

Richard Morris Hunt Scholar
Florence Declaveillère

final report

#2016

été 2017

La reconquête des berges des fleuves aux États-Unis

Un regard français



FRENCH
HERITAGE
SOCIETY



American
Architectural
Foundation



RICHARD
MORRIS HUNT
PRIZE

A completely blank white page with no visible content, text, or markings.

Image de couverture : The Yards park, Washington D.C.

Toutes les images de ce document ont été réalisées par l'auteur de ce rapport,
exceptées celles qui portent une autre mention.

Richard Morris Hunt Scholar
Florence Declaveillère

final report

#2016

summer 2017

Reclaiming America's Riverfronts

A French Perspective



FRENCH
HERITAGE
SOCIETY



American
Architectural
Foundation



RICHARD
MORRIS HUNT
PRIZE

Mise à jour

Caen, le 1 juin 2018

L'an passé, au même moment, je préparais ce voyage incroyable, qui m'a conduit à partir seule explorer pendant cinq semaines les plus grandes villes de la côte est des Etats-Unis. Pour le choix des villes, je m'en étais surtout remise aux conseils reçus sur des projets exemplaires dans le domaine de la reconversion des berges, mais dans le même temps, je m'étais refusée à trop planifier le sujet en amont afin de conserver un regard neuf. Sur le plan pratique, afin de faciliter les déplacements, je m'étais obligée à n'emporter qu'un bagage à main pour tout le séjour. Je suis partie à une période charnière de ma vie professionnelle : après un an de formation post-concours dans les écoles de Chaillot et des Ponts, avant la prise de mon premier poste d'architecte des bâtiments de France et nul doute que ce voyage m'a profondément transformée.

Aux États-Unis, j'ai découvert des villes que je ne pensais jamais visiter et me suis retrouvée face à des bâtiments emblématiques de l'histoire de l'architecture que j'avais étudiés à l'école. J'ai été confrontée à des pratiques professionnelles différentes et grâce auxquelles j'ai eu l'occasion de questionner les miennes, pris le temps de réfléchir avec mes interlocuteurs aux enjeux de société liés à l'urbanisme et à la préservation du patrimoine, puisé dans des sources multiples l'inspiration qui me guide aujourd'hui dans l'exercice de mon métier. Grâce à l'intensité de l'expérience du scholarship, j'ai appris énormément en quelques semaines, et pas seulement sur mon sujet d'étude. Depuis mon retour, je mobilise ainsi régulièrement cette expertise acquise, aussi bien au service des projets que j'accompagne dans le Calvados, qu'à travers des interventions auprès de publics très différents.

Je ne m'attendais pas à une expérience humaine aussi forte en rejoignant cette communauté engagée. Je retiendrai surtout l'immense énergie dont je suis revenue chargée et qui continue de m'animer, la confiance dont j'avais besoin pour prendre mes nouvelles fonctions, l'adoption d'une démarche partenariale dans tous les projets que je mène, et enfin, un souhait de partager mon expérience avec la même générosité que m'ont témoignée toutes les personnes rencontrées pendant mon voyage et sa préparation.

Update

Caen, June 1st, 2018

At this time a year ago, I was getting ready for an incredible journey which would lead me on a solitary, five-week exploration of some of the greatest cities of the eastern United States. To choose these destinations, I relied in large part on information and advice I had received about exemplary riverfront development projects. However, to keep an open mind, I avoided meticulous advance-planning of my research. On the practical side, I simplified getting around by allowing myself only one piece of hand luggage for the whole trip. This departure came at a pivotal time in my career: after a year of post-certification training at the École de Chaillot and the École des Ponts et Chaussées, I was about to assume my first position as Architecte des Bâtiments de France. Without a doubt, this trip was to be deeply transformative.

While in the United States, I discovered cities I had never expected to have the chance to see, yet suddenly found myself face-to-face with some of the emblematic structures I had studied in school. I was confronted with different professional practices which brought me to reconsider my own approaches. During my exchanges, I had time to reflect on the social implications of urban planning and preservation with the different people I met, drawing inspiration from myriad sources which guide me in my practice today. Because of the intensity of the Scholar's research period, I learned an enormous amount in only a few weeks' time, sometimes stepping outside the limits of my chosen subject. Since returning home, I have brought this experience regularly into play, both in my involvement in projects in France's Calvados district, as well as in my various interventions among diverse audiences.

One thing I could not have anticipated was the deep human experience I would gain within a devoted community. I will especially remember the immense energy I brought back with me. It still motivates me today: the confidence I needed for embracing new responsibilities; the choice to follow a partnership model in all my future endeavors; and finally, the desire to share my experiences with the same generosity that was shown to me as I prepared for and set out on this journey.



Nomination des lauréats français 2018, Paris, 3 décembre 2017
Presentation of the new French laureates for 2018, Paris, 3 December 2017
© Richard Morris Hunt Prize

Remerciements

Acknowledgements

Je souhaiterais adresser mes remerciements à l'ensemble des personnes qui m'ont aidée dans la candidature à ce prix, la préparation du voyage et tous ceux qui m'ont reçue aux Etats-Unis en partageant leur temps et leurs projets.

En premier lieu, je tiens à remercier Michèle le Menestrel Ullrich, Fondatrice et Co-chairman du Richard Morris Hunt Prize. En 1990, Michèle le Menestrel Ullrich, visionnaire, imagine et crée ce programme d'échanges entre architectes français et américains, spécialistes du patrimoine et ouverts aux techniques du XXI^e siècle.

Je tiens à remercier Florence Jeanjean et toute l'équipe formée autour d'elle à Paris pour toute leur implication attentive et dynamique au service de ce programme.

Mes vifs remerciements vont à Thomas Minner, Senior Director, Strategic Relations à American Architectural Foundation, pour son aide très précieuse dans l'élaboration de mon programme de visites aux Etats-Unis, ses recommandations, les contacts innombrables avec mes futurs interlocuteurs, sans oublier son amical accueil à Washington D.C.

Je remercie également Stephen Bonner, pour cette belle soirée à Chicago et tout le reste.

Un grand merci à tous les Fellows et Scholars, français et américains, pour avoir partagé leurs réseaux et leurs conseils, offert de très bons moments, un accueil chaleureux dans ce groupe et pour certains, même dans leurs maisons.

Enfin, je tiens à remercier les relecteurs, officiels, mais aussi les officieux, de ce rapport final, pour leur attention et leurs conseils.

I would like to express my thanks to everyone who helped me as I applied for this prize and prepared for my research voyage, and all those who received me in the United States, offering me their attention and sharing their work with me.

Firstly, I would like to express my gratitude to Michèle le Menestrel Ullrich, founder and co-chairman of the Richard Morris Hunt Prize. In 1990, Michèle le Menestrel Ullrich, with her unique visionary spirit, conceived and created this exchange program between French and American architects specialized in historic preservation and open to 21st-century approaches.

I would like to thank Florence Jeanjean and her team in Paris for their attentive, dynamic involvement in service of this program.

My heartfelt appreciation also goes to Thomas Minner, Senior Director for Strategic Relations at the American Architectural Foundation, for his invaluable help in planning my sequence of visits in the United States, his recommendations and innumerable contacts with my future interlocutors, not to mention his warm welcome in Washington, D.C.

I would like to thank Stephen Bonner for a lovely evening in Chicago and all of his support.

A big thank-you to all the French and American Fellows and Scholars for opening their network to me, offering advice, and spending good times together. They gave me a generous welcome into their group, and for some, even into their homes.

Finally, thanks to all those who participated both officially and informally as readers of this final report, offering me their attention and advice.



Marina City, architecte Bretrand Goldberg, Chicago, 1967
Marina City, Bretrand Goldberg, architect, Chicago, 1967

Table des matières

Table of Contents

Introduction

7 villes en 5 semaines

- 14 . Chicago
- 18 . Pittsburgh
- 22 . New-York
- 26 . Washington D.C.
- 30 . Savannah
- 34 . Charleston
- 38 . Nouvelle-Orléans

Inspirations pour des reconversions

- 44 . Refaire du fleuve un moteur économique
- 50 . Le fleuve comme couture urbaine
- 56 . Mettre en valeur les traces du passé
- 62 . Aménager le paysage pour gérer le risque

Conclusion

Introduction

7 cities in 5 weeks

- 14 . Chicago
- 18 . Pittsburgh
- 22 . New York
- 26 . Washington D.C.
- 30 . Savannah
- 34 . Charleston
- 38 . New Orleans

Inspirations for Redevelopment

- 44 . Reestablishing the river as an economic catalyst
- 50 . The river as an urban connector
- 56 . Revealing the traces of the past
- 62 . Anticipating risk through landscape design

Conclusion



Pont de Brooklyn, architecte John Augustus Roebling, New-York, 1883
Brooklyn Bridge, John Augustus Roebling, architect, New York, 1883

Introduction

Introduction

Prix prestigieux qui récompense alternativement des architectes français et américains, le Richard Morris Hunt Prize a été créé en 1990 en partenariat avec l'American Architectural Foundation (AAF) et la French Heritage Society (FHS). Deux prix annuels, le Fellowship et le Scholarship, sont attribués à des candidats spécialistes du patrimoine. Un jury, composé d'une quinzaine de personnalités reconnues françaises et américaines, examine les projets de voyages d'étude dans l'autre pays pour sélectionner les lauréats. Les projets portent sur des thèmes d'actualité, du choix des candidats, afin de partager avec la profession leurs observations à travers leur expertise et leur vision personnelle. Un prix de 20 000 \$ récompense le Fellow pour effectuer un voyage de six mois, tandis que le Scholar reçoit 5 000 \$ pour une immersion de cinq semaines.

En 2015 à Paris, j'ai eu l'honneur d'être nommée Scholar suite à la présentation d'un projet d'étude sur la reconquête des berges en milieu urbain aux USA. J'ai ainsi rejoint une communauté soudée et solidaire, de professionnels dynamiques et engagés dans la préservation du patrimoine et qui n'ont cessé de m'inspirer depuis. Ils m'ont accompagnée tout au long de ce voyage, de sa préparation et de la rédaction de ce rapport. À l'image de l'architecte Richard Morris Hunt, premier architecte américain diplômé de l'école des Beaux-arts de Paris en 1854 et co-fondateur l'American Institute of Architects (AIA), j'ai souhaité partir découvrir d'autres pratiques à l'international pour enrichir et nourrir mon travail en France.

Architecte-urbaniste de l'État, exerçant la fonction d'architecte des bâtiments de France dans le Calvados, je travaille pour le ministère de la Culture depuis 2014. J'y exerce une mission de service public en faveur de la protection et la préservation du patrimoine architectural, urbain et paysager, au sein d'une unité départementale de l'architecture et du patrimoine. Cette mission porte aussi bien sur les monuments historiques reconnus et protégés, à travers le contrôle scientifique et technique, que sur leurs abords, en veillant à la bonne insertion des constructions neuves et la transformation des bâtiments existants lors de l'instruction des

A prestigious award conferred alternatively each year on French and American architects, the Richard Morris Hunt Prize was created in 1990 in partnership with the American Architectural Foundation (AAF) and French Heritage Society (FHS). Two annual prizes, the Fellowship and Scholarship, are awarded to applicants working in historic preservation. Laureates are selected by a jury composed of around fifteen acknowledged specialists, both French and American, who evaluate applicants' proposals for research travel in the other country. Projects relate to current practice issues and are conceived by the applicants themselves, with the goal of sharing their observations with the wider profession through the lens of their individual expertise and point of view. A twenty-thousand-dollar prize is awarded to the Fellow for six months of travel; the scholar receives five thousand dollars for a five-week immersion period.

In 2015 in Paris, I had the honor of being named Scholar after presenting my research project on the redevelopment of urban riverbanks in the United States. I thus joined a solid, loyal community of professionals dynamically engaged in historic preservation. They have not ceased to inspire me since. They accompanied me through all facets of my voyage, from planning through the preparation of this report. Not unlike the architect Richard Morris Hunt, the first American architect to graduate, in 1854, from Paris's École des Beaux-Arts, a co-founder of the American Institute of Architects, I set out for this trip abroad with hopes of discovering other practices to enrich and nourish my work in France.

As an Architecte urbaniste de l'État serving as Architecte des Bâtiments de France for the Calvados district, I have worked for the French Ministry of Culture since 2014. I carry out a public-service mission to protect and preserve historic architecture, town plans and landscapes within a local government structure overseeing architecture and preservation. My responsibility is not limited to officially protected historic monuments and the research and technical aspects their supervision entails; I also oversee their larger surrounding context. I manage the sensitive insertion of new construction and the transformation of existing buildings when evaluating permit requests in these contexts.

autorisations du droit des sols.

À l'échelle urbaine et paysagère, j'accompagne les collectivités dans l'élaboration de leurs politiques publiques en matière d'aménagement du territoire, en participant à la rédaction de leurs documents de planification (plan locaux d'urbanisme, schémas de cohérence territoriaux, etc.), de protection du tissu urbain patrimonial (sites patrimoniaux remarquables, dotés de plan de sauvegarde et de mise en valeur ou de plan de valorisation de l'architecture et du patrimoine), ou pour la conservation des sites naturels (instruction des autorisations en sites classés et inscrits au titre du code de l'environnement). Les missions que j'exerce sont très variées, de la pédagogie à la maîtrise d'œuvre, et nécessitent des allers-retours permanents entre l'analyse des différents enjeux, selon l'échelle la plus pertinente à considérer.

Mon parcours professionnel a été marqué par plusieurs expériences internationales : année de formation universitaire en Slovaquie, ateliers intensifs en Slovénie et Espagne, université d'été d'urbanisme et stage en Allemagne, expérience professionnelle en Roumanie et programme d'échange de jeunes professionnels du patrimoine organisé par l'US/ICOMOS. La participation à ce dernier programme constitue ma première expérience aux Etats-Unis. À travers une mise en situation professionnelle de douze semaines au National Trust for Historic Preservation à Washington D.C., complétée par deux semaines de formation, j'ai été initiée aux fondamentaux de la protection du patrimoine américain.

Enthousiasmée par la découverte de pratiques et approches différentes, j'ai, en premier lieu, souhaité approfondir mes connaissances générales dans ce domaine grâce au Richard Morris Hunt scholarship. Ainsi, en première partie, ce rapport retrace de façon chronologique mon voyage d'étude, en répertoriant les différentes expériences et rencontres, qu'elles soient ou non liées à mon sujet. Il s'agit là de mettre en avant la richesse de ce programme en immersion, qui conjugue à la fois une réflexion professionnelle intense, et une expérience personnelle forte issue de la découverte en autonomie d'un autre pays avec des approches parfois différentes.

Ce rapport s'attache plus particulièrement à l'aménagement des berges. En milieu urbain, les voies d'eau se détachent de leurs fonctions économiques

On the level of town planning and landscapes, I accompany local administrators as they craft public policy for managing territorial development and participate in the elaboration of their urban planning guidelines (plan local d'urbanisme, schéma de cohérence territoriale, etc.), for the protection of historic urban tissue (sites patrimoniaux remarquables with protocols for safeguarding and improving visibility, or plans for re-use of historic architecture and spaces), or for the conservation of natural spaces (rendering decisions on permits on designated sites in respect of environmental legislation). The missions I fulfill are quite varied, ranging from education to jobsite management; they require a permanent back-and-forth approach in analyzing different ranges of factors, always with a mind for the scale most appropriate to consider in a given situation.

My professional background was already marked by several experiences abroad: a year of university study in Slovakia, intensive workshops in Slovenia and Spain, a summer semester and internship in Germany, professional experience in Romania, and an exchange program for young preservation professionals administered by US/ICOMOS. It was my participation in this last program that first took me to the United States. Through a twelve-week, hands-on professional internship at the National Trust for Historic Preservation in Washington, D.C., followed by two weeks of training, I had my first exposure to the fundamentals of historic preservation and protection in the United States.

Inspired by this discovery of different practices and approaches, I first and foremost wanted to deepen my general knowledge in this area through the Richard Morris Hunt Prize Scholar program. This process is recorded in the first part of my report, where I retrace my research travels chronologically, noting different experiences and encounters, whether they were directly applicable to my topic or not. My purpose is to bring to the forefront the richness of this immersion program combining intense personal reflection with the strong impressions made as one independently discovers another country, sometimes using atypical approaches.

This report is concerned most particularly with the development of riverbanks. In urban settings, these waterways have become dissociated from their economic functions of transporting merchandise or as preferred sites for industrial installations. They are now being transformed into spaces for leisure and enjoyment, as today's cities finally turn to face the river

d'acheminement des marchandises ou de lieux d'implantation privilégiés des industries, pour devenir des espaces dédiés aux loisirs, où la ville se retourne vers le fleuve sur lequel elle s'était longtemps adossée. En Europe, de grandes citées fluviales s'orientent vers la reconquête de leurs berges pour retrouver des activités liées à l'eau et valoriser le fleuve dans la ville comme un élément qui participe à son identité et l'inscrit dans son territoire. Mais le fleuve constitue aussi un élément de mémoire du lieu et l'invention de nouveaux usages peut s'appuyer sur le récit de l'histoire de la ville.

