



VILLES & PAYSAGES

ARCHITECTURE & DESIGN

ARCHISTORM

HORS-SÉRIE #38
VILLES ET PAYSAGES

HORS-SÉRIE #38

VILLES & PAYSAGES

ARCHISTORM



8,50 euros
ISBN : 979-10-9173-307-7



VILLES & PAYSAGES

ÉDITORIAL

L'histoire de *VILLES & PAYSAGES* pourrait être celle d'un conte moral, façon Jean de la Fontaine ou Eric Rohmer, selon si l'on les préfère classiques ou modernes. Depuis sa création à Mulhouse en 1989, l'agence ne cadrait pas avec l'appréhension habituelle, qui situe le travail des paysagistes quelque part entre celui d'un jardinier upgradé ou d'un gourou écologiste, pour les plus radicaux d'entre eux. Pragmatiques, ils font preuve d'une vision presque entrepreneuriale de leur rôle dans la société. Ils ne s'imaginent pas sauver le monde à chaque fois qu'ils font un jardin, tout au plus essayent-ils de concevoir des lieux ajustés sur des pratiques.

En 2008, ces qualités vont interpeler un grand groupe d'ingénierie, EGIS et la filiale *VILLES & PAYSAGES* est créée. L'agence de paysage va ainsi rejoindre le groupe qui s'active tant en France qu'à l'international. À partir de là, les projets vont abonder, délimitant trois secteurs de compétence : l'aménagement paysager (places urbaines ou parcs), les infrastructures de transports et les projets de planification urbaine façon « ville de 100.000 habitants dans le désert ». Des projets que leurs commanditaires aiment exposer au MIPIM mais qui se concrétisent rarement. Le mariage entre la rationalité des ingénieurs et la sensibilité des paysagistes est une réussite. L'équipe d'une cinquantaine de collaborateurs va grossir pour atteindre la centaine. Cette progression va être mise à mal par la crise économique de 2008. Les financements vont devenir moins abondants pour des projets d'aménagement public. La rigueur budgétaire devient une règle incontournable pour leurs principaux commanditaires, les communes et les collectivités territoriales. Il va falloir apprendre à faire autant, si ce n'est plus, avec moins. *VILLES & PAYSAGES* se découvre dans ce nouveau contexte une disposition très naturelle pour la simplicité et les solutions économes. Ils ont une explication pour cela : les solutions les plus adaptées à l'usager sont souvent les plus simples et les moins chères. Sur certains sites sur lesquels on leur demande d'intervenir, ils aimeraient parfois ne rien faire, tout au plus ajouter l'existant aux nouveaux usages. Si *VILLES & PAYSAGES* s'adapte tout naturellement à la nouvelle donne, sa place au sein d'EGIS n'apporte plus les résultats escomptés. L'aménagement urbain n'est plus la *cash cow* qu'il a été au tournant du millénaire. C'est ainsi qu'en décembre 2018, *VILLES & PAYSAGES* va quitter le groupe EGIS, Vincent ROGER et Laurent BEYRON tous deux paysagistes concepteurs s'associent. Aujourd'hui l'agence se recentre sur les fondamentaux : le goût pour les aménagements simples, ajustés sur des usages et des besoins réels.

Dans une approche de paysagistes concepteurs militants, l'agence positionne le végétal et la ville perméable au cœur de ses préoccupations afin d'augmenter le confort et la qualité des usages. Ils vont même jusqu'à faire de cet ajustement un élément de leur programmation en proposant d'intervenir sur un site en deux temps. Un premier lot avant l'ouverture au public et un deuxième une fois que les lieux ont été fréquentés et que le public a pu y inscrire certaines pratiques. C'est un peu comme si l'on pouvait se permettre d'attendre qu'il neige pour dessiner les sentiers dans un parc. Cette démarche est aujourd'hui de plus en plus appréciée des maîtrises d'ouvrages, qui y voient une façon d'impliquer les citoyens dans la fabrique urbaine.

VILLES & PAYSAGES veut aussi tirer profit du bagage qu'ils se sont constitué au sein du groupe d'ingénierie. Ils restent des spécialistes des projets de tramway et des bus à haut niveau de service pour en avoir conçu une demi-douzaine en France, sans compter ceux à l'étranger. C'est près de 300 kms de tramways réalisés en France et à l'international en 30 ans d'expérience. Plus important, leur expérience dans ce secteur leur permet d'aller un pas au-delà, et de concevoir des façons différentes de faire les choses. Ils s'imaginent un tramway qui ne serait plus le « rouleau compresseur urbaniste » qui transforme tout sur son passage, pour devenir un objet évolutif, hyper contextuel. Le principe est d'en faire plus sur certains tronçons et moins sur d'autres. Tel carrefour fréquenté peut donner lieu à des aménagements conséquents, auxquels succèdent des tronçons où l'intervention se réduit au strict nécessaire. Un aménagement à intensité variable. Leur tramway idéal, et celui qu'ils viennent de réaliser à Saint-Etienne s'en rapproche, combine la simplicité du tram bâlois, avec une intervention minimale sur certains tronçons, et des points d'intensité bénéficiant d'un aménagement plus élaboré, plus proche de celui d'une place publique. Le résultat est un tramway qui se dissout dans la ville, soit par sa discrétion, soit par sa façon de rayonner dans un périmètre de 5 min de marche autour de l'arrêt. Leur tramway à intensité variable pourrait incarner la maturité de ce mode de transport, après les trois décennies marquées par son retour dans les villes françaises.

Vincent Roger et Laurent Beyron ne prétendent pas refaire le monde, mais leur approche pragmatique leur permet parfois d'aller plus loin en proposant des solutions innovantes. Entourés par une équipe de 20 collaborateurs ils se positionnent comme des paysagistes concepteurs passionnés et concernés, en phase avec l'évolution profonde des paysages urbains.

Christophe Catsaros



ENTRETIEN

avec Vincent Roger et Laurent Beyron
Paysagistes Concepteurs, Associés



Christophe Catsaros : *VILLES & PAYSAGES* est de nouveau une agence de paysage et d'urbanisme indépendante, après avoir rejoint pendant dix ans un grand groupe d'ingénierie, EGIS. Avant d'aborder les détails de cette collaboration, et notamment ce qu'elle vous a apporté, peut-être pourrions-nous questionner les raisons qui vous conduisent aujourd'hui à réaliser ce hors-série ?

Vincent Roger : En effet, c'est la première question à se poser. Souvent quand une agence veut réaliser un instantané de sa production, elle va le faire en se basant sur des critères créatifs. Elle a un certain nombre de projets à son compte et voudrait faire connaître certaines idées, certaines approches créatives qui ont été les siennes.

Nous ne sommes pas dans ce cas de figure. Ce qui rend cet ouvrage nécessaire dans notre cas, c'est l'accumulation d'un certain savoir-faire. Nous avons beaucoup produit ces dernières années, dans des contextes très variés. Cette expertise nous incite à revenir sur notre production et considérer notre expérience acquise. Ce « bagage culturel », accumulé toutes ces années autour de l'aménagement urbain et paysager nous donne envie de témoigner. Faire connaître notre expertise sur des domaines très variés de l'aménagement paysager, nous semblait indispensable.

