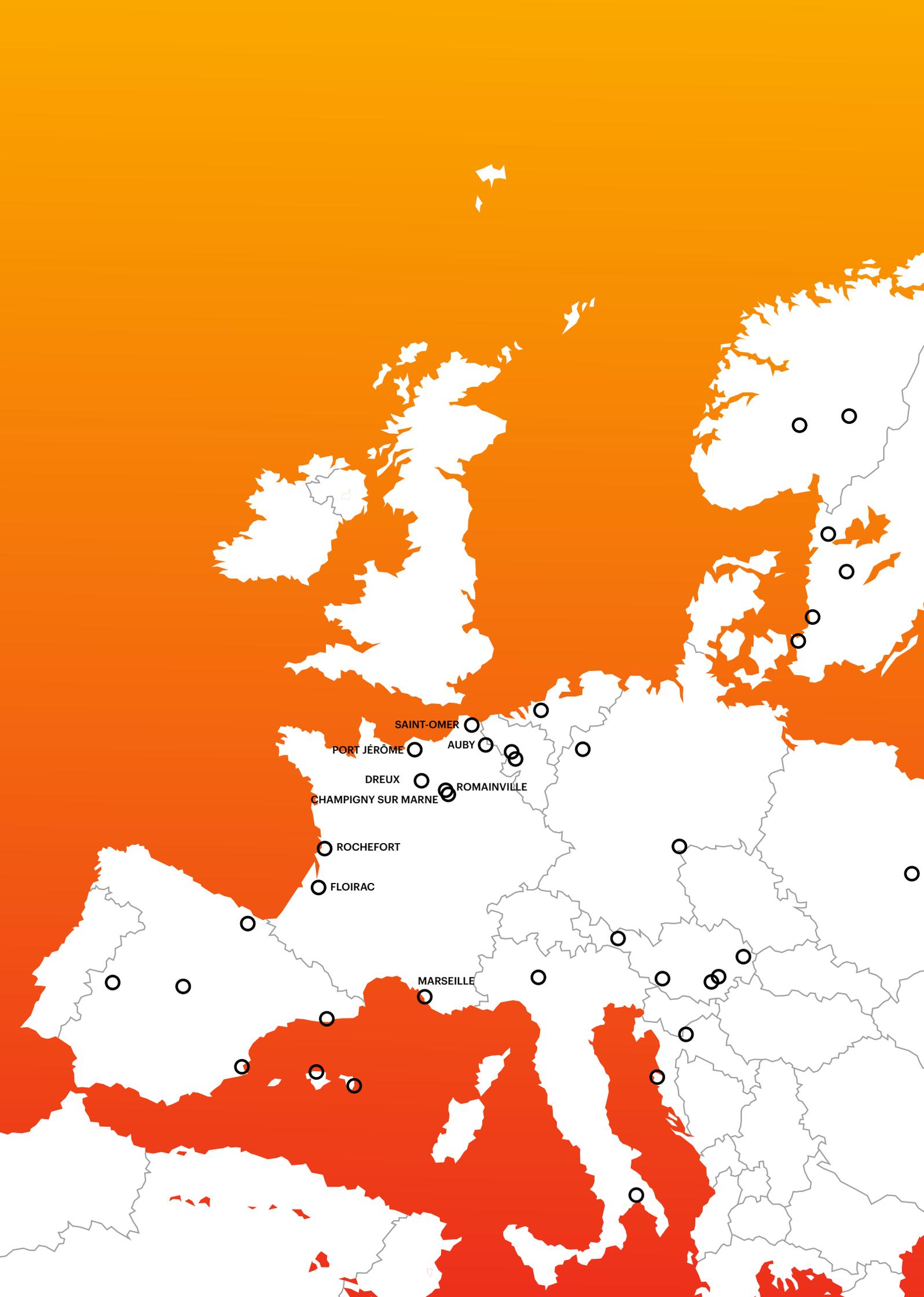


9 sites en France



SAINT-OMER

PORT JÉRÔME

AUBY

DREUX

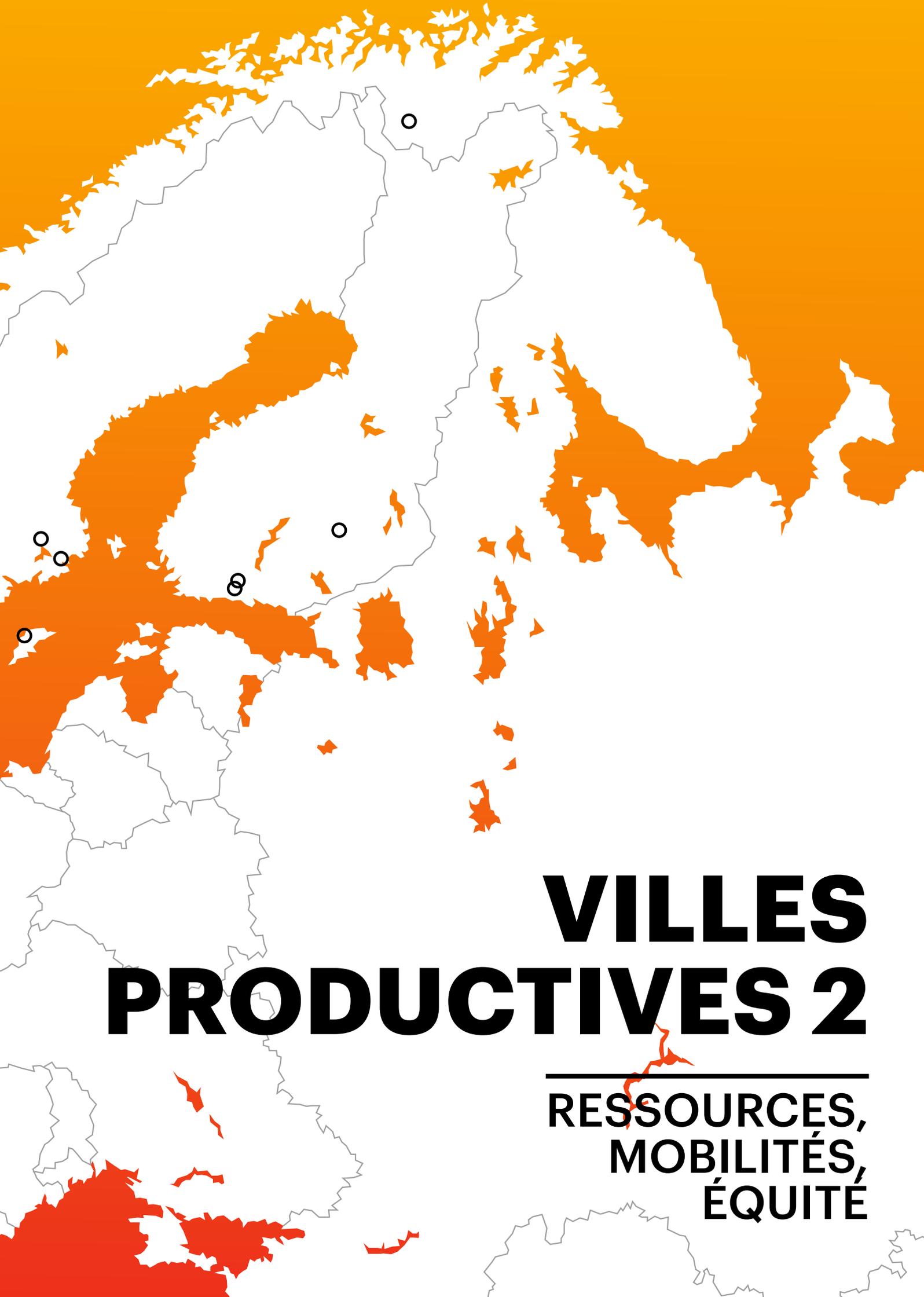
CHAMPIGNY SUR MARNE

ROMAINVILLE

ROCHEFORT

FLOIRAC

MARSEILLE



VILLES PRODUCTIVES 2

**RESSOURCES,
MOBILITÉS,
ÉQUITÉ**

TABLE DES MATIÈRES

AVANT PROPOS	•	6
LE THÈME - VILLES PRODUCTIVES 2	•	10
CALENDRIER	•	13
AUBY	•	16
CHAMPIGNY-SUR-MARNE/GRAND PARIS,	•	20
PAYS DE DREUX	•	24
FLOIRAC, PLAINE SUD GARONNE	•	28
MARSEILLE, LA CABUCELLE	•	32
PORT-JÉRÔME-SUR-SEINE	•	36
ROCHEFORT OCÉAN	•	40
ROMAINVILLE/GRAND PARIS	•	44
SAINT-OMER	•	48

AVANT PROPOS

Europas_30 ans et encore + de création

En décembre 2018 a eu lieu à la Cité de l'architecture & du patrimoine un événement pour fêter les 30 ans du concours Europe (1). C'est ainsi que la 15^e session du concours, qui se déroule tous les 2 ans, est en quelque sorte un millésime, tant au niveau de cette date d'anniversaire que de la pertinence de sa jeunesse, de son acuité visionnaire. Villes Productives pour la deuxième session consécutive est un des thèmes qui n'a jamais été aussi opportun dans l'évolution et la transformation de notre société.

Villes et architectures en débat (en mouvement et en continuité)

Dans un livre à paraître en mars 2019 (2), Chris Younès, Alain Maugard et Céline Bodart soulignent l'importance de la stratification des thèmes du concours, l'un provoquant l'autre, tous issus d'une réaction en chaîne au rythme des projets rendus ; au commencement, un thème, « évolution des modes de vie et architectures du logement » reprend le questionnement du dernier PAN (3), puis des projets sortent ; les sites sont choisis par les candidats de la première session dans une certaine abstraction et une distance contextuelle.

C'est une fois connue et analysée la première fournée de projets lauréats que les thèmes ont suivi la voie des idées ouverte par ceux-ci, se sont déclinés également sous l'influence des projets réalisés. Sont entrés dans cette danse comme des acteurs aujourd'hui indispensables, les villes, les sites, les partenaires locaux. Sans doute cette noria productive alimente-t-elle l'écosystème dont nous parle Chris Younès : « Participer à Europe c'est entrer dans un «écosystème transculturel créatif ».

Villes productives 2 : la présence du vivant

« Villes productives 2 » en tant que 15^e thème ne fait pas exception, et si la question de la mixité et du partage spatial urbain des activités est toujours posée, 3 sujets apparaissent dorénavant pertinents : celui des ressources, de la mobilité et de l'équité sociale et spatiale. Comme le trio vertueux d'une « décontextualisation d'un ensemble de relations qui permet leur actualisation dans d'autres contextes » (4).

Alors que la 14^e session proposait des sites marqueurs de l'héritage de la planification du 20^e siècle / zones industrielles, infrastructures, entrées de villes, ruptures urbaines/ résiliences résidentielles/ parking, « zones » en recherche de sens urbain, la 15^e session touche les limites et les franges, les entre-deux, les délaissés parfois, là où ressources humaines et culturelles se fondent aux paysages, aux milieux. À tel point que c'est parfois invisible. On pourrait presque évoquer un « patrimoine informel » constitutif de nos paysages, un portrait de villes et

de périphéries, de campagne et de nature en mouvement, pour le meilleur et l'inconnu, un sujet hyper contemporain, une base pour « demain ».

Les candidats de la 15^e session seront, de fait, des nomades, des explorateurs, des migrants intérieurs, des vagabonds volontaires, des marcheurs, et peut-être, des makers !

« L'observation intensive des franges recompose une géographie nouvelle où la terre et le ciel n'ont d'autres qualités que celles acquises par leur mitoyenneté ; comme si toutes les qualités sensibles ne pouvaient apparaître que dans cette unique épaisseur du monde, celle où les milieux et les choses se touchent dans un impressionnant tumulte. » (5)

Cette référence à Michel Corajoud n'est pas anodine : les échelles abordées depuis quelques sessions, la présence du territoire, du paysage et de la Nature, la vision de la résilience par le vivant apportée notamment par les paysagistes dans le concours Europan (6) a donné une dimension environnementale qui accompagne aujourd'hui beaucoup d'attentes.

Les très grands sites ont trouvé leur place dans le concours, et quelques fois, plus l'échelle est petite, plus le développement est précis et porteur de réalisations à venir, comme à Saint-Brieuc E13_De la terre à la mer. Le travail effectué après le concours a développé une pensée du paysage vu de la ville, de l'espace public et deux places de centre-ville seront bientôt transformées, aux antipodes d'une approche fonctionnaliste.

Europan 15 s'éloigne du concept « produire en ville au plus près de chez soi » (7) mais questionne l'écosystème urbain, qu'il soit métropolitain ou territorial, dense ou dispersé, et il convient de resituer le propos.

Les visites de sites nous emmèneront dans la lumière particulière générée par l'estuaire de la Charente, les marais de Saint-Omer, aux abords des fumerolles de l'industrie pétrolière en amont du Havre, le long du canal de la Haute Deûle, dans le Parc des Coteaux avec vue sur la Garonne, dans les ruelles à l'architecture vernaculaire dans l'azur méditerranéen, sur les traces d'une autoroute disparue et celles d'une autre qui n'existe pas encore, sous un échangeur routier qui n'en a plus pour longtemps, où prendra place une station de tramway nommée « libre pensée »...

Autrement dit, les trois thématiques, Ressources, Mobilité, Équité, engendrent des couleurs et des développements variés et multiformes selon les lieux et les sites proposés, et bien-sûr, car c'est l'objet, une pensée du déjà-là, de la réparation/ transformation vers une ville productive de qualité, avec des perspectives ouvertes vers une vie en société plus durable, enfin respectueuse de l'environnement, de la diversité, des habitants et des passants, des ressources universelles autant que locales, à l'inverse d'un phénomène d'exclusion ou de classement binaire entre métropoles et périphéries.

« The city is eating itself, it's no good » comme disait Mark Brearley à propos de Londres. (8)

Une classification européenne parmi 47 sites

Comme à chaque session, les 9 sites en France sont regroupés avec d'autres sites en Europe, jumelage européen original d'Europan.