À partir de l'analyse des différents projets explorés aux Etats-Unis et du travail mené dans le cadre de mon projet de fin d'études d'architecte urbaniste de l'État sur l'aménagement des berges de la Seine dans le Grand Paris, quelques pistes de réflexion seront dégagées et présentées ci-après. Plutôt qu'une recherche académique, ce rapport non exhaustif propose un retour d'expérience sous la forme d'un bilan d'étonnement, né de mon intérêt pour l'extension de la notion de patrimoine aux paysages culturels, à la reconversion d'espaces urbains et aux facteurs de création d'une identité territoriale.

after turning their back on it for so long. Europe's great river cities imagine retaking of their river banks as a way to encourage water-related activities and highlight the river as a defining element in local identity, placing the city in relationship to its geographical territory. But the river also serves as a place of memory: as new uses are imagined, they can be strengthened by referencing the history of the city.

Through an analysis of the different projects I explored in the United States together with the work I did on the development of the banks of the Seine in the Grand Paris metropolitan area during my post-training project as Architecte Urbaniste de l'État, certain points for consideration emerge; these form the material of the second section of my report. Rather than a rigorous academic pursuit, the work presented here takes the form of a non-exhaustive discovery report documenting my experiences. It was born out of my interest in enlarging the notion of historic preservation to include cultural landscapes, urban environments, and the myriad factors which construct a territory's identity.



Mississippi

Lac Michigan

Chicago

Mississippi

Ohio

Tennessee

Alabama

Savannah

Charleston

Susquehanna

Washington D.C.

Hudson

New-York

Nouvelle-Orléans

7 villes en 5 semaines

7 cities in 5 weeks

Le choix des villes qui ont composé mon voyage a été déterminé en fonction des projets identifiés par rapport à mon sujet d'étude et des contacts sur place, notamment les Fellows américains, qui pouvaient m'introduire auprès des organismes locaux. Afin de limiter les temps de déplacement, le territoire a été restreint à la côte est des Etats-Unis et le voyage organisé selon un axe nord-sud. Le choix n'a pas été facile car beaucoup de villes présentaient des projets innovants et intéressants, qui auraient été pertinents pour mon étude.



The cities I visited in the scope of my research travel were selected on the basis of projects I had identified as being particularly relevant to my subject. I refined these choices through on-site contacts I was able to make in advance, often with help from American Fellows who were able to refer me to local entities. To limit travel time, I kept close to the eastern seaboard, following a north-south axis. These choices were not simple to make. So many cities demonstrate examples of innovative and interesting projects, any number of which could have been equally well-adapted to my study.



Pont levant à bascule de « style Chicago », architecte Edward H. Bennett, Chicago, début du XX^e s.
« Chicago style » bascule bridge, Edward H. Bennett, architect, Chicago, early 20th century

Chicago

Chicago

Accueillie par Mary Brush (Fellow 2005), c'est à Chicago qu'a débuté mon voyage. Située sur la rive sud-ouest du lac Michigan et fondée en 1770, Chicago est la troisième ville des Etats-Unis et compte plus de 2 700 000 habitants. Les rivières Chicago et Calumet traversent la ville. Après le grand incendie de 1871, la ville est reconstruite de façon innovante et moderne. L'école d'architecture de Chicago connaît un rayonnement international et la ville devient un laboratoire d'expériences architecturales. En 1885, le premier gratte-ciel au monde y est construit, suivi de nombreux autres dans une grande diversité de styles architecturaux qui ponctuent la skyline de la ville. Dans le même temps, Frank Lloyd Wright, arrivé à Chicago en 1889, construit les Prairie Houses. En 1895, les travaux du métro aérien, l'Union Loop, sont lancés. De nombreuses institutions culturelles sont créées.

À la demande de la municipalité, les architectes Daniel Burnham et Edward Bennett conçoivent en 1906 un vaste plan de restructuration urbaine et d'embellissement pour le centre-ville (Downtown), inspiré par la ville de Paris. Il comprend la création de nouvelles rues selon un plan en damier entrecoupé de diagonales, complété par un large boulevard formant ceinture autour du centre-ville, la rénovation et l'élargissement de boulevards existants, ainsi que l'aménagement de la Navy Pier et de plusieurs grands parcs. Afin d'améliorer la gestion des circulations et du risque d'inondation, la ville est surélevée, ce qui conduit notamment à la transformation des berges de la rivière Chicago le long de Wacker Drive, en double-circulation sur deux niveaux selon les usages, coupant la ville de la rivière. De plus, le plan de Burnham ne sera achevé qu'en partie, et le boulevard planté prévu en partie haute à l'image du traitement des bords de la Seine, jamais réalisé.

Depuis les années 2000, le regard porté par la ville sur sa trame bleue en général et en particulier sur cette portion centrale de la rivière Chicago a changé. Le projet Chicago Riverwalk est né de cette nouvelle vision pour reconquérir cet espace en lui insufflant une dimension récréative et écologique. En 2012 Ross Barney Architects commencent des travaux complexes de transformation

My trip to Chicago began with a welcome from Mary Brush (Fellow 2005). With more than 2.7 million inhabitants, Chicago is the United States' third-largest city. Founded in 1770 on the southwest shore of Lake Michigan, the city is crossed by the Chicago and Calumet Rivers. After the Great Fire of 1871, the city was rebuilt in a modern, innovative way. The Chicago School gained international influence, with the city itself becoming a laboratory for architectural experimentation. In 1885 Chicago would erect the world's first skyscraper, to be followed by countless others punctuating the city's skyline in a diversity of architectural styles. The period is also marked by Frank Lloyd Wright's arrival in 1889 and the appearance of his Prairie Houses. By 1895, work had begun on the Union Loop suspended transportation system. In this same period, a number of Chicago's cultural institutions were established.

The city government commissioned a vast urban restructuring and beautification program for downtown Chicago in 1906. Conceived by the architects Daniel Burnham and Edward Bennett, the program drew on inspiration from Paris, with diagonally axes slicing through the city's grid plan, a wide boulevard encircling the city center, the renovation and widening of existing boulevards, and the creation of Navy Pier and several spacious parks. To improve traffic circulation and manage flood risks, the city's ground level was raised, notably with the transformation of the Chicago River frontage along Wacker Drive into a two-tier, double circulation system with differentiated usages on each level, effectively cutting the city off from the waterfront. Ultimately, Burnham's vision would be only partially achieved, and his tree-lined boulevard planned for the upper level, evoking the banks of the Seine, would never come to be.

In the first years of the 21st century, the city began to reevaluate its relationship to the rivers, especially the centrally-located frontage on the Chicago River. The Chicago Riverwalk Project was born from a desire to reclaim this space for recreational use and with an ecological orientation. Ross Barney Architects began the complex task of transforming the space in 2012. With Mary Brush's help, I was able to meet with the project manager at Ross Barney for a detailed overview

de cet espace. Grâce à Mary Brush, le chef de projet de l'agence m'a reçu pour me présenter de façon détaillée l'ensemble du projet. Plusieurs circuits de visites, à pied et en bateau, m'ont permis de découvrir cet espace à différents moments de la journée et constater le succès qu'il rencontre auprès du public. Ce projet s'inscrit dans une vision globale de la ville pour se reconnecter avec ses rivières, constituée de plusieurs projets et actions à des échelles complémentaires. Le département de la planification et du développement de la ville de Chicago m'a présenté et expliqué cette nouvelle orientation.

D'une façon plus large, j'ai profité de ces quelques jours pour découvrir cette ville magnifique à l'architecture spectaculaire. J'ai participé à plusieurs visites guidées thématiques organisées par la Chicago Architectural Foundation. Quelques rendez-vous avec des associations de préservation du patrimoine m'ont aidée à mieux comprendre les enjeux locaux. Le temps d'une journée d'analyse de terrain, j'ai accompagné Mary Brush à l'ancienne usine Pullman et découvert tout un quartier au sud de Chicago, en parallèle d'un pan important de l'histoire américaine, ainsi qu'à une réunion de son chantier de restauration du stade de football américain de l'université d'Illinois à Urbana-Champaign. À cette occasion, j'ai saisi l'opportunité de visiter le campus, à l'ambiance caractéristique des universités américaines, mais si dépaysante pour les français.

of the project. On my own, I took different circuits on foot and by boat to experience the space at different times of day and see the success it has gained with the public. This project is just one piece of a master plan to reconnect the city with the waterfront, with numerous further interventions planned at the different complementary, interlocking scales. These new orientations were explained to me during a presentation from the City of Chicago's Department of Planning and Urban Development.

Meanwhile, I took the time to discover this magnificent city and the architectural spectacle it offers. Through a number of thematic visits led by the Chicago Architectural Foundation and meetings with historic preservation organizations, I gained a more nuanced understanding of the local context. During a full day of field analysis, a visit with Mary Brush to the former Pullman Factory led me on the discovery of a whole sector of Chicago's South Side, and with it, an important sweep of American history. We also attended a meeting on her jobsite restoring the football stadium at the University of Illinois Urbana-Champaign. This gave me a chance to visit the campus, with its ambiance so characteristic of American universities, still quite exotic for a French observer.



Gravures représentant le développement de Chicago en 1820 et en 1860
Prints showing the extent of Chicago's development in 1820 and 1860 © Library of Congress



Wacker Drive, conçu par l'architecte Daniel Burnham en 1962
Wacker Drive as planned by the architect Daniel Burnham in 1962 © Ville de Chicago



Réaménagement des berges de la rivière Chicago par Ross Barney Architects
Redevelopment on the banks of the Chicago River by Ross Barney Architects



Parc linéaire Monongahela Wharf Landing, paysagiste LaQuatra Bonci associates, Pittsburgh, 2009
Monongahela Wharf Landing linear park, landscape by LaQuatra Bonci Associates, Pittsburgh, 2009

Pittsburgh

Pittsburgh

Ma première semaine de voyage s'est achevée à Pittsburgh, Pennsylvanie. La traversée en bus des vallées pour arriver à la ville donne à voir des paysages magnifiques. J'y ai retrouvé Lucas Monsaingeon (Fellow 2016) le dimanche pour découvrir la ville ensemble. Situé à la confluence des rivières Allegheny et Monongahela, qui forment la rivière Ohio, Pittsburgh est un ancien haut lieu de la sidérurgie mondiale grâce à la proximité de mines de charbon. Le centre-ville est établi à la pointe formée par ces trois rivières et la ville est aussi connue pour ses plus de 440 ponts. Après une forte croissance industrielle au XIX^e siècle liée à cet emplacement stratégique au carrefour de lignes commerciales, la ville est fortement impactée par la crise pétrolière des années 70 et la concurrence des pays émergents dans la production d'acier. La forte augmentation du taux de chômage entraîna la perte de la moitié de sa population.

Les nombreuses usines implantées au bord des rivières gagnaient beaucoup de pollution. Suite à la désindustrialisation, la ville prend le pari de changer son image en se reconvertisant dans la haute technologie et les services, en mettant en avant des filières universitaires d'excellence et une image écologique pour attirer une nouvelle population, dans le cadre du plan Renaissance II. La traduction spatiale de ce projet politique passe par le développement d'un plan d'urbanisme axé sur le respect de l'environnement et la promotion d'une économie durable. Les enjeux majeurs en matière d'aménagement urbain sont la reconquête des berges du centre-ville, occupées par les friches industrielles, et la reconversion des bâtiments laissés vacants au départ des usines. Plusieurs personnes de la ville de Pittsburgh rencontrées m'ont présenté ces problématiques et expliqué la politique municipale pour les traiter.

L'importante implication des communautés locales dans l'élaboration des projets aux Etats-Unis rend les jeux d'acteurs complexes, mais leur représentation à travers des organisations à but non lucratif souvent mieux structurées et financées qu'en France, leur permet de prendre une part active aux projets de faire le lien entre les promoteurs et les collectivités, tout en veillant à introduire des revendications ciblées. Elles

I ended my first week of travel in Pittsburgh, Pennsylvania. A bus ride through the valleys gave me the chance to take in some magnificent landscapes. I met up with Lucas Monsaingeon (Fellow 2016) to spend a Sunday discovering the city together. Pittsburgh is situated at the confluence of the Allegheny and Monongahela Rivers, which merge to form the Ohio. Centered at the juncture of these three rivers, Pittsburgh is known for its 440-plus bridges. The proximity of coal mines favored its former status as an international center for the steel industry. With its position at the hub of commercial transport lines, Pittsburgh witnessed tremendous industrial growth in the 19th century, but suffered a severe blow during the 1970s petroleum crisis and from rising competition in the steel market from developing countries. Unemployment ensued, causing Pittsburgh to lose half its population.

The preponderance of riverfront factories generated significant pollution. With the departure of industry, the city made a choice to adopt a new image, converting to a high-tech and service-sector based economy, promoting its high-profile university programs, and using eco-friendly policies to attract new inhabitants. The master plan known as Renaissance II took shape through urban development initiatives based on respect for the environment and sustainability-based economic growth. After industry left, the downtown riverbanks had become an industrial wasteland, so reclaiming these spaces and converting abandoned factories became the major preoccupation of urban planners. Many of those with whom I met in Pittsburgh presented these issues, explaining how the city addresses them through its policy approaches.

Intense local activism is common on development projects in the United States. While this may sometimes complicate relations between the different parties, representation via nonprofit structures – usually with better management and funding than in France – allows the community to play an active role in projects associating developers and the municipal administration, keeping important concerns central as projects evolve. These associations serve as true local development enterprises. My exchanges with two of them, Rivers of Steel Natural Heritage Area and the Pittsburgh History & Landmark Foundation, were extremely enlightening. They fight to gain

jouent un vrai rôle d'entreprises de développement local. Sur cet aspect, mes entretiens avec Rivers of Steel National Heritage Area et la Pittsburgh History & Landmark Foundation ont été extrêmement enrichissants. Ces deux organisations militent pour la patrimonialisation des traces bâties de cette histoire industrielle à Pittsburgh. À travers leurs actions portant aussi bien sur la médiation que la création de revenus et d'emplois locaux par la restauration de bâtiments historiques, elles cherchent à préserver et mettre en valeur ces éléments pour qu'ils puissent être transmis aux générations futures.

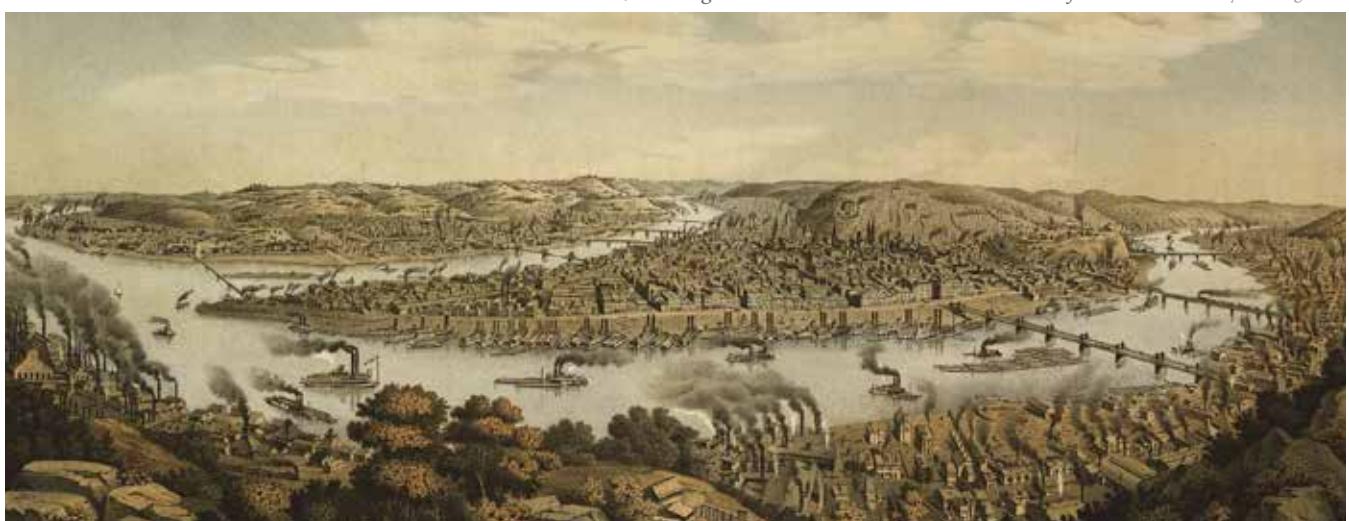
Attachante et dynamique, Pittsburgh est aussi une ville culturelle forte grâce aux donations des industriels issus d'alliances nouées au XIX^e siècle, tel qu'Andrew Carnegie et Richard King Mellon. Elle comporte de nombreux musées, dont le Andy Warhol Museum dans lequel j'ai eu le plaisir de passer une demi-journée à découvrir le travail de l'icône du Pop-Art. La collaboration avec les industriels, forme de partenariats public-privé, a aussi permis la rénovation d'espaces centraux dévalorisés. La reconversion réussie de Pittsburgh est exemplaire et lui vaut aujourd'hui d'être reconnue dans de nombreux classements nationaux aussi bien pour sa qualité de vie, que son grand nombre d'emplois verts.

historic landmark protection for the physical traces of Pittsburgh's industrial past. With an equal focus on educating the public and creating local revenue and jobs through historic restoration, these organizations seek to preserve and draw attention to historic structures and sites in the hope of passing them on to future generations.

