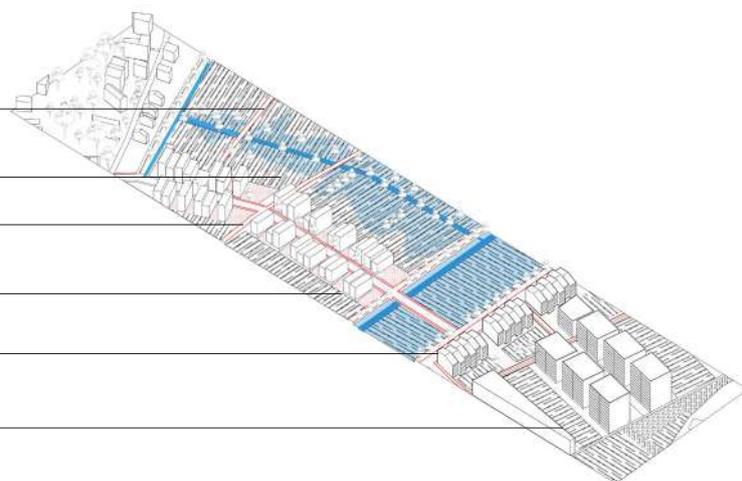
**Phase 2**  
**Construction des quartiers**  
**Développement des tracés**

- Développement d'un réseau viaire par remblais, et d'infrastructures d'assainissement
- Définition d'une zone inondable inconstructible et cultivables par les villageois
- Construction d'un front bâti permettant de recréer la covisibilité
- Construction de programmes mixtes étudiants et logements par les promoteurs, construits en escaliers pour proposer des vues



**Phase 3**  
**Développement réticulaire**  
**Développement agricole**

- Création d'axes secondaires de mobilité douce
- Le parcellaire propose des fonds de parcelles cultivables
- Les interstices, lieux de vente des produits
- Implantation des nouveaux habitants
- Valorisation paysagère des terres inondables
- Terrains cultivables, lieux d'expérimentation

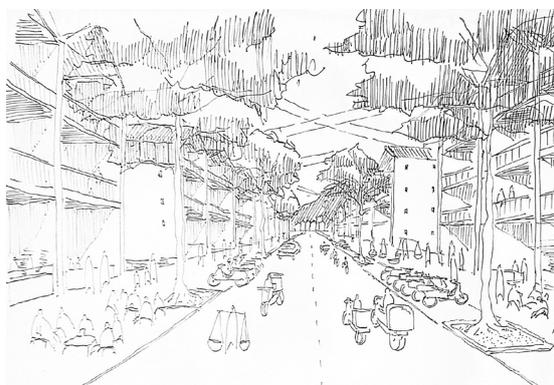
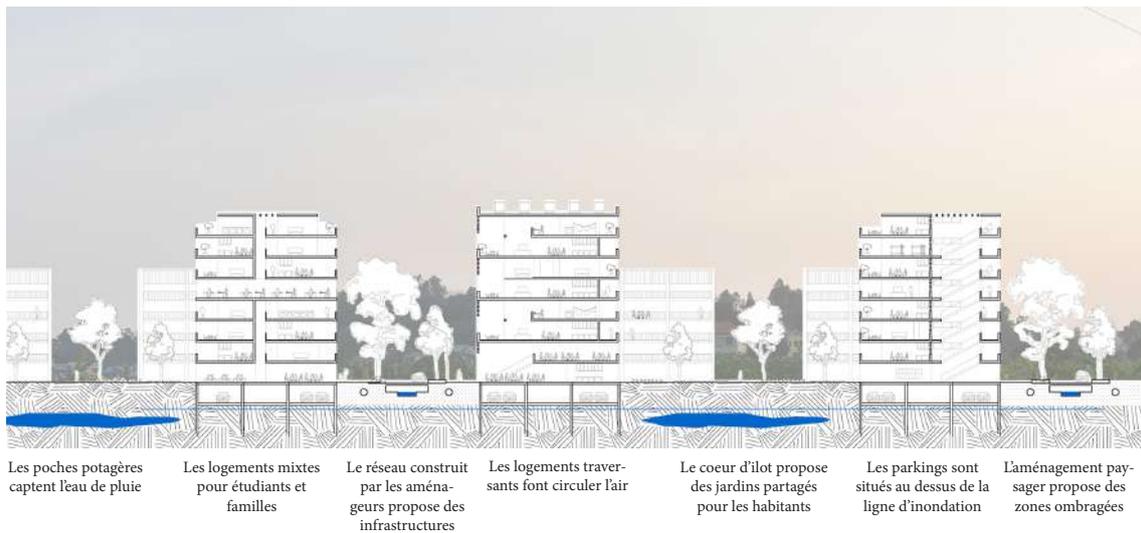