Plus précisément, il y a trois natures de métiers dans notre agence : la première englobe la conception et la maîtrise d'œuvre urbaine. Il s'agit là des parcs, des places ainsi que de tout un ensemble de projets liés à la réduction de la place de la voiture en ville. Le deuxième concerne la mobilité, avec plusieurs projets de tramways, mais aussi des projets de gares. La troisième entité concerne l'international et regroupe des projets de planification à grande échelle. Ce sont des travaux qui visent à planifier des aménagements futurs. Il y a donc une grande disparité d'échelle, entre le travail qui consiste à réaliser une voie piétonne dans une métropole française, un projet de transport dans une ville moyenne et un projet de ville sur 200 hectares en Algérie. Le fait que nous puissions intervenir dans ces trois types de projets est un atout non négligeable.

C.C. : Ces trois types de projets ont-ils la même place pour vous ? Vous caractérisent-ils de la même manière ?

Laurent Beyron : Il y a deux domaines majeurs qui constituent notre corps de métier : la mobilité et la maîtrise d'œuvre d'espaces publics. Si vous considérez les trente dernières années, l'aménagement d'espaces publics et les transports constituent le cœur de notre activité. L'expertise à l'international sur des projets à grande échelle est plutôt liée à la collaboration

avec EGIS. Aujourd'hui, cela reste dans nos compétences, je le qualifierais davantage comme une opportunité plus qu'une cible. Il s'agit là de projets qui représentent un certain risque pour une agence comme la nôtre. Faire une ville nouvelle dans le désert, exige souvent de travailler à risque pendant deux ans, sans aucune certitude d'entrer dans ses frais. C'est quelque chose que l'on a pu faire dans le cadre du partenariat avec un grand groupe, mais qui serait plus difficile aujourd'hui.

V.R. : Même au sein des deux entités principales, il y a des différences, qui à leur tour forgent notre identité. Les projets de transports nous ont permis de nous développer. Par leur transversalité et les moyens qu'ils mobilisent, ces projets vous poussent à changer d'échelle.

Ce qu'il faut dire aussi, c'est que nous aimons profondément travailler sur le paysage. Nous ne sommes pas dans les gestes forts, ni dans les écritures qui cherchent à s'affirmer par-dessus tout. Notre approche est contextuelle et cherche plutôt à se fondre dans un contexte. Notre rôle consiste à faire parler des sites qui n'ont pas toujours quelque chose à dire. Même dans ce cas de figure, c'est le site qui va donner le ton, et non un quelconque concept formel parachuté.

Ce qui nous caractérise, c'est une approche très humble, même sur la question du paysage, qui incite chez certains des postures ambitieuses, parfois grandiloquentes. Nous ne sommes pas dans cette approche. Nous préférons rester dans une approche contextuelle et très pragmatique, dans le travail qui est le nôtre : celui qui consiste à révéler un site par de nouveaux usages.

Ce qui a changé ces dernières années, c'est l'apparition d'une demande de concertation et de participation citoyenne. La collaboration avec le maître d'ouvrage a donc évolué. Aujourd'hui, il faut consulter les usagers, informer les riverains. Aménager l'espace public est devenu un travail de coordination entre tous ces acteurs qui, de près ou de loin, ont leur mot à dire.

C.C. : Qu'est-ce qui, selon vous, a généré ce changement d'attitude ?

V.R. : Le basculement se situe à la crise des subprimes. Avant 2008 il y avait beaucoup plus de moyens affectés aux projets. Aujourd'hui c'est différent. Nous utilisons des matériaux moins onéreux, mais nous faisons un travail plus ajusté sur les nouveaux usages. À certains égards, la baisse des fonds publics aura été salutaire pour apprendre à travailler avec moins de moyens.

La réduction des budgets nous a affecté personnellement, avec une baisse du nombre de nos collaborateurs, mais elle aura été bénéfique pour tout ce qui concerne l'environnement et plus généralement la façon dont un projet s'ajuste à une réalité. Nous ne nous pensons pas comme des artistes. Nous travaillons sur le réel, avec comme matériau principal l'existant, et surtout les usagers. Cette humilité oblige à faire passer le bien-être de l'usager avant notre désir d'expression.

Sous cet angle, la concertation devient un élément constitutif de notre travail. Il ne faut pas envisager la concertation comme une concession du concepteur au profit de l'usager. Notre approche contextuelle ne peut se faire sans elle. Nous en avons besoin pour mieux connaître le contexte dans lequel nous sommes appelés à intervenir.

L.B. : Un projet qui ne fonctionne pas est souvent une mauvaise réponse à une mauvaise question. Pour répondre pertinemment il est préférable d'avoir la bonne question, et cela n'est possible que quand on prend le temps de connaître un lieu et ses besoins.

Prenez l'exemple du nouveau tramway de Saint-Etienne. C'est la seule ville française qui a maintenu son tramway opérationnel, quand toutes les autres y avaient renoncé pour faire place à la voiture. Nous avons proposé une approche plus nuancée sur une nouvelle ligne qui doit desservir le quart nord-est de la ville. Il s'agissait d'une petite distance, vers des quartiers détachés mais disposant d'importants équipements métropolitain comme le Zénith, la Comédie, ou le stade Geoffroy Guichard.

Un tramway est souvent pensé comme un ruban rouge que l'on déploie dans une ville. Du granit partout, des réaménagements d'ampleur de façade à façade. Notre approche fut entièrement différente. Nous avons proposé d'être plus attentifs sur les points où le tramway entre en contact avec les usagers, et de faire le strict minimum aux endroits où il ne fait que passer.

Le résultat que nous revendiquons est un tramway à intensité variable, avec des portions très aménagées et d'autres où l'intervention est quasi imperceptible. Cette approche permet de créer des polarités au lieu de traiter l'aménagement de manière monobloc. Il s'agit de défragmenter la ligne pour traiter chaque portion en fonction de ses besoins et de son intérêt spécifique.



C.C. : Vous défendez donc une position intermédiaire, entre le tramway « à la française », qui cherche surtout à faire de la ville, et le tramway germanique, qui n'est qu'un moyen de transport parmi d'autres.

V.R. : C'est une approche qui répond aussi à l'inquiétude de certains de voir le tramway s'imposer à la ville. En règle générale, nous préférons osciller entre l'ultra-général à l'hyper-contextuel. Il faut être ultra général dans les portions traversées, et hyper contextuel pour ces points spécifiques qui méritent d'être traités comme des espaces publics de premier ordre. Nous pensons que l'approche qui consiste à traiter l'intégralité d'une ligne de manière univoque a fait son temps. Ce qui nous intéresse quand on aménage un nouveau transport public, c'est de révéler certains lieux. L'hyper-contextuel privilégie cette approche attentive qui va rendre possible le travail spécifique à un lieu. C'est une affaire de positionnement. Au lieu de faire passer le tramway et de penser l'espace public après coup, nous essayons de poser dès le départ tous les éléments. Il s'agit alors de composer une portion de ville dans sa globalité.

L.B. : Un tramway qui traverse une ville va parcourir des quartiers très variés, des zones commerciales, des zones résidentielles. etc. S'imaginer que la réponse puisse être la même sur l'intégralité de la ligne est une erreur. Il faut adapter l'équipement à son contexte. Certains endroits méritent une attention particulière, telle place, tel franchissement.