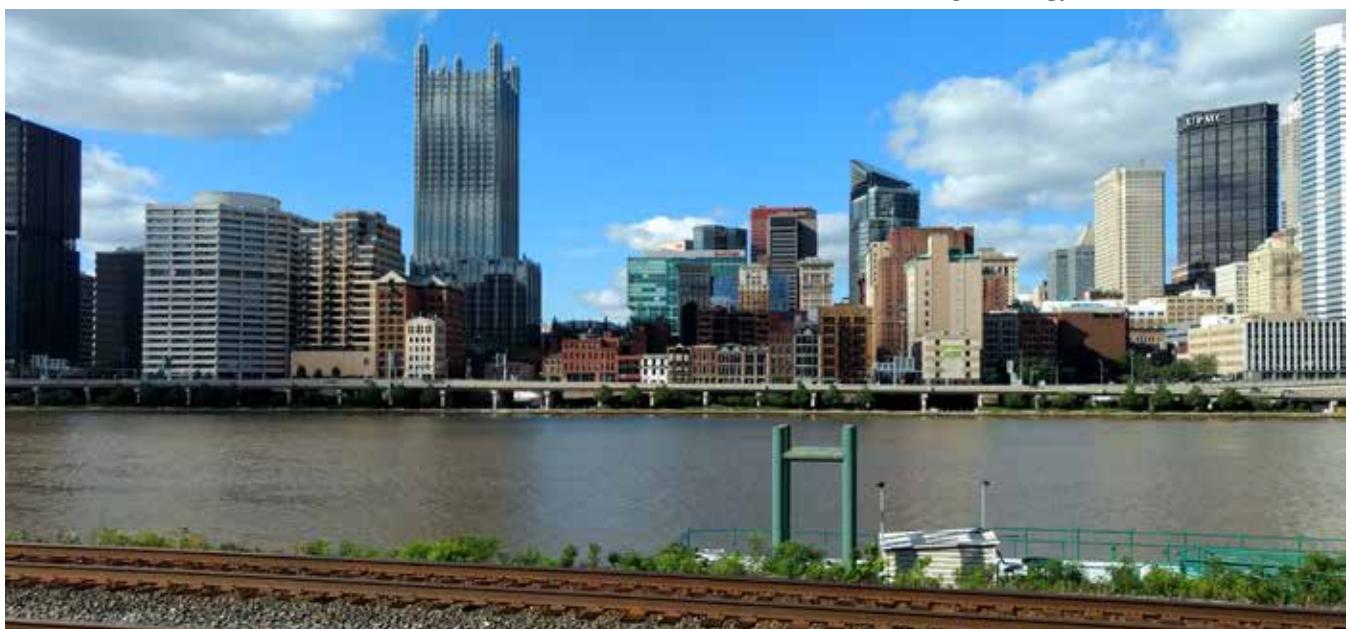
An endearing and dynamic city, Pittsburg owes the vitality of its cultural life to the leadership of great industrial fortunes consolidated through 19th-century alliances, some major examples being Andrew Carnegie and Richard King Mellon. Among the city's numerous museums, I visited the one devoted to Andy Warhol, spending a half-day learning about the Pop-Art icon. Collaborations with industrial philanthropists in public-private partnerships has led to the rebirth of downtown. The success of Pittsburg's transformation is exemplary, garnering high marks in many national rankings, particularly for its quality of life and environmentally-conscious employment opportunities.



Photo prise entre 1900-1915 et gravure de 1902, représentant l'implantation des industries sur les berges
Photo taken between 1900 and 1915, showing industrial installations on the banks of the river © Library of Congress



Vue dessinée en 1974
Landscape drawing from 1974 © Library of Congress



Les berges de la rivière Monongahela aujourd'hui
Banks of the Monongahela River today



Confluence d'East river et Hudson river, New-York
— *Confluence of the East River and the Hudson, New York*

New-York

New York city

C'est à New-York, plus grande ville en nombre d'habitants des États-Unis que se poursuit mon voyage. Sur les cinq arrondissements qui composent la ville, quatre sont des îles. La ville compte ainsi 520 miles linéaires de rives, soit environ 840 kilomètres. Le premier plan de gestion des berges new-yorkais date de 1992 dans un contexte où la plupart des rives étaient inaccessibles. Il avait pour objectif la préservation des espaces maritimes sensibles, le redéveloppement des portions délaissées par les industries et la reconquête des berges pour les rendre accessibles au public en conciliant une grande diversité d'usages. Depuis 1992, plus de 25 miles linéaires ont ainsi été reconvertis en parcs urbains, notamment à l'ouest et au sud de Manhattan, ainsi qu'à Brooklyn, tels que le Brooklyn Bridge Park. Des programmes de logements privés, comme à Williamsburg, ont permis le financement et l'entretien d'espaces publics sur des portions de berges inaccessibles depuis des décennies grâce à l'établissement d'une réglementation spécifique sur les zones de rives imposée aux promoteurs.

Les voies navigables représentent un enjeu économique important pour la ville, qui abrite le second plus grand complexe portuaire du pays. Chaque jour, les ferries et navettes transportent plus de 90 000 personnes. Développé par le département municipal de la planification urbaine, un nouveau plan de gestion est approuvé en 2011 : « Vision 2020 : New York City Comprehensive Waterfront Plan », qui a reçu en 2011 l'« Excellence on the Waterfront Program Award » et en 2012, le « Daniel Burnham Award ». Dans la continuité du plan de 92, il prévoit l'extension de l'utilisation des rives pour créer des parcs urbains, des zones commerciales et du logement, tout en développant le transport, les loisirs et des zones de préservation d'habitat naturel pour la faune et la flore le long des voies navigables.

En effet, l'évolution majeure du plan de 2011 par rapport à celui de 1992 est l'ajout de l'eau (Blue Network) comme une zone urbaine en tant que telle dans le plan de gestion, assortie de son propre règlement et plan d'action, en particulier pour améliorer la qualité de l'eau (plus de 20 milliards de dollars ont déjà été investis pour améliorer les réseaux d'assainissement). Ce nouveau

The next step on my journey was New York City, the United States' largest city in terms of population size. With four of the city's five boroughs comprised by islands, New York measures some 520 linear miles of waterfront, roughly 840 kilometers. New York City's first management plan for its river frontage dates to 1992, a time when most of the riverbanks were inaccessible. It sought to reconcile the wide variety of usage types while preserving sensitive maritime space, developing abandoned industrial sites, and reclaiming wharves for public space. Since 1992, more than 25 linear miles have been converted to public use, particularly on the south and west shores of Manhattan and in Brooklyn, the Brooklyn Bridge Park being one important example. Thanks to a special system of regulations placed on developers, residential projects such as Williamsburg provide financing and maintenance for public waterfront spaces which had been inaccessible for decades.

For a city with the second-largest port complex in the nation, navigable waterways are an essential piece of the economy. Every day, ferries and shuttles move more than 90,000 people. A plan produced by the city's Department of Urban Planning and approved in 2011, "Vision 2020: New York City Comprehensive Waterfront Plan" received the 2011 Excellence on the Waterfront Program Award and the 2012 Daniel Burnham Award. Continuing with the 1992 aim of extending the use of waterfrontage for urban parks, commercial activity, and housing, Vision 2020 also develops transportation, leisure, and natural conservation zones for plant and animal life along the waterways.

A major advance of the 2011 plan over the one from 1992 was the designation of waterways as an urban zone (the "Blue Network") with specific regulations and management procedures written into the oversight plan. Its goal is to improve water quality (over 20 billion dollars have already been invested in water treatment improvements). This new management plan aims to improve urban resilience by anticipating the effects of climate change and rising sea levels. By imagining potential future scenarios, high-risk zones have been identified to limit construction and public investment. A rich built heritage is also present on the waterfront, mostly of the industrial type. The 2011 master plan

plan de gestion a aussi pour objectif d'améliorer la résilience urbaine de New-York en anticipant les effets du changement climatique et de la montée du niveau des océans. À cet effet, différents scénarios ont été explorés pour définir des zones à risque, où les constructions et les investissements publics sont désormais limités. Les berges sont aussi riches en patrimoine, notamment industriel. Le plan de gestion de 2011 comporte des mesures en faveur de la protection du patrimoine, complémentaires avec les dispositifs nationaux prévus sur les bâtiments reconnus et protégés (crédit d'impôt). Afin d'encourager les promoteurs à conserver et inclure les bâtiments existants dans leurs opérations, des dérogations peuvent être accordées en compromis sur la densité ou la hauteur de l'opération. Toutes ces explications sur ces plans de gestion découlent d'un entretien passionnant avec Michael Marrella, directeur en charge de la gestion des berges au département de la planification de la ville de New-York.

Grâce à l'aide d'Elizabeth Newman (Fellow 1999) et de son réseau, mon séjour à New-York a été marqué par des rencontres et des échanges d'une grande qualité, que ce soit avec Susan Chin, directrice du Design Trust for Public Space, qui m'a présenté les actions de son organisation sur la rive nord de Staten Island, ou Jon Buono, architecte en charge de la restauration du bâtiment des Nations-Unis, que j'ai accompagné lors d'une réunion de préparation du support de présentation de l'échantillon de la façade d'origine du bâtiment racheté par le MOMA pour l'exposition à Paris à la Fondation Vuitton, ou encore Roland Lewis, directeur de Water Alliance, réseau qui fédère des centaines d'associations en lien avec l'utilisation des berges et des voies navigables militant auprès des décideurs publics.

Plusieurs visites des berges, à pied, en vélo et en ferry, m'ont permis d'explorer une partie des projets évoqués lors des entretiens. Deux soirées inoubliables d'échanges et balades avec Kyle Brooks (Fellow 2003) ont complété mon séjour à New-York. Au-delà de l'aspect professionnel, le Richard Morris Hunt Prize, c'est aussi une aventure humaine extraordinaire et de précieux instants partagés avec des personnes inattendues. Il permet aussi de lâcher prise pour apprendre à accueillir les rencontres et les opportunités comme elles se présentent, et la confiance dans un réseau qui s'est mobilisé chaque jour pour trouver les bons interlocuteurs pour mon étude et disponibles pour me recevoir sans délais.

includes measures in favor of their preservation, reinforcing the federal aid programs already in place for designated, protected structures (tax credits). To encourage developers to keep existing buildings and integrate them, compromises can be made regarding existing density and height restrictions. Thanks to an engaging interview with Michael Marrella, Director of Waterfront and Open Space Planning at New York's Department of City Planning, I was able gain insight into how these plans work.

Thanks to help from Elizabeth Newman (Fellow 1999) and her contacts, my visit to New York was filled with useful meetings and conversations. These included Susan Chin, Director of the Design Trust for Public Space, who showed me her organization's work on the north shore of Staten Island; Jon Buono, project architect for the restoration of the United Nations building whom I accompanied on a meeting to prepare presentation materials for a piece of the original façade purchased by MOMA for an exhibit at the Fondation Vuitton in Paris; and finally Roland Lewis, head of the Waterfront Alliance, a federation of hundreds of smaller associations who campaign among public-sector decision makers in the interest of how riverbanks and waterways are used.

Whether on foot, by bike, or using the ferries, regular visits to the waterfront allowed me to experience firsthand the projects I learned about in my meetings. To complete my visit, two unforgettable evenings were passed in conversation and walks through the city with Kyle Brooks (Fellow 2003). While the Richard Morris Hunt Prize has specific professional objectives, it is also an extraordinary human adventure, filled with valuable encounters with unexpected people. It allows the freedom for chance meetings, to seize opportunities as they come along, all with the assurance of a support network engaged day after day to identify the right people to speak with about my research, often with little advance notice.



Plan de 1789 et vue dessinée aux environs de 1875
Map from 1789; perspective view circa 1875 © Library of Congress



Projet proposé pour Battery Park par l'architecte Eric Gugler en 1929
Proposal for Battery Park, Eric Gugler, architect, 1929 © Library of Congress



Hudson River Park, première section du parc ouverte en 2003
Hudson River Park, first section opened in 2003



Rock Creek Park Trails, architecte Frederick Law Olmsted, Washington D.C., 1890
Rock Creek Park Trails, Frederick Law Olmsted, landscape architect, Washington, D.C., 1890

Washington D.C.

Washington D.C.

Pour ma troisième semaine de voyage, j'ai eu le plaisir de retourner à Washington D.C., où j'avais déjà séjourné trois mois en 2014, pour un programme passionnant organisé par Thom Minner, directeur du RMHP au sein de l'American Architectural Foundation. C'est en sa compagnie que j'ai été accueillie à mon arrivée par John Robbins (Fellow 1990) à la National Gallery of Art. La rencontre avec le directeur de l'association Building Bridges Across the River, les entretiens avec Uwe Brandes, directeur du programme de planification urbaine de l'Université de Georgetown, Catherine Miliaras, de la ville d'Alexandria, et Michael Stevens, président du Capitol Riverfront, ainsi qu'un rendez-vous avec un spécialiste du développement urbain à la Banque Mondiale, et la visite de Georgetown en compagnie de Tina Roach (Fellow 2009), ont alimenté mon étude à Washington.

Fondée en 1791, la capitale des Etats-Unis est dessinée selon un plan hippodamien de l'architecte franco-américain Pierre Charles l'Enfant. Son urbanisme est marqué par l'absence de gratte-ciel en raison d'une loi limitant la hauteur des constructions à la largeur de la rue adjacente. Elle est bordée à l'ouest par la rivière Potomac et traversée à l'est par l'Anacostia. Ces rivières constituent des limites fortes entre les territoires. Bien que la ville soit essentiellement le siège d'institutions et non pas d'industries, des emprises urbaines importantes sont en reconversion.

C'est le cas par exemple d'un ancien secteur industriel de 3 150 000 m² au sud de la ville, à proximité de la Navy Yard au bord de la rivière Anacostia, dont Capitol Riverfront assure l'aménagement. Ce « business improvement district » (BID) est un organisme compétent sur une zone délimitée qui perçoit une taxe supplémentaire payée par les investisseurs (commerces, résidences de plus de 10 logements et hôtels) et destinée à financer l'aménagement et les équipements du reste de la zone, en complément des services fournis par la municipalité. Une dizaine de BID existent sur le District de Columbia et sont directement issus de projets politiques majeurs. Le plan de développement mené par Capitol Riverfront a notamment créé en 2010 un parc de 20 000 m², « Yards Park », au bord de la

The third week of my voyage brought the pleasure of a return visit to Washington, D.C., a city where I had lived for three months in 2014. Thom Minner, director of RMHP activities at the American Architectural Foundation, had arranged an exciting program for me. He accompanied me upon arrival in Washington for my welcome by John Robbins (Fellow 1990) at the National Gallery of Art. My research in Washington was enriched through meetings with the director of Building Bridges Across the River, a nonprofit; Uwe Brandes, director of the master's program in Urban and Regional Planning at Georgetown University; Catherine Miliaras with the City of Alexandria; and Michael Stevens, president of Capitol Riverfront. I was also received by an urban development specialist at the World Bank, and went on a tour of Georgetown with Tina Roach (Fellow 2009).

Founded in 1791, the United States capital was laid out in a Hippodamian grid by the French-American architect Pierre Charles L'Enfant. The city is characterized by its absence of skyscrapers, due to an ordinance limiting building heights to a measure corresponding to the width of adjacent streets. Bounded on the west by the Potomac, Washington is crossed by the Anacostia River on the east. These two rivers serve as important territorial demarcations. While the city primarily serves as the seat of institutions rather than industries, significant surface areas are undergoing conversion.