**Axonométries : Les 3 phases du développement de la stratégie sur le territoire productif**

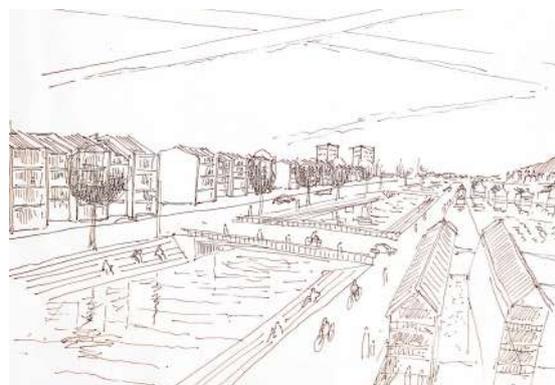
**La ville et les champs se développent sur la grille de manière organique**



**L'aménagement des nouveaux quartiers laisse la place au potager**



**Une rue nouvelle**  
lieu de rencontre des habitants

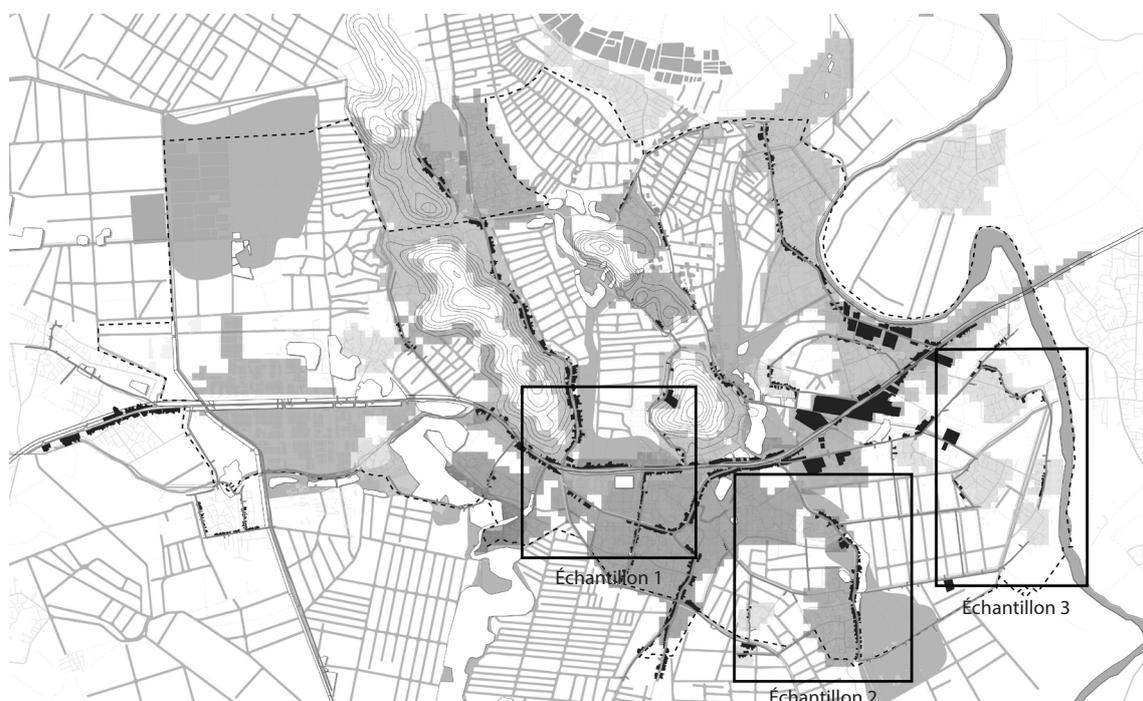
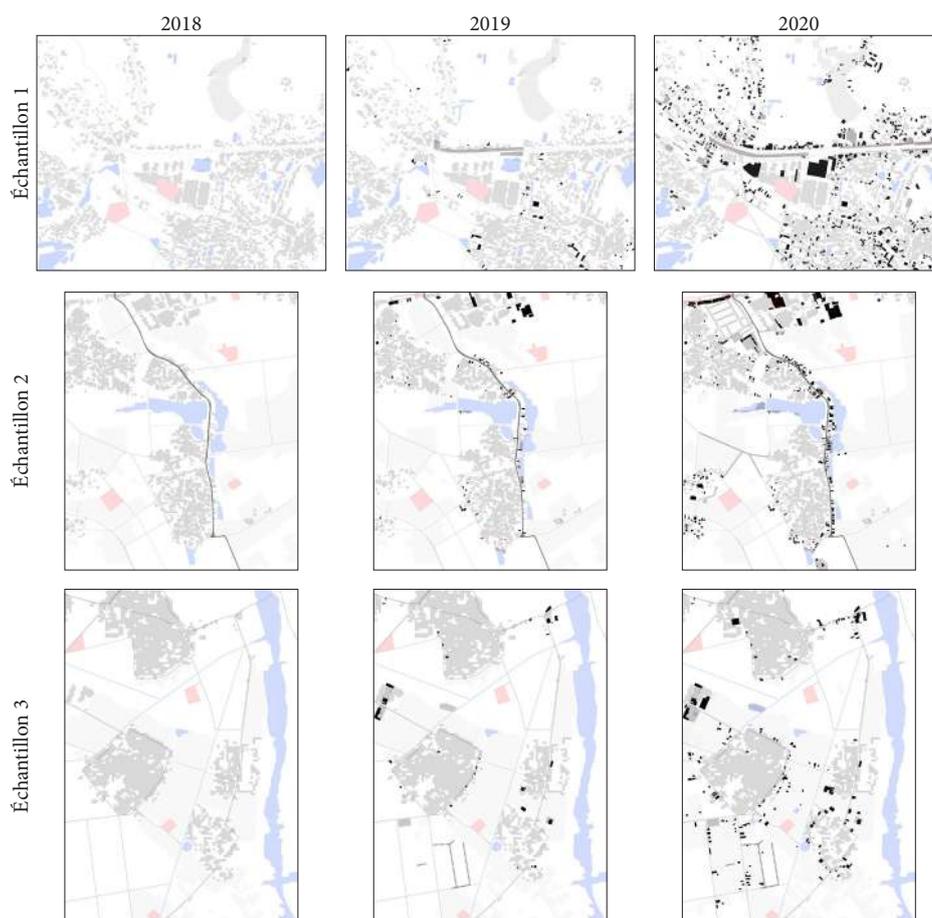