Bien sûr, il est plus facile d'imaginer des rapprochements en participant aux débats des forums européens (9) : les représentants des sites y sont regroupés en ateliers, d'abord pour évoquer les sites eux-mêmes puis pour participer à l'analyse des projets présélectionnés, puis des projets retenus. Le contenu de ces échanges est publié ensuite dans le catalogue européen des résultats.

Ci-dessous, des enjeux et classements sont proposés par le comité scientifique européen ; ils sont complémentaires de la présentation de chaque site.

1/ IMPLANTER - MILIEUX ET USAGES PRODUCTIFS

L'enjeu pour que les villes deviennent à la fois productives et durables est de relier les ressources, les mobilités et les conditions d'équité. Il y a deux aspects à l'implantation de nouvelles dynamiques ou à la réactivation de ressources telles que l'agriculture urbaine et les forces éducatives, de recherche ou créatives : des milieux et des usages productifs.

.Milieux productifs

C'est le niveau auquel un environnement naturel, culturel, social ou économique est implanté ou revitalisé de façon symbiotique, par opposition à l'architecture des objets ou à l'urbanisme technocratique. Ce qui est nécessaire, donc, c'est d'activer les ressources humaines et non-humaines ainsi qu'un écosystème de partenaires, tout en étant attentif aux valeurs d'intégration entre la nature et la culture.

> **Saint-Omer** dialogue avec Barcelona (ES) - Helsingborg (SE) - Palma (ES) - Raufoss (NO) - Rotterdam Visserijplein (NL) - Tuusula (FI)

.Usages Productifs

Les usages peuvent devenir productifs s'ils dépassent leurs propres limites fonctionnelles : les usages productifs fonctionnent comme un déclencheur qui peut initier des dynamiques d'évolution de manière à transformer l'environnement autour. Ils sont une réponse à une situation dans laquelle l'absence de dynamique a provoqué une « ambition d'usage » puissante, l'exigence d'un programme crédible, un catalyseur de changement qui s'insère parfaitement dans le contexte existant.

> **Pays de Dreux** dialogue avec Innsbruck (AT) - Oliva (ES) - Rotterdam Groot IJsselmonde (NL) - Uddevalla (SE) - Visby (SE) - Wien (AT)

2/ CRÉER DES PROXIMITÉS

Il s'agit ici d'établir des proximités entre habiter et travailler, de stimuler des rapports productifs à la fois à l'intérieur de quartiers résidentiels et entre ceux-ci et les zones de production. En introduisant par exemple des activités collectives et de travail à l'intérieur d'espaces résiduels qui ajoutent de la qualité aux conditions résidentielles.

En second lieu, il s'agit de repenser la transition de la mobilité métropolitaine à grande vitesse vers la vitesse plus lente des quartiers et des centres villes. Les proximités se font dans l'espace physique de la ville, mais aussi dans des échelles temporelles, permettant de nouveaux échanges entre acteurs urbains et usagers.

.Interfaces et cycles courts

La création d'interfaces contribue à la transformation des infrastructures de mobilité, de logistique, de commerce ou de service, en raccourcissant les cycles de production. De telles interfaces peuvent également produire de nouvelles relations entre les activités résidentielles et l'agriculture, entre habitat et services, entre les espaces et les populations. Les interfaces produisent un dialogue permanent entre usages et usagers, entre échelles et fonctions, entre identités et innovations. L'interface n'est pas un état stable, mais un espace fluide. Elle a besoin de processus incrémentaux et adaptatifs, des projets open-source, qui sont une alternative aux master-plans globaux et prédéfinis.

> **Auby, Floirac Bordeaux Métropole et Romainville** dialoguent avec Casar de Cáceres (ES) - Halmstad (SE) - Rotterdam Brainpark I (NL) - Selb (DE)

3/ FAIRE ÉVOLUER LES MÉTABOLISMES

Il s'agit ici de travailler avec les relations, les processus, les flux et les forces multiples du site afin de trouver un nouvel équilibre entre elles. Ces sites sont grands dans leur rapport à leurs contextes, et comportent une diversité d'acteurs (humains et non-humains) avec des cycles à long et à court terme, et d'importantes implications écologiques, économiques et territoriales.

.D'une économie linéaire à une économie circulaire
Caractérisé par une approche économique linéaire, obsolète ou monofonctionnelle, le site ambitionne d'intégrer d'autres ressources et usages qui créent des synergies et de nouvelles potentialités d'interaction. Ces nouveaux éléments joueront un rôle important dans le fonctionnement de l'ensemble en tant que système circulaire, parce qu'ils pourront catalyser des flux et des processus de façon plus intégratrice et efficace.

> **Port-Jérôme-sur-Seine et Rochefort Océan** dialoguent avec Charleroi (BE) - Enköping (SE) - Graz (AT) - Karlovac (HR) - Laterza (IT) - Warszawa (PL)

.Multiplier et relier les organismes

Le site intègre de nouveaux organismes, de nouvelles couches de fonctions qui pourraient mener à une croissance équilibrée. Il est important de bien définir et de relier les futurs organismes des sites (concernant l'air, l'eau, le sol, les inondations, les programmes, les activités et les usagers). La conception finale sera quelque chose de plus que la somme ou la multiplication d'économies urbaines circulaires.

> **Champigny-sur-Marne et Marseille La Cabucelle** dialoguent avec Borås (SE) - Guovdageaidnu (NO) - Nin (HR) - Rotterdam Vierhavensblok (NL) - Täby (SE) - Weiz (AT)

L'Europe des projets, la mise en commun
des attentes, des enjeux, des actions

Il est utile de rappeler ces affinités intuitives proposées par European. En s'intéressant à ce paysage européen, cette carte culturelle et sociologique avec ses différences et ses communs, on pourra imaginer des projets inventifs créatifs et peut-être innovants, au-delà des sites et du contexte. Après cette classification des sites, viendra celle des projets sélectionnés qui apportera des surprises et des rapprochements non imaginés au départ. C'est la richesse d'une méthodologie évolutive. Aussi, en regardant d'un peu plus près, les attentes des différents sites peuvent augmenter le contenu de chacun des dossiers.

C'est déjà le principe d'une méthode collaborative que l'on retrouve maintenant de plus en plus et qui fait l'essence du déroulement du concours et de l'association des différents acteurs (jury/représentants des sites) puis du démarrage des réalisations après le concours avec les équipes sélectionnées.

Le thème Villes Productives 2 est très ambitieux : il demande des positionnements et des réponses ne s'arrêtant pas à une échelle délimitée, mais cependant ancrée dans le réel, spatialisée, dessinée, architecturée. Elle pourra être théorique et conceptuelle, tout en ouvrant la possibilité de l'action. Les candidats ont toute latitude dans le concours, ils y trouveront l'espace nécessaire et attendu.

« En lançant le caillou à un endroit, les ondes se diffusent au loin. Elles ne restent pas dans le territoire du lancer de caillou. Il en va de même dans le projet d'architecture. Si les ondes atteignent des rives lointaines, il faut s'y rendre pour comprendre ce que mon geste a suscité. L'idée de co-évolution prend toute son ampleur si l'on ne se limite pas au petit territoire... / C'est une spécificité d'European. Cela fait partie de « ses gènes ». L'articulation des échelles s'impose dans un projet-action. » (2)

**BIENVENUE DANS LA 15° SESSION D'EUROPAN !
ACTION !**

(1) 13.14.15 décembre 2018_ www.european30ans.org

(2) Villes et architectures en débat, vision d'European, sous la direction de Chris Younès et Alain Maugard, Ed.Parenthèses, à paraître en mars 2019

(3) Programme d'Architecture Nouvelle, PCA, 1972-1988

(4) Gilles Deleuze et Félix Guattari, l'anti-Œdipe, 1972

(5) Michel Corajoud, 1981, « le paysage c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent »

(6) Cultivating the city, projet lauréat Amiens E14; Jurassic Parks, projet lauréat Besançon E14; Le Grand Parc, projet lauréat Aurillac E14

(7) Thème European 14 Villes Productives 1

(8) Cité par Djamel Klouche dans Architecture d'Aujourd'hui HS décembre 2018, « Concevoir des Villes Productives, les promesses d'European 14 ».

(9) Forum intersessions 14&15, Bruxelles, novembre 2018

LE THÈME - VILLES PRODUCTIVES 2

Le thème d'European 15 est dans la continuité de celui d'European 14 - « Villes productives » - qui est un thème complexe et crucial dans les mutations des villes européennes aujourd'hui.

Cette session, European souhaiterait mettre l'accent plus particulièrement sur la question de la transition écologique reliée à une vision de la ville productive pour l'avenir.

La transition productive écologique a besoin de considérer les synergies –plutôt qu'une pensée dualiste– entre écosystèmes, entre biotopes et artefacts, entre fonctions et usages, entre citoyens... Créer la synergie entre ces éléments est une autre façon de penser et faire la ville pour anticiper et responsabiliser les responsables urbains autour de l'environnement et de la vie.

European 15 propose donc de mettre en avant trois questions autour de ce défi de nouvelles conditions productives de transformation : Ressource, Mobilité et Équité spatiale.

RESSOURCE

Comment limiter la consommation et la pollution des ressources (eau, air, sol, énergie...)?

Comment partager les ressources ?

Comment imaginer des innovations techniques et sociales sur ce sujet ?

MOBILITÉ

Comment intégrer l'évolution des mobilités et l'accessibilité dans les territoires productifs ?

ÉQUITÉ

Comment l'équité spatiale peut-elle contribuer à l'équité sociale ?

Comment connecter le social et le spatial ?

Comment créer un équilibre productif entre territoires, entre urbain & rural, entre riches & pauvres ?

Ces 3 catégories – Ressource, Mobilité et Équité spatiale – peuvent se décliner sur 3 échelles : territoriale, intermédiaire et micro.

L'échelle territoriale « XL » correspond à la grande échelle, au-delà même de la ville dans certains cas (inter-villes ou rural) à partir de la mutation des usages et des pratiques. Pour European, cela signifie pouvoir développer, après le concours, des études stratégiques à grande échelle qui permettent à la ville d'avoir un guide de développement urbain.

L'échelle intermédiaire « L » est celle du quartier ou d'un fragment urbain stratégique. Ce type de sites débouche sur le développement des idées primées dans des projets urbains dans lesquels les équipes peuvent aussi développer une partie plus petite.

L'échelle micro « S », c'est la petite échelle, sur laquelle on peut concevoir des projets qui résonnent à plus grande échelle. C'est aussi une échelle de la fabrication assez rapide, d'interventions plus petites, même temporaires.

L'enjeu est donc de rechercher une diversité de sites qui proposent de repenser le lien entre ville et espaces productifs autour de synergies et à l'intérieur de ces 3 thèmes et à ces 3 échelles.

Critères de sélection des sites

ÉCHELLE TERRITORIALE

Ressource : L'enjeu, c'est la résilience de sites abîmés par l'urbanisation et l'industrialisation, avec une dominante de mutation écologique autour de la gestion de l'eau, des éléments naturels...

Partenaire : Les parcs naturels ; les régions ; les villes,...

Mobilité : L'enjeu, c'est donner une urbanité aux grandes infrastructures comme les réseaux régionaux de transport.

Partenaires : La compagnie des chemins de fer ou de gestion des autoroutes ; la Région.

Équité : L'enjeu, c'est le devenir des zones rurales et leur redynamisation par l'apport de nouveaux habitants, de nouveaux types de production.

Partenaires : Région ; collectivités locales ; villages en réseau.

ÉCHELLE INTERMÉDIAIRE URBANO-ARCHITECTURALE

Ressource : L'enjeu, c'est la gestion des ressources autour de la production d'énergie qui doit être intégrée au projet urbain.

Partenaires : Compagnies d'électricité ; villes.

Mobilité : L'enjeu, c'est, dans des zones suburbaines, le passage entre vitesse rapide métropolitaine et vitesse lente de proximité, mais aussi la question du « dernier kilomètre » au niveau logistique, ou des connexions intermodales en ville.

Partenaires : La ville ; les compagnies de transport (train, tram, etc.)

Équité : L'enjeu, c'est le désenclavement des quartiers ségrégués, des enclaves urbaines. C'est la question de la mixité des usages en intégrant la dimension productive à l'échelle d'un quartier.

Partenaires : Les ministères en charge du logement ; les constructeurs d'habitat aidé ; les compagnies du logement.

ÉCHELLE MICRO RÉAGISSANT DANS LE MACRO

Ressource : C'est l'idée du recyclage de *l'upcycling* de bâtiments ou d'espaces ouverts, mais obsolètes dans leur usage. Ce peut être un point de recyclage ou un bunker. Il s'agit de les transformer en espace productif.

Partenaire : Société civile ; communautés locales ; artisans ; écoles.

Mobilité : L'enjeu, c'est l'urbanité des services autour des modes de transports : une station, un passage, un parking, un point relais, associés à d'autres programmes, en particulier productifs.

Partenaires : Travail avec le lobby, les activistes, la ville.

Equité : L'enjeu, c'est la réutilisation d'espaces micro-urbains ou simplement du logement : donner un logement de qualité à tous, en créant les conditions d'une relation entre habitat et travail.

Partenaires : Travail avec des groupes d'habitants, des associations, des compagnies de logement.

Point de vue sur le thème :

Changement de Paradigme « LA PRODUCTION EST DE RETOUR DANS LA VILLE ... » Pr. Dieter Lämpfle, chercheur en urbanisme

La ville répondant aux critères de qualité de vie (selon l'enquête Mercer sur la qualité de vie) a toujours évoqué des images de transports publics de qualité, d'inclusion sociale, de soins de santé efficaces, de zones vertes abondantes et de logement haute gamme abordable. Bien que le paramètre de l'économie soit une donnée non négligeable dans l'évaluation de cette enquête, l'attrait exercé par les images évoquées ci-avant n'en occulte pas moins le paysage productif.

Cela étant, la qualité de vie n'existe en tant que telle que si l'économie subvient à la demande d'une population croissante ; les gens doivent gagner leur vie pour pouvoir accéder à ce que la ville a à leur offrir, de même qu'ils doivent payer leurs taxes afin d'entretenir l'incroyable système social de la ville.

Le droit de travailler est un élément clef pour la stabilité de la société. Il va falloir créer de nouveaux lieux de travail dans les dix prochaines années pour combler la demande d'une population croissante.