One example of this trend is found near the Navy Yard in the south of the city, a former industrial district of 3.15 million square meters on the banks of the Anacostia River. Its redevelopment is being overseen by Capitol Riverfront. Designated as a Business Improvement District (BID), the zone has a special oversight authority enabling the collection of a supplementary tax from investors (businesses, residential complexes of more than 10 units, hotels) to finance planning and infrastructure for the rest of the zone, compounding maintenance already provided by the municipal government. The direct result of public-policy efforts, about ten of these zones already exist in the District of Columbia. Capitol Riverfront's 2010 redevelopment project created the 20,000-square-meter Yards Park, laid a groundbreaking 26-kilometer riverfront walkway for the discovery of a previously

rivière et l'aménagement de 26 km de berges qui offre un parcours public inédit à la découverte de cet espace jusqu'alors négligé, en parallèle d'une action intensive en faveur du nettoyage de la rivière. Ces espaces, lieux de nombreuses activités (installation de marchés, festivals, manifestations culturelles et sportives, projection de films en plein air, etc.) sont dans la stratégie du BID le lieu privilégié pour la création d'un esprit communautaire propre à ce nouveau quartier.

La rive sud de la rivière Potomac marque la frontière du District de Columbia avec l'État de Virginie. Cependant la ville d'Alexandria, située au bord de la rivière, est directement reliée à la capitale nationale. Avec Georgetown, elles constituent les deux plus anciennes emprises urbaines du territoire avant la création de Washington. Ancienne ville portuaire, la majorité de sa population travaille aujourd'hui dans des services et entreprises en lien avec le gouvernement fédéral. L'interface entre la ville et le fleuve était occupée par des entrepôts et des industries jusqu'au début des années 70, avant que la ville ne se tourne vers un développement résidentiel. Le premier plan de gestion des bords de rivière date des années 80, tandis que le plan de gestion actuel est approuvé depuis 2008. Très controversé par les résidents qui ne voulaient pas voir augmenter l'afflux de visiteurs, ce dernier plan prévoit la création d'un parcours continu le long de la rivière, l'aménagement de parcs (afin de dépolluer certaines anciennes emprises industrielles) et d'une marina de plaisance. Ce plan vise aussi la mise en valeur du patrimoine bâti et comprend des actions de médiation en sa faveur. À ce jour, l'aménagement des bords de la rivière Potomac a fait l'objet de 152 réunions publiques à Alexandria.

En plus de la découverte en toute autonomie de ces deux sites, j'ai eu l'opportunité de visiter l'auditorium Andrew W. Mellon aux côtés de Robert Hotes (Fellow 2011), qui a en charge la restauration en cours. J'ai été aussi reçue une demi-journée par une délégation du National Park Service à la demande de Thom Minner, pour une présentation de l'ensemble des dispositifs fédéraux juridiques et financiers en faveur de la protection du patrimoine national : crédit d'impôt, registre national des sites historiques, programmes de subventions, section 106 de la loi en faveur de la protection du patrimoine. En tant qu'acteur participant à la mise en œuvre des politiques publiques en France, j'ai été particulièrement intéressée par ces explications et les échanges qui en ont découlés.

neglected space, and contributed intense work toward river clean-up. By creating spaces for a variety of uses (market places, festival grounds, cultural and sporting events, outdoor films, etc.), the BID system has fostered community-building in this new neighborhood.

Although the south bank of the Potomac serves as the boundary between the District of Columbia and Virginia, the riverside city of Alexandria is directly linked with the federal capital. With Georgetown, Alexandria is one of two urbanized areas predating the establishment of Washington. Once a port city, Alexandria now provides a workforce for businesses and services related to the federal government. Until the early 1970s, wharves and industrial installations filled the space between city and riverfront, but Alexandria has since opted to pursue a residential orientation for the space. The city's first management plan for the riverfront dates from the 1980s, and a new plan was adopted in 2008. The new plan was at first controversial among residents who feared increased visitor traffic, with its calls for a continuous path along the river, the creation of parks (with pollution abatement on some former industrial sites), and a marina for leisure activities. The plan also seeks to highlight historic buildings and includes initiatives to educate the public about preservation. So far, redevelopment on the Potomac has been the subject of 152 public meetings in Alexandria.

In addition to discovering these sites on my own, Robert Hotes (Fellow 2011) led me on a visit of the Andrew W. Mellon Auditorium where he oversees an ongoing restoration. Thom Minner arranged for a presentation by a group from the National Park Service on the system of judicial and financial dispositions available at the Federal level to encourage preserving national heritage. They discussed tax credits and other aid programs, the National Register of Historic Places, and Section 106 of the National Preservation Act. As an actor in the enforcement of public policy in France, I was particularly attentive to the explanations and exchanges which came out of this encounter.



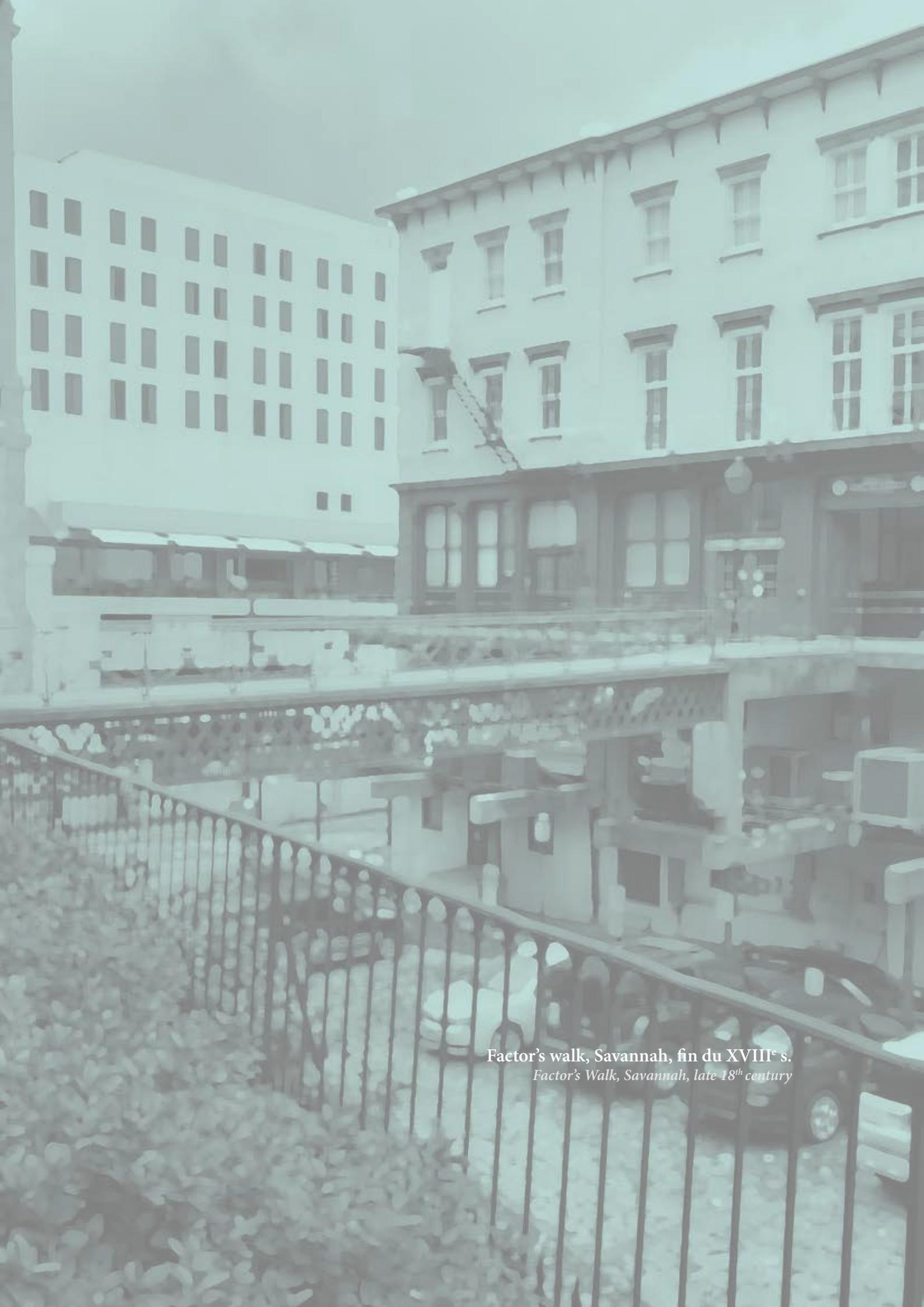
Les rives de la rivière Potomac devant Georgetown en 1923 et Georgetown Waterfront Park aujourd'hui
Banks of the Potomac bordering Georgetown in 1923; Georgetown Waterfront Park today © Library of Congress



Vue du port d'Alexandria entre 1861-1865 et aujourd'hui
View of the port of Alexandria between 1861 and 1865; view today © Library of Congress



Vue aérienne de Navy Yard entre 1980-2006 et vue actuelle de l'aménagement du Yard Park
Aerial view of Navy Yard between 1980 and 2006; view of the redeveloped Yard Park today © Library of Congress



Factor's walk, Savannah, fin du XVIII^e s.
Factor's Walk, Savannah, late 18th century

Savannah

Savannah

C'est après une nuit de train le long de la ligne Silver Meteor, que j'arrive à Savannah au petit matin et découvre la ville de Géorgie qui s'éveille. Fondée en 1733, la ville située à l'embouchure de la rivière du même nom compte aujourd'hui environ 140 000 habitants. Son port est l'un des plus actifs du pays. Elle est célèbre parmi les urbanistes pour son plan dessiné par le général Oglethorpe, dont les vingt-deux squares ornés de statues et de fontaines sont au cœur de sa composition urbaine. Leur répétition le long des rues marque un rythme régulier animé par ces dilatations urbaines, tout en conservant chacun une identité et un caractère spécifiques. L'abondance des mousses espagnoles qui envahissent les nombreux arbres de la ville lui confère une atmosphère particulière unique.

Le quartier historique de Savannah est riche en patrimoine et maisons datant de la guerre de Sécession bien préservées. C'est une ville culturelle et artistique, notamment grâce à la présence de l'École d'art et de design de Savannah, université d'art privée qui compte plus de 10 000 étudiants. Les différents bâtiments qui composent cette université sont repartis dans la ville, dont certains installés dans des bâtiments historiques remarquablement transformés. Connue pour son programme de formation à la conservation du patrimoine, cette université participe pleinement à la vie de la ville. Accompagnée par Jeff Eley, professeur enseignant dans ce programme, j'ai visité plusieurs bâtiments et été impressionnée par les moyens mis à disposition des étudiants pour l'analyse des pathologies du bâti. La reconversion de l'ancienne synagogue en bâtiment universitaire m'a agréablement surprise, tout comme le musée d'art contemporain créé par l'école pour développer la créativité des étudiants et ouvert au public.

Le professeur Eley a coordonné mes rendez-vous à Savannah, afin que je rencontre les principaux acteurs et experts sur le patrimoine de la ville, tels que Rebecca Fenwick, architecte dont l'agence a participé à la requalification d'espaces publics dans la ville, Ellen Harris, directrice de la planification et de la préservation du patrimoine pour la métropole de Savannah, Daniel Carey, président de Historic Savannah Foundation,

Arriving in Savannah at dawn after taking a night train on the Silver Meteor line, I discovered this Georgia city just as it was awaking. Founded in 1733 at the mouth of the river from which it takes its name, Savannah, with one of the country's most active ports, counts around 140,000 inhabitants today. Famous among urban planners for its layout by General Oglethorpe, Savannah's urban composition is defined by twenty-two squares punctuated with statues and fountains. These repetitive dilations in the city plan enliven the regular rhythm of the streets, but each of the squares nonetheless has an identity and character all its own. With its plentiful trees abundantly draped in Spanish moss, the place has a unique, peculiar atmosphere.

Savannah's historic district is rich in period buildings and well-conserved homes from the Civil War period. It is a city of art and culture, thanks notably to the presence of the Savannah College of Art and Design, a private institution of more than 10,000 students. The school's buildings are scattered around the city, including some remarkable transformations of historic structures. With an acclaimed training program in historic conservation, the institution fully participates in the life of the city. One of the program's teaching professors, Jeff Eley, accompanied me on visits to several buildings. I was impressed by the range of tools placed at students' disposal for the analysis of building pathologies. The conversion of a former synagogue into an educational facility was one agreeable surprise, as was the contemporary art museum, open to the public, which the school established to encourage student creativity.

To make sure I had the chance to meet some of Savannah's key historic preservation figures and experts, Professor Eley arranged various meetings for me. These included the architect Rebecca Fenwick, whose firm has participated in redefining public spaces in the city; Ellen Harris, Directory of Urban Planning and Historic Preservation for the Savannah metropolitan area; Daniel Carey, president of Historic Savannah Foundation; and Professor Robin Williams, who offered me an exceptional afternoon discovering river frontage on the southern end of the city. In comparison to the other cities I had just visited, Savannah's smaller scale meant that it could be grasped

et le professeur Robin Williams, avec qui j'ai passé une après-midi exceptionnelle à découvrir les berges de la rivière au sud de la ville. Cette cité étant plus petite que les précédentes villes visitées, elle était plus facilement appréhendable, aussi bien dans l'espace, qu'au niveau de l'identification des acteurs impliqués dans l'aménagement de la ville et la protection de son patrimoine.

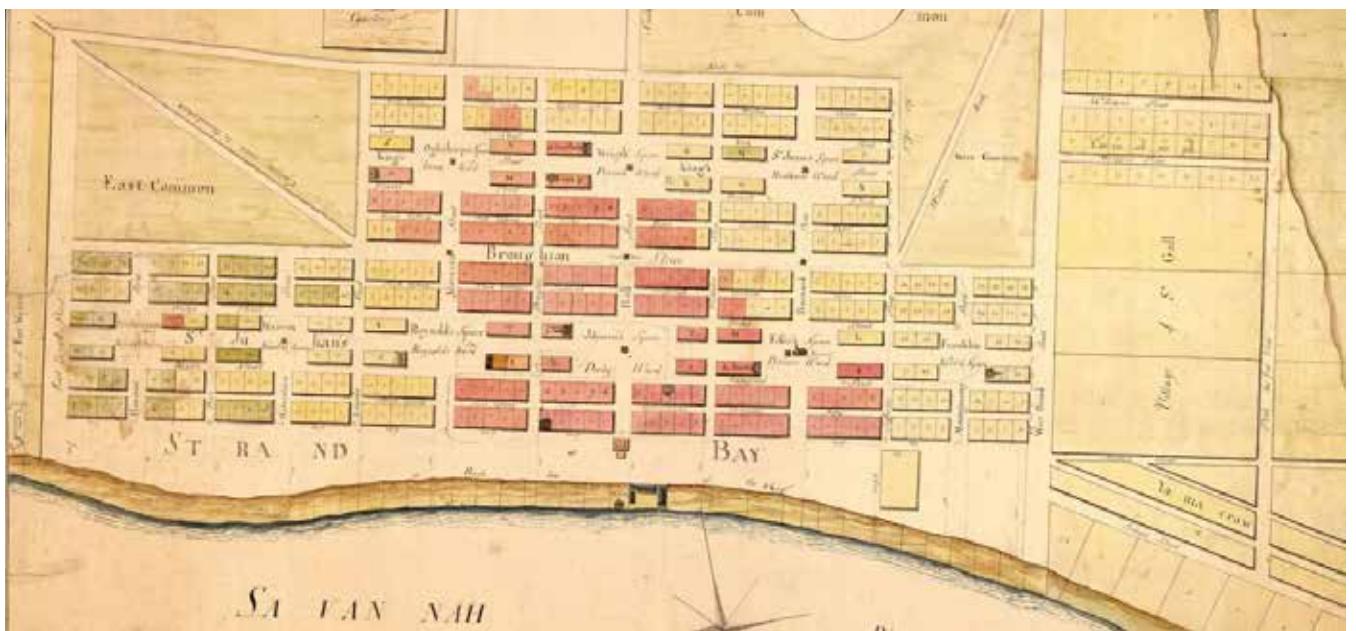
Là encore, j'ai pu constater le rôle important des associations et fondations privées aux États-Unis. Depuis soixante-deux ans, Historic Savannah Foundation gère un fonds d'investissement patrimonial non-lucratif, un musée, des programmes d'éducation et milite auprès des institutions pour la préservation du patrimoine. La fondation a fait réaliser par ses membres, le premier inventaire complet du quartier historique, réactualisé trois fois depuis. Le fonctionnement de son fonds d'investissement, comme outil de restauration du patrimoine, m'a particulièrement intéressée. Cette fondation lève ainsi des fonds privés pour acquérir des bâtiments en mauvais état, réalise les principaux travaux extérieurs de restauration et revend le bâtiment à un acquéreur qui s'engage à achever la restauration dans les règles de l'art, puis réinvestit le bénéfice de la vente dans l'achat de nouveaux bâtiments.