**La zone inondable**  
en période de crue devient un fleuve urbain

**Coupes :** Le développement urbain organisé par la grille  
**Illustrations :** La rue nouvelle et la zone inondable, lieux de rencontre des habitants

#territoireproductif #gestionhydraulique #systeme

#técologie #urbansimeendogène #planification



**Plans :** Analyse d'échantillons, les constructions neuves en 2018, 2019 et 2020  
**Carte :** Les dynamiques urbaines et les modes vies des habitants dans le schéma directeur

# Intégrer les métabolismes endogènes dans l'aménagement

Lola Palero & Charlotte Verdier

Lieu : Chuc Son - Vietnam  
Encadrants projet : André Lortie,  
Yvan Okotnikoff

La ville de Chuc Son fait partie du Schéma directeur de la ville d'Hanoï. Elle est positionnée à proximité du corridor vert, ce qui pousse le bureau d'urbanisme d'Hanoï à la voir un modèle futur de ville écologique.

Les 3 thématiques qui nous intéressent particulièrement à l'échelle de la ville de Chuc Son sont : les typologies et formes urbaines des villages, les mobilités et les axes structurants, et la question de l'eau principalement à travers le risque d'inondation.

Nous avons vu que la ville existante était formée de multiples typologies formant un système complexe et diversifié. En l'associant à la remarque que les villages et les zones bâties se concentrent autour des axes structurants, nous aimerions travailler sur la synergie de ces trois thématiques pour développer la ville nouvelle. On observe ainsi un développement composé de plusieurs densités, ponctués par des espaces agricoles et des paysages relais. Ce mode de construction ne semble pas être pris en compte dans le futur plan directeur de la ville. En superposant la carte du réseau viaire existant à celle du réseaux projetés on s'aperçoit qu'une grande majorité des axes faisant le lien

entre les différents villages et différentes centralités actuelles n'existeront plus dans un futur proche. Or, c'est le long de ce réseau que la ville actuelle existe et que le système économique fonctionne (transport agricole, échanges entre les villages, lien social, etc...)