L'exode industriel vieux de plusieurs dizaines d'années déjà a considérablement influencé la stratégie de développement urbain dans les villes européennes, et dans les villes occidentales en règle générale.

Cet exode fut politiquement artificiel et s'est révélé particulièrement virulent pendant les années Reagan et Thatcher ; une économie en réseau au niveau mondial devait bénéficier d'une distribution des ressources spécifique : l'industrie de la connaissance (située dans les pays occidentaux) nourrit et dirige la production industrielle, externalisée dans des pays à bas salaires, principalement en Asie. Cette division géographique a eu un impact dramatique sur le développement de la ville, et jusqu'à récemment, tout le monde croyait encore à une tendance irréversible de l'industrie vers les services. Cette tendance a été le fil rouge des discours urbains des villes occidentales, ainsi que du programme d'European.

La conversion de sites industriels du centre-ville en zones « urbaines » (souvent dominée par le programme résidentiel) a renforcé la « répartition générale des tâches ».

Si nous comprenons que le passage d'une société industrielle à une société de services a été « conçu » comme projet complémentaire à l'échelle mondiale (industrie = eux, connaissances et services = nous), nous comprendrons également que ce changement polarise entre les sociétés et les cultures, réduisant les opportunités d'emploi dans le secteur industriel européen. Qui plus est, si le secteur industriel lui-même évolue en suivant le développement technologique (industrie 4.0, liens service-fabrication), l'ancien modèle de distribution mondial s'écroule, ainsi que la dichotomie obsolète entre production sans réflexion et

services intelligents : aujourd'hui, services et production (ou cerveaux et mains) sont beaucoup plus entrelacés qu'auparavant, de même que leurs demandes en terme d'espace ont évolué, allant principalement des grandes usines de production à une diversité de tailles incluant la production à micro-échelle, qui peut être intégrée dans des structures de plusieurs étages également.

Tout ceci avance main dans la main avec la réduction des émissions, permettant une coexistence d'usages plus dense, même si toutes les industries ne peuvent pas réduire leurs émissions à un degré permettant un quartier mixte. Il importe de ne pas exclure de telles compagnies, mais de leur permettre de subsister, voire de se développer.

Ces liens service-fabrication bénéficient de la coopération étroite entre services et industries, promouvant une relation complémentaire. Un effet important de ce « respect » mutuel est le meilleur niveau d'intégration sociale, évitant une polarisation accrue en terme de ségrégation spatiale et de revenus, qui peut s'observer dans des villes sans base industrielle. « L'argument veut que la fabrication ne peut pas, et ne devrait pas, être séparée des activités typiquement dites « de la connaissance », telles que la conception et les R&D (Recherche et Développement). Ou, pour le dire autrement, une base manufacturière est la condition nécessaire pour développer et étendre les R&D et aux services de haut niveau.»

(“Production back to the City. A plea.”)

CALENDRIER

Préparation de la Session

Janvier/septembre 2018 — Montage des sites E15

13 septembre 2018 — Comité d'orientation des sites (Paris - Cité de l'architecture et du patrimoine) :

Présentation des sites français candidats pour E15 en présence des représentants des sites (élus, techniciens et partenaires), des experts de sites, de membres du jury E15 et de personnalités invitées.

Validation de la participation des sites à la session.

16 au 18 novembre 2018 — Forum européen Inter-Sessions E14/E15 (Bruxelles) : Célébration et valorisation des résultats de la session 14

Présentation des sites européens E15, exposition et débats

Novembre à février 2018 — Finalisation des fiches synthétiques et dossiers de sites

Concours

18 mars 2019 — Lancement du concours en Europe

20 mars 2019 — Événement de lancement du concours en France en présence des représentants des sites, des membres du jury et des experts. Événement public. PUCA, Arche de la Défense Paris

Mars à avril 2019 — Visites des sites Français, rencontres Villes/Candidats

29 juillet 2019 — Date limite du rendu des projets

Jury

Août/septembre 2019 — Analyse des projets rendus par la commission d'expertise

Octobre 2019 — Première phase du jury, préselection de 20% des projets rendus. Paris

18 et 19 octobre/début novembre 2019 — Forum européen des villes et des jurys. Innsbruck Autriche

Novembre 2019 — Deuxième phase du jury, sélection définitive de 3 projets par site, attribution des primes. Paris

Résultats

2 décembre 2019 — Annonce des résultats

Décembre 2019 — Événement d'annonce des résultats Français en présence des équipes sélectionnées des représentants des sites, des membres du jury et des experts. Événement public. Paris

Suites

Février à mars 2020 — Rencontres Villes/Équipes sélectionnées (Cité de l'architecture et du Patrimoine). Paris

Valorisation

1^{er} semestre 2020 — Exposition nationale des projets sélectionnés. France
Publication du catalogue des résultats Français

9 SITES EN FRANCE

AUBY

LE CANAL AU CŒUR DE LA VILLE

Échelle de projet	_L + S (territoriale, urbaine et architecturale)
Famille Européenne de site	_Interfaces et cycles courts
Représentant de l'équipe	_Urbaniste et/ou architecte et/ou paysagiste
Compétences souhaitées	_Architecture, urbanisme, paysagisme, économie, développement durable
Localisation	_Ville d'Auby (59950), Communauté d'agglomération du Douaisis, Bassin Minier du Nord-Pas de Calais
Population	_7 600 hab.
Site d'étude	_26 ha
Sites de projet	_2,5 ha
Site proposé par	_Ville d'Auby,
Acteurs impliqués	_Ville d'Auby, CAUE du Nord, Mission Bassin Minier, Douaisis agglo, SCoT
Propriétaire du site	_Ville d'Auby
Suites opérationnelles envisagées	_Études urbaines, missions de maîtrise d'oeuvre urbaine et/ou architecturale

Stratégie de la ville

La Ville d'Auby a engagé un processus de transformation urbaine sur le long terme, commencé dès les années 1980 avec la reconquête des friches industrielles, poursuivi avec le renouvellement du centre-ville, la construction ou la rénovation d'équipements publics (piscine, médiathèque, hôtel de ville, musée de la ruralité installé sur l'ancienne fosse d'extraction) et de logements sociaux.

La Ville souhaite aussi construire des logements de qualité pour attirer des nouveaux habitants, en particulier provenant de Lille, qui se trouve à 30 km de distance (20 minutes en train). Une attention particulière est réservée à la qualité des espaces publics (élaboration d'une charte en 2009), à la valorisation du patrimoine local, ainsi qu'aux démarches d'aménagement participatif. Une réflexion sur la mobilité est en cours, visant à inciter le transport ferroviaire et les modes doux.

La démarche European représente pour Auby la possibilité de tester la convergence de ces orientations sur un site stratégique pour la ville.



Sur les bords de site de projet



Entrée Sud-Est du site de projet



Canal de la Haute-Deûle



Arrivée de la future passerelle au-delà du canal



Au coeur du site de projet : vue vers l'Est

Le site d'étude dans le contexte de la commune



Périmètre de site d'étude et de projet



Description du site

Le site d'étude, dont la Ville maîtrise le foncier, est localisé à cheval sur la Haute-Deûle. Au sud du canal, la ville d'Auby présente des caractères plus urbains (fronts bâtis continus, espaces publics cadrés, ambiance minérale), qui se sont consolidés au fil du temps, alors qu'au nord la ville se déploie dans un « territoire-parc », avec de nombreux espaces verts et chemins de promenades, mais aussi des entreprises et des friches (ancienne usine de production d'engrais, ancienne cokerie).

Les deux côtés de la ville sont reliés par un pont routier (à l'est) et par une passerelle pour les modes doux en construction (à l'ouest). Le développement urbain au nord du canal permettra de positionner ce dernier au coeur de la ville et d'en valoriser le potentiel paysager, ainsi que de conforter les usages récréatifs existants (course, vélo, pêche, navigation de plaisance).

Comment le site contribue-t-il à la ville productive ?

Auby est une petite ville industrielle (7 600 habitants) du Bassin Minier du Nord-Pas de Calais (1 200 000 habitants).

La commune accueille le plus grand site de production du zinc (Nyrstar) en France. En tant que ville productive, Auby peut mobiliser bien d'autres ressources : l'Atelier du Livre d'Art et de l'Estampe (Imprimerie Nationale), son passé lié à l'activité minière, son patrimoine (dont deux cités minières inscrites au patrimoine de l'UNESCO), des paysages remarquables (canal de la Haute-Deûle, aires boisées), des équipements et des espaces publics de qualité, des commerces de proximité, ainsi qu'un parc de logements en évolution.

L'équité socio-spatiale est recherchée via la solidarité et la construction de politiques publiques visant notamment la dignité du logement, afin de restituer un sentiment de fierté aux habitants.

La mobilité multi-modale pourra s'appuyer, entre autre, sur le canal navigable (le long duquel sont envisagés aussi les modes doux) et profitera de l'amélioration (prévue) des transports de rabattement vers la gare ferroviaire de Leforest (ligne Paris-Lille), localisée à la limite nord de la commune.

Dans le programme de mixité urbaine, comment la production est-elle prise en compte ?

Territoire rural avant d'engager sa transformation en ville minière et industrielle, Auby envisage, à présent, de reconstruire durablement les synergies entre environnement et modes d'habiter, de produire, de se déplacer.

Auby souhaite se saisir du concept de « ville productive » pour mettre en oeuvre une démarche urbanistique innovante et ouverte à l'expérimentation dans le domaine architectural.

De plus, la ville s'interroge sur les processus de production du logement dans la fabrique durable de la ville et sur la possibilité de réintroduire sur le site d'étude des activités de production compatibles avec l'urbanité.

La démarche European apportera à la ville d'Auby une meilleure définition de la vocation du site proposé à la réflexion, des suggestions de programmation et des propositions d'expérimentation sur l'habiter.

CHAMPIGNY-SUR-MARNE/GRAND PARIS, PLATEAU DE LA VDO (Voie de Desserte Orientale) LOST HIGHWAY

Échelle de projet	_ L + S (urbaine et architecturale)
Famille européenne de site	_ Multiplier et relier les organismes
Représentant de l'équipe	_ Urbaniste et/ou architecte et/ou paysagiste
Compétences souhaitées	_ Urbaniste, architecte et paysagiste
Localisation	_ Champigny, EPT Paris-Est Marne et Bois, Métropole du Grand Paris
Population	_ 76 500 hab.
Site d'étude	_ 150 ha
Sites de projet	_ 15 ha
Site proposé par	_ Ville de Champigny, , EPAMARNE, EPT Paris-Est Marne et Bois
Acteurs impliqués	_ Ville de Champigny, , EPAMARNE, EPT Paris-Est Marne et Bois, Conseil Départemental, privés
Propriétaire du site	_ EPAMARNE, acteurs privés
Suites opérationnelles envisagées	_ Études de conception urbaine, maîtrise d'œuvre urbaine et paysagère

Stratégie de la ville

En partenariat avec l'État qui se libère des terrains, les collectivités et l'EPAMARNE élaborent une stratégie d'aménagement à partir d'une nouvelle ligne de transport public (ALTIVAL) reliée au réseau du Grand Paris Express. La Ville de Champigny souhaite impulser une dynamique de requalification et de mutation de ses zones d'activités anciennes tout en reconstituant une façade active tournée sur la RD10 prolongée qui accueillera le projet ALTIVAL en 2024.

Il s'agit de donner une nouvelle attractivité au site pour les opérateurs économiques et les habitants avec l'objectif d'y développer de nouveaux emplois avec l'accueil d'une diversité d'activités productives et de services.

L'aménagement de ce site est également l'occasion de rétablir des liaisons est-ouest et un réseau de mobilités douces entre les rives de l'ex-VDO tout en valorisant le paysage d'un corridor vert à l'échelle de l'Est parisien.