Pour que cela soit possible, il faut que tous les acteurs du projet acceptent le principe d'un aménagement à intensité variable. D'expérience, nous constatons que les projets de tramway dans les villes moyennes laissent beaucoup plus de marge pour des solutions prototypes que ceux en zone métropolitaine, où les choses sont beaucoup plus ficelées par les intérêts de chaque partie : les commerçants, les régies d'affichage, les marchés etc.

C.C. : Y a-t-il d'autres exemples de tramway qui témoignent de cette approche contextuelle ?

L.B. : Saint-Etienne est en effet un exemple récent mais nous nous efforçons de développer cette approche sur chacun des tramways sur lesquels nous intervenons, comme dernièrement à Nice ou Besançon.



C.C. : L'approche contextuelle est-elle une réponse à la diminution des ressources financières disponibles ? Le tramway contextuel est-il un tramway lowcost ?

V.R. : Pas vraiment car l'utilisation de matériau moins couteux n'a pas que des avantages économiques. Vous pouvez augmenter le confort des usagers en utilisant des matériaux qui coûtent moins chers. C'est une question d'approche et de hiérarchisation des objectifs du projet. Il s'agit donc plutôt de privilégier l'usage à l'apparence. C'est cela qui a changé. L'esthétique n'est plus un objectif en soi, comme ce fut longtemps le cas.

L.B. : C'est un aspect important de notre approche : privilégier l'usage à l'esthétique et faire avec des matériaux moins couteux un travail qui puisse mieux traduire les usages du lieu. Que le trottoir soit en pierre naturelle ou en asphalte, l'utilisation sera la même. Le coût par contre peut être très différent. L'approche qui consiste à ajuster le degré d'intervention à l'usage est plus efficace et plus économe.

V.R. : C'est aussi la différence entre une approche de designer et une approche de concepteur. La première se soucie de la forme et applique des solutions toutes faites de façon indifférenciée. La deuxième nécessite beaucoup plus de temps. Elle exige d'être attentif aux usages existants, et ne pas prédéterminer les usages en devenir.

L.B. : Cette approche attentive s'applique aussi au choix des matériaux. Au lieu de choisir sur catalogue, elle consiste à aller voir ce qui se produit à 100 km à la ronde, afin de construire avec des matériaux locaux. L'attitude qui consiste à choisir les matériaux dans un catalogue mondialisé affaiblit fortement la capacité des productions locales à répondre à des demandes potentielles. Aujourd'hui les gens sont de plus en plus sensibles à cet argument, mais souvent les filières locales n'existent plus.

C.C. : Il y aurait donc une évolution perceptible sur les questions environnementales ?

L.B. : Comparez ces deux parcs que nous avons réalisés à huit ans d'intervalle. Ils illustrent bien l'évolution des pratiques et réglementations. Le jardin du musée des Confluences et le Parc Novaciéries à Saint-Chamond, où se trouvaient les anciennes aciéries de la Marine. Les deux sites étaient très pollués. Novaciéries, peut-être un peu plus que Confluences, compte tenu de l'industrie lourde qui s'y est développée pendant deux siècles. Sur chacun des deux projets, il y avait entre 10 et 20 000 m² de terres polluées à traiter. À Confluences, il y dix ans, on a opté pour le confinement. On laisse une partie de la terre polluée sur place, en prenant soin de confiner.

C'est déjà une réelle démarche environnementale mais cela ne résout rien pour les générations futures. Au Parc Novaciéries, dix ans plus tard, l'approche est bien plus innovante. Elle consiste à traiter l'ensemble des terres polluées sur place et à réutiliser 100% des matériaux traités dans la conception du projet urbain, dont le parc. Les terres polluées vont être traitées sur place, par une plateforme spécialement conçue à cet effet. Rien ne part en décharge et la dépollution fait partie intégrante du projet. C'est une approche pionnière qui a été labellisée et qui tend aujourd'hui à devenir la norme.

C.C. : À une certaine époque, le confinement s'est aussi pensé comme vertueux.

V.R. : Oui sauf qu'à Confluences, pour revenir sur ce projet, seule une partie des terres polluées a pu être confinée. L'autre a dû partir en décharge. Les deux approches témoignent d'une sensibilisation aux questions environnementales, mais la deuxième est plus complète. Le danger, c'est le déni qui persiste dans certains milieux. Aujourd'hui, il y a une prise de conscience généralisée qui fait qu'on peut difficilement ignorer l'aspect environnemental d'un projet paysager. Considérer chaque site comme un écosystème à traiter avec soin est dans tous les cas un réflexe pour nous. La même question se pose aujourd'hui sur le stationnement. L'approche qui

consiste à chiffrer de manière stricte les places de stationnement est désuète. Ce qu'il faut, c'est penser à l'échelle du quartier et considérer les besoins dans leur globalité. La gestion concertée rend beaucoup de choses possibles. Je pense à une rue commerçante, ici à Lyon, avec un problème d'espaces de stationnement saturés. La solution a été de rendre accessibles les parkings privés des immeubles de bureaux mitoyens. Le samedi, les bureaux étant fermés, ils étaient vides. Mais pour aboutir à ce type d'arrangements il faut se parler, il faut connaître les besoins les uns des autres, à l'échelle d'une ville.

L.B. : Il faut aussi évoluer vers des aménagements réversibles. Le mono-fonctionnel doit cesser. Avec les moyens numériques qui sont les nôtres, on devrait pouvoir évoluer vers des aménagements très ajustés, qui définissent des utilisations spécifiques en fonction des créneaux horaires ou des jours de la semaine.

V.R. : Ce n'est pas si simple à faire. Les maîtres d'ouvrages sont frileux dès qu'on essaye de traduire dans des aménagements la complexité réelle des usages. Sortir des standards ne plaît pas à tout le monde.

L.B. : À cette frilosité s'ajoute le manque de concertation entre chaque service qui doit avoir son mot à dire. Au final chacun pose ses exigences et tout s'ajoute pour constituer un ensemble dans lequel les fonctions se juxtaposent, au lieu de s'ajuster les unes aux autres.

V.R. : Il faut souvent une idée directrice afin de fédérer les efforts autour d'un projet. Cette idée forte va permettre, à un certain point de fléchir certaines demandes émanant de tel ou tel autre acteur du projet, et qui ne tient compte que de ses propres exigences. La question du pourquoi d'un projet doit se poser à un certain moment, et la réponse doit être globale.

L.B. : À force de faire chacun de son côté, on arrive à des contresens. Je repense à un projet, ou après avoir tenu compte de toutes les exigences, on s'est posé la question des arbres. Comme cette question est venue à la fin, les arbres se sont retrouvés à l'ombre, puisque c'était la seule place qui restait. Le côté de l'avenue exposé au soleil, où les arbres auraient pu fournir de l'ombre se retrouve donc en plein soleil. Les arbres ont surtout une fonction, ce n'est pas que du décor.

V.R. : Sur ces questions, l'expérience peut jouer un rôle important. Elle peut éviter que la réalité du terrain tire un projet vers le bas.

L.B. : Un autre aspect important pour nous est celui de se réserver une marge pour finaliser un projet, en tenant compte des premières observations sur l'utilisation d'un aménagement. Il s'agit de faire en sorte que le projet finalisé puisse réellement tenir compte de son adoption par les usagers.