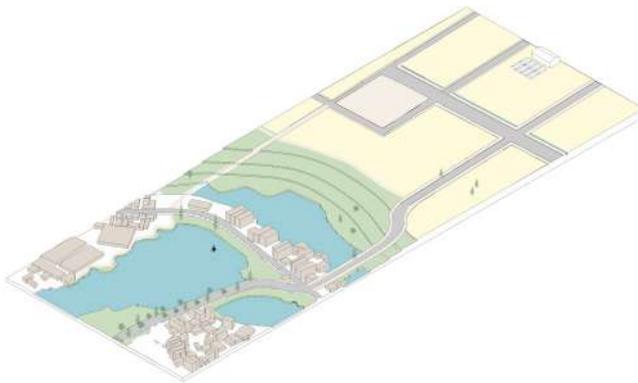
Nous avons défini 3 échantillons qui nous semblent intéressants car ils montrent des typologies de ville existantes différentes et des situations particulières dans le croisement des trois thématiques représentées.

Au sein de l'échantillon 2 nous avons ensuite développé plus en détails notre vision de la future ecotown de Chuc Son. Cette démarche nous a permis d'extraire 6 grands principes à appliquer à l'ensemble de la future ville.

Texte : Présentation du projet

#técologie #urbansimeendogène #planification

#técologie #urbansimeendogène #planification



**Phase 1**

Développer les points d'intensité, futures centralités et amorces du développement urbain



**Phase 2**

Mise en place du téléphérique, outil d'accompagnement des continuités vertes et de valorisation du territoire



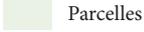
**Phase 3**

Densification et mise en place d'un réseau de mobilités adapté à chaque mode de déplacements



**Phase 4**

Dernière étape de densification planifiée et poursuite de l'accompagnement des métabolismes endogènes

 Bâti Existant	 Eau
 Urbanisation	 Agriculture
 Espaces verts	 Parcelles
 Cheminements piétons	 Voies

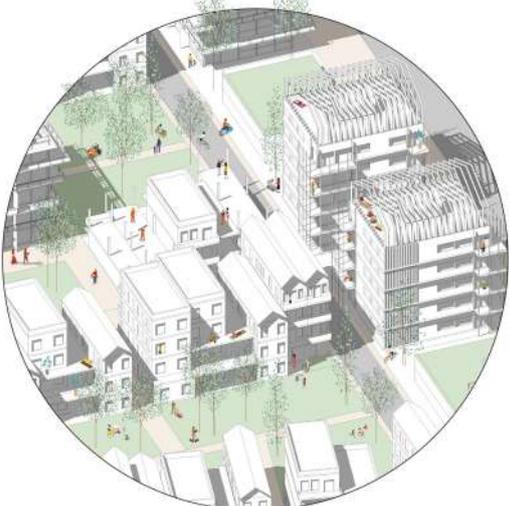
Axonométries : Les 4 phases du système d'urbanisation endogène