Plus de 360 bâtiments ont ainsi été sauvés par cette fondation grâce à ce dispositif. Pour d'autres bâtiments privés encore occupés, la fondation peut financer les honoraires des architectes afin d'encourager les propriétaires à engager un projet de restauration qualitatif. Par le passé, ces dispositifs ont largement soutenu la réhabilitation de River Street, suite au déplacement du port en amont du centre-ville, les entrepôts et bureaux liés à leur gestion sur les berges s'étant retrouvés sans usage et laissés à l'abandon. Ils ont ainsi encouragé la reconversion de ces bâtiments en logements et commerces, tout en préservant leur caractère et leur fonctionnement sur plusieurs niveaux lié à leurs anciens usages. En complément, les anciens quais ont été reconvertis en espaces publics de promenade par la ville et l'ensemble constitue aujourd'hui le point d'attractivité touristique principal de la ville.

more fully, whether in terms of the space itself or in identifying the range of individuals involved in urban planning and historic preservation.

As before during my trip, I observed in Savannah the crucial role played by associations and private foundations in the American context. For sixty-two years, Historic Savannah Foundation has managed a non-profit investment fund, a museum, and education programs; it works with institutions to further historic preservation causes. Foundation members compiled the historic district's first inventory, updated three times since. Of particular interest was the use of an investment fund as a tool for historic preservation. Historic Savannah Foundation raises private monies to purchase neglected buildings. After doing essential restoration work on the buildings' façades, the properties are resold to purchasers who agree to finish the restoration in accordance with best practices. The profits of these sales are then reinvested in the acquisition of further properties.

Using these methods, the foundation has saved more than 360 buildings in Savannah. For occupied buildings, the foundation can cover architects' fees as a way to encourage owners to opt for a quality restoration project. The foundation's system has been largely responsible for the rehabilitation of River Street, whose wharves and management offices were left abandoned once port activities had shifted upriver. Their conversion to residential and commercial purposes preserves not only their character, but also references their original use by maintaining their functionality on different levels. Finally, the city created a public promenade on the former docks, completing an ensemble which today represents a main attraction point for tourists.



Plan de Savannah en 1796 dessiné par le général Oglethorpe
City map of Savannah, 1796, as designed by General Oglethorpe © Library of Congress



Un des vingt-deux squares aujourd'hui
One of the twenty-two squares today



Vue de la rivière prise depuis la mairie entre 1910 et 1920 et vue du front bâti au bord de la rivière aujourd'hui
The river as seen from City Hall, view from 1910-1920; view of riverfront façades today © Library of Congress



Waterfront Park, architectes Sasaki Associates, Charleston, 1990
Waterfront Park, Sasaki Associates, architects, Charleston, 1990

Charleston

Charleston

Ville touristique importante et connue pour son architecture, Charleston a été fondée en 1670 sous le nom de Charles Town. Au XVIII^e siècle, l'histoire de cette ville commerciale est liée à celle de l'esclavage, puis sera le théâtre plus tard de l'un des premiers épisodes de la guerre de sécession. Cette ville d'environ 135 000 habitants aujourd'hui se situe à la confluence de quatre rivières : Stono, Wando, Ashley et Cooper. Le quartier historique s'étend sur une péninsule entre ces deux dernières. Son port est l'un des plus larges des Etats-Unis et constitue la deuxième source de revenus, après le tourisme. L'aménagement de ses berges présente donc un enjeu important pour la ville. Trois outils de planification ont été mis en place à cet effet : un plan de gestion, le plan de planification du centre-ville et une politique informelle relative à la gestion du port.

L'une des opérations les plus significatives menée par la ville dans le cadre de la reconquête de ses berges est l'aménagement du Waterfront Park. Ce projet est issu d'un plan directeur projeté pour la péninsule de Charleston afin d'encadrer et organiser les opérations d'aménagement publiques et privées, avec pour objectif de développer et mettre en valeur le front de mer. Les études sur cette zone peu attrayante commencent en 1978, suite au départ des activités de commerce maritime devenues obsolètes et déplacées à l'extérieur du centre-ville. Ce lieu, situé en bordure du quartier historique était devenu un parking et peu valorisé. Pour amorcer cet important projet du mandat du maire Riley, la ville commence en 1979 une politique d'acquisition foncière en application de la stratégie du plan directeur.

Aujourd'hui, cet espace a été métamorphosé en parc linéaire de cinq hectares, simple, élégant, dessiné par Sasaki Associates et achevé en 1990. Il reflète le caractère de l'histoire de l'architecture et des jardins de la ville. Promenade de palmiers longeant la mer jusqu'à une pelouse centrale, il se prolonge par une jetée en bois qui surplombe le port de Charleston. Il est découpé en différentes sections, qui présentent des plantations variées et offrent de nombreux bancs aux visiteurs pour profiter des vues magnifiques qu'il met en scène. La pièce centrale est formée par sa fontaine emblématique en forme d'ananas, en référence au

An important tourist destination well-known for its architecture, Charleston was founded in 1670 as Charles Town. In the 18th-century, the history of this commercial city was closely linked to slavery, and it would be the scene of one of the early episodes of the Civil War. With a population numbering 135,000 today, Charleston is situated at the confluence of four rivers: the Stono, Wando, Ashley, and Cooper. The historic district lies on a peninsula formed by the Ashley and Cooper. Charleston's port is one of the largest in the United States, and it is second only to tourism as a revenue source. Planning on the waterfront is thus a high priority for the city, with three urban planning tools currently in place: a maintenance plan, an oversight plan for downtown, and a set of informal policies related to the port.

One of the most significant operations undertaken by the city in its quest to reclaim waterfrontage has been the creation of Waterfront Park. The project was born from a master plan developed to orient public and private planning initiatives on the Charleston peninsula, with the aim of developing and attracting attention to the oceanfront. When studies began in 1978, the area had little appeal; maritime commercial activities had become obsolete or were relocated away from the city center. It was an underutilized space on the edge of downtown, serving only as a parking lot. Making the master plan a reality was a major goal of Mayor Riley's administration, and the city began land acquisition in 1979.

Today, this space has been transformed into a linear park of five hectares. Its simple and elegant design was completed by Sasaki Associates in 1990 and references the city's architectural and garden history. A promenade of palm trees lines the seafront, leading to a grassy lawn, then extending to a pier overlooking the port of Charleston. Different sections display a wide array of plantings and numerous benches are available for visitors to experience the site's magnificent views. At the centerpiece is an emblematic, pineapple-form fountain, the traditional symbol of Southern hospitality. Dynamic and pleasant, the space has now become a source of pride for the city, linking it with the surrounding water.

symbole traditionnel de l'hospitalité dans le sud des États-Unis. Cette étendue a été ainsi transformée en un lieu dynamique et agréable, qui fait la fierté de la ville et la relie à nouveau avec l'eau qui l'entoure.

En 2007, l'American Society of Landscape Architects (ASLA) et le National Trust for Historic Preservation décernent à cette opération le Landmark Award. Ce prix récompense un projet réalisé entre 15 et 50 ans auparavant, qui contribue à la réappropriation par la communauté locale du domaine public, tout en s'intégrant au contexte historique et en préservant l'intégrité, ainsi que le dessin d'origine du projet. Elle constitue une des premières opérations importantes de reconquête des berges aux Etats-Unis en espace public et inspira de nombreuses autres villes par la suite. Cette démarche, innovante pour l'époque, s'est fondée sur une approche paysagère en intégrant les enjeux modernes du développement urbain et durable, notamment en matière de restauration de la végétation aquatique d'origine pour participer à la préservation des écosystèmes locaux.

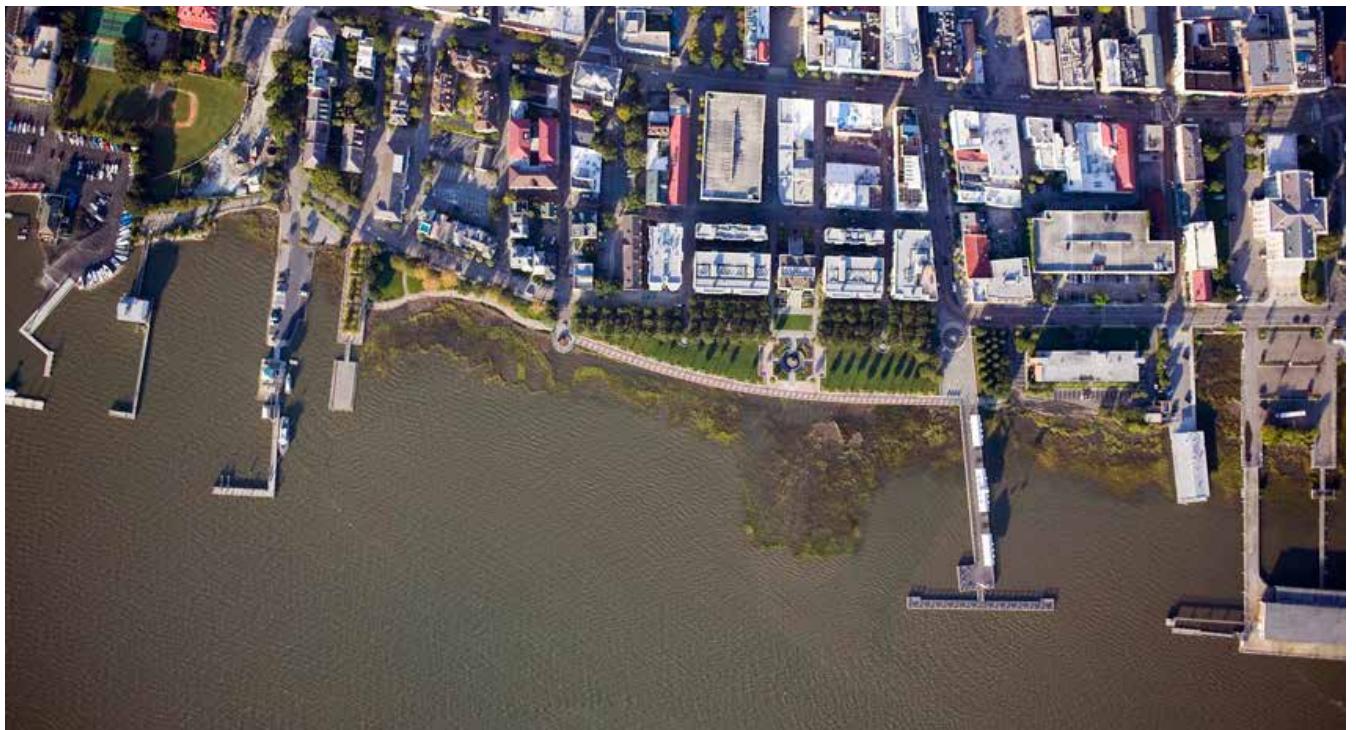
Bien que ce soit cette opération achevée depuis déjà plusieurs années, qui m'a conduit à Charleston, mon entretien avec le directeur de la planification de la ville, complété par deux rendez-vous avec les principales associations de préservation du patrimoine de la ville, Historic Charleston Foundation et la Preservation Society of Charleston, m'ont montré qu'il perdure beaucoup d'espaces en cours de transformation dans le centre-ville. De nombreuses emprises foncières à l'ouest demeurent privées. À l'est, Union Pier est l'un des grands projets de la ville en cours d'aménagement. D'ici une quinzaine d'années, il devrait donner au public un accès aux berges sur cette zone et s'inscrire dans une continuité spatiale entre le port de plaisance et Waterfront Park. La montée du niveau de la mer est aussi un enjeu important pour la ville. Elle prévoit à cet effet d'augmenter la hauteur de la promenade de Low Battery pour protéger la ville du risque d'inondation et des tempêtes.

In 2007, the project received the Landmark Award from the American Society of Landscape Architects (ASLA) and the National Trust for Historic Preservation, a prize discerned on projects with 15 to 30 years of maturity which contribute to communities' efforts to reclaim spaces for public use. Chosen projects must harmonize with their historical context and preserve its integrity, all within the scope of an original design concept. As a groundbreaking example of waterfront reclamation for public space in the United States, the project would inspire countless similar initiatives elsewhere in the country. Waterfront Park's landscape approach was innovative for its time, integrating modern ideas about sustainable urban development, particularly through preservation of the local ecosystem by restoring native aquatic vegetation.

Viewing this project with its several years of maturity was my original objective in visiting Charleston. However, once onsite I learned of many other spaces currently under transformation in the city center, thanks to an interview with the city's director of urban planning as well as meetings with Charleston's two primary preservation organizations, Historic Charleston Foundation and Preservation Society of Charleston. Much surface area to the west remains privately owned. Now underway on the east side, Union Pier is one of the city's major urban planning projects. In about 15 years, it too will offer public access to the waterfront, in continuity with the leisure space at Waterfront Park. Concerns about rising sea levels indeed weigh on the city; one response currently being discussed is raising the height of the Low Battery promenade for protection from flooding and storms.



Plan de Charleston en 1872
Map of Charleston, 1872 © Library of Congress



Vue aérienne de Waterfront Park, Charleston
Aerial view of Waterfront Park, Charleston © Sasaki associates



Moonwalk Riverfront Park, paysagiste Cashio Cochran, Nouvelle-Orléans, 1976
Moonwalk Riverfront Park, landscape by Cashio Cochran, New Orleans, 1976

Nouvelle-Orléans

New Orleans

Dernière étape du voyage, la plus grande ville de Louisiane avec plus de 340 000 habitants : la Nouvelle-Orléans. Situé entre le lac Ponchartrain et à cheval sur un méandre du Mississippi formé par les dépôts sédimentaires, le berceau du jazz est marqué par son héritage colonial. Fondée en 1718 par les Français, la ville dessinée par Adrien de Pauger, fut construite selon le plan en damier classique des villes nouvelles américaines. Certains quartiers ont conservé un caractère hérité de ce passé colonial français, comme en témoignent le Vieux Carré, le faubourg Marigny ou le Tremé, qui s'exprime aussi bien à travers les noms des rues, la cuisine épicee, que dans les dispositions architecturales qu'arborent les constructions. Connue pour ses festivités du Mardi Gras, la ville a développé au fil du temps sa propre identité construite sur son histoire multiculturelle.

Établie en grande partie au-dessous du niveau de la mer et bordée de bayous, la Nouvelle-Orléans s'est étendue sur d'anciennes zones de marécage grâce à un ingénieux système de drainage imaginé par l'ingénieur Albert Baldwin Wood en 1910. Plus de 52% du territoire de la ville est constitué d'étendues d'eau. Vulnérable aux inondations, elle est entourée d'un système de digues complexe équipées de portes manuelles en 1970 et dotées de pompes destinées à drainer la ville en cas de pluies importantes, et non pas lors de crues comme on pourrait le croire. Les tempêtes représentent la principale menace sur ce territoire. En 2005, l'ouragan Katrina généra plus de cinquante brèches dans ce système de digues, ce qui entraîna l'inondation de 80% de la ville, avec en premier lieu les quartiers construits sur les anciens marécages, et la destruction de nombreux bâtiments (certains arrachés de leurs fondations et déplacés sur plusieurs dizaines de mètres). La conception et la construction des digues relèvent de United States Army Corps of Engineers, tandis que la responsabilité de l'entretien appartient aux autorités locales.

La reconstruction durable de la Nouvelle-Orléans nécessite un changement radical dans la gestion des risques naturels et la modification de la relation entre la ville et l'eau. Coordonné par Wendy Hillis (Fellow 2007)

The last stop on my journey was New Orleans, Louisiana's largest city with more than 340,000 inhabitants. Situated just below Lake Pontchartrain, the city straddles a meander formed in the Mississippi River by sediment deposits. The cradle of jazz is deeply marked by its colonial past. Founded in 1718 by the French, the city was laid out by Adrien de Pauger according to the classic grid plan typical of new American cities. Certain neighborhoods have retained the character of their French colonial heritage – the Vieux Carré, Faubourg Marigny, Tremé –, which reveals itself as much in the names of streets as it does in the spicy cuisine or characteristic architectural dispositions.

Lying largely below sea level and surrounded by bayous, New Orleans progressively spread out over former swamp areas, thanks to an ingenious drainage system conceived by the engineer Albert Baldwin Wood in 1910. With water covering more than 50% of its territory, the city is susceptible to flooding and is surrounded by an intricate system of levees; they were equipped with manually-operating gates in 1970. Pumps serve to drain the city during heavy rainfall, and not, as one might suppose, when the river level is high. Storms represent the main threat to this area. In 2005, Hurricane Katrina would cause more than fifty breaches in the levee system, flooding more than 80% of the city – beginning with those sectors constructed over former swampland – and destroying numerous buildings (some lifted off their foundations and displaced by tens of meters). Design and construction of the levees is managed by the United States Army Corps of Engineers, but responsibility for their maintenance falls upon local authorities.