Vue aérienne



Friche de la VDO



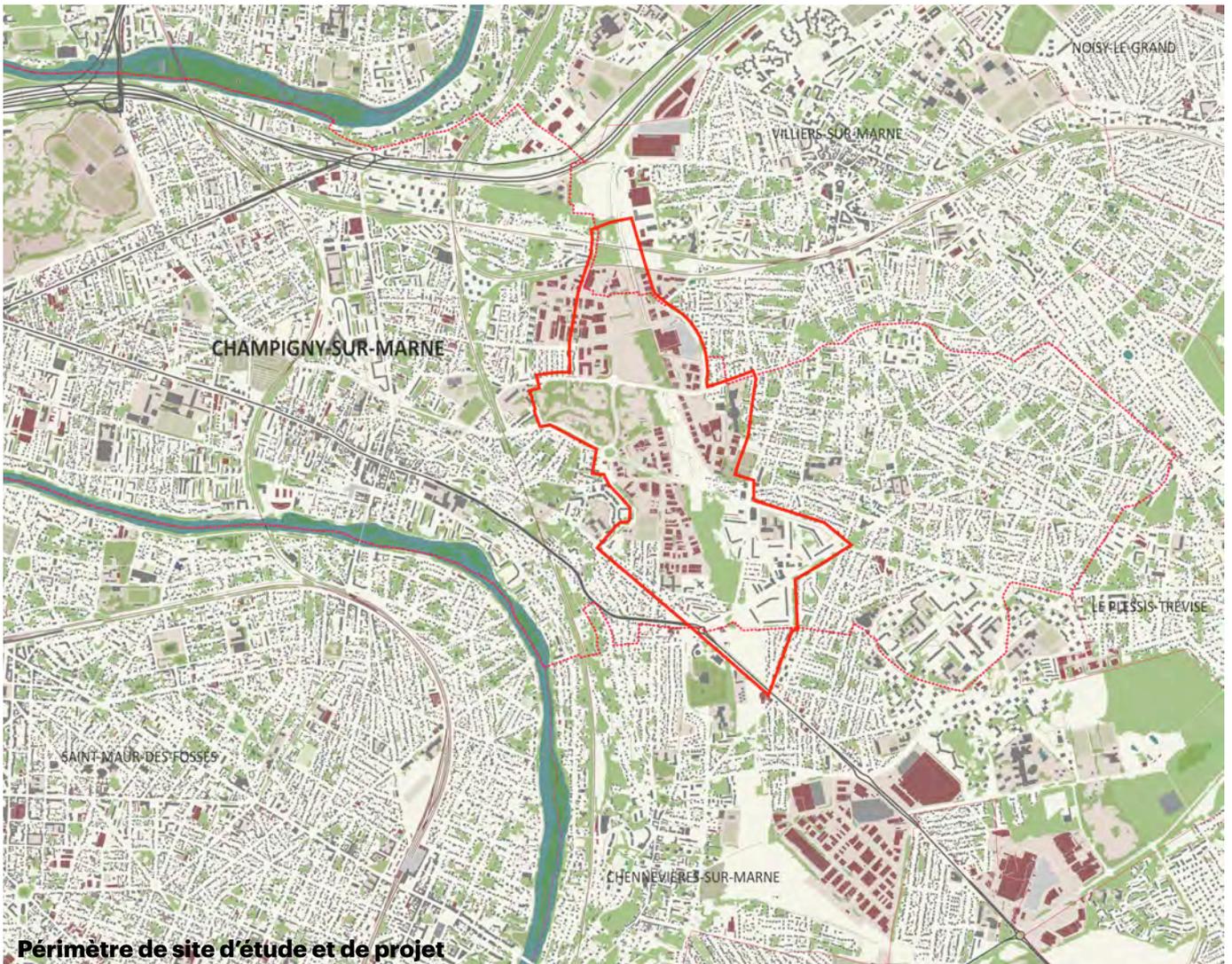
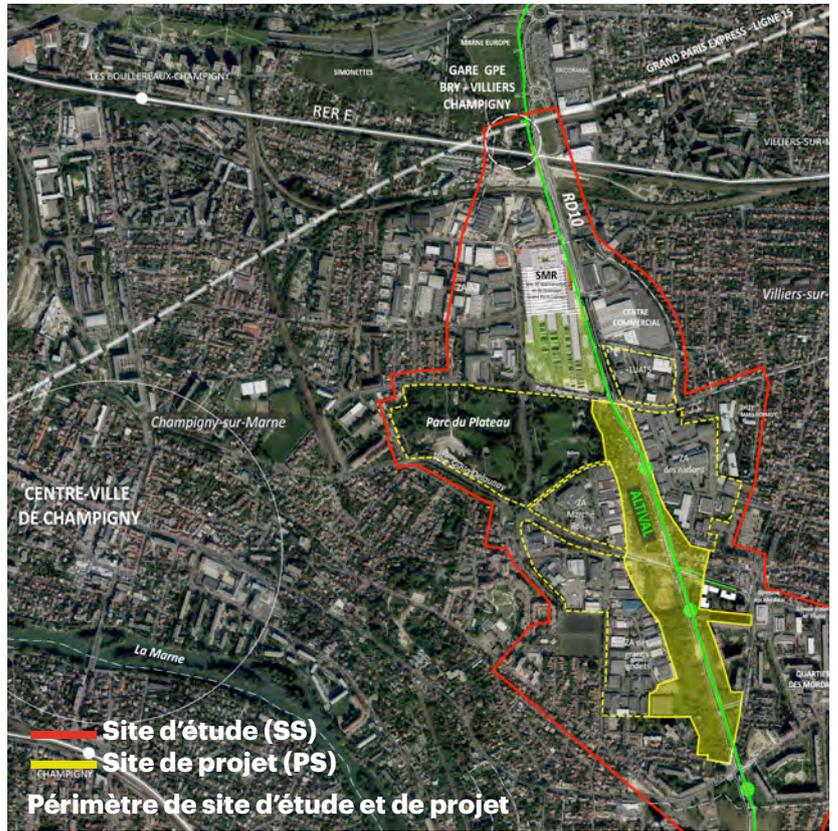
Friche de la VDO - site de l'ancien bidonville



ZA des Grands Godets



Résidence du Plateau



Comment le site contribue-t-il à la ville productive ?

La VDO (Voie de Desserte Orientale) désigne un projet de liaison autoroutière aujourd'hui abandonné. Ce corridor a été préservé de l'urbanisation pendant trente ans du fait du gel des terrains. Il constitue une vaste ressource foncière et écologique et révèle de nouveaux enjeux de mobilités et d'accessibilité locale et métropolitaine. Le site EUROPAN correspond à une séquence de la VDO sur la commune de Champigny-sur-Marne, autrefois occupé par un bidonville issu de l'afflux de réfugiés portugais dans les années 1960. Il interroge le devenir d'un territoire à reconquérir par ses franges, marquées par les arrières de zones d'activités monofonctionnelles et d'un quartier d'habitat collectif.

Comment réactiver ce territoire longtemps délaissé pour en faire un vecteur de requalification et d'intensification urbaine ? Comment transformer un délaissé en un espace productif en limitant la consommation du sol ? Le défi consiste en effet à résoudre un paradoxe entre préservation d'un corridor écologique et insertion de nouveaux usages et de nouvelles activités en dessinant la ville de demain.

Dans le programme de mixité urbaine, comment la production est-elle prise en compte ?

. Accueillir une nouvelle accessibilité métropolitaine : La réalisation du projet ALTIVAL et la prolongation de la RD10 est le principal vecteur de réactivation du site et de réintroduction d'une mixité d'usages au voisinage des stations de transport en commun. Les acteurs locaux souhaitent redonner au secteur une nouvelle attractivité en développant la mixité activités - services - habitat, en réfléchissant aux usages de la façade sur le futur boulevard (RD10 prolongée) en termes d'animation, d'espaces publics et de services ou commerces.

. Recomposer un territoire morcelé : La mixité urbaine peut s'organiser à l'échelle d'un territoire morcelé par la remise en connexion des usages en présence tout en confortant la vocation économique des rives et la réintégration de ces terrains dans une dynamique de projet. Les activités à développer relèvent majoritairement du secteur productif (petites et moyennes entreprises, formes évolutives et modulables, en capacité de répondre aux besoins d'entreprises de différentes tailles et à des étapes différentes de leur développement).

. Intensifier en composant avec les ressources du site : Comment réintégrer des zones d'activités au bâti vieillissant ou obsolète dans une dynamique d'ouverture et de requalification ? Quels nouveaux lieux de vie proposer pour les reconnecter à la ville ? Comment permettre l'évolution de ce tissu en intégrant de nouvelles formes de mobilité, de service ou de partage ? Comment l'insertion architecturale, paysagère et environnementale de nouvelles activités peut-elle préserver les fonctionnalités d'un corridor vert d'échelle métropolitaine ?

Description du site

Dans les années 1960 et jusqu'en 1972, le quartier du Plateau a été occupé par le plus grand bidonville de France où s'était établie une importante communauté portugaise. Le centre-ville de la commune est situé à environ 30 minutes à pied à l'ouest du site.

Au sud de la voie Sonia Delaunay, les terrains de la VDO bordant le quartier des Mordacs sont actuellement en friche.

Au nord, le découpage spontané de petites parcelles et de jardins est hérité de la période du bidonville. Après son démantèlement, des zones d'activités se sont progressivement constituées des années 1960 jusqu'au milieu des années 1990. Au nord du parc du Plateau, la société du Grand Paris aménage un site de maintenance et de remisage (SMR) du Grand Paris express (50 000 m² et 450 emplois à terme).

À l'est, le quartier des Mordacs (6 700 habitants) est un ensemble d'habitat collectif réalisé dans les années 1960 qui a fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain.

PAYS DE DREUX

ZONE D'ACTIVITÉ - CAMPAGNES PRODUCTIVES

Échelle de projet	_XL + L + S (Territoriale, urbaine et architecturale)
Famille européenne de site	_Usages productifs
Représentant de l'équipe	_Urbaniste et/ou paysagiste et/ou architecte
Compétences souhaitées	_Urbanisme, paysage, architecture + mobilités, programmation, environnement,
Localisation	_Agglomération du Pays de Dreux (28)
Population	_Agglo du Pays de Dreux 115 000 hab.
Site d'étude	_Agglo du Pays de Dreux 1 047 km ²
Sites de projet	_St-Lubin-des-Joncherets (40ha), Brezolles (10/15ha), Tremblay-les-Villages (10/15ha)
Site proposé par	_Agglo du Pays de Dreux
Acteurs impliqués	_Agglo, Communes, Région Centre-Val-de-Loire
Propriétaire du site	_Foncier public et privé
Suites opérationnelles envisagées	_Etude urbaine, plan directeur, maîtrise d'oeuvre urbaine auprès d'un aménageur commun aux trois sites.

Stratégie de l'agglomération

Les réponses attendues ont pour but d'éclairer de manière prospective la collectivité sur les modes d'évolution d'un large territoire (l'Agglo du Pays de Dreux) devant composer entre perspectives de développement économique et modification de sa physionomie. Il convient ainsi de la guider sur des principes normatifs pouvant accompagner le développement de ces « quartiers d'activités » à construire/étendre/réhabiliter et gérer.

La collectivité vise donc, à travers les trois sites proposés, une forme d'« exemplarité » sur la question des aménagements économiques lourds de nos territoires dans un contexte péri-urbain/rural, et une réflexion globale sur leur capacité à composer la « ville productive » de demain, avec, comme postulats, que ces artefacts (desserte routière, activités économiques,...) soient compris comme de futurs composants de territoires résilients, actifs dans la transition écologique du 21ème siècle.



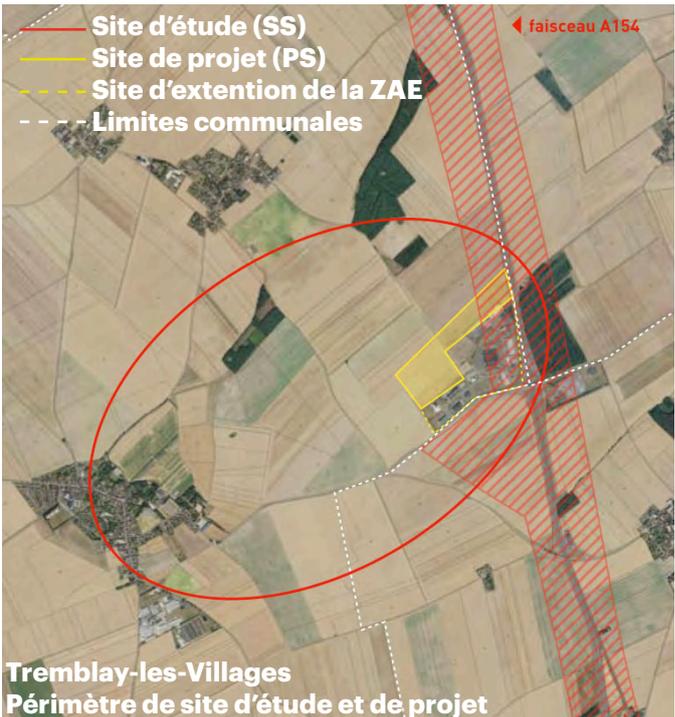
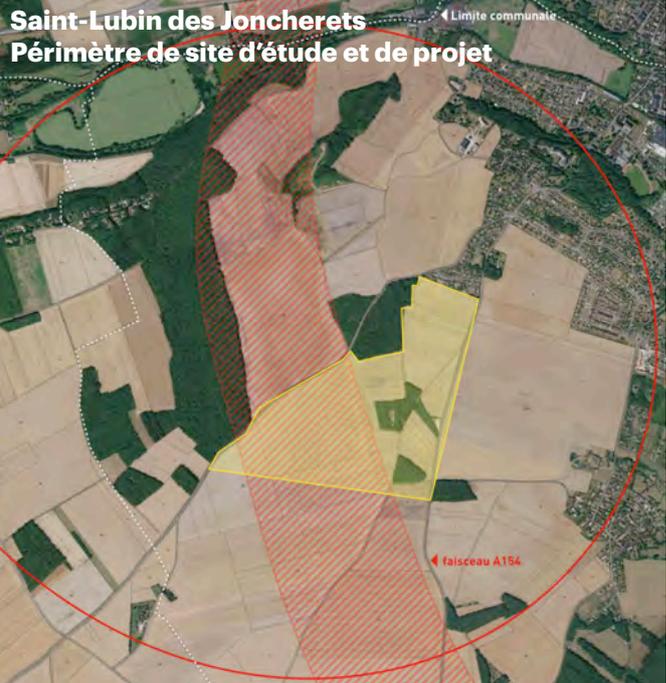
ZAE Tremblay-les-Villages, état existant et site d'extension de la ZAE
Périmètre de site de projet



ZAE Brezolles, état existant et site d'extension de la ZAE
Périmètre de site de projet



ZAE Saint-Lubin des Joncherets, site d'implantation de la ZAE
Périmètre de site de projet



Description des sites

Les 3 sites forment un chapelet Nord/Sud de situations spécifiques le long du futur tracé routier :

- . Création d'une ZAE d'environ 40 ha inscrite dans la SCOT au niveau du futur échangeur de Saint-Lubin-des-Joncherets (4 355 hbts), commune en prise directe avec l'axe Paris-Normandie, comprise dans la zone d'influence de l'aire urbaine de Dreux.

- . Extension et requalification d'une ZAE d'environ 10 ha autour de la commune de Brezolles (1 850 hbts), hors influence de l'aire urbaine de Dreux car située aux franges de l'Agglo et déjà tournée vers les territoires ruraux du Perche.

- . Extension d'une ZAE d'environ 28,5 ha autour de la commune de Tremblay-les-Villages, comprise dans la zone d'influence des aires urbaines de Dreux et Chartres.

Comment le site contribue-t-il à la ville productive ?

Aux portes de l'Île de France et de la Normandie, l'Agglo du Pays de Dreux est un territoire attractif (arrivée régulière de ménages franciliens principalement au bénéfice des petites communes) et traversé (axe Nord/Sud Rouen/Orléans – RN154 et axe Est/Ouest Paris/Rouen – RN12).

Les sites proposés par la collectivité visent la question de l'intégration de zones d'activité économique dans le territoire péri/urbain et rural de l'Agglo (hors noyau urbain formé par les Communes de Dreux-Vernouillet), au regard du futur faisceau autoroutier A154 et des opportunités de développement (développement économique, évolution de la mobilité et des politiques résidentielles) qui accompagneront ce projet d'infrastructure d'Etat.

Dans le programme de mixité urbaine, comment la production est-elle prise en compte ?