Des logements variés pour une mixité de population



Une maîtrise du risque d'inondation dans l'espace urbain



Des réseaux indépendants selon les types de mobilité



Des points d'intensité concentrés



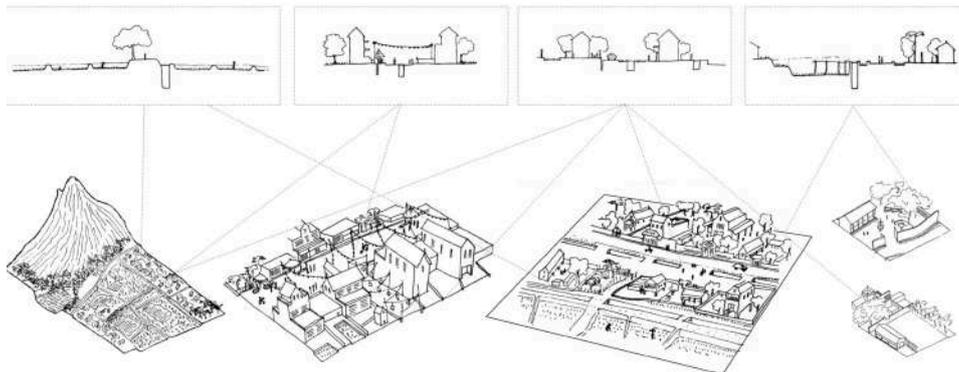
Des qualités paysagères dans la ville



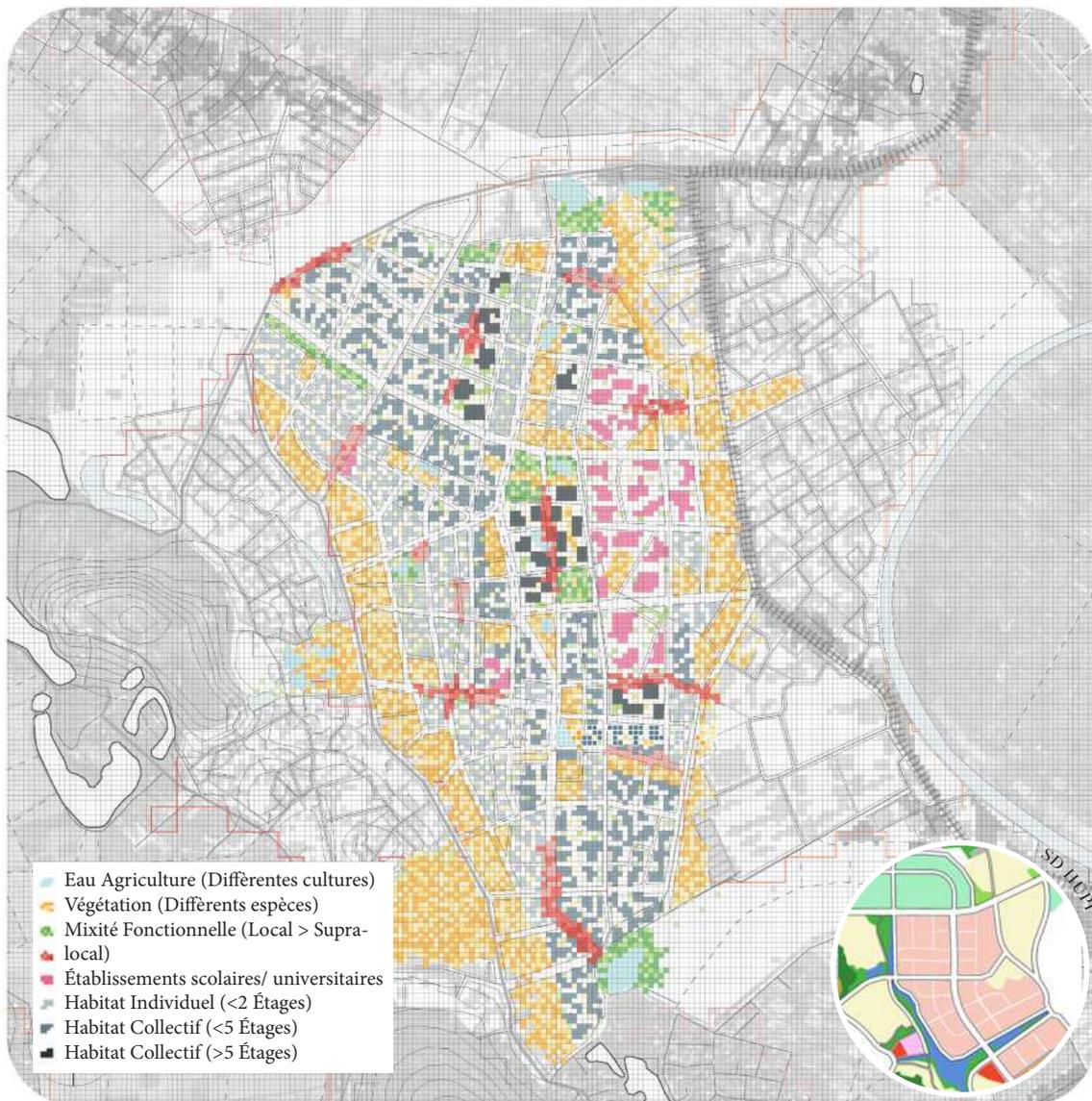
Des espaces agricoles urbains

**Axonométries : Les six principes fondamentaux des métabolismes endogènes**

#técologie #urbansimeendogène #planification



#villeordinaire #patterns #système



**Axonométries : Extraits de motifs ordinaires pour la constitution d'un langage commun**  
**Plan guide : Un outils de compréhension de la complexité de l'espace urbain**

# Motifs ordinaires pour la durabilité

Tatiana Zoumpoulaki

Lieu : Chúc Sơn, Hanoi - Vietnam  
Encadrants projet : Yvan Okotnikoff,  
Cyril Ross

Les savoirs faire de l'existant se transforment en outils de conception pour dessiner la futur éco-town de Chúc Sơn. Le projet est basé aux les motifs qui fédèrent ces villages, afin de les réintroduire dans la construction de la ville du demain.