Sustainable reconstruction in New Orleans will necessitate radical changes in the way natural disasters are managed, as well as a new understanding of the city's relationship to water. Wendy Hillis (Fellow 2007) and Beth Jacob (Fellow 2017) structured my visit around encounters with key thinkers who reflect on the city's future and represent different schools of thought about territorial management in this context. Agents of the City presented me with functional aspects and explained public policy orientations. At Tulane University, I attended a lecture by professor and researcher Richard Campanella on the geographic

et Beth Jacob (Fellow 2017), mon séjour s'est structuré autour des différents penseurs de l'aménagement du territoire, qui réfléchissent au futur de la ville sur la base de ces questions. Les services municipaux m'ont présenté l'aspect opérationnel et le projet politique pour la ville. À l'université Tulane, j'ai assisté à un cours du professeur et chercheur Richard Campanella, sur la géographie historique de la Nouvelle-Orléans, l'analyse de son développement urbain et des perspectives d'évolution envisageables. Les deux matinées passées dans les agences Eskew+Dumez+Ripple et Waggoner and Ball architects, autour de la présentation de leurs projets en lien avec la rivière, ont été passionnantes et ont parfaitement complété ma compréhension des enjeux locaux.

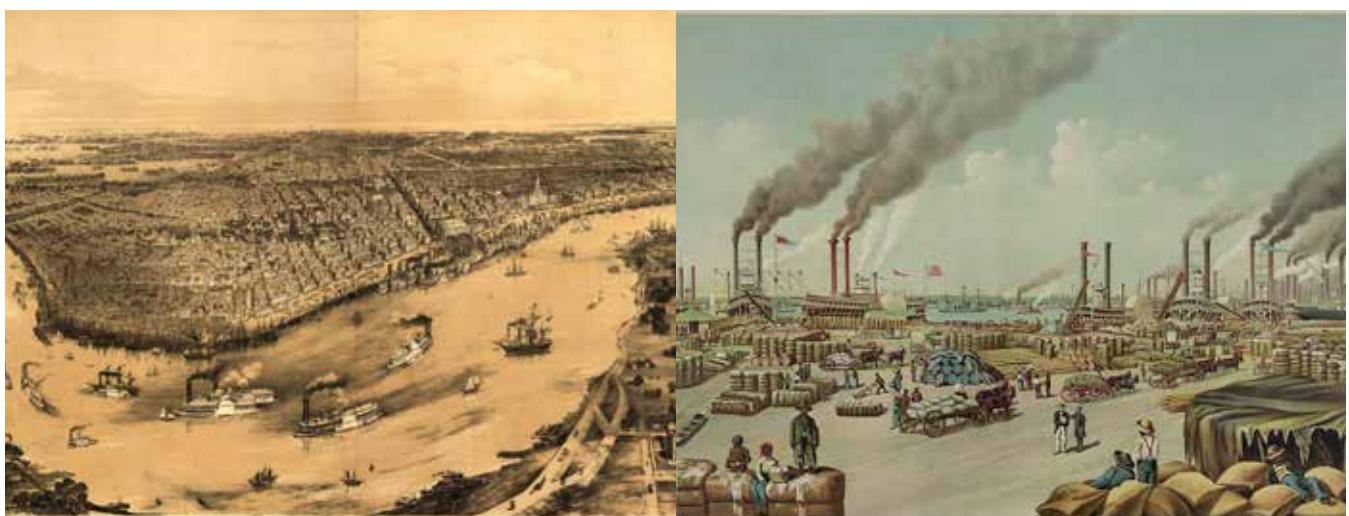
J'ai été particulièrement intéressée par la découverte de l'agence Eskew+Dumez+Ripple et de son fonctionnement. Contrairement à la France, aux Etats-Unis, les agences d'architecture de plus de cinquante salariés ne sont pas rares. La taille de ces structures leur permet d'investir sur des fonctions support performantes. Ainsi grâce à Wendy Hillis, j'ai rencontré Maggie Thacker, directrice du marketing et du développement de l'agence, qui m'a expliqué le rôle clé et complémentaire qu'elle jouait, notamment en matière de relationnel. J'ai ainsi pu découvrir une stratégie de gestion d'agence totalement différente de celles que je connaissais en France. Afin de cultiver la recherche, l'innovation, la transversalité et la cohésion au sein des équipes, l'agence a aussi mis en place deux Fellowships de douze mois et trois mois, dont le thème est choisi chaque année en fonction des besoins issus des projets de l'agence, afin de les alimenter.

history of New Orleans, its urban development, and hypotheses about its future evolution. I spent two mornings at the local architecture firms Eskew + Dumez + Ripple and Waggoner & Ball to discuss their fascinating river-related projects and to refine my overall understanding of local issues.

Discovering the operating style in place at Eskew + Dumez + Ripple was particularly interesting for me. It is not unusual to find American architecture firms employing more than fifty people, quite different from the French norm. Their size allows such firms to invest in high-performance support functions. Through Wendy Hillis, I became acquainted with Maggie Thacker, the firm's director of marketing and development. She explained to me the key role she fills in the firm's public relations. This is a management style totally different from the practices I am familiar with in France. In order to encourage research, innovation, interdisciplinary approaches, and cohesion among its team members, the firm offers two fellowships of twelve and three months to develop themes brought to light through the firm's projects over the course of a year.



Panorama des berges du Mississippi en 1906, et des chargements de coton entre 1880-1897
Panoramic view of the Mississippi riverbank in 1906; loading cotton, 1880-1897 © Library of Congress



Gravures de 1851 et 1854 montrant l'importance du trafic maritime
Prints from 1851 and 1854 showing the volume of maritime traffic © Library of Congress



Audubon Park, un des plus anciens et longtemps seul espace public aménagé au bord du Mississippi, Nouvelle-Orléans
Audubon Park, one of the oldest and for many years the only developed public space on the banks of the Mississippi, New Orleans



Rouen

Caen

Paris

Nantes

Lyon

Garonne

Rhône

Rhône

Inspirations pour des reconversions

*Inspirations for
Redevelopment*





Plant Riverside District, Campo Architects et PVFS Architecture, Savannah, en cours
Plant Riverside District, Campo Architects and PVFS Architecture, Savannah, ongoing project

Refaire du fleuve un moteur économique

Reestablishing the river as an economic catalyst

Les habitants de la Nouvelle-Orléans ont l'habitude de voir la ville entourée des murs que constituent les digues. J'ai été surprise de constater que cette ville, pourtant tellement associée dans l'imaginaire collectif au Mississippi et aux bateaux à roues à aubes, ne permet en réalité de voir ou profiter du fleuve qu'en quelques endroits limités. De multiples éléments séparent en effet la ville du fleuve, comme la voie ferrée, les digues, les infrastructures portuaires, etc. et posent la difficile question du franchissement. Il y a une dizaine d'années, s'est développée une prise de conscience de la sous-exploitation du fleuve, en dehors des aspects liés au commerce maritime.

Suite au déplacement des activités portuaires en amont du Mississippi et dans un contexte de compétitivité avec les grandes métropoles, la ville a organisé un concours international pour la conception d'un schéma directeur alliant préservation du patrimoine et modernisation des emprises urbaines pour reconvertis le long de seize kilomètres de berges, tout en recherchant la création d'une continuité. Lauréate de cette compétition, l'agence Eskew+Dumez+Ripple a conçu le plan directeur en appui sur un business plan complexe intégrant un volet sur l'économie locale générée par le projet, en concertation avec les politiques publiques menées sur le territoire.

Pour la ville de la Nouvelle-Orléans, il s'agit d'un investissement majeur pour développer son attractivité et encourager les investissements privés en fédérant les acteurs autour de ce schéma directeur. En effet, en complément des espaces publics, dont certains seront détaillés ci-après, ce plan prévoit notamment la construction de programmes de logements tirant profit de la vue sur la rivière, destinés à attirer une population riche et jeune dans la ville, dont la hauteur maximale admissible a fait l'objet de nombreux débats publics. Cette stratégie politique semble être un succès : en octobre 2017, le maire Mitch Landrieu a annoncé l'ambition pour la ville de devenir l'un des plus longs fronts de rivière continus accessibles au public aux Etats-Unis. Presque 500 millions de dollars seront investis autour de sept opérations principales, dont 400 millions uniquement par le New Orleans Four Seasons

Residents of New Orleans tend to imagine their city as being walled in by levees. It was surprising to find that in a city so closely associated in the collective imagination with the Mississippi and steamboats, there are really only a few spots to take in the river. In fact, multiple barriers separate the city from the river; whether these be train tracks, levees, elements of port infrastructure, etc., they are complicated to cross. Just about a decade ago, a new consciousness was developed regarding the river's underutilization beyond its traditional role in maritime commerce.

With port activity having shifted upriver, New Orleans found itself in a context of increasing competition with other metropolitan centers. The city announced an international contest for a new masterplan to link historic preservation and modernization in the urban sectors and to redevelop its sixteen kilometers of river frontage in continuity. The competition's winner, Eskew + Dumez + Ripple, had created a proposal underpinned by a detailed business plan, integrating projections on the local economic impact and correlations with prevailing public policy in the area.

For New Orleans, this major investment in developing the city's appeal encourages private investment by uniting all potentially interested parties behind the masterplan. In fact, in addition to the public spaces, some of which are detailed in following pages, the plan notably foresees the construction of residential developments taking advantage of the river views, with an aim of attracting a youthful, monied population to the city. Maximum allowed height for these developments is the subject of ongoing public debate. This policy effort seems to be succeeding: in October 2017, Mayor Mitch Landrieu announced the city's plan to develop one of the longest publicly-accessible riverfronts in the United States. Nearly 500 million dollars are to be invested in seven principal operations – of which 400 million for the Four Seasons Hotel and Residences alone, in the renovated former World Trade Center.

In Savannah, the riverbank has become a center for tourist attractions ranging from embarkment points for boat tours to ever-multiplying restaurants and souvenir shops. This concentration of mass tourism

Hotel and Residences pour la rénovation de l'ancien World Trade Center.

À Savannah, les bords de la rivière sont le principal lieu d'implantation des attractions touristiques : départ de tours en bateaux, multiplication des restaurants et boutiques de souvenirs. Victimes de leur succès et du tourisme de masse concentré sur un territoire restreint, les berges reconvertis en espaces publics sont aujourd'hui délaissées par les habitants. Le tourisme génère plus 27 000 emplois dans la ville et plus de 2,8 milliards de dollars de revenus. Afin de rétablir un équilibre, et poursuivre le développement touristique tout en préservant un haut niveau de qualité de l'expérience des visiteurs, la ville vient d'adopter un plan de gestion du tourisme articulé autour d'une approche globale et partagée. En cherchant à renforcer les connexions entre les quartiers, l'objectif de ce plan est de désengorger les berges des flux touristiques et les redistribuer dans l'ensemble de la ville. Ainsi en tirant parti de l'atout touristique que constitue la rivière et ses berges, il s'agit d'en faire un moteur économique pour l'ensemble de la ville tout en s'inscrivant dans une gestion durable pour préserver cette ressource.

Le nouveau quartier de la confluence du Rhône et de la Saône à Lyon, a aussi tiré parti de son emplacement stratégique entre les deux fleuves pour se développer. Ce réaménagement d'envergure des 150 hectares du sud de la presqu'île a fait l'objet d'un projet urbain novateur justifié par la situation exceptionnelle et l'originalité du territoire. La beauté des paysages fluviaux est exploitée pour développer des espaces publics généreux, des grands équipements de loisirs et institutionnels, attirer les investisseurs pour construire des logements et des bureaux, afin de transformer cet espace industriel délaissé en une nouvelle centralité et une destination de loisirs en harmonie avec le patrimoine fluvial et paysager.

in a limited space has made Savannah's riverbank development a victim of its own success, with residents mostly avoiding the public spaces created along the riverbanks. Tourism generates more than 27,000 jobs in the city and more than 2.8 billion dollars of revenue, so to restore balance while still maintaining a quality experience for visitors, the city has recently adopted a new tourism management plan articulated around a shared global approach. Working to reinforce connections between the neighborhoods, the plan aims to free up riverbanks from tourist congestion by redistributing attraction points throughout the city. The idea is to transform the success generated by the river frontage as a tourist attraction into an economic generator for the whole of the city and adopt a sustainable-management approach to conserve the river as a resource.

In Lyons, a newly developed neighborhood at the confluence of the Rhône and Saône Rivers has similarly taken advantage of its strategic location between two waterways. This large-scale planning initiative on 150 hectares on the south end of the peninsula was the focus of an innovative urban project motivated by the site's exceptional quality and uniqueness. Generous public spaces and major infrastructure for leisure as well as institutions take full advantage of the beauty of the river landscape, attracting investors for the construction of housing and offices and giving the abandoned former industrial area a new place at the center of city's life and as a leisure destination in harmony with the river and historic landscape.



Ancienne emprise portuaire en cours de développement, Nouvelle-Orléans
Former port installation under redevelopment, New Orleans



Déplacement progressif vers l'ouest de la ville des activités portuaires au profit de la création d'espaces touristiques, Savannah
Progressive relocation of port activities to the west of the city, to make way for new spaces devoted to tourism, Savannah

Quartier de « Plant Riverside », Savannah

Plant Riverside District, Savannah

À la fin du XIX^e s., West River Street était le siège d'infrastructures portuaires, remplacées une dizaine d'années plus tard, en 1912, par la plus importante centrale à charbon de Savannah. L'architecture classique en briques d'origine a été plusieurs fois remaniée au fil des agrandissements et modernisations de l'équipement. En 2005, la centrale cesse son activité. Kessler Collection rachète en 2012 cet ensemble immobilier pour le reconvertir en hôtel de luxe et s'appuyant sur la mise en valeur des éléments patrimoniaux, ainsi que sa proximité avec la rivière, pour construire l'identité du projet. Les deux cheminées qu'elle a conservées, restent un témoin fort de l'histoire industrielle de ce quartier, aujourd'hui à destination touristique. Le projet contribuera à la création de plus de 700 emplois.

At the end of the 19th century, West River Street was the site of port infrastructure. This was replaced about a decade later when, in 1912, Savannah's largest coal-combustion plant opened on the site. The original, classic architecture in brick was altered several times in the course of enlargements and equipment modernization. In 2005, the plant was shut down, Kessler Collection bought the complex in 2012 with plans of converting it into a luxury hotel which would play on its historic character and riverfront situation to give the project a special identity. The preserved smoke stacks remain a strong visual testament to the district's industrial past, which has now become a tourist center. The project will contribute to the creation of more than 700 jobs.



Plan de Plant Riverside District
Plan of Plant Riverside District © Kessler Collection



Photos du chantier et perspective du projet de transformation de la centrale
Worksite photos and a perspective rendering of the coal combustion plant's transformation © Kessler Collection

L'île de Nantes, fabriquer la ville autrement

The Isle of Nantes

Territoire de 307 ha sur la Loire, au cœur de la métropole nantaise, l'île de Nantes est située en face du centre ancien. Longtemps territoire industriel et lieu d'implantation des chantiers navals, elle était devenue territoire marginalisé et paysage de friche industrielle après la désindustrialisation de la ville et la fermeture des chantiers. Associant reconversion économique et régénération urbaine, le projet de l'île de Nantes planifié depuis 20 ans s'appuie sur l'existant, comme une stratégie d'aménagement. La mise en valeur de l'histoire de ce territoire renforce son identité. La culture et la création au cœur du programme sont pensées comme les moteurs économiques et les facteurs du rayonnement nantais, dans la transformation de l'île.

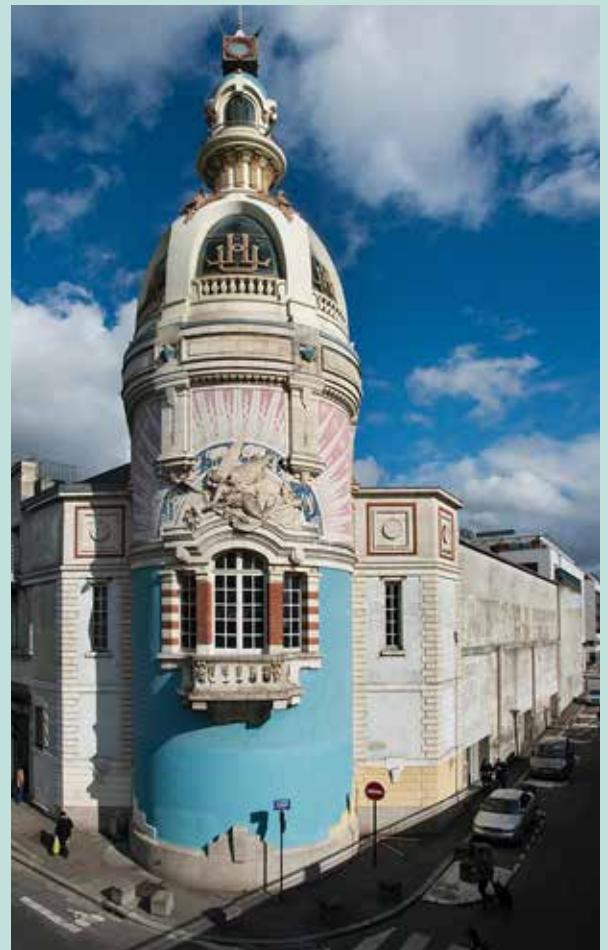
A 307-hectare site in the Loire River at the center of the Nantes metropolitan area, the Isle of Nantes faces the historic city center. Long an industrial site and naval yards, the island had become an industrial wasteland after the departure of industry from the city and the closing of worksites. To associate a new economic orientation with urban regeneration, a project planned for the island 20 years ago is based on using existing structures as a planning strategy. Placing the area's history at the forefront is a way to strengthen a sense of place. Culture and creativity are at the heart of the program; they are envisioned as economic generators and tools for heightening Nantes's visibility and influence once the island is transformed.