Ces trois zones d'activité d'économique et leur développement en lien avec l'axe autoroutier en prévision, questionnent la mutation des formes et des usages d'un type urbain hérité du XXème et induisent une réflexion transversale sur son évolution :

- . Inscription paysagère dans les territoires agricoles et coexistence avec des aménagements routiers lourds.

- . Inscription urbaine et coexistence avec les noyaux/lisières habités .

- . Conception intégrant des logiques de mixité d'usages, de participation à l'animation des territoires péri-urbains ruraux et à la vie citoyenne.

- . Participation au cycle de l'eau et des énergies renouvelables.

- . Gestion des espaces construits dans une perspective d'adaptabilité, d'économie et de résilience

La réflexion urbaine, paysagère et architecturale sur le développement de ces trois sites se rattachent directement aux questions soulevés par le thème d'Europas 15 :

- . Impact des aménagements routiers et des emprises industrielles au coeur de terres agricoles aux fonctions nourricières et environnementales (pollution, perméabilité des sols, habitat faune-flore,...) : question des ressources.

- . Relations de proximité/distance, connexion/déconnexion entre secteurs d'habitat et secteurs d'emploi, et logiques d'échanges quotidiens : question des mobilités.

- . Politiques résidentielles pouvant se développer dans ces secteurs en visant des logiques de bassin d'emploi locaux : question des l'équité spatiale et sociale.

FLOIRAC, BORDEAUX MÉTROPÔLE, PLAINE SUD GARONNE ENTRE GARONNE ET PARC DES COTEAUX

Échelle de projet	_ L/S – urbaine & architecturale
Famille européenne de site	_ Interfaces et cycles courts
Représentant de l'équipe	_ Urbaniste et/ou architecte et/ou paysagiste
Compétences souhaitées	_ Architecture, urbanisme, paysage
Localisation	_ Floirac, Bordeaux Métropole, OIN Bordeaux Euratlantique / secteur Floirac Plaine Sud Garonne
Population	_ Floirac 17 000 hab. Bordeaux Métropole 0,76 M hab.
Site d'étude	_ 200 ha
Sites de projet	_ 32 ha
Site proposé par	_ Bordeaux Métropole, EPA Bordeaux Euratlantique, Ville de Floirac, Caisse des Dépôts, GPV Rive Droite.
Acteurs impliqués	_ RTE (Réseau de Transport d'Électricité), CEETRUS
propriétaire du site	_ RTE, EDF (Électricité de France), privés
Suites opérationnelles envisagées	_ Études urbaine, maîtrise d'oeuvre urbaine et paysagère, études de faisabilité

Stratégie des collectivités

Les communes de la Rive Droite inscrites dans l'OIN Euratlantique connaissent un développement métropolitain intense, essentiellement constitué de programmes de logements qui ont remplacé d'anciennes activités. En réaffirmant la vocation économique, industrielle ou productive du site Plaine Sud Garonne, Bordeaux Métropole, la Ville et l'EPA attendent d'Europas des propositions de remaillage urbain et paysager incluant la voie Eymet (ancienne voie ferrée), les liaisons entre plaine et coteaux et un nouveau rapport au fleuve.

La stratégie vise à reconnecter le site au grand paysage, augmenter la porosité du parc d'activités de la Jacquotte et permettre son évolution qualitative, imaginer le devenir des terrains en bord de Garonne (usages, paysage, constructibilité, occupations) pour établir un dialogue avec leurs propriétaires, partenaires de la démarche European.



ZAC des quais de Floirac @Philippe Caumes



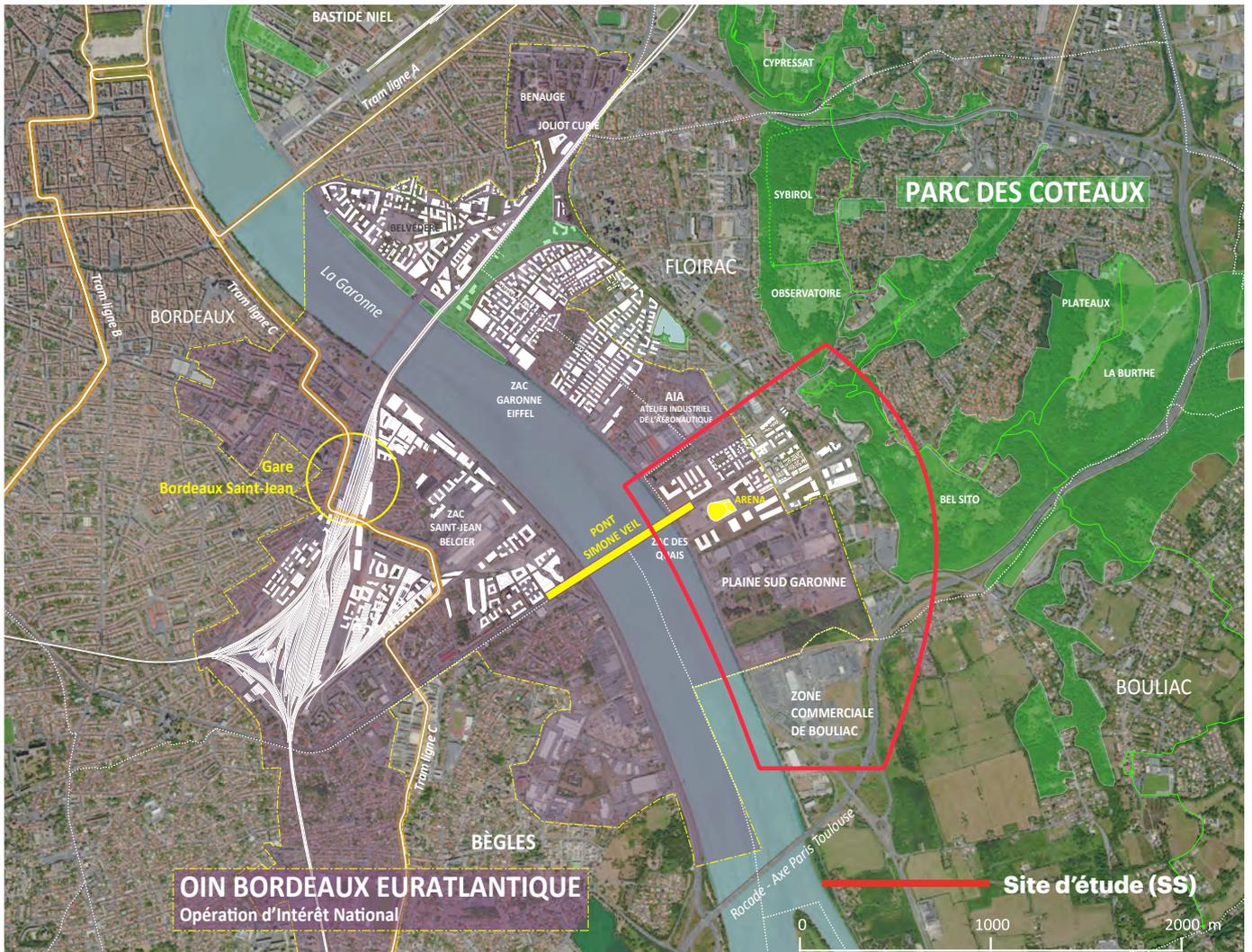
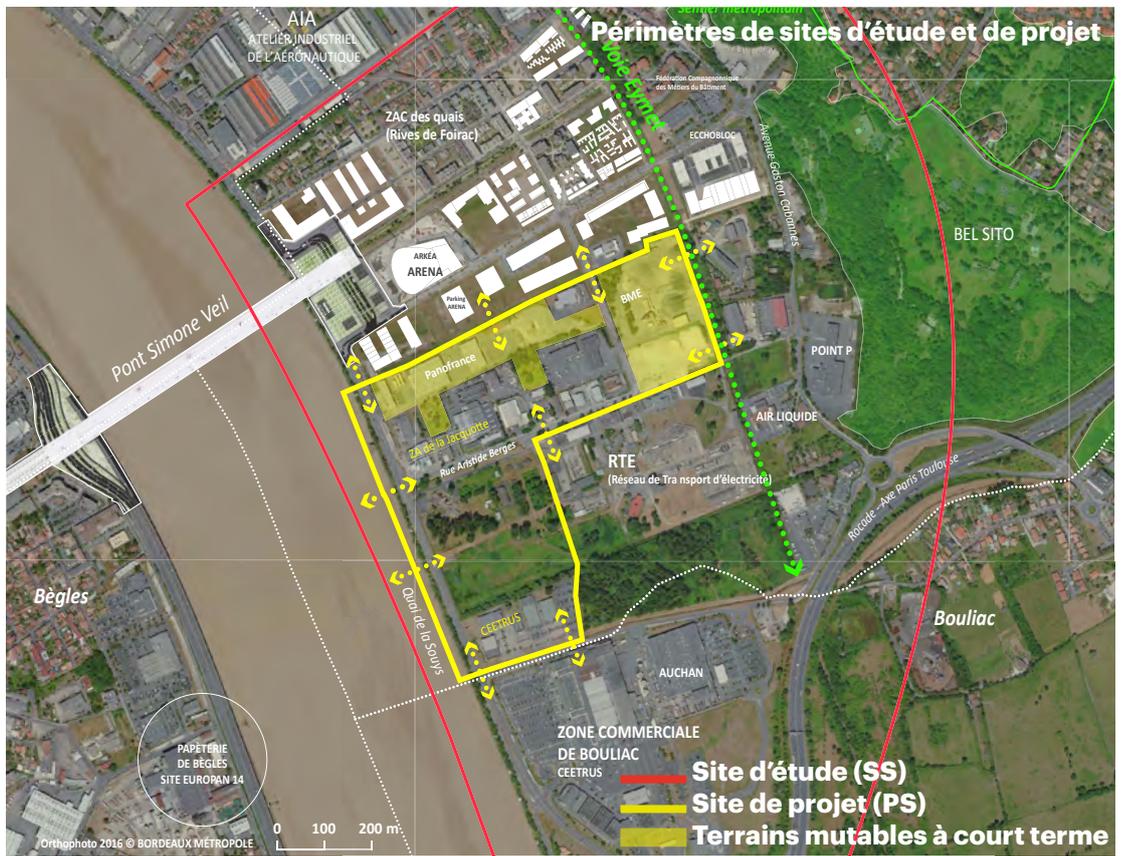
Vue du site depuis le Parc des Coteaux



Site RTE



Berge de Garonne - vue sur le pont S.Veil



Comment le site contribue-t-il à la ville productive ?

Aux limites de la métropole dense et de l'opération Euratlantique, la plaine Sud Garonne apparaît comme un territoire cloisonné par la juxtaposition de sites ou d'activités autarciques : un centre commercial, des établissements industriels sensibles, une zone artisanale sans porosité avec un quartier en construction... Ce territoire dispose pourtant de ressources inexploitées : une situation d'entrée métropolitaine, une façade et une accessibilité fluviales, la proximité d'un espace naturel majeur...

La ville productive consiste ici à entreprendre un décroissement urbain à partir d'un « site-interface ». Celui-ci pose des enjeux d'accessibilité et de liaisons, d'ouverture au paysage, de réintégration de continuités naturelles et écologiques, mais également de programmation et d'architecture pour transformer l'image et les usages d'une porte métropolitaine en devenir.

Dans le programme de mixité urbaine, comment la production est-elle prise en compte ?

. Décloisonner les espaces, relier, rendre accessible : la mixité urbaine attendue tient davantage de l'interconnexion que de l'hybridation. En tirant parti de la réalisation du pont Simone Veil, il s'agit de travailler l'accessibilité piétonne, cyclable, fluviale, en traitant les interfaces et les liaisons avec la ZAC des quais, le centre commercial, le centre-bourg de Floirac et le parc des coteaux.

. Concevoir un quartier productif en affirmant une porte métropolitaine : la plaine Sud Garonne constitue la dernière séquence du projet Euratlantique. Dans le prolongement de la ZAC des quais, il s'agit de proposer un autre modèle de développement composant avec les activités en présence (emprises industrielles, petites entreprises artisanales) et les ressources paysagères, écologiques, et énergétiques du site, entre Garonne et parc des coteaux.

. Proposer des modèles urbains et architecturaux adaptés à l'accueil d'activités productives : le programme envisagé vise à permettre l'accueil d'acteurs et d'entreprises liées à la transition énergétique et aux énergies renouvelables, aux services innovants et aux nouvelles formes de mobilité, ainsi que des lieux de formation, d'échange ou de partage.

. S'inscrire dans un urbanisme de transition : l'occupation du site implique une coopération entre acteurs publics et privés. Le concours doit permettre de s'accorder sur une vision d'ensemble et une ambition quant à la vocation du site dans la métropole et sur la rive droite. Par la suite, le projet sera élaboré en partenariat avec les propriétaires, dans une logique d'expérimentation pour les parcelles en bord de Garonne et une logique d'adaptation en concertation avec les entreprises du parc d'activités de la Jaquotte.

Description du site

Partiellement inondable, le site d'étude comprend le centre commercial de Bouliac et la ZAC des quais desservie à terme par le pont S. Veil (1 400 logements, 40 000 m² d'activités et bureaux, salle Arena). Il est occupé par plusieurs établissements sensibles dont RTE, hub de distribution électrique (poste de 225.000 volts stratégique pour l'alimentation de la Métropole, 110 emplois), Air Liquide (production et distribution d'oxygène et gaz pour l'industrie et la santé), des plateformes de matériaux ou de recyclage et diverses activités artisanales (parc de la Jacquotte). La présence du végétal et de l'eau est marquée par plusieurs boisements et esteyes et la présence de la voie Eymet (projet de liaison cyclable aujourd'hui non connectée au fleuve).

Peu connu, peu visible et peu attractif, le site de projet est composé d'emprises privées qu'il s'agit de transformer progressivement en partenariat avec leurs propriétaires.