Chúc Sơn se trouve dans un territoire riche aux motifs spatiaux qui jouent un rôle structurant pour sa morphologie. Le site sur lequel s'inscrit le projet est au centre d'une constellation de villages, qui ont des structures et des densités différentes en encadrant toujours la nature et la culture au centre de leur forme.

Les visites in situ ont relevé une série des situations archétypes dans l'ensemble du territoire. Dans leurs variations, ces types de traitement, souvent informels, de son espace, forment le langage commun de l'ordinaire en Chuc Son. Ces motifs sont des manières formatives du déjà-là qui existent aux plusieurs dimensions et échelles. Parmi eux sont les principes de co-visibilité entre les agglomérations, la multi-fonctionnalité de l'espace commun, les microtopographies et usage des terrains cultivables ainsi que la relation entre l'espace construit et son entourage naturel. L'analyse de ces motifs permet de mettre en place un panel d'outils qui définissent les

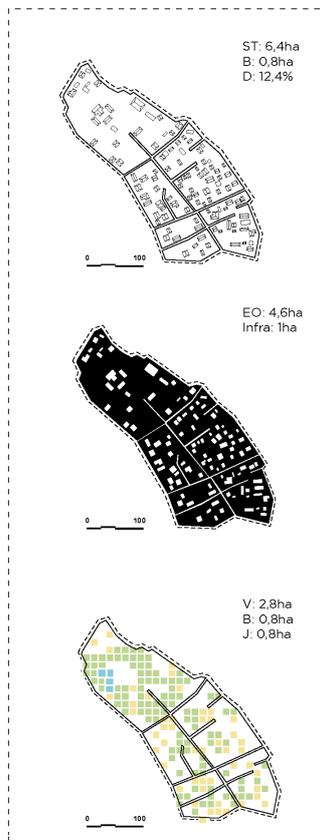
caractéristiques d'une grille d'intervention amplifiée au territoire. Cette grille veut agir comme une basse qui va permettre l'évolution libre de la ville ainsi que la préservation des villages. Concrètement, a parti de traces spatiales et de traitement de son entourage, on définit un plan guide qui conduise l'improvisation du demain (image 2). Ensuite cette grille ete nuancée aux deux cas d'etude (CE) pour tester les limites d'une tel approche (image 4-6).

En se basant sur ce système des traces et motifs, je voudrais mettre en évidence la nouvelle éco-town comme un lieu vivant qui reflète le territoire, dans lequel elle se développe. Même si on ne peut jamais arriver à tout connaître pour un lieu, une analyse approfondie des savoir-faire de l'existant peu nous aider à clarifier les dynamiques qui sont présents. De cet façon, on peut imaginer une ville nouvelle qui est spécifiée au site, et qui via sa structuration permet l'évolution organique de ces éléments formatifs.