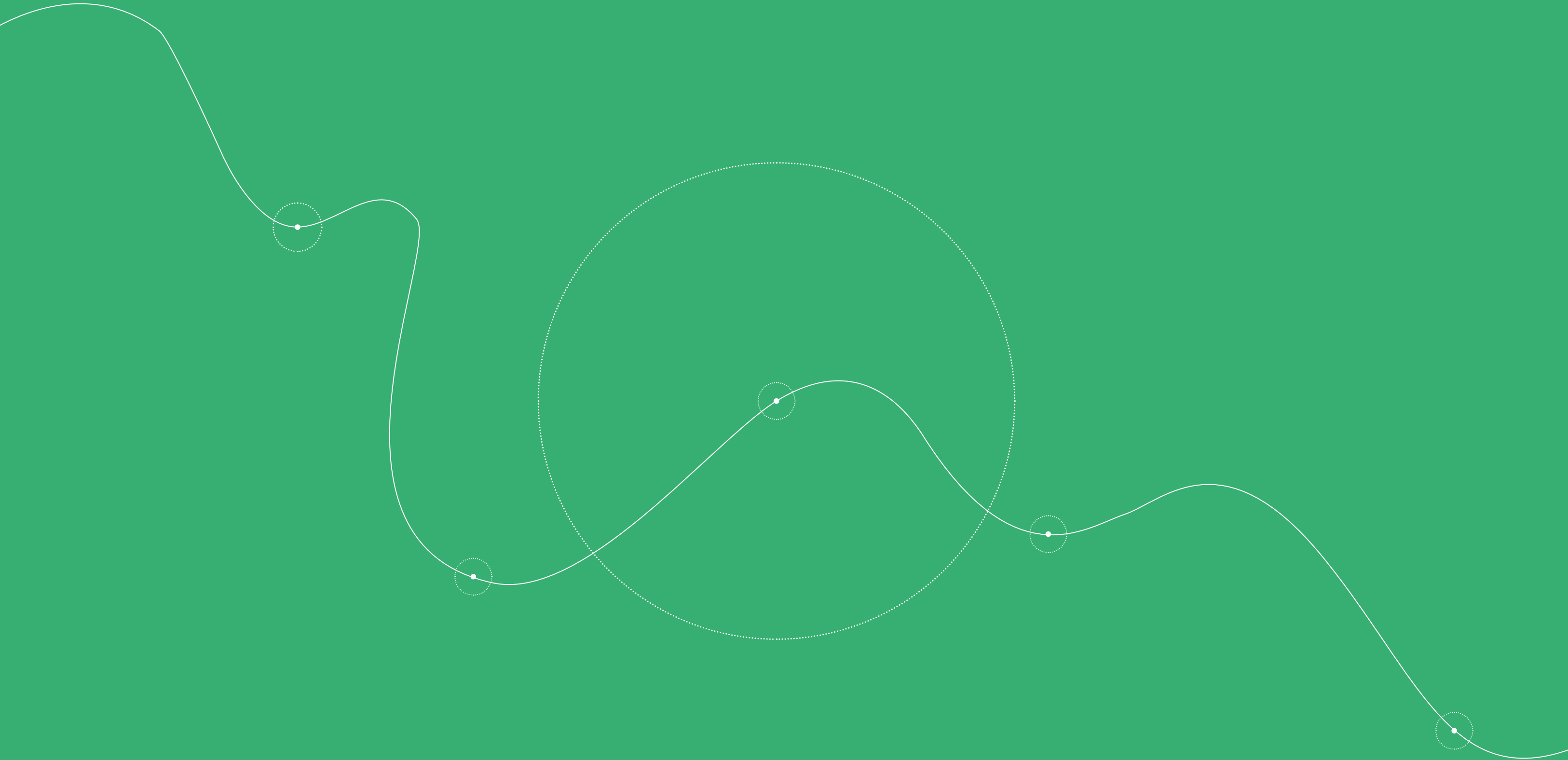
C.C. : J'imagine que cela implique de faire les projets en deux temps...

L.B. : C'est le cas à Novaciéries où une partie importante du site n'a pas été aménagée et le sera dans un deuxième temps. On se donne un an de pratique pour réajuster certaines choses. Cela implique que le maître d'ouvrage réserve une partie du budget pour pouvoir revenir sur le projet. Dans le cas de Novaciéries c'était indispensable car même les commanditaires ne le connaissaient pas. C'était un site militaire, donc inaccessible. Personne n'avait une connaissance répertoriée de ce qui se trouvait derrière l'enceinte.

V.R. : Cette réversibilité est possible si nous l'annonçons au préalable. Sinon le maître d'ouvrage peut considérer que nous ne savons pas ce que nous faisons. Par contre, si la chose est annoncée dès le départ, ça fonctionne. Ce phasage peut être spatial, ou concerner des lots. On peut considérer que le lot mobilier va être mis en œuvre une fois que le projet aura été mis en service. A-t-on vraiment besoin d'un banc ici ? Cette approche qui privilégie la sédimentation convient aux maîtres d'ouvrage. Idéalement, travailler dans l'espace public, qui appartient de fait à tout le monde, devrait toujours impliquer des marges de ce type.



PAYSAGE



AMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DU GPRU

Les Mureaux (78)



Parmi les projets de renouvellement urbain, celui des Mureaux est particulièrement emblématique. Il compte comme l'un des plus importants programmes ANRU de France, touchant près de 15 000 habitants sur une emprise de plus de 70 hectares de ville, aujourd'hui théâtre de sérieux troubles sociaux. Dans cet ambitieux programme, notre mission concerne la restructuration de l'ensemble des espaces publics du Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU) sur la base d'une nouvelle domanialité.

Filant la métaphore du lien entre grammaire et vocabulaire, notre approche définit les fondamentaux du projet par un travail de clarification et de hiérarchisation des espaces publics à travers le filtre d'une analyse paysagère à l'échelle du versant sud de la vallée de la Seine. Le projet propose tout d'abord un schéma de hiérarchie des voies qui anticipe l'émergence des nouveaux quartiers. Une stratégie végétale est établie grâce à une lecture sensible de l'étagement paysager sur le relief.



Un système rayonnant de jardins et de parcs articule plateau boisé, coteau fruitier et vallée autour d'un jardin linéaire qui traverse l'ensemble de la ville.

La réalisation du parc Molière acte la nouvelle identité du quartier, marquée par une profonde intimité entre éléments urbains et naturels. Véritable colonne vertébrale du territoire remodelé, ce parc s'étend du nord au sud pour offrir aux habitants des espaces verts, traversés d'un cours d'eau remis à ciel ouvert et habités d'aires de jeux et de loisirs, de jardins familiaux ou encore d'une zone aménagée de gradins en vue de diverses manifestations. Il fait également le lien avec le pôle Molière, équipement public éducatif, et le parc de Bècheville. En son cœur serpente un ouvrage original, un mur en béton armé, tout en courbes, s'étirant sur près d'un kilomètre qui, du statut d'élément technique fort (soutènement entre les parties haute et basse du parc), devient un élément structurant du paysage, ou comment traduire une contrainte en opportunité. Il est alors un fil conducteur, un trait d'union esthétique et d'usages : assises, ponctuation de la promenade, support artistique ou d'expressions libres.