MARSEILLE, LA CABUCELLE

IMAGINER LE QUARTIER PRODUCTIF MÉDITERRANÉEN

Échelle de projet	_L + S (urbaine et architecturale)
Famille européenne de site	_Multiplier et relier les organismes
Représentant de l'équipe	_Urbaniste et/ou paysagiste et/ou architecte
Compétences souhaitées	_Architecture, urbanisme, paysage, programmation, développement durable territoriale et/ou économie
Localisation	_Ville de Marseille, Quartier de La Cabucelle
Population	_Marseille 862 000 hab. La Cabucelle 14 231 hab.
Site d'étude	_150 ha
Sites de projet	_90 ha
Site proposé par	_Marseille Rénovation Urbaine
Acteurs impliqués	_Ville de Marseille, AMP (Métropole Aix Marseille Provence), AGAM (agence d'urbanisme)
Propriétaire du site	_Ville de Marseille, département des Bouches du Rhône, Établissement public ou assimilé, État, bailleurs sociaux, Région PACA, Multiplicité d'acteurs privés
Suites opérationnelles envisagées	_Étude de faisabilité urbaine et architecturale, maîtrise d'œuvre urbaine et architecturale à initier avec des partenaires opérationnels

Stratégie de la ville et de la métropole

Le quartier de la Cabucelle s'inscrit dans une démarche globale de renouvellement urbain engagée par la Ville de Marseille, ayant pour objectifs d'enrayer durablement le processus de déclin et de créer les conditions favorables au développement économique, à la diversification de l'habitat et à la requalification du cadre de vie.

La Cabucelle fait partie de la liste des Quartiers Politique de la Ville reconnus PRIN (Projet d'Intérêt National) et il compte parmi les quartiers devant faire l'objet d'un Projet de Renouvellement Urbain. Sur sa frange sud, le quartier sera impacté par l'extension de l'Opération d'intérêt national (O.I.N) Euroméditerranée et la création de la ZAC littorale. A terme, le site bénéficiera de l'extension de la ligne 2 du métro et du réseau de tramway.

Des études en cours influenceront le devenir du quartier : elles doivent aboutir à un Projet de Renouvellement Urbain cohérent et porteur d'évolutions



Vue sur la mer depuis la Cabucelle



Boulevard de la Méditerranée



Site 1 : Entrepôt ville de Marseille Madrague Plan



Site 2 : Entrepôt ville au Nord de Mardirossian



Site 3 : Raffinerie Saint-Louis, vue du Nord



Site 3 : Raffinerie vue de la rue de Lyon



-  Site de projet
-  Extensions possibles
-  Périmètre QPV Cabucelle
-  Périmètre de réflexion

Périmètres de sites d'étude et de projet

Comment le site contribue-t-il à la ville productive ?

La Cabucelle présente un tissu urbain mixte hérité du développement industrialo-portuaire de Marseille aux XIXe et XXe siècles. Véritable patchwork, ce quartier de faubourg entremêle habitat, bureaux, ateliers, entrepôts, avec plusieurs parcelles en friches, d'autres très dégradées et des micro sites plus paisibles. Situé dans un secteur majeur pour le développement économique métropolitain (GPMM, extension d'Euroméditerranée, ZA Arnavants, ZFU...), l'identité économique du site reste dominée par la présence de petites activités logistiques et artisanales peu lisibles. Quelles synergies identifier entre habitats et activités économiques, entre fonctions et usages, entre quartiers de faubourg et quartiers du centre-ville ? Quelle(s) mixité(s) et quelle(s) vocation(s) de La Cabucelle pour en faire un espace urbain résilient et accueillant ?

Dans le programme de mixité urbaine, comment la production est-elle prise en compte ?

Le développement du quartier de la Cabucelle devra concilier une double vocation économique et résidentielle-sociale. Il défendra une vision de la ville productive sous l'angle de la ressource. Tout l'enjeu sera d'inverser le regard sur ce territoire fragilisé, pour l'appréhender du point de vue de ses atouts. L'hypothèse affichée réside dans la conviction qu'il existe des ressources liées à ce territoire, matérielles, humaines et/ou idéelles. L'idée est de mettre la lumière sur d'autres dynamiques de créativité, de solidarité et d'invention de solutions alternatives vectrices de performance socio-économique et d'équité sociale et spatiale. Les nombreux enjeux consisteront à identifier et activer les ressources latentes, à créer des espaces de rencontre et des lieux de mixité, à connecter davantage le territoire aux dynamiques urbaines et économiques métropolitaines, à améliorer la qualité de vie des habitants et leur mise en mouvement en mobilisant l'ensemble des leviers disponibles. Les équipes candidates seront invitées à travailler sur une zone transversale Est-Ouest allant de la zone d'activités des Arnavants/ la Delorme, au Port autonome. Cette zone sera ponctuée par des sites d'intervention possibles (l'usine St Louis, le terrain des « boues rouges » (« Crassier des Aygalades »), le 287, chemin de la Madrague Ville...), afin que les équipes apportent leur regard novateur et complémentaire à l'étude urbaine et sociale prévue dans le cadre du protocole de préfiguration NPNRU.

Description du site

La Cabucelle est un quartier du 15ème arrondissement de Marseille, limitrophe par le sud d'Euroméditerranée, par le nord du quartier Saint Louis, par l'ouest de la façade maritime et de son port de commerce et par l'Est de l'Autoroute A7. Son artère centrale est la rue de Lyon.

Ce secteur morcelé, aux formes urbaines variées (maisons de ville, entrepôts du début du XXème siècle, petits immeubles collectifs, zones d'activité, friches, quartiers résidentiels), se caractérise par une absence relative de centralité, une armature paysagère quasi inexistante et une faible accessibilité en transports en commun.

Le quartier souffre d'une image négative et d'une situation socioéconomique dégradée : manque d'équipements et de services publics, précarité socioéconomique. Le quartier, l'un des plus pauvres de Marseille, est pourtant doté de ressources foncières, sociales ou liées à une tradition économique et industrielle.

PORT-JÉRÔME-SUR-SEINE

L'ENTRÉE DE VILLE, VITRINE D'UN TERRITOIRE EN TRANSITION

Échelle de projet	_XL + L + S (territoriale, urbaine et architecturale)
Famille européenne de site	_D'une économie linéaire à une économie circulaire
Représentant de l'équipe	_Urbaniste et/ou paysagiste et/ou architecte
Compétence souhaitées	_Urbanisme, paysage, architecture, sociologie, programmation urbaine
Localisation	_Port-Jérôme-sur-Seine, Notre Dame de Gravenchon
Population	_10 000 habitants
Site d'étude	_73 ha
Sites de projet	_7,5 ha
Site proposé par	_Ville de Port-Jérôme-sur-Seine
Acteurs impliqués	_Ville de Port Jérôme sur Seine, Communauté d'agglomération « Caux Seine Agglo », Caux Seine Développement, Société d'aménagement SHEMA, EDF
Propriétaires du site	_Ville de Port Jérôme sur Seine (90%) Département, Privés
Suites opérationnelles envisagées	_Guide de développement urbain, schéma d'orientation, interventions architecturales ponctuelles...

Stratégie de la ville

La ville réalise des projets en cœur de ville plaçant l'humain au centre des préoccupations, induisant une requalification des axes de circulation, une mise en valeur des commerces, des activités artisanales et tertiaires ainsi que de nouvelles constructions de logements. Ces travaux recomposent le tissu urbain et génèrent des espaces publics supports d'activités, vecteurs d'attractivités potentielles. A l'heure de la transition énergétique et écologique, la stratégie de la ville s'inscrit dans la démarche territoriale portée par l'agglomération et qui vise l'autonomie énergétique à l'horizon 2040. La réflexion porte sur l'entrée de ville, lieu privilégié d'échanges entre le secteur industriel qui évolue vers plus de diversité et la ville qui souhaite s'ouvrir. Cette entrée de ville doit dire ce que la ville est: une ville fertile à la fois industrielle et résidentielle.

La création d'une plateforme de compétences des métiers de l'hydrogène constitue une opportunité de développement vers la recherche, la formation, la production. Ainsi, le développement économique qui convoque l'échelle nationale voire internationale doit trouver des articulations avec le développement de la ville dans le respect de la qualité de vie de chacun.



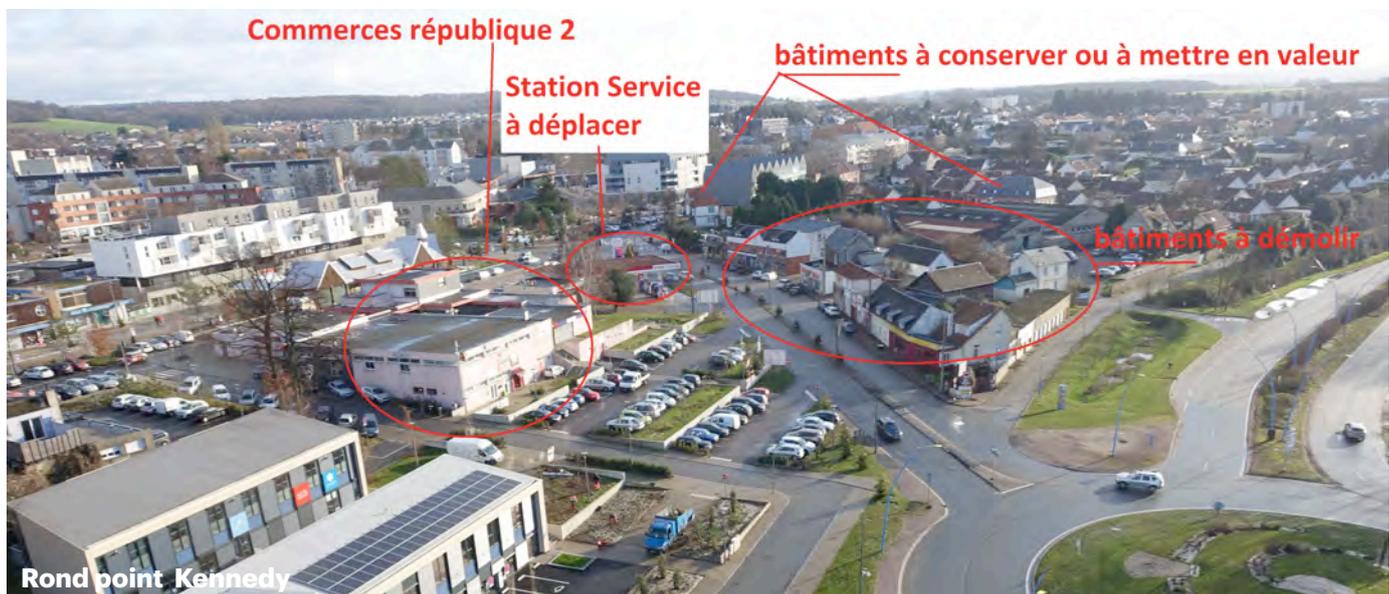
Entrée de la ville



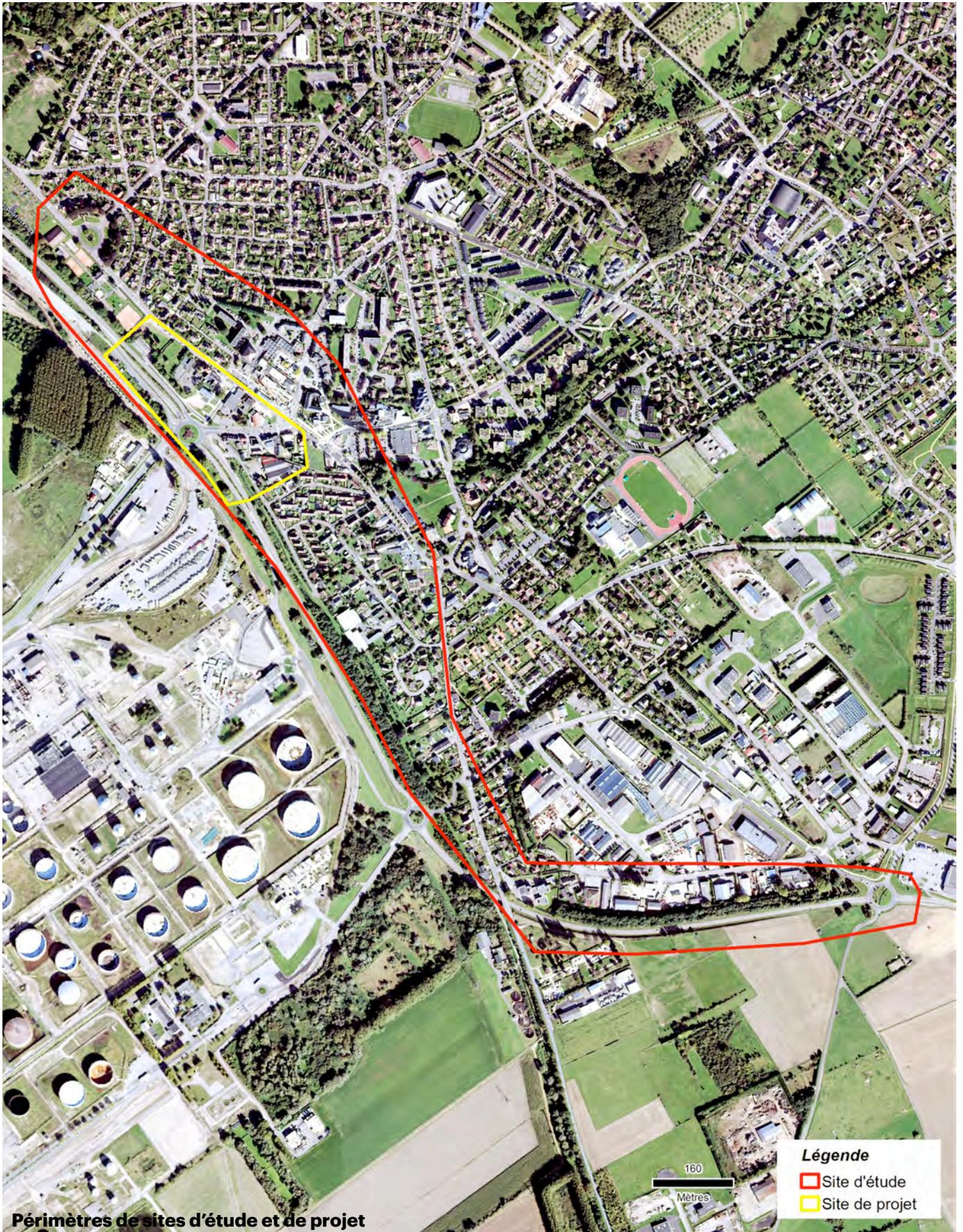
Industrie et ruralité



La route qui sépare la ville de l'industrie



Rond point Kennedy



Périmètres de sites d'étude et de projet

Comment le site contribue-t-il à la ville productive ?