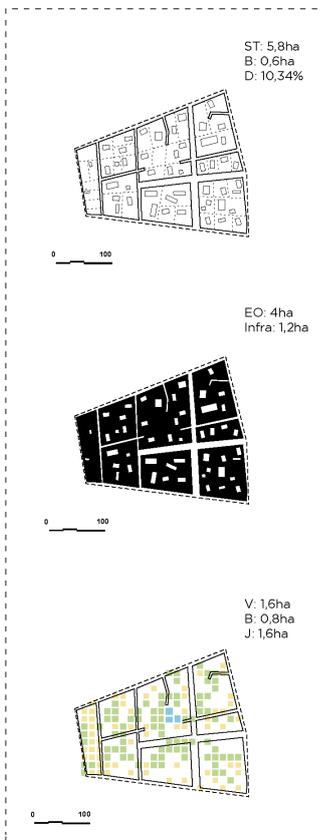
Texte : Présentation du projet

**Densité et utilisation du sol**

Ilot existant

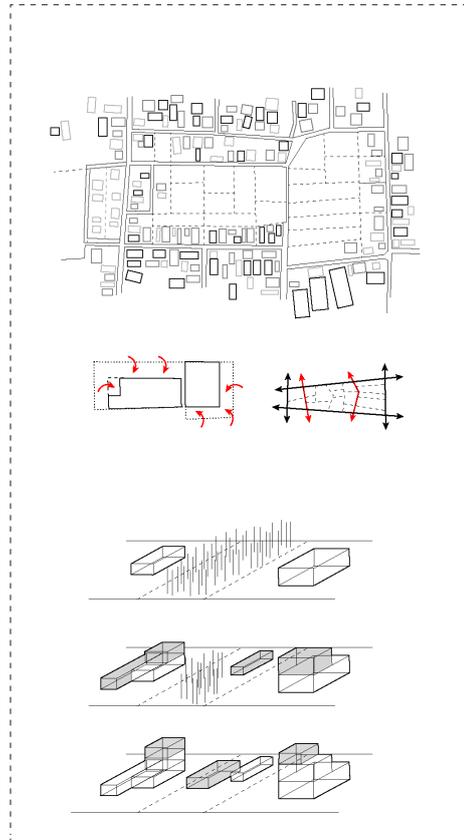


Ville nouvelle

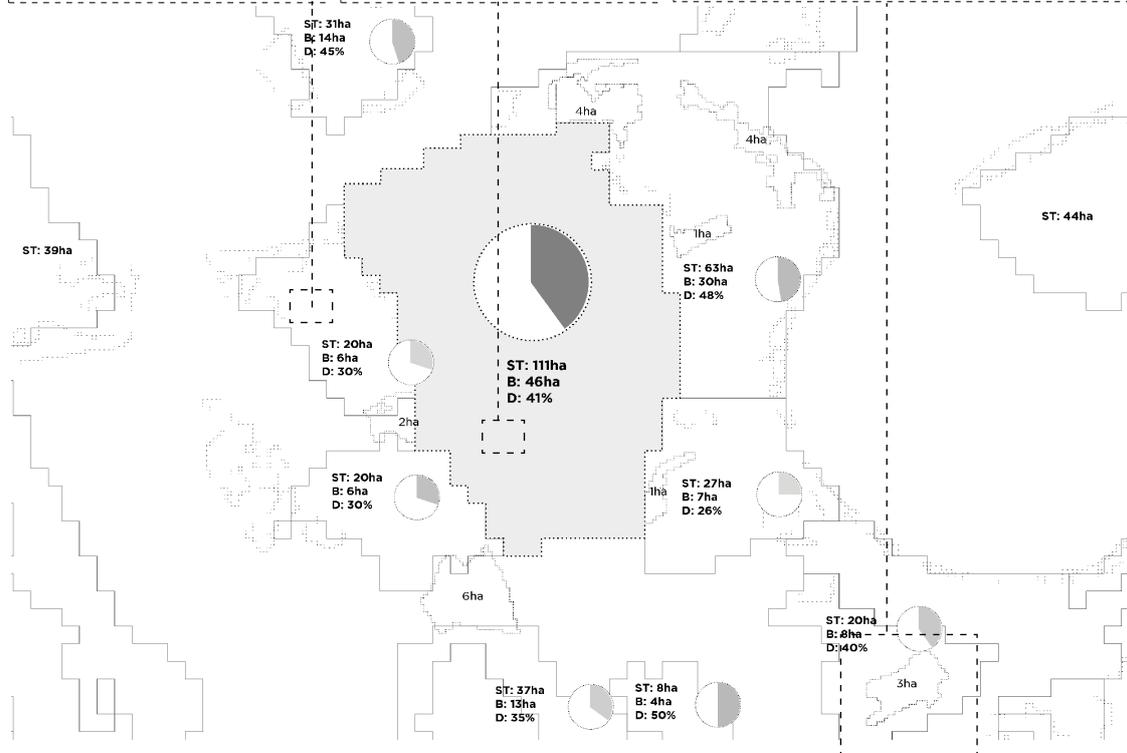


**Densification du paysage relais**

Ilot existant

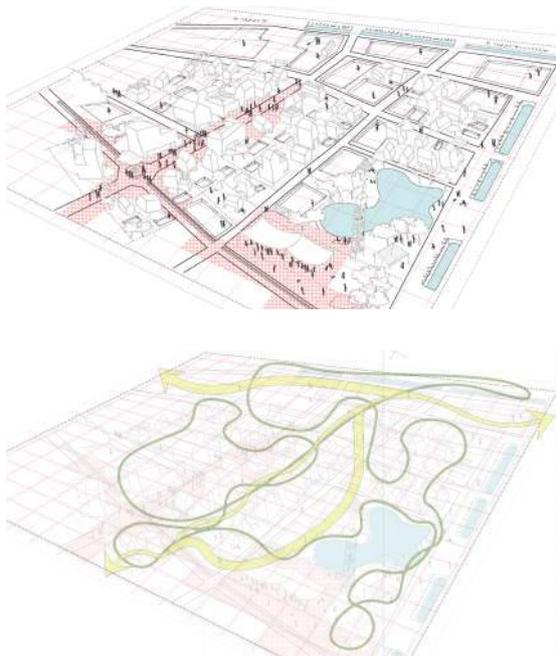


#villeordinaire #patterns #système

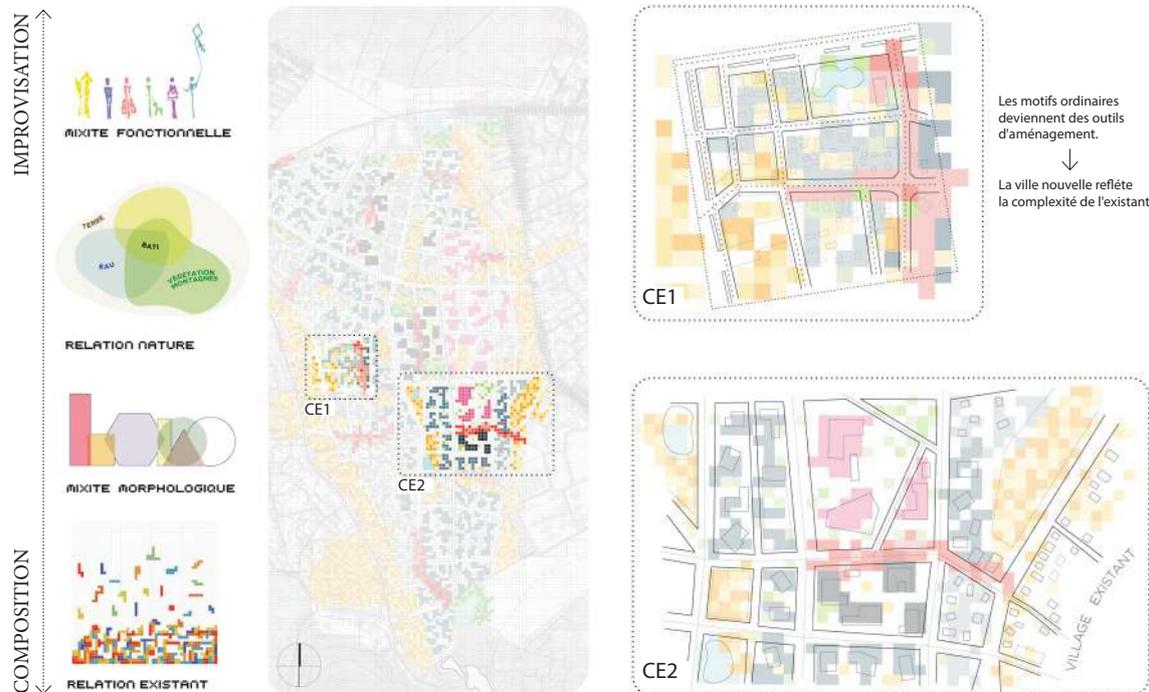
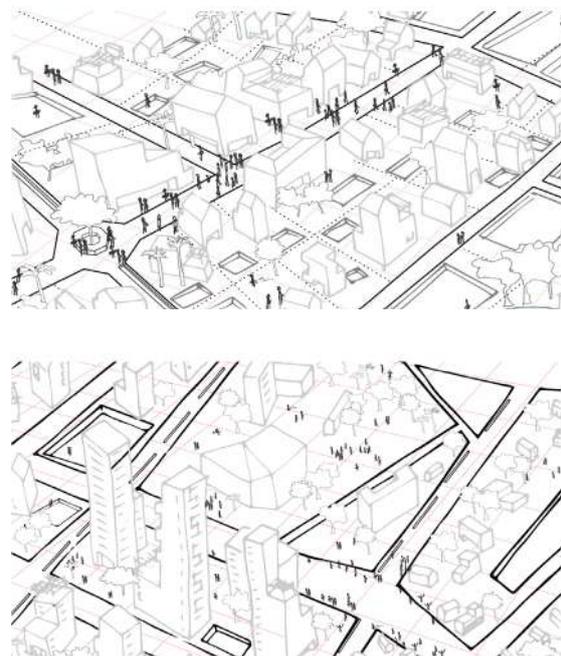


**Plans :** Les niveaux de densité des espaces interstitiels  
**Diagramme :** Les réserves d'extension du village et les lieux productifs

Principes d'implantation



La grille comme support



**Schémas :** Principe d'implantation, continuité écologique et mixité fonctionnelle

**Axonométries :** L'implantation de la ville nouvelle appuyé sur une grille

**Plan guide :** La future éco-town entre composition et improvisation

**Motifs ordinaires pour la durabilité**

#villeordinaire #patterns #système