Vue aérienne de l'île de Nantes
Aerial view of the Isle of Nantes © SAMOA



Aménagement des quais
Development on the riverfront © Radissonblu



Le Lieu Unique, réhabilitation arch. Patrick Bouchain
“Lieu Unique”, an adaptive re-use project, Patrick Bouchain



Station de ferry de Williamsburg, New-York, 2017
Williamsburg ferry station, New York, 2017

Le fleuve comme couture urbaine

The River as an Urban Connector

La Seine constitue un élément structurant et commun du nouveau territoire du Grand Paris. Territoire à enjeux sur lequel s'articulent de nombreuses pressions humaines, démographiques, industrielles et infrastructurelles, les berges font l'objet de nombreux projets d'aménagement. Figure centrale de la métropole, l'eau devient un élément fédérateur des territoires. La notion d'Axe Seine est née dans le cadre des réflexions entamées à propos du Grand Paris, lancées en 2007 par l'ancien président de la République Nicolas Sarkozy. La Seine, fleuve chargé d'histoire, dont l'identité géographique peut être partagée par tous, fait depuis l'objet de mobilisations diverses en faveur d'une meilleure intégration territoriale.

Elle constitue un vrai sujet transversal régional, comme l'exprime la stratégie 2016-2017 de l'État en Île-de-France. Elle est ainsi reconnue comme un bien commun et un pilier dans la construction d'une identité commune capable de fédérer les institutions, les professionnels et le grand public. Le partage entre la vocation industrielle du fleuve et sa valeur ludique et culturelle fait pleinement partie du projet du Grand Paris. Il permet d'envisager un avenir ouvert à des transformations pour y développer les nouvelles manières de vivre avec et autour de l'eau. Afin de répondre à cette ambition dans le futur, une piste pourrait être développée autour de moyens de transports renouvelés.

En 2017, la ville de New-York a mis en place la première phase de son propre réseau de ferry sur quatre itinéraires reliant dix-sept arrêts répartis sur les quartiers de Brooklyn, Manhattan, le Queens, East River et Rockaways. Vingt-trois bateaux se relaient pour assurer aux passagers un départ toutes les demi-heures ou toutes les heures suivant les arrêts. Une seconde phase est prévue en 2018 pour connecter Lower East Side et Soundview. Les projections annuelles prévoient jusqu'à 4,6 millions d'utilisateurs. Avec un coût de 2,75\$ par trajet, les ferrys ne sont pas plus chers que le métro et sont même plus rapides sur certains trajets.

L'un des objectifs de la création de ce réseau est le désengorgement des autres moyens de transport.

The Seine is a structuring, unifying element in the newly imagined metropolitan area known as Grand Paris, a space under exertion from a wide array of human, demographic, industrial, and infrastructural pressures. The banks of the Seine are the focus of numerous redevelopment projects. A primary reference point in the metropolitan area, water has become the unifying trait among these spaces, and the notion of a "Seine axis" thus emerged through discussions around the "Grand Paris" theme initiated in 2007 by former French president Nicolas Sarkozy. The Seine is a waterway filled with history and with a geographic identity to be shared by everyone; it has finally become the focus of initiatives to improving cohesion in this vast urban space.

The Seine is truly a subject of multidisciplinary interest at the regional level, as expressed in the French government's 2016-2017 strategy for the province of Île-de-France. It is recognized as a common good and a pillar in the construction of a mutual identity strong enough to unite institutions, professionals, and the general public. Finding common ground between the river's industrial functions and its value for culture and infrastructure is an integral part of the Grand Paris concept. It makes possible imagining a future open to the development of new ways of living with and around the water. As a direct response to move this ambition forward, a chosen field for work is the rethinking of transportation systems.

In 2017 the City of New York put in place the first phase of its own network of ferries on four routes linking seventeen stops in Brooklyn, Manhattan, Queens, East River, and Rockaway. Twenty-three boats circulate to offer riders departure times every hour or half-hour depending on the station. A second phase planned for 2018 will connect the Lower East Side and Soundview. Annual projections estimate as many as 4.6 million users. With a cost of \$2.75 each way, the ferries are no more expensive than the subway and are even faster in certain areas.

One objective in creating this network was to provide relief for other public transportation lines. By offering users a more enjoyable ride with new views of the city and different facets of its skyline, the system

Offrant un trajet plus plaisant où le passager peut contempler de nouveaux points de vue sur la ville et les multiples facettes de sa silhouette, ce système participe pleinement à la mise en valeur de la métropole. En moins d'un an d'activité, la ville de New-York a déjà revu à la hausse la capacité des bateaux.

À Washington D.C., c'est via les ponts et les voies sur berges que les différents quartiers sont reliés. Des pistes cyclables ont ainsi été aménagées pour traverser la capitale, en profitant de l'ouverture des paysages tout en restant protégées de la circulation automobile. Il est même possible de se rendre très facilement jusqu'à l'aéroport Ronald Reagan en vélo depuis le centre-ville de Washington et même de poursuivre jusqu'à Alexandria. Néanmoins les rivières marquent toujours des limites fortes entre les quartiers, dont le franchissement peut prendre une dimension symbolique.

L'association Building Bridges Across the River porte le projet de reconversion d'un pont qui va être désaffecté, en un parc suspendu pour relier les deux rives de part et d'autre de la rivière Anacostia et favoriser la mixité sociale dans ce lieu qui sera fréquenté par les communautés résidant de chaque côté. Ce projet social vise ainsi à rapprocher la population de la rivière. Sa conception a fait l'objet de plus de 200 réunions en deux ans et le concours d'architecture organisé a recueilli 81 propositions.

fully participates in showing off the metropolitan center. With less than one year of activity, the City of New York has already registered a rise in boat capacity.

In Washington, D.C., bridges and riverbank circulation paths provide links between neighborhoods. The bike paths which have been developed further allow movement across the capital, taking advantage of the landscapes opened up while remaining protected from automobile traffic. It has now become easy to get to Reagan Airport from downtown Washington on bike; riders can even continue as far as Alexandria. Yet this increased accessibility has not eroded the rivers' role in delineating neighborhoods. Crossing the rivers still carries a certain symbolic weight.

The Building Bridges Across the River organization is working on the redevelopment plan for a bridge that is to be put out of service, transforming it into a suspended park to link the facing banks of the Anacostia and encourage interaction between the communities on each side. This is an example of a socially-oriented project which seeks to attract people to the river. Its design was the subject of more than 200 meetings over a two-year period, with an architecture competition attracting 81 design proposals.



Avec les ferries les habitants de Manhattan se rendent à la plage de Rockaway pour le prix d'un ticket de métro, New-York
Manhattan residents can take the ferries to Rockaway Beach for the price of subway ticket, New York



L'aménagement de la piste cyclable depuis le centre-ville permet de se rendre en vélo à Alexandria, Washington D.C.
Developing a bike trail from the Washington, D.C., city center now allows cyclists to travel as far as Alexandria.

Construire des ponts au dessus de la rivière, Washington D.C.

11th Street Bridge Park, Washington D.C.

C'est pour réunir les deux quartiers de Washington, situés de part et d'autre de la rivière Anacostia, que l'association Building Bridges Across the River, imagine le premier parc urbain surélevé. 7 mois après le lancement du concours d'architecture, l'agence OMA+OLIN a été sélectionnée en 2014 pour dessiner ce nouvel espace de loisir partagé sur la base des piles d'un ancien pont. Budgété à plus de 15 millions de dollars, le projet fait l'objet d'une grande campagne de financement participatif et de mécénat. Vecteur d'amélioration de la qualité de vie et de mobilisation des communautés locales envers la protection de la rivière, ce projet de pont est emblématique.

To create a link between two Washington neighborhoods, the association Building Bridges Across the River imagined the city's first elevated urban park. In 2014, seven months after announcing the architecture competition, the firm of OMA+OLIN was selected for this new shared recreational space on the pilings of an out-of-service bridge. With a budget of more than 15 million dollars, the project's capital campaign was supplemented by a huge group-funding initiative. This bridge redevelopment project is emblematic through its creation of a vector to improve the quality of life and energize the local community in the interest of river conservation.



Perspective et coupe du projet retenu
Perspective and section renderings of the chosen project. © OMA+OLIN

Les berges du Rhône, relier les quartiers

The Banks of the Rhône Connecting Neighborhoods

En plein centre-ville de Lyon, les berges de la rive gauche du Rhône offrent 5 km dédiés aux loisirs entre le pont Raymond Poincaré et le parc de Gerland. Aménagées par le Grand Lyon, elles mêlent minéral et végétal pour s'adapter aux contraintes des crues du Rhône. Les berges du Rhône sont rythmées par 8 séquences paysagères pour offrir autant d'ambiances variées aux multiples usages. Avec deux tracés, l'un réservé aux modes doux et l'autre aux piétons, ces cheminements permettent ainsi à leurs usagers de traverser la ville, de rallier différents quartiers en empruntant un parcours agréable, aux paysages variés en restant protégés des voitures.

Situated in the very center of Lyons, the strand on the left bank of the Rhône offers 5 kilometers for recreation and leisure between the Raymond Poincaré Bridge and Gerland Park. Developed as part of the Grand Lyon masterplan, it uses a mixed approach in stone and vegetation to adapt to periodic cresting of the Rhône. The banks of the river are treated in eight different landscape concepts to offer changing ambiances for multiple types of activities. With two parallel pathways – one reserved for bicycles and the like, the other for foot traffic – these corridors allow users to move across the city, making the link between different neighborhoods via an enjoyable promenade with varied landscapes, completely insulated from automobile traffic.



Piscine du Rhône
The Rhone Pool © Ville de Lyon



Connexion entre les quais et la ville
Transition between riverbanks and street level © Grand Lyon



Crescent Park, architecte Eskew+Dumez+Ripple, Nouvelle-Orléans, 2014
Crescent Park, Eskew+Dumez+Ripple, architects, New Orleans, 2014

Mettre en valeur les traces du passé

Revealing the Traces of the Past

C'est par un entretien avec Andrea Lavin Kossis, coordinatrice du développement des berges au département de la planification de la ville de Pittsburgh, que je comprends que la ville cherche à connecter sa trame urbaine avec les berges et davantage de projets s'orientent vers les rivières. Actuellement les berges de Pittsburgh sont encore classées en zone industrielle dans le document de planification, car les hauts-fourneaux occupaient les terrains jusqu'en 1980. Bien que la ville ait lancé une politique d'acquisition foncière pour les terrains situés sur les berges selon un schéma directeur, les parcelles déjà acquises sont difficilement reconvertibles car elles sont traversées par des rails destinés au transport des marchandises, et utilisés par les quelques industries encore en activité.

La ville possède un patrimoine industriel important et la pointe de la confluence était un territoire entièrement occupé par les industries. Durant la seconde guerre mondiale, une association, Allegheny Conference on Community Development, milite pour la création d'un parc commémoratif sur le site. Un premier projet est dessiné par Frank Lloyd Wright, le Point Park Civic Center, puis abandonné. En 1974, la confluence a été réaménagée en un grand parc urbain, Point State Park, qui ouvre le centre-ville sur les rivières. Il est intéressant de constater que les traces du passé industriel du site, sans doute trop récent pour être considéré comme du patrimoine, ont été entièrement effacées au profit de la mise en scène de celles datant de la fondation de la ville : emprises des fondations des forts Pitt et Duquesne, des bastions, d'éléments commémoratifs de la « French and Indian War » des années 1760.

Aujourd'hui, l'approche de la ville est différente. Les projets s'attachent à examiner la valeur patrimoniale des anciens entrepôts, comme le Produce Terminal, et à conserver les caractéristiques architecturales les plus fortes, afin de préserver et inscrire cette strate de l'histoire de la ville dans son aménagement. La reconversion de ces bâtiments passe par la recherche de nouveaux usages, en concertation étroite avec les communautés locales qui se fédèrent pour empêcher leur démolition. Attachées à ces lieux, ces communautés craignent un phénomène de gentrification en

In an interview Andrea Lavin Kossis, coordinator of riverbank development in the City of Pittsburgh's Department of Urban Planning, I learned that proposed development projects are increasingly focused on the river; Pittsburgh, in fact, is trying to use the riverbanks as a way to connect its urban grid. Currently, the city's riverbanks are still designated industrial zones in city planning documents, the blast furnaces having still been in place up until 1980. While the city has enacted a program of land acquisition for riverfront parcels in its master plan, the lots so far acquired are difficult to redevelop because they are crossed by rail tracks still used to transport goods by the few industries still in operation.

With such a significant industrial heritage, the site of the confluence of the rivers was completely occupied by industry. During World War II, an association known as the Allegheny Conference on Community Development campaigned for the creation of a commemorative park on the site. A first project, the Park Point Civic Center designed by Frank Lloyd Wright, was abandoned. Finally, in 1974, the confluence was redeveloped as a large city park, Point State Park, opening up downtown onto the rivers. It is telling to remark that all evidence of the site's industrial past, likely judged too recent to be considered historical, was erased in favor of highlighting traces from the earliest periods of the city, such as the footprint of Forts Pitt and Duquesne, various other forts and battlements, or sites commemorating the French and Indian War.

Today, the city's approach is changing. Projects increasingly prioritize the historic preservation value of former warehouses, such as the Produce Terminal, conserving their strongest architectural characteristics as a way to preserve the memory of a layer of the city's historic urban development. The adaptive reuse of these structures begins with a search for new uses in close concertation with local communities united to prevent demolitions. While closely attached to these places, the communities fear gentrification trends resulting from overly ambitious urban renewal operations. In the city center, the former warehouses today welcome a younger population with alternative lifestyles creating an unusual ambiance and transforming the city's identity.

conséquence d'opérations de renouvellement urbain très interventionnistes. Dans le centre-ville, les anciens entrepôts sont aujourd'hui investis par une population jeune avec des usages alternatifs qui génèrent une ambiance particulière devenant l'identité de la ville.

Le parti retenu par la Nouvelle-Orléans dans ses aménagements est différent. Dans le cadre du schéma directeur de l'aménagement des berges, un parc public de deux kilomètres de long a été créé par la ville, dont la conception a été confiée à l'agence Eskew+Dumez+Ripple : Crescent Park. En plus de fournir des espaces d'activités et de loisirs dans un cadre paysager de grande qualité, l'aménagement de cette ancienne friche est remarquable dans son interprétation de la dimension historique de ce territoire et le réemploi de bâtiments industriels pour accueillir des évènements. Le nom des différentes séquences qui composent le parc a été déterminé en fonction des intersections avec la trame urbaine au-delà de la digue, et des rues qui débouchent sur le parc, et s'inscrit sur des plaques de béton au sol.

La conception des aménagements paysagers est guidée par la volonté de conserver les éléments existants pour faciliter la compréhension des lieux pour les usagers. Ainsi deux quais sont consolidés et sécurisés pour être intégrés au design du parc. Les tracés des anciens rails ont déterminé les cheminement et sont figurés au sol. Le choix des matériaux a été fait en adéquation avec ceux présents sur le site. Dans les constructions neuves, des éléments de réemploi sont utilisés. En tant que premier nouveau parc municipal sur les berges depuis plus de trente ans, Crescent Park est une réponse adaptée aux besoins de la ville afin de retrouver une ambiance de ville fluviale. L'élaboration du projet s'est inscrite dans un processus transparent et concerté. Il a fait à ce titre, l'objet d'une douzaine de réunions publiques.

New Orleans has taken a different path in its development. In the scope of its masterplan for riverfront development, the public, 2-kilometer-long Crescent Park was created by the city with design overseen by Eskew + Dumez + Ripple. In addition to offering space for recreational activity in a high-quality landscaped environment, the new treatment of these formerly neglected areas is remarkable in its ability to translate the space's historical dimension and to adapt industrial structures as event spaces. The park's different sectors were named to reference points of contact with the urban grid across the levee and names of streets giving onto the park. These place names are inscribed in concrete plaques in the pavement.