L'industrie a façonné la ville par secteurs de développement. Deux raffineries s'installent, entre 1928 et 1933, en bord de Seine tandis que le cœur historique se situe sur les hauteurs. Une cité jardin se crée pour loger les employés et leur offrir tous les services et équipements nécessaires créant ainsi un nouveau lieu de vie, à l'écart du centre-ville historique et du site industriel. La ville ainsi constituée, se développe et se transforme au gré des opportunités et des extensions industrielles.

Aujourd'hui, au sein d'une agglomération dynamique de 80 000 habitants, la ville, récemment fusionnée, est engagée dans un processus de transition écologique à travers une recherche de diversification de production énergétique.

Comment valoriser les atouts d'une ville « fertile » en lien avec ces nouveaux enjeux, quelles traductions dans le projet d'aménagement ?

Comment réconcilier qualité de vie et production dans un contexte de transition énergétique et écologique autour de l'entrée de ville ?

Dans le programme de mixité urbaine, comment la production est-elle prise en compte ?

Le projet urbain ne doit plus tourner le dos à l'industrie existante. Il s'agit de trouver les modalités d'un dialogue fructueux entre production respectueuse de l'environnement, transition énergétique et nouveaux modes de vie exprimées à travers :

- . Favoriser l'émergence d'une économie circulaire, sociale et solidaire qui trouvera sa traduction dans la création de logements pour tous de typologies innovantes articulant activités, commerces et artisanat
- . Créer des interfaces entre les lieux de travail et la ville en développant d'autres types de productions et de services : services à la personne, (conciergerie, restauration...), transport (covoiturage, liaisons douces), formations adaptées aux entreprises (campus des métiers, pôle céramique).
- . Développer la qualité du cadre de vie en étant attentif à l'environnement et en développant la végétalisation comme facteur de régulation climatique et de production à cycle court.
- . Valoriser l'image de la ville au-delà de son caractère industriel par l'émergence de nouvelles attractivités touristiques, culturelles et éducatives qui invitent à pénétrer dans la ville et à bénéficier des équipements de qualité déjà en place et participe ainsi au maillage touristique territorial
- . Prendre en compte les attentes des habitants (lieu de rencontre pour les jeunes, transport en commun pour relier les grandes métropoles etc...) afin de transformer l'écrin actuel en ville animée, vivante et ouverte sur l'extérieur.

Description du site

Le site de réflexion intègre la bande périphérique le long de la D81, limite urbaine entre le rond-point Kennedy et celui du pôle d'économie sociale et solidaire (PESS & PA) . Cet axe départemental, intrinsèque et exclusivement routier, coupe le territoire en deux par ce corridor végétal qui ne laisse aucune transparence ni du côté de la ville, ni du côté de l'industrie.

Le site de projet se concentre sur l'entrée et le cœur de ville à partir du rond-point Kennedy incluant une emprise foncière à 90% communale et facilement mutable avec des zones à régénérer ou à recomposer. Une partie du périmètre est incluse dans un projet concédé à une société d'aménagement. La station-service (2eme station de France en quantité distribuée) sera transférée à proximité du rond-point Kennedy, libérant une emprise pleine de potentialités. La rivière « Le Telhuet » aujourd'hui enterrée, est à redécouvrir et à valoriser.

ROCHEFORT OCÉAN

RIVE ACTIVE

Échelle de projet	_XL + L (territoriale, urbaine)
Famille européenne de site	_D'une économie linéaire à une économie circulaire
Représentant de l'équipe	_Architecte et/ou paysagiste et/ou urbaniste
Compétence souhaitées	_Urbanisme, paysage, architecture, ingénierie
Localisation	_4 communes concernées Rochefort-sur-Mer, Echillais, Saint Hyppolyte et Tonnay-Charente
Population	_Agglomération Rochefort Océan : 63 288 habitants Rochefort Océan : env. 25000 habitants
Site d'étude	_940 ha.
Sites de projet	_4 sites allant de 40 ha à 10 ha.
Site proposé par	_CA Rochefort Océan, Ville de Rochefort, Syndicat Mixte du Port de Commerce, STELIA Aerospace
Acteurs impliqués	_CA Rochefort Océan, Ville de Rochefort, Port de Commerce, STELIA Aerospace, et Etat
Propriétaire du site	_CA Rochefort Océan, Ville de Rochefort, Syndicat Mixte du Port de Commerce, STELIA Aerospace et Etat
Suites opérationnelles envisagées	_Etude paysagère à l'échelle du site d'étude ; Etudes urbaines et schéma d'aménagement sur les sites de projet

Stratégie de l'agglomération

Pour maintenir et développer l'activité productive sur son territoire, la CA Rochefort Océan mène de front plusieurs projets ambitieux pour développer trois piliers de sa stratégie économique : l'industrie (représentant déjà 20% des emplois), la logistique (avec son Port de Commerce en croissance) et le tourisme (en s'appuyant sur les qualités paysagères et architecturales du territoire).

Cette ambition prend forme notamment à travers trois opérations de grande ampleur sur des espaces en bord de Charente : un projet d'aménagement touristique sur l'ancien site de l'Arsenal, l'extension et la reconfiguration de la Zone Industrielle de l'Arsenal, et enfin l'extension de son Port de Commerce. Afin de mener une vision de long terme sur l'évolution de ces espaces, assurer leur meilleure intégration paysagère et patrimoniale, tout en anticipant les effets de possibles inondations ayant le même effet que la tempête Xynthia, la CA Rochefort Océan souhaite développer des solutions astucieuses et novatrices sur 4 sites : la ZI de l'Arsenal, le Port de Commerce, le Petit Parc et la Zone Horticole.



Vue aérienne de Rochefort



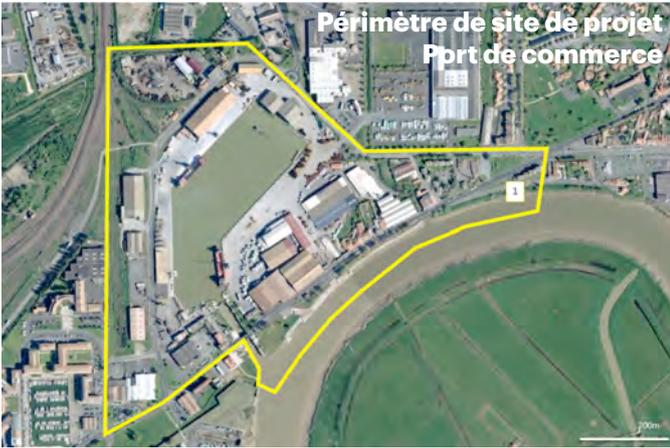
Port de commerce



Zone horticole



L'arsenal



Description du site

Le périmètre de réflexion s'articule autour de la Charente, depuis le Pont Transbordeur jusqu'au canal de la Daurade. Ce périmètre est composé :

- Sur sa rive droite, d'ouest en est : le périmètre englobe une zone commerciale (les Martrouts), une zone d'activité (le parc des Fourriers), le centre historique de la Ville de Rochefort, la Gare, le port de plaisance, le port de commerce, la zone d'activité de la Vacherie, jouxté par de l'habitat pavillonnaire en entrée de ville.

- Sur sa rive gauche, d'est en ouest : depuis le pont suspendu, le périmètre comporte de vastes espaces marécageux, ainsi qu'une ancienne fosse aux mâts comprenant des bassins, et enfin une zone pavillonnaire à proximité du Pont Transbordeur.

Comment le site contribue-t-il à la ville productive ?

Créée en 1666 par Colbert au sein d'une zone marécageuse au bord de la Charente, la ville de Rochefort-sur-Mer est née du besoin du Royaume de France de posséder un port dédié à la construction de sa flotte militaire. Cette activité est longtemps restée le moteur de la dynamique économique du territoire, jusqu'à la fermeture de l'Arsenal en 1927. Pour autant, l'économie liée à la navigation et aux besoins militaires a perduré grâce à la création d'activités liées au commerce maritime et à l'aéronautique.

Par ailleurs, l'unité architecturale et urbaine de grande qualité, ainsi que la présence d'édifices remarquables (Corderie Royale, ...) en proximité avec des sites naturels exceptionnels a permis à la Ville de développer sa fréquentation touristique. Les 4 sites de projets proposés, tous tournés vers le fleuve, ont été d'anciens sites productifs durant l'activité de l'Arsenal.

Qu'ils soient encore en pleine activité ou bien sous-occupés, l'enjeu est de permettre leur mutation en s'inscrivant dans un patrimoine paysager, environnemental et architectural exceptionnel, tout en répondant au risque de submersion auquel est soumise cette ville dans le méandre de la Charente.

Dans le programme de mixité urbaine, comment la production est-elle prise en compte ?

- . Adapter les espaces productifs au risque de submersion. À l'échelle du site stratégique, il s'agira de tenir un propos sur la gestion du risque de submersion, se déclinant à l'échelle des sites de projets par des solutions techniques de maîtrise de la montée des eaux, ou bien des solutions constructives rendant compatible l'activité productive et la submersion marine.

- . Mobiliser le patrimoine (architectural, paysager, environnemental) comme ressource pour les espaces productifs. Il s'agira ici d'interroger comment le patrimoine du ou des sites peut être utilisé comme un élément créant de la valeur pour le site dans le cadre de ses activités productives, en cohérence avec les caractéristiques du périmètre de réflexion.

L'enjeu est notamment de faire des éléments patrimoniaux présents sur le site, un patrimoine « vivant » concentrant des usages compatibles et cohérent avec l'activité du site.

- . Créer des porosités entre une ville « travaillée » et une ville « habitée ». Si les sites à caractère industrie nécessitent d'être fermés au public pour des raisons de sécurité, les liens visuels et fonctionnels entre ces espaces « travaillés » et les espaces « habités » sont très peu présents malgré leur proximité géographique.

Il s'agira donc de proposer des connections physiques, visuelles et d'usages entre les sites et leur environnement proche.

- . Utiliser la mobilité pour connecter les sites. L'ensemble des sites connaissent des problématiques liées au stationnement et à la circulation. EUROPAN est l'occasion d'imaginer de nouveaux modes de dessertes et des solutions à moyen terme pour gérer cette problématique.

Au-delà de cet aspect fonctionnel, c'est également l'occasion de s'interroger sur la manière d'intensifier les relations entre les sites.

ROMAINVILLE/GRAND PARIS

LE TRAMWAY, LA COUTURE, LE QUARTIER

Échelle de projet	_XL + L + S (territoriale, urbaine et architecturale)
Famille européenne de site	_Interfaces et cycles courts
Représentant de l'équipe	_Architecte et/ou paysagiste et/ou urbaniste
Compétence souhaitées	_Architecture, paysage, urbanisme et d'autres compétences au choix des candidats
Localisation	_Ville de Romainville, quartiers des Ormes et du Chemin vert
Population	_Romainville : 26 000 habitants Établissement public Territorial Est Ensemble : 408 000 hab.
Site d'étude	_15 ha
Sites de projet	_2,7 ha
Site proposé par	_Ville de Romainville, Etablissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF)
Acteurs impliqués	_Ville, Est Ensemble, Département 93, Etablissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF), Région Île de France, État
Propriétaires du site	_Ville de Romainville, Département 93
Suites opérationnelles envisagées	_Guide de développement urbain, schéma d'orientation, interventions architecturales, missions de maîtrise d'oeuvre en fonction des projets retenus

Stratégie de la ville

La ville affiche une politique volontaire en faveur de la co-construction avec les habitants, la biodiversité et la nature en ville, elle est précurseur en matière d'agriculture urbaine avec le projet de Cité Maraîchère, et engagée dans une démarche de sensibilisation et de pédagogie. Elle mène une action prioritaire sur les quartiers d'habitat social par une recherche de diversification en matière d'habitat et d'activités. Elle affiche une volonté politique forte permettant de développer des outils de maîtrise foncière en partenariat avec l'EPFIF (Etablissement public foncier d'Île-de-France), afin d'assurer la qualité architecturale et environnementale des programmes de logements mais également la mixité sociale et fonctionnelle en développant des partenariats publics privés.

Romainville souhaite poursuivre une démarche novatrice et expérimentale partagée avec la population et recherche une thématique spécifique qui rassemble lieux de production, de formation, de distribution, d'échange ainsi que des lieux de résidence.