Le projet s'est vu récompensé du prix Les détails urbains 2016 dans la catégorie Adaptation climatique du paysage urbain et gestion de l'eau des Mureaux, décerné par INNOVAPRESSE Groupe, Traits Urbains, Urbapress informations.



MAÎTRE D'OUVRAGE	Ville des Mureaux – SEM 92 Place de la Libération / BP 2053 78135 Les Mureaux Cedex 01 30 91 37 37
MAÎTRE D'ŒUVRE	atelier VILLES & PAYSAGES (mandataire) - Richez Associés – INFRA Services
NATURE DE L'OPÉRATION	Aménagement des espaces publics
NATURE DE LA MISSION	Maîtrise d'œuvre complète
BUDGET TRAVAUX	42,5 M€ HT
SURFACE TRAITÉE	75 ha
CALENDRIER	2006-2019

FICHE TECHNIQUE





PLACE DES TAPIS

Lyon (69)



Entre Rhône et Saône, la colline de la Croix-Rousse surplombe la ville de Lyon du haut de ses 250 mètres. La place des Tapis, située aujourd’hui entre la place de la Croix Rousse et la Mairie du 4^e arrondissement, a été développée au début du XIX^e siècle. Espace public de quartier à caractère piétonnier à l’origine, la place évolue peu à peu vers une forme de carrefour routier. Aujourd’hui, la place est au cœur d’un quartier très vivant et animé.

Le projet a été soigneusement co-construit par l’équipe de concepteurs et les ateliers de concertation participative, sur la base des notions de patrimoine collectif et d’espace partagé. Faisant l’objet d’une véritable concertation, le projet a été en grande partie conçu par les riverains. Ces ateliers ont notamment permis de résoudre la question du parking et du fort caractère routier, afin de faire émerger un projet partagé d’espace public. Le choix s’est fait à partir de trois esquisses contrastées, conçues à cet effet et présentées sous les mêmes points de vue et avec le même niveau de rendu. Cette approche devait permettre aux ateliers de concertation d’obtenir un choix objectif sur la traduction du programme en plan masse.

Ce premier choix de l’atelier de concertation a été complété par une sélection de références ou d’ambiances qu’ils souhaiteraient voir développer dans le cadre de l’aménagement de la place. L’objectif des ateliers était de définir avec les riverains le vocabulaire urbain et paysager du projet. À titre d’exemple, le programme mentionne simplement la présence d’eau dans le projet. C’est le processus de concertation qui a permis d’imaginer la fontaine longue de 40 m qui a vu le jour. Il en va de même pour les bancs en forme de cocons géants, censés évoquer l’activité textile qui a forgé le passé industriel du quartier.

Les cocons sont positionnés de manière aléatoire et constituent un élément de mobilier ludique destiné à différents types de public. On peut s’y assoir ou y jouer, comme dans une aire de jeux.

Le projet lumière prolonge la thématique des fileurs de soie. La nuit, un long fil lumineux occupe le centre de la place en reliant les espaces entre eux et en mettant en scène la zone des cocons. La place des tapis occupe une position centrale du quartier de la Croix rousse, entre la grande place de la Croix Rousse et le boulevard. Son caractère piéton nouvellement acquis en fait une place publique pétillante qui dialogue avec la place du Gros Caillou située plus à l’Est.

Inaugurée le 30 avril 2015 la place des Tapis offre désormais aux usagers des circulations apaisées donnant la priorité aux piétons, une grande esplanade piétonne, des espaces de repos variés et conviviaux protégés par les plantations et par une grande fontaine. À cela s’ajoutent à présent des terrasses de café animées.



MAÎTRE D’OUVRAGE Ville de Lyon
Grand Lyon / Service voirie / 20, Rue du Lac, 69003 Lyon
+33 (0)9 64 43 78 36

MAÎTRE D’ŒUVRE atelier *VILLES & PAYSAGES* (mandataire)
Egis Villes et Transports - L’Atelier Lumières

NATURE DE L’OPÉRATION Requalification de la Place des Tapis

NATURE DE LA MISSION Maîtrise d’œuvre complète

BUDGET TRAVAUX 4.5 M€ HT

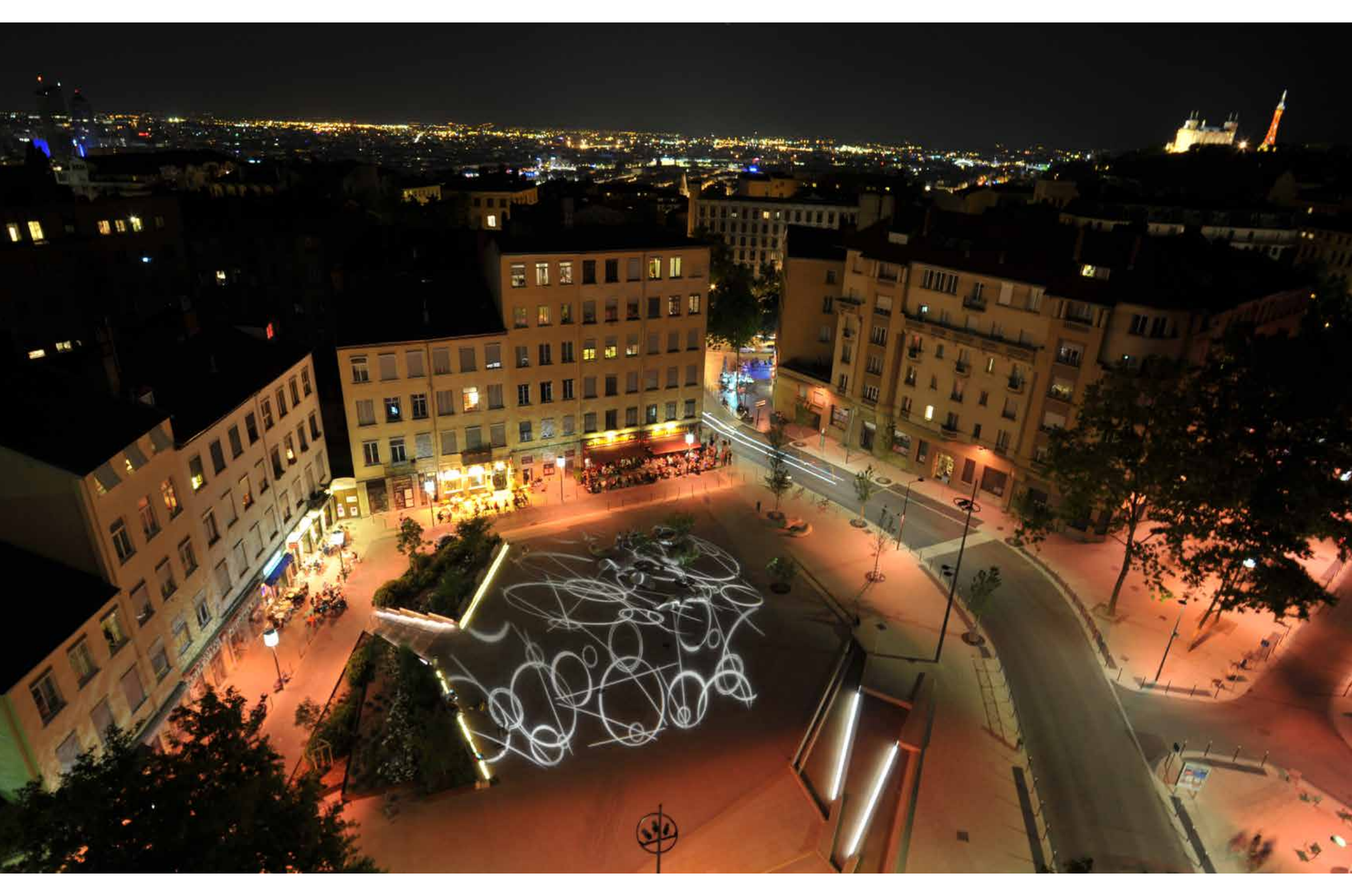
SURFACE TRAITÉE 0,7 ha

CALENDRIER 2012-2016

FICHE TECHNIQUE







PARC DU HEYRITZ

Strasbourg (67)



Le parc du Heyritz dote Strasbourg de l'espace paysager qui lui faisait défaut à son entrée Ouest. En cela, il symbolise le nouveau secteur d'urbanisation de la capitale alsacienne.

