

Atelier International Istanbul 2011

Programme européen de substitution

1_ Objectifs de l'atelier

L'atelier international est destiné à former les étudiants aux démarches de projet à l'étranger dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme. Il est à la fois l'occasion d'explorer et de comprendre un contexte métropolitain dont le cadre, les références et les réalisations sont inédits par rapport aux expériences européennes, et de perfectionner des méthodes d'analyse, d'élaboration de stratégies et de propositions d'aménagement qui peuvent être opératoires dans cette situation.

Ce décentrement, à la fois culturel et professionnel, se fait au travers d'un travail de projet (le terme de projet est ici entendu au sens de la transformation d'une situation urbaine donnée). C'est dans cette perspective qu'est conçu le séjour d'une dizaine de jours organisé sur place, dont l'objectif est de mener une enquête approfondie du ou des sites d'études retenus, et de leur contexte urbanistique. Cet atelier *in situ* doit être considéré comme une expérience professionnelle en soi, celle d'une équipe d'urbanistes appelée à plancher sur l'avenir et la transformation d'un site d'envergure, dans un contexte différent de celui dans lequel nous sommes habitués à oeuvrer, et ce avec une période de mission sur place circonscrite à une dizaine de jours. Dans ce cadre, le séjour est articulé autour de quelques jalons encadrés et de journées quasi exclusivement consacrées à l'enquête des équipes d'étudiants. L'ensemble des informations alimentera le travail d'analyse et de propositions des deux mois suivants.

2_Programme pédagogique de substitution

Compte tenu des événements survenus au Japon tout récemment, l'Ecole a pris la décision d'annuler le voyage du mastère AMUR programmé à Tokyo, destination initiale de l'atelier.

Afin de garantir les trois objectifs principaux de l'atelier international :

- Le décentrement culturel,
- Le travail d'analyse et de projet croisé avec des questionnements sur un site précis,
- L'enquête de terrain, préparée à l'Ecole, et menée sur place par les étudiants,

il est proposé de conserver les problématiques sur lesquelles les étudiants ont travaillé en amont, en les confrontant à une ville européenne, pertinente au regard des questions retenues. La ville retenue est Istanbul.

Chaque équipe est donc invitée à poursuivre son travail (analyse et proposition) dans le champ de l'une de ces thématiques, c'est à dire à se focaliser sur l'un des quatre aspects du phénomène urbain qui sont énoncés ci-dessous. Il est bien entendu que telle ou telle dimension de la ville ne peut se comprendre en elle-même et que les autres niveaux doivent être montrés. Cependant chaque équipe devra en quelque sorte se spécialiser sur une des facettes, focaliser ses analyses et ses projets, dans l'une des directions proposées.

Cette focalisation thématique se réalise selon deux modalités :

- la production d'une synthèse de la question qu'il faut effectuer en premier lieu et qui pourra s'appuyer sur des références internationales... Cette synthèse servira de toile de fond, de problématique générale, de perspective aux travaux sur le site retenu. Elle se traduira par la production d'un dossier de 10 à 15 pages illustrées.
- la spécification de la démarche d'*urban planning* sur le site retenu, qui orientera l'enquête de terrain, le diagnostic, la stratégie et les projets (voir dossier de rendu).

Nous rappelons ci dessous les thématiques retenues cette année.

L'échelle des grandes infrastructures

Les infrastructures de transport (terrestre, fluvial, routière, aérien,...) sont des lieux autonomes qui ont leurs logiques propres. Elles nouent aussi avec les territoires qu'elles traversent des relations d'interférence qui méritent d'être pensées et aménagées : confrontation d'échelles, émergence d'interstices et de clôtures, transitions entre rapide et lent, entre loin et proche, entre mobile et immobile, entre croissance et décroissance des flux,.... Elles sont à elles seules une géographie qui peut dialoguer avec la géographie naturelle qu'elles épousent, ou au contraire la bousculer, créant leur propre structure. Elles déploient leur propre paysage, offrant à ceux qui les empruntent, des perspectives autres des milieux qu'ils traversent. Elles forment enfin des équipements qui doivent avoir des qualités d'usage et dont les interfaces avec l'urbain sont multiples : stations et arrêts, berges et bordures, passages et voies,.... De ce fait, leur dimension architecturale et fonctionnelle, sociale et urbaine, territoriale et paysagère, rend leur conception et leur évolution

complexe, d'autant qu'elles sont sensibles aux contextes et aux évolutions programmatiques (flux, sécurité, techniques,...).

Le fleuve entre nature et urbain

La caractéristique d'un fleuve dans une agglomération, c'est le mixte, la succession, l'amalgame d'une réalité qui renvoie à la nature (géographie, hydrographie, régime des eaux...) et à la société qui le qualifie par des artefacts humains (berges aménagées, ponts, barrages et écluses, régulation du régime, navigation, fermes aquacoles ...). Le fleuve introduit donc dans la ville une nature plus "authentique" que celle des plantations de parcs et jardins. De ce fait il est perçu comme un contact, de plus en plus apprécié, avec les éléments fondamentaux de notre environnement. Il est aussi spectacle car on souhaite le contempler, loisir comme lieu de promenade, de sport, de pêche, écologie car on le veut non pollué, transport alternatif s'il est navigable, source de danger car il peut échapper à notre contrôle. Il est également une structure de l'urbain, un grand espace de respiration et de perspective dans la ville, et de plus en plus une sorte de "réserve foncière" avec la multiplication des plateformes flottantes.