Dessous de l'A186 (à démolir), site de projet



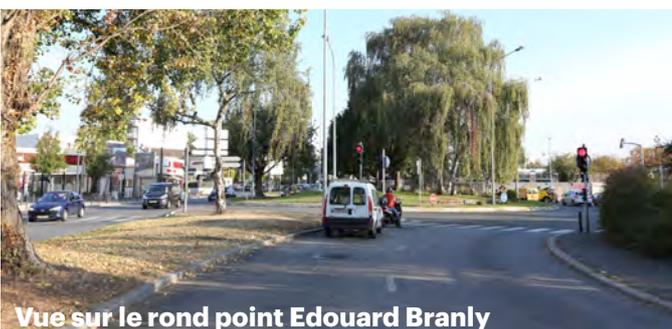
Dessous de l'A186 (à démolir), site de projet



Rue Gallieni, support du futur tramway 1



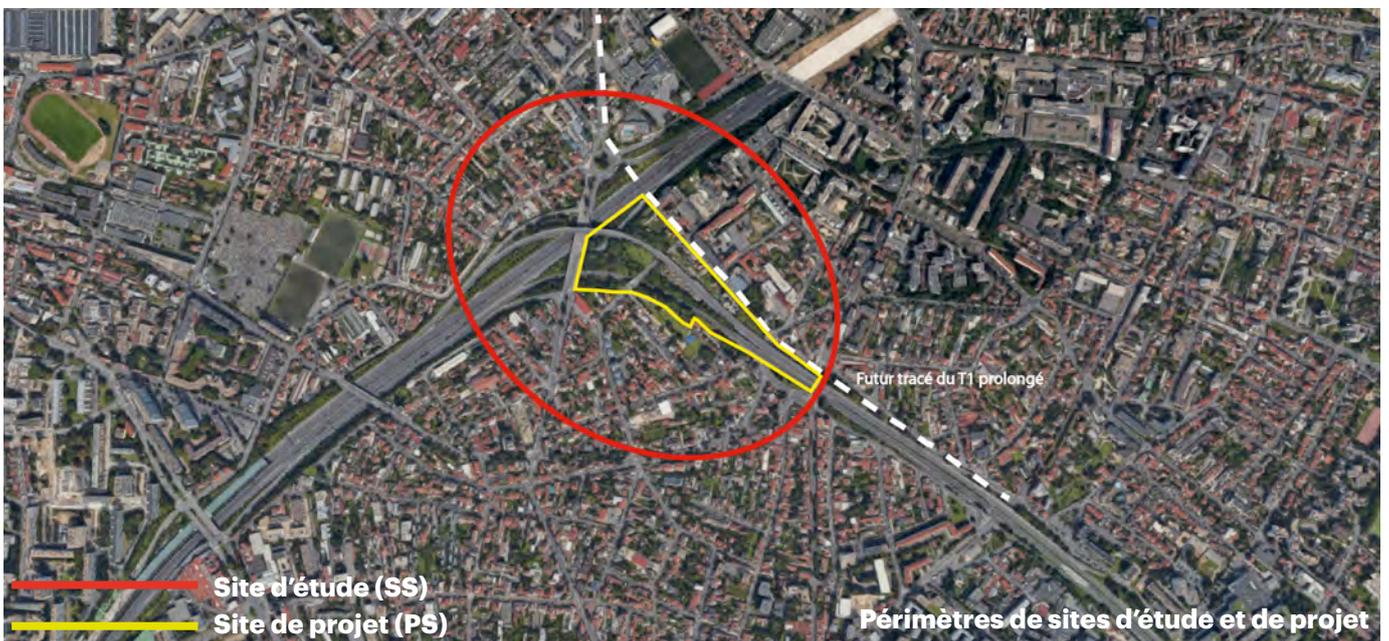
Vue depuis le rond point Edouard Branly



Vue sur le rond point Edouard Branly



Quartier des Ormes



Description du site

En limite avec la commune de Montreuil et donc en entrée de ville, le site de projet est composé aujourd'hui de délaissés urbains et d'infrastructures routières lourdes amenées à disparaître dans l'attente de la construction de la ligne de tramway T1 (début des travaux en 2019) dont le prolongement reliera Bobigny à Val de Fontenay. La démolition de l'autoroute A186 ainsi que les parcelles en friches environnantes génèrent environ 10 ha de foncier sur les communes de Montreuil et Romainville dont 2,7 ha à Romainville. Si l'autoroute A3, couvert plus au Nord du site sur un petit tronçon, engendre une rupture forte dans le paysage et des nuisances (pollution, bruit), il constitue par ailleurs un atout de desserte majeur induisant des potentialités programmatiques autour de la logistique urbaine.

Le quartier est constitué de petits pavillonnaires associés à des locaux d'activités et des logements collectifs, qu'il s'agit de préparer à l'arrivée du tramway qui va permettre son désenclavement.

Le tissu actuel est porteur d'une mixité fonctionnelle et sociale qu'il est important de valoriser et d'exploiter. La cohabitation entre des locaux d'activités artisanales et des logements individuels ou collectifs engendre une vie de quartier à renforcer, à dynamiser, à relier, à diversifier.

Comment le site contribue-t-il à la ville productive ?

Au sud de la ville, à proximité de l'Autoroute A3, sur les traces d'infrastructures routières obsolètes, le site aujourd'hui constitué de délaissés urbains en attente de l'arrivée du tramway (T1), constitue une formidable opportunité foncière, un levier majeur pour le développement d'un nouveau « morceau de ville » relié au centre ville, conjuguant de nouvelles formes d'activités urbaines (locaux d'activités, logistique urbaine, ...) associées à une programmation d'habitat favorisant l'émergence de nouveaux usages et d'équipements publics.

Favorisé par le développement de nouvelles mobilités, ce territoire, actuellement enclavé, doit pouvoir faire émerger des synergies qui permettront de le relier aux différentes centralités de l'Est métropolitain (Montreuil, Noisy-le-Sec, Fontenay-sous-Bois.) et engendreront ainsi une meilleure équité des territoires.

Dans le programme de mixité urbaine, comment la production est-elle prise en compte ?

Autour du futur T1, il s'agit de faire éclore de nouveaux programmes de constructions favorisant une mixité fonctionnelle déjà présente (activités, services, formation...), articulée avec des typologies de logements prenant en compte la diversité des besoins et des attentes de nouvelles populations.

Véritable opportunité foncière à l'articulation de deux secteurs de la ville devant permettre la réunification de sites morcelés par la création d'espaces publics et le développement propre d'un territoire qui se verra à la fois dans la continuité, dans l'articulation mais aussi dans la création d'un développement urbain autour de la station « Libre pensée ». L'autoroute A3 d'une part et les nouvelles connexions locales permettent d'imaginer un développement de nouvelles activités ((logistique urbaine/économie circulaire)

Une réflexion tant programmatique que spatiale est attendue afin d'engager un processus de transformation et de liaison de ce territoire avec le reste de la commune et en continuité avec Montreuil.

Comment inscrire dans un territoire en friche des activités, des services, des équipements, des logements en lien avec le reste de la ville et satisfaire la demande de « Nature en ville » ?

SAINT-OMER

VERS UNE EAU PRODUCTIVE

Échelle de projet	_XL + L + S (Territoriale, urbaine et architecturale)
Famille européenne de site	_Milieux productifs
Représentant de l'équipe	_Architecte et/ou urbaniste et/ou paysagiste
Compétence souhaitées	_Architecture, urbanisme, paysage, design, sociologie, hydrologie
Localisation	programmation, conduite de projets _Communes de Salperwick, Saint-Martin lez Tatinghem, Longuenesse, Arques et Saint-Omer
Population	_Pôle urbain 45 550 habitants
Site d'étude	_1007 ha
Sites de projet	_84 ha
Site proposé par	_Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
Acteurs impliqués	_Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer, villes de Saint-Omer, Saint-Martin lez Tatinghem, Longuenesse, Arques et Salperwick, Agence d'urbanisme et de développement du Pays de Saint-Omer, Flandre Intérieure
Propriétaires de site	_Collectivités territoriales
Suites opérationnelles envisagées	_Étude de faisabilité et/ou de maîtrise d'oeuvre

Stratégie de l'agglomération

La structuration de l'agglomération autour d'un pôle urbain de 45 000 habitants et en relation avec son marais, est identifié comme une priorité des politiques d'aménagement et participe à la construction d'une agglomération attractive, des courtes distances et durable. Cela se traduit par la volonté d'interroger la mobilité en son sein, notamment les liaisons entre le centre historique avec la ville industrielle et les communes résidentielles ; de repenser la relation urbanisme et mobilité, de favoriser les espaces publics, et de réfléchir à l'interface ville / marais afin de préserver les richesses naturelles offertes par le territoire. Un maillage de secteurs de projets a été identifié en matière de renouvellement urbain et de requalification de l'espace public :

- . Le Village Vacances (VVF) de Salperwick ;
- . L'interface Marais/Ville de Saint-Martin-lez-Tatinghem incluant le site de la maison du Marais, le port au Lait Battu et le site «Bloc de 10» et son parking relais ;
- . La Plaine de sports, le lycée et le quartier Fort Maillebois sur l'axe Saint-Omer / Longuenesse ;
- . Le centre-ville d'Arques et ses friches industrielles ;
- . Le quartier de la gare de Saint-Omer et son Plan Guides de Composition urbaine.



Arques



Gare de Saint-Omer



Les boulevards et la plaine des sports



Friche industrielle d'Arques



VVF de Saperwick



Maison du Marais



Caserne de pompier



Description des sites

Le site de réflexion concerne cinq communes de la Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer, à savoir la ville historique de Saint-Omer, la ville industrielle d'Arques, les communes résidentielles de Longuenesse et Saint-Martin-lez-Tattinghem et la commune rurale de Salperwick.

Ces 5 communes sont en lien direct avec le marais audomarois. Ce périmètre de site est marqué par une diversité des entités paysagères à l'interface entre ville et campagne, entre marais audomarois et centre historique.

Les sites de projet identifiés en renouvellement urbain se situent au contact direct du boulevard et concernent soit des espaces en friche ou potentiels de friches (site Village Vacances (VVF), friches industrielles, parking, délaissé) pour questionner leur mutation et régénération, soit des équipements sportifs et espaces verts publics.

Comment le site contribue-t-il à la ville productive ?

Le périmètre d'étude est à l'échelle du pôle urbain composé de 5 communes (Saint-Martin lez Tattinghem, Saint-Omer, Longuenesse, Salperwic et Arques) situées à l'interface entre le coeur urbain et le marais audomarois. En accroche à l'Ouest avec la rocade réalisée dans les années 1980 à 2000 et à l'Est avec une voie sur berge peu qualifiée, il est ponctué d'espaces et de quartiers cloisonnés souvent monofonctionnels, pour lesquels il conviendra de créer des relations de proximité et de concevoir des liens de partage et de production.

L'enjeu est donc de recréer des connexions et des interfaces productives, autour de la notion d'eau productive (eau et tourisme / agriculture / industrie / innovation / loisirs et sports, etc.) : interface marais / ville, équipements sportifs / équipements scolaires, centre-ville d'Arques / Quartier de la Gare).

Il s'agit à la fois de penser et amorcer les processus de requalification des délaissés et espaces en friche actuels et futurs, afin de favoriser une mixité urbaine mais également de créer des continuités et liaisons urbaines et naturelles harmonieuses entre ces quartiers (enjeu des entrées de ville, du traitement paysager, de la requalification d'espaces en friches et délaissés).

Dans le programme de mixité urbaine, comment la production est-elle prise en compte ?

En questionnant les enjeux, fonctions et devenir des sites de projet, il s'agira de recréer des connexions et des interfaces productives, autour de la notion d'eau productive, entre ces espaces aujourd'hui cloisonnés.

Le développement territorial autour de l'eau productive questionne les enjeux des sites de projet en lien avec l'eau productive : eau et tourisme / agriculture / industrie / innovation / loisirs et sports, les liens et relations entre les secteurs de projet. Plus particulièrement, le développement territorial autour de l'eau productive questionne la capacité à bénéficier à l'ensemble des habitants, à soutenir la cohésion sociale et le désenclavement de certains espaces.

Il s'agit ici de penser l'inclusion sociale en direction des quartiers défavorisés de la ville (Plaine des Sports et Fort Maillebois) et de veiller à la complémentarité des espaces, notamment des équipements sportifs dédiés à la pratique associative et institutionnelle face au développement des sports libres le long du canal. Il est attendu de cette stratégie qu'elle intègre les enjeux d'espaces publics, de pratiques sociales renouvelées, de paysages et de continuités écologiques dans une réflexion prospective sur l'identité audomaroise.

Plus largement, le programme questionne le modèle même de la ville humide au XXI^e siècle.

Quelle place jouera l'eau dans les systèmes productifs ? Quels en seront les effets sur les paysages, les modes de vie, les espaces publics ? Comment s'imbriqueront les milieux anthropisés et les milieux naturels ? Quels seront les futurs statuts de l'eau : eau productive, eau bienfaitrice, eau réparatrice, eau naturelle etc. ?

Europan ?

Créé en 1988 sur le modèle du PAN (Plan d'Architecture Nouvelle), Europan est un concours d'idées d'architecture et d'urbanisme suivi de réalisations lancé simultanément tous les deux ans dans une vingtaine de pays européens autour d'un thème commun et à partir de situations urbaines concrètes proposées par des collectivités.

Europan s'adresse aux jeunes architectes, urbanistes, paysagistes, associés à des artistes, géographes, écologues... et toute discipline en lien avec la conception des territoires, de toute l'Europe géographique, tous âgés de moins de 40 ans.

Objectifs

- . Donner accès à la commande à de jeunes concepteurs européens.
- . Promouvoir des idées créatives et concepts innovants sur la mutation des villes et la transformation des territoires.
- . Mettre en place une méthode collaborative avec les collectivités dans un esprit de recherche et d'expérimentation sur sites réels.

Europan Europe

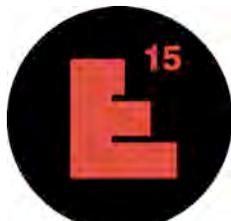
L'association fédère une vingtaine d'organisations nationales en Europe, ayant le label EUROPAN, et s'associant simultanément pour dérouler et promouvoir le concours. Elle est dotée d'une présidence, d'un secrétariat général, qui coordonne les secrétariats nationaux, ainsi qu'un comité technique et scientifique. Il est chargé de la réalisation des manifestations européennes et du déroulement du concours. Il édite tous les deux ans un catalogue des résultats, avec des analyses des projets sélectionnés et tous les 3 sessions, un catalogue analytique des réalisations dans chaque pays. Il publie des monographies sur certains des projets réalisés. Il veille au respect de la méthodologie et du règlement du concours.

Europan France

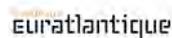
En France, Europan est représenté par deux structures qui participent ensemble au déroulement du concours : l'Association Europan France et le programme du PUCA porté par le GIP-EPAU (Groupement d'Intérêt Public - l'Europe des Projets Architecturaux et Urbains). Le concours est financé d'une part par les collectivités territoriales françaises participantes et par des subventions d'état (Ministère de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales et Ministère de la Culture) Europan France est en charge des relations avec les collectivités, nomme des experts pour assister celles-ci à la définition des dossiers de site, organise des événements de communication et de valorisation, puis met en place les suites du concours avec les collectivités. Elle édite chaque session un catalogue et des publications diverses.

Informations sur les sites proposés au concours et inscriptions :

www.europan-europe.eu



COLLECTIVITÉS ET PARTENAIRES DE LA SESSION 15



E U R O P A N
FR
15



Europain France
Europain Europe
16 bis rue François Arago
93100 Montreuil

contact@europainfrance.org
www.europainfrance.org

Inscriptions au concours :
www.europain-europe.eu