Le parc constitue une nouvelle épaisseur à l'échelle de la ville. Un axe fort, tout à la fois support d'activités et structure fédératrice en accord avec la fragilité et la spontanéité des espaces « naturels » du parc.

La ville et la Communauté urbaine de Strasbourg ont souhaité faire de cette ancienne friche portuaire et industrielle un quartier de qualité conciliant ville et nature et illustrant la politique de mixité engagée depuis 2009.

Le projet a été pensé de manière à intégrer pleinement le bassin qui ne doit pas constituer une limite mais faire partie intégrante du parc, son miroir d'eau.

L'axe de composition offre une structure fédératrice s'efforçant de faire tenir ensemble les trois entités urbaines du secteur : Heyritz, Centre administratif, place de l'Étoile, tout en prenant en compte la spécificité fonctionnelle et paysagère de chacune.

Pluriel dans les tableaux qu'il offre au promeneur, le parc a été conçu pour permettre des perceptions à des échelles différentes, qui varient au gré des cheminements. Cette approche est complétée par la volonté d'instaurer un véritable dialogue visuel et physique entre la terre et l'eau.

Ces grands axes d'aménagement se complètent de certains principes qui conditionnent l'intervention, comme par exemple conserver un maximum d'arbres existants, préserver autant que faire se peut la faune et la flore existants, et réutiliser des matériaux présents sur le site. Ainsi, les moellons en grès des berges ont servi pour faire des gradins, et les grumes des arbres abattus ont servi à faire du mobilier.

Le parc qui a été inauguré en octobre 2014 a conservé le caractère naturel des lieux et a mis en valeur le bassin grâce à un ponton flottant de 300 mètres, agrémenté de jardins aquatiques. Ce nouveau parc de 8,7 ha (dont 1,5 ha de bassin) constitue un lieu de détente non seulement pour les riverains du quartier du Heyritz mais aussi pour les habitants des quartiers périphériques.



MAÎTRE D'OUVRAGE Ville et Eurométropole de Strasbourg
Place de de l'Étoile / 67000 Strasbourg

MAÎTRE D'ŒUVRE atelier *VILLES & PAYSAGES* (mandataire)
Allain Provost consultant / Les Éclaireurs /
Fluor architectes / Egis Viles et Transports

NATURE DE L'OPÉRATION Aménagement urbain d'espace publics

NATURE DE LA MISSION Maîtrise d'œuvre complète

BUDGET TRAVAUX 6 M€ HT

SURFACE TRAITÉE 9,6 ha

CALENDRIER 2012-2016

FICHE TECHNIQUE



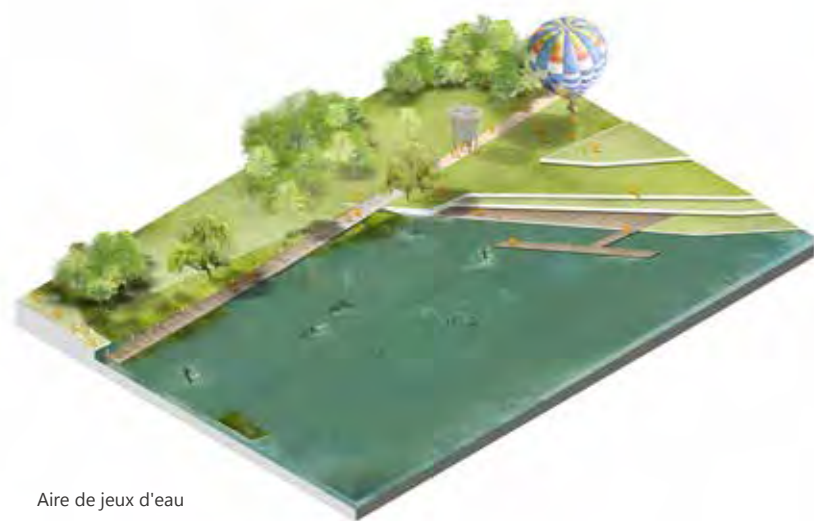
AXONOMÉTRIES



Aire de jeux "nature"