Les franges entre quartiers

L'intériorité-introversion naturelle des quartiers est favorisée par leur logique propre de fonctionnement (le centre ville avec commerces, espaces publics, équipements, induisant des effets de convergence, la notion même de quartier supposant une identité qui s'affirme comme différence). Elle peut être amplifiée par la présence à leurs bordures, de structures viaires, naturelles, infrastructurelles, de clôtures ou d'enclaves fermées, ..., qui délimitent et coupent les quartiers les uns des autres. La ville, et particulièrement Tokyo, peut ainsi être lue comme une mosaïque de quartiers ou d'ensembles de taille plus ou moins conséquente, et dont les liens sont structurants. Les franges, ces lieux qui séparent les quartiers les uns des autres, sont une forme de négatif ou d'extériorité de la ville, mais peuvent aussi être pensés et aménagés à la fois comme lieux en soi, comme constituants d'une structure fluide et continue de la ville, comme transitions poreuses, comme entre-ville,... De fait, la question des franges noue avec celle de la polycentralité, des liens étroits, les effets d'intensification urbaine pouvant induire des effets de pompage, l'autosuffisance pouvant induire le protectionnisme ou l'exclusion de publics ou de territoires, interstices ou arrières cours.

La polycentralité

Le modèle de la ville radio concentrique (l'agglomération parisienne en est l'exemple le plus caricatural) n'est pas une réalité transhistorique et universelle. En Asie, au Japon mais aussi en Thaïlande, au Vietnam, en Chine, l'idée d'un centre unique qui concentrerait toutes les fonctions de haute urbanité n'est pas une donnée de la réalité des villes. On voit partout se constituer autour des Central Business District (à Canton), des centres commerciaux (à Bangkok), ou de gigantesques "immeubles mixtes" (Roppongi ou MidTown à Tokyo), des densités de bâtis et de fonctions qui assument le mélange des fonctions qui caractérise le "centre ville": services administratifs, loisirs, intérêt touristique, commerces rares, lieux de rassemblement.... L'existence ou le projet de la polycentralité implique la prise en compte des aires de chalandise, des bassins d'emploi, des découpages territoriaux, de la réalité géographique (facteurs actifs dans la mutation des infrastructures de transport vers la "courte distance"), de la relation avec les autres centres (de la complémentarité

fonctionnelle à la concurrence) et de la gestion des limites inter-centres (autonomie, identité, lisibilité ...)

Les orientations thématiques et méthodologiques, initialement définies pour l'atelier à Tokyo sont donc confirmées, seule la détermination du site diffère puisqu'il s'agira pour chacune des équipes, de repérer au préalable deux ou trois sites et d'en arrêter un sur place. Les projets seront approfondis selon un travail et un calendrier qui suivront avec un léger décalage, le même séquençage que celui programmé initialement :

- Du 21 Mars au 1er Avril : Préparation à l'Ecole de l'enquête de terrain (compréhension du contexte, des dynamiques et des projets, des sites stratégiques sélectionnés).
- Du 2 Avril au 9 Avril : Enquête sur place se traduisant par une analyse du contexte urbain ainsi qu'une investigation sur les sites, permettant à la fois de finaliser le choix du site d'étude et d'y engager les relevés et recherches nécessaires.
- Du 11 Avril à fin Mai : Au retour, travail d'analyse stratégique et de projet sur le site retenu.

3_Déroulement de l'atelier

Quatre étapes organisent le déroulement de l'atelier :

- La première étape est celle des recherches préalables sur le contexte urbain et les sites pressentis ; Elle permettra également de préparer l'enquête sur place.
- La seconde étape est celle du diagnostic du site retenu (analyse des lieux et identification des changements nécessaires) qui débouche sur le choix de l'une des problématiques majeures propres au site, dans le cadre de la thématique retenue en amont.
- La troisième étape est celle de la définition d'un schéma stratégique d'aménagement (quatre ou cinq actions structurantes qui devraient permettre de répondre aux enjeux)
- La quatrième étape est celle d'un ensemble de propositions concrètes (illustration de la stratégie par la définition plus précise – lieux, acteurs, moyens, séquençage, projets prospectifs ...- d'un certain nombre d'actions).

4_Programme des séances encadrées de l'atelier

Etape 1 : Recherches préalables et préparation de l'enquête sur place

Séances préparatoires

1-Mercredi 23 Mars, 9h00-13h00

2-Vendredi 25 Mars, 9h00-13h00

3-Mardi 29 Mars, 9h00-13h00

4-Vendredi 1^{er} Avril, 9h00-13h00

Du 2 au 9 Avril : Enquête sur place

Etape 2 : Diagnostic

Objectif : Etat des lieux et identification des changements nécessaires, détermination d'une problématique majeure du site

5- Vendredi 15 Avril, 9h00-13h00
Présentation collective du diagnostic finalisé

Rendu : Diagnostic, dossier papier

Etape 3 : Stratégie

Objectif : définition d'un schéma stratégique d'aménagement

6-Mercredi 27 Avril, 9h00-13h00
Atelier par groupe

7- Mercredi 4 Mai, 9h00-13h00
Présentation collective de la stratégie retenue

Rendu : Stratégie, une note

Etape 4 : Projets

Objectif : Illustration de la stratégie par la définition plus précise – lieux, acteurs, moyens, séquençage, projets prospectifs ...- d'un certain nombre d'actions.

8- Mardi 10 mai, 13h00 à 17h00
Atelier par groupe : présentation des actions proposées

9- Mercredi 18 mai, 9h00-13h00
Prérendu par groupe

10- Mercredi 25 mai, 9h00-16h00
Rendu final devant un jury avec invités extérieurs

Jeudi 26, Vendredi 27, Samedi 28 Mai, Voyage de promotion à ROME