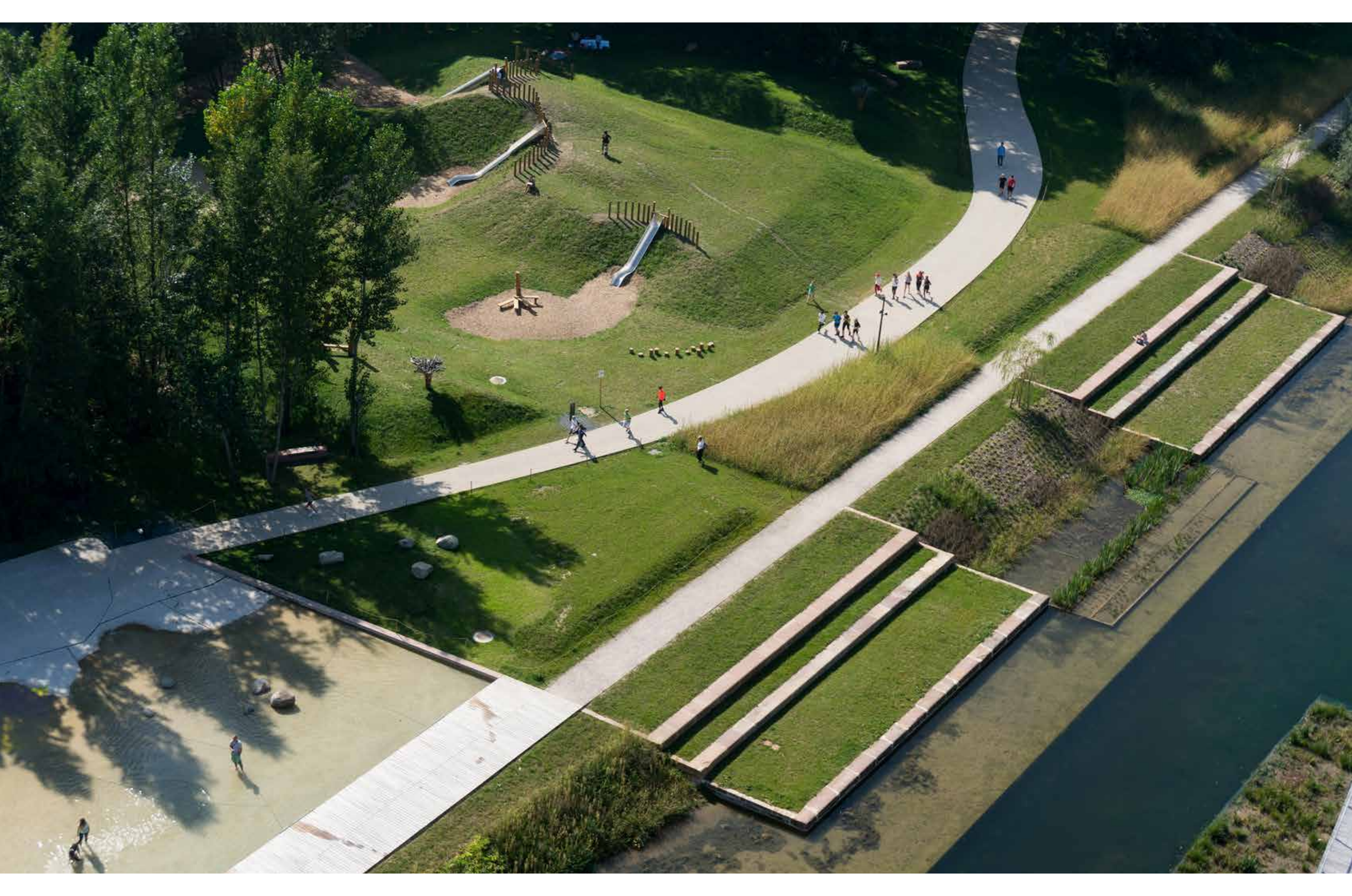


Zone marécageuse



Aire de jeux d'eau





PARC NOVACIÉRIES

Saint-Chamond (42)



Le projet « Novaciéries » concerne la reconversion des 45 hectares des anciennes aciéries de la Marine, à Saint-Chamond. Ce projet d'envergure métropolitaine prévoit de valoriser et renforcer la trame verte, en créant de nouveaux espaces publics. Il doit surtout permettre de préserver et développer les activités économiques, et aménager de nouvelles zones urbaines (habitat, équipements publics) entre le centre-ville et les quartiers sud.

VILLES & PAYSAGES a été sélectionné pour mettre en œuvre la pièce centrale du vaste projet de renouvellement urbain, le parc en plein cœur du site, sur une surface d'environ 6 hectares. Il s'agit d'un parc linéaire qui se déploie sur 1,5 km et qui relie le centre-ville de Saint-Chamond au quartier d'Izieux.

L'aménagement s'accommode de traces du passé industriel : les halles, les murs d'enceinte, les rails au sol ou certains revêtements de sols, les pylônes électriques, les anciennes cuves de refroidissement des pièces métalliques, ainsi que la végétation spontanée qui a progressivement reconquis le site. Sans vouloir faire un musée à ciel ouvert, il s'agissait de réécrire avec les mots d'hier l'histoire de demain,

À cela s'ajoute une volonté d'enrichir le projet des éléments du grand paysage, les monts du Lyonnais et le massif du Pilat, ainsi que son environnement urbain immédiat. Bien que de forme linéaire, le parc est ouvert sur ses 4 faces.

L'aménagement porte un soin particulier aux usages intergénérationnels avec des équipements originaux (mobilier sur rail, toboggans spectaculaires, skate parc, mur d'escalade, belvédère sur le Gier, jardin en creux, promontoire sur l'ancien viaduc,...) qui animent le parc tout au long de son parcours.

En matière de plantations, le projet développe la palette végétale en place, de la strate basse à la strate arborée afin de favoriser la biodiversité et les continuités écologiques. Nous avons planté ici plus de 700 arbres, 25 000 arbustes, 65 000 vivaces et graminées, et semé plus de 3 hectares de prairie (rustique, fleurie et humide), tout en proposant un mode de gestion adapté aux moyens de la collectivité.

Le parc a fait l'objet d'un travail de concertation avec de nombreuses balades urbaines avec les associations de quartiers, les riverains, pour laisser place à l'intégration de certaines demandes au fur et à mesure de l'évolution du projet. Nous avons également sollicité les services gestionnaires, notamment le service espaces verts pour proposer un aménagement réaliste et pérenne. Dernier point important l'aménagement propose une dépollution intégrale des sols pollués par deux siècles d'activité métallurgique: cyanure, hydrocarbure, métaux lourds. La solution proposée est simple et radicale: elle consiste à traiter sur place, et à bannir toute évacuation en décharge, les matériaux dépollués devant être réutilisés dans l'emprise du projet Novaciéries.



MAÎTRE D'OUVRAGE CAP METROPOLE
33 Bvd Antonio Vivaldi / CS70097/ 42003
Saint-Etienne Cedex 1 / 04 77 49 25 15

MAÎTRE D'ŒUVRE atelier *VILLES & PAYSAGES* (mandataire)
- AGS Développement - Groupe NOX

NATURE DE L'OPÉRATION Aménagement du Parc Novaciéries
sur le site des anciennes Aciéries de la Marine

NATURE DE LA MISSION Maîtrise d'œuvre complète

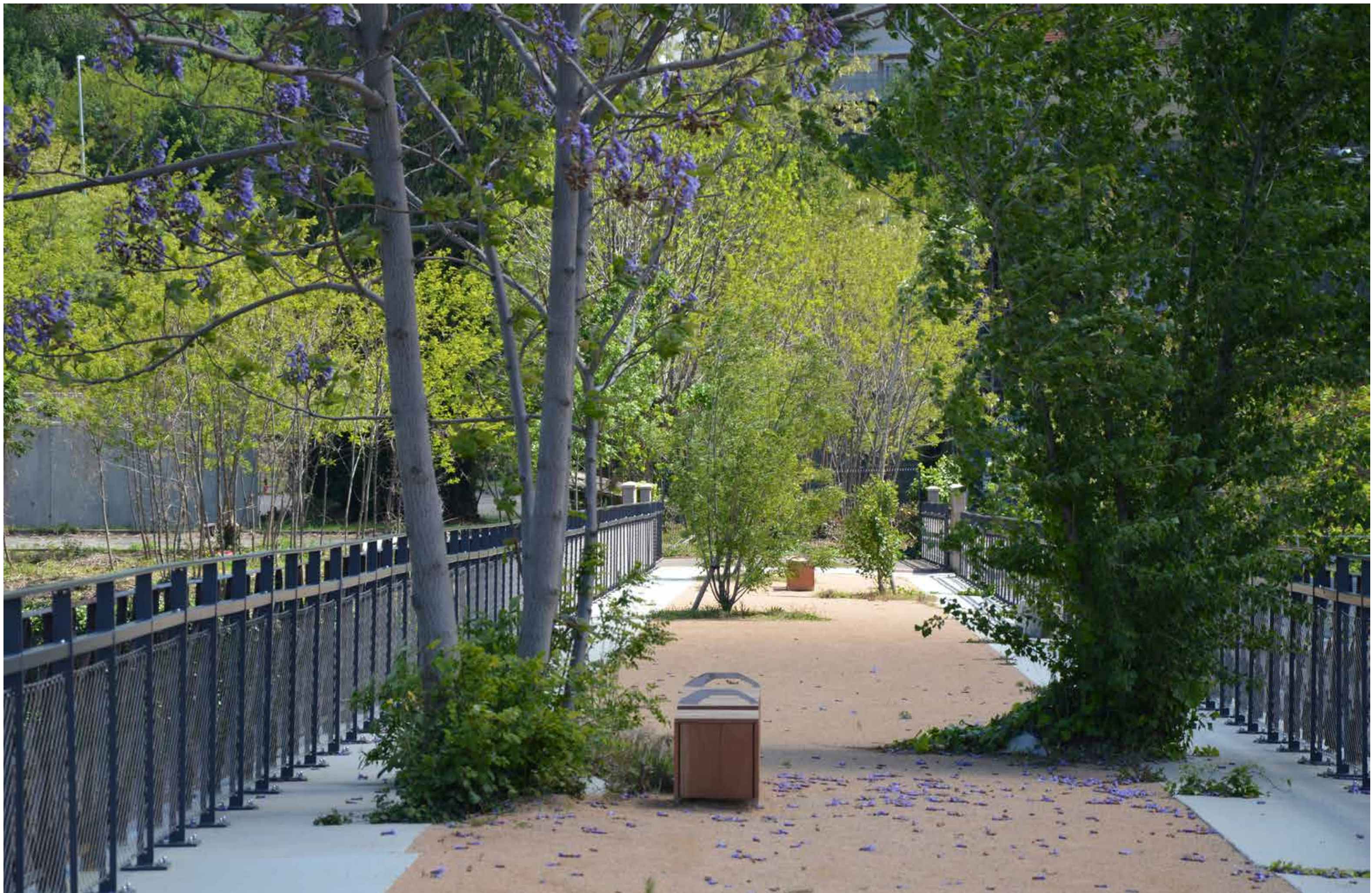
BUDGET TRAVAUX 7.5 M€ HT

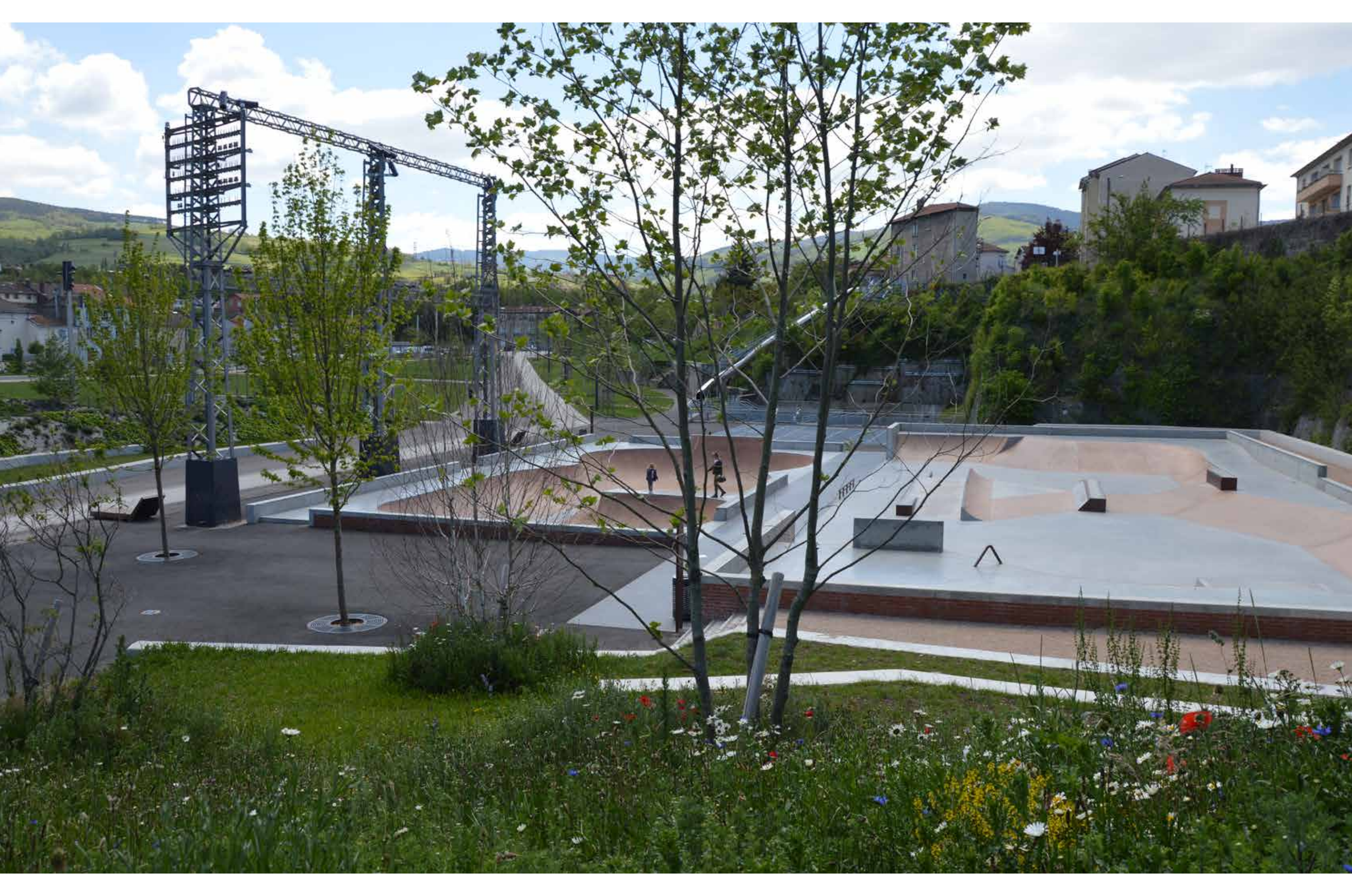
SURFACE TRAITÉE 6 ha

CALENDRIER 2013-2020

FICHE TECHNIQUE







REMERCIEMENTS

Sans la confiance de notre équipe, de nos partenaires et de nos clients notre aventure professionnelle ne serait pas aussi passionnante. À ce titre nous profitons de cette publication pour remercier sincèrement toute l'équipe de *VILLES & PAYSAGES* d'hier et d'aujourd'hui qui, au quotidien fait preuve d'engagement et de professionnalisme dans la conception et le pilotage de nos projets.

Un grand merci à tous

Nous remercions également nos partenaires bureaux d'études, architectes, urbanistes, concepteurs lumières, sociologues, entreprises de travaux publics, d'espaces verts, d'éclairages publics, pépiniéristes avec lesquels nous constituons des groupements originaux et performants depuis plus de 30 ans. Nous avons su tisser des relations solides et pérennes nous permettant de concevoir et réaliser des projets complexes en France et à l'international.

Nous remercions plus particulièrement le groupe EGIS qui a accueilli et soutenu *VILLES & PAYSAGES* pendant plus de 10 ans de 2008 à 2018. Ensemble nous avons pu avoir un nouveau rayonnement en France et l'international notamment pour des projets de mobilités, de grands paysages et d'expertise urbaine.

Enfin nous remercions tous nos clients, maîtres d'ouvrages publics et privés qui nous font confiance au quotidien et qui nous offrent la possibilité de nous exprimer pour la conception et la maîtrise d'œuvre urbaine liée à des projets d'espaces publics, de mobilité urbaine et d'expertise divers.

Merci à tous

Vincent Roger et Laurent Beyron