Landscape dispositions were guided by a desire to clarify users' sense of place by retaining existing elements. Among these design choices, two docks were reconsolidated and secured for incorporation into the park's design. Pathways follow former rail tracks. Materials were chosen to correspond with those already on the site, and new constructions include reused elements. As the first municipal park to be created on the riverfront in the last thirty years, Crescent Park is a response tailored to the city's need for reaffirmation of its identity as a river city. The development of the project took place through a transparent concertation process, as evidenced by a dozen public meetings centered around it.



Réemploi et mise en valeur du patrimoine industriel, Rivers of Steel National Heritage Area, Pittsburgh
Reusing materials and preserving industrial heritage, Rivers of Steel National Heritage Area, Pittsburgh



Préservation du patrimoine portuaire au sud de Manhattan et mise en valeur des traces d'histoire, New York
Preservation of port elements in South Manhattan and displaying traces of the past, New York

Crescent Park à la Nouvelle-Orléans

« C'est une approche innovante et radicale de réinterpréter les murs anti-inondations du Mississippi et de relier à nouveau les habitants de la Nouvelle-Orléans avec leurs berges. »

Jury 2012 du AIA National Honor Award for Regional and Urban Design

Crescent Park, New Orleans

«This is an innovative and radical approach to readdressing the levee on the Mississippi and reconnecting the citizens of New Orleans back to their waterfront.»

2012 AIA National Honor Award for Regional and Urban Design Jury



Vue aérienne et plan schématique
Aerial view and schematic plan © Eskew+Dumez+Ripple



Vues de Piety Park
Views of Piety Park

Rouen, retour sur Seine

In Rouen,
a Return to the Seine

Les berges de la métropole rouennaise sont en pleine mutation. 800 ha de projets de réhabilitation se répartissent sur 5 communes, afin de reconnecter la ville avec la Seine. Ancienne friche industrielle, la presqu'île Rollet abrite depuis 2013 un parc urbain. Les terres polluées ont été enterrées sous une butte et des matériaux issus de l'occupation historique du site, tels que pavés et acier, réemployés dans les nouveaux aménagements. Une promenade est aménagée le long des quais au niveau du centre historique et des restaurants installés dans des bâtiments de briques au style industriel, pour profiter de la vue sur le fleuve. En 2018, la promenade des quais rive gauche remporte le Grand Prix National du Paysage.

The riverbanks in the Rouen metropolitan area are undergoing a fundamental transformation. Eight hundred hectares of redevelopment projects are currently spread over five municipalities in a concerted effort to reconnect the city with the Seine. One formerly neglected space, the abandoned industrial site of the Rollet peninsula, was transformed into an urban park in 2013. Its polluted soil was buried under an artificial hill and materials saved from the site's historic uses were reused in the new development. In the historic district, a walkway extends along the river's edge; restaurants occupying brick industrial buildings take advantage of waterfront views. In 2018, the river walk on the left bank of Rouen received France's national award for landscape design.



Espace 105, ancien hangar, un bâtiment belvédère ouvert sur la ville et le fleuve
Espace 105, a former warehouse transformed into a lookout point over the city and river © Marc Mimram



Promenade des quais rive gauche
Left bank riverfront walkway © Olivier Couvreur



Le 106, scène de musique actuelle de la métropole
Le 106, a current music venue for the metropolitan area

© Métropole de Rouen



Boulevard Murray, Charleston, en cours
Murray Boulevard, Charleston, ongoing project

Aménager le paysage pour gérer le risque

Anticipating risk through landscape design

Gérer le risque en aménageant le paysage n'est pas une notion nouvelle, comme en témoigne la ville de Chicago par sa remarquable réponse au risque de contamination sanitaire qui la menaçait au XIX^e siècle. En 1871, pour éviter que les eaux usées de la ville ne se déversent dans le lac Michigan, réservoir d'eau potable de la ville, les habitants ont détourné la rivière Chicago de son cours naturel en direction du canal Illinois et Michigan, qui se déverse ensuite dans le Mississippi. En 1900, grâce à l'installation d'une série d'écluses le cours de la rivière est complètement inversé. Ce système sans commune mesure a été cité en 1999 comme « Civil Engineering Monument of the Millennium » par la société américaine des ingénieurs civils. Il fait partie aujourd'hui du patrimoine national.

Avec le même esprit que celui qui l'avait conduit à faire ces travaux pour protéger le lac de la pollution, la ville de Chicago intègre dans le plan de gestion de ses rivières la construction d'infrastructures à l'horizon 2040 pour les nettoyer des déchets et améliorer la qualité de l'eau. À cet effet, des investissements pour rénover le système de gestion des eaux pluviales sont également programmés.

L'autre grande menace qui pèse sur les berges et à prendre en compte dans l'aménagement du territoire, ce sont les risques d'inondation et de submersion, suivant la proximité entre l'océan et la ville. À la Nouvelle-Orléans, l'agence Waggoner and Ball architects s'est spécialisée dans la conception de plans de gestion de l'eau en collaboration avec des experts néerlandais. Elle a ainsi gagné quatre concours sur la résilience urbaine et la gestion du risque d'inondation. Leurs projets intègrent des aménagements paysagers comme des zones tampons et des jardins de stockage des eaux pluviales, à l'emplacement de paysages marqués par les lignes de défense mise en place par l'Homme.

Cette agence a développé depuis 2005 le « Greater New Orleans Urban Water Plan », une proposition d'un plan d'aménagement urbain et paysager à plusieurs échelles pour une ville résiliente et durable. Ce plan fonctionne en complément du système actuel de digues, mais a pour objectif de pallier les conséquences

Managing the threats of nature in landscape projects is not a new idea, as exemplified in Chicago's outstanding response to health risks from contamination in the 19th century. In 1871, to prevent the city's wastewater from spilling into Lake Michigan, the city's source of drinking water, the people of Chicago deviated the natural course of the Chicago River in the direction of the Illinois and Michigan Canal, which in turn spills into the Mississippi. In 1900, through the establishment of a sequence of diversion dams, the river's course was totally reversed. In 1999, this incomparable feat of engineering was labelled a Civil Engineering Monument of the Millennium by the American Society of Civil Engineers. Today, it is a national heritage site.

In the same spirit that drove the city to implement this work to protect the lake from pollution, Chicago's current management plan anticipates the infrastructure needed for cleaning waste and improving water quality through the year 2040. To this end, investments are being foreseen to renovate the rainwater management system.

Another major threat weighing on riverbanks which must be considered in local management is the risk of inundation and submersion in relation to a city's proximity to the ocean. The New Orleans firm of Waggoner & Ball specializes in the conception of water-management projects in collaboration with experts from the Netherlands. The firm has won four competitions on urban sustainability and flood risk management. Their projects integrate landscape design principles such as the creation of buffer zones for absorption and reservoirs for rainwater retention, placing them on the sites of man-made defensive barriers.

Since 2005, the firm has been developing the Greater New Orleans Urban Water Plan, a proposal for urban planning and landscape imagined on different scales to achieve a sustainable, resilient city. While this plan would function in tandem with the current levee system, its objective is to compensate for the devastating effects of the pump system. In reality, when pumping is activated to drain rain water during storms, it tends to upset the existing equilibrium, causing the city to sink further into the ground. Instead of trying to drain

dévastatrices du système de pompes. En effet, lorsque ce dernier est activé en cas de tempêtes pour évacuer les eaux de pluie, il a tendance à perturber les équilibres en présence et provoquer l'affaissement de la ville dans le sol. Au lieu de chercher à évacuer l'eau de la ville, le plan proposé par Waggoner and Ball architects la met en valeur comme un atout dans la composition urbaine et paysagère.

Fondée sur une analyse précise de la ville et de ses trois cents ans d'adaptation à son contexte géographique, cette proposition répond de façon innovante aux risques. En superposant à la ville une trame de canaux et en facilitant la circulation de l'eau entre le lac Ponchartrain et le Mississippi, ce projet d'aménagement améliore l'évacuation de l'eau en maintenant un équilibre entre l'intérieur et l'extérieur de la ville. Des espaces de stockage, conçus sous forme de parcs, sont à la base de ce réseau pour temporiser les épisodes pluvieux mineurs et ralentir le ruissellement. En développant la trame bleue, cette approche renforce aussi la trame verte de la ville et améliore la qualité du cadre de vie au quotidien pour les habitants en mettant à leur disposition des espaces extérieurs paysagers de qualité.

water out of the city, the Waggoner & Ball project uses water as a positive aspect in the urban and landscape design of the city.

Derived from a precise analysis of the city and its three hundred years of adapting to its geographic reality, this proposal responds to endemic risks in an innovative fashion. By superposing a network of canals over the city and facilitating the flow of water between Lake Pontchartrain and the Mississippi, this development project improves water drainage while maintaining the balance of pressure between the interior and exterior of the city. Reservoir spaces conceived within the parks form the basis of a system to temporarily manage minor rainy periods and slow down water flow. By developing a “blue network,” this approach also strengthens the city’s “green network”, improving the quality of life for residents by offering quality landscaped outdoor environments.



Gérer le risque d'inondation, projet Mirabeau Water Garden, Waggonner & Ball Architects, 2013, Nouvelle-Orléans
Managing flood risk, Mirabeau Water Garden project, Waggonner & Ball Architects, 2013, New Orleans © Waggonner & Ball Architects



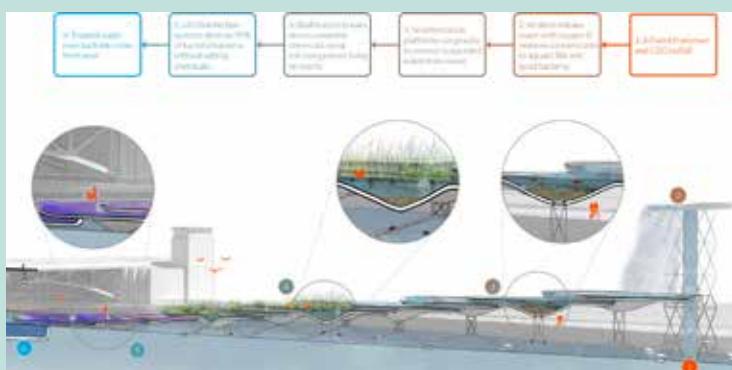
Utiliser les espaces publics comme zones tampons entre l'eau et la ville, Waterfront Park, Charleston
Using public spaces as a buffer zone between water and the city, Waterfront Park, Charleston

Reconnecter Chicago et ses rivières

Great Rivers Chicago

Afin de restaurer et aménager ses berges, la ville de Chicago a déployé une stratégie urbaine de grande ampleur. La rivière Chicago, encore polluée et à laquelle les quartiers limitrophes tournaient le dos jusqu'à récemment, se transforme en atout de développement du territoire. L'un des objectifs est de relier les différents cheminements et parcs existant le long de la rivière, parfois en construisant directement sur la rivière elle-même, par des promenades flottantes. Un autre point fort de cette stratégie est l'aménagement de zones naturelles destinées à préserver la biodiversité en milieu urbain et de projets pour améliorer la qualité de l'eau de la rivière. Ainsi Ross Barney Architects imagine « Congress Filter », une série de cascades, combinée à des systèmes de filtration et de nettoyage, pour rendre la rivière praticable pour les habitants.

The City of Chicago brought out a planning strategy on an impressive scale for the restoration and development of its riverbanks. Until recently, the Chicago River was still polluted, with adjacent districts turning their back on it; the waterfront has since been transformed into a major selling point for the area. One objective has been to link the different pathways and parks already existing along the river, sometimes by constructing floating promenades directly on the river. The development of natural zones for the preservation of biodiversity in the urban context is one of the strategy's strong points, in combination with efforts to improve water quality in the river. To this end, Ross Barney Architects created Congress Filter, a series of waterfalls combined with cleaning and filtration systems, to make the river accessible to residents for water activities.



Projet « Congress Filter »
The Congress Filter project © Ross Barney architects

Le parc nautique de l'île Monsieur

Ancienne friche industrielle transformée en parc dédiée aux loisirs nautiques sur la Seine, l'île Monsieur est aussi un parc naturel qui protège la faune et la flore. Ainsi aux portes de Paris, certaines plantes rares, patrimoine naturel de la métropole francilienne, sont préservées. Les entrées de l'île sont composées d'alignements d'arbres formant un prolongement des grands tracés du domaine de Saint-Cloud. Les bâtiments du site répondent aux normes de haute qualité environnementale, les eaux de pluie y sont récupérées et les matériaux naturels comme le bois et les toitures végétales, mis en valeur. Ce projet de reconversion participe à l'amélioration de la qualité de l'eau de la Seine, en protégeant les milieux humides sensibles.



Plan masse de la base nautique

Overall layout of the water sports center © département des Hauts-de-Seine



Aménagement de la pointe de l'île Monsieur

Development of the tip of Monsieur Isle © Jean Guerville architecte

Monsieur Isle Water Park

An abandoned industrial site transformed into a water recreation park on the Seine, Monsieur Isle is also a natural preserve protecting animal and plant life. Certain rare plants forming part of the natural heritage of the Ile-de-France are preserved just on the limits of Paris. The entrances to the island are treated with rows of trees, extending the main axes of the domain of Saint-Cloud. Buildings on the site respond to high environmental-quality standards, with rainwater collection and the use of natural materials such as wood and green roofs. This redevelopment project takes part in efforts to improve water quality in the Seine by conserving sensitive aquatic environments.



Base nautique

Water sports center © département des Hauts-de-Seine



Cheminements piétons sur l'île Monsieur

Footpaths on Monsieur Isle © département des Hauts-de-Seine



Embouchure de la rivière Chicago, Chicago
Mouth of the Chicago River, Chicago

Conclusion

Conclusion

Face aux emprises urbaines laissées vacantes après la désindustrialisation, l'aménagement des berges est devenu un levier d'attractivité et de renouvellement des grandes métropoles fluviales dans un contexte de compétitivité internationale. Si ces espaces disposent d'atouts paysagers et urbains pour développer des projets de qualité, tout en contribuant à l'affirmation d'une identité territoriale, ils sont néanmoins souvent exposés aux risques d'inondation, ou encore liés à la pollution des sols issus des anciens usages. Souvent riches en faune et en flore, ils présentent des écosystèmes fragiles qu'il convient de préserver dans des cités qui s'étalent toujours plus loin. Pour les villes les plus proches du niveau de la mer, le risque de montée du niveau de la mer commence à être intégré dans les schémas directeurs et plans de gestion des berges et fronts de mer.

La réussite de l'aménagement de ces espaces dépend aussi de la capacité à concilier une mixité d'usages. Si la principale ambition est d'offrir aux communautés locales et aux visiteurs l'accès à des espaces publics de qualité sur les berges, dans une continuité le long de la ville, elle pose la question du financement de ces espaces aussi bien en matière de création que d'entretien. Mon scholarship m'a ainsi permis de réfléchir à cette question par la découverte d'une pluralité de modèles économiques développés aux Etats-Unis à travers les opérations que j'ai pu étudier. En France, l'aménagement des espaces publics relève le plus souvent de fonds publics. Aux Etats-Unis, chaque opération d'aménagement repose sur un système économique mis en place localement pour financer l'opération, à l'image des Business Improvement District, des règles d'urbanisme qui engagent le promoteur à financer et entretenir dans le temps les espaces publics entre le bâtiment créé et la rivière, etc.

En matière de préservation du patrimoine que l'on peut reconstruire sur les berges, la comparaison entre la France et les Etats-Unis est complexe. Dans les deux cas, il s'agit souvent de patrimoine non protégé ou non reconnu nationalement. Si en France, c'est souvent par le biais des services de l'État que la préservation du patrimoine est imposée aux collectivités, aux Etats-Unis, ce sont davantage les acteurs locaux qui militent pour sa prise en compte. La différence se joue

Faced with urban spaces left vacant with the departure of industry, great riverfront metropolitan areas have leveraged riverbank development as a tool for renewal and augmenting their appeal in a competitive international context. While these spaces offer a clear advantage for quality development projects by combining all at once landscape, urbanity, and a well-anchored local identity, they are nonetheless susceptible to the risks of flooding and soil pollution remaining from previous uses. Often rich in plant and animal life, these tenuous ecosystems must be protected in cities characterized by ever-increasing urban sprawl. For cities close to the ocean, the risk of rising sea levels is taken more and more into account in masterplans and management protocols for riverbanks and ocean fronts.

The successful redevelopment of these spaces also depends on the potential for reconciling their diverse uses. If the main objective is to offer local communities and visitors access to quality public space on riverfronts running continuously through the city, the problem of financing both their creation and ongoing maintenance arises. My travel scholarship allowed me to discover a whole range of economic models developed in the United States through the operations I was able to observe. In France, the development of public spaces is most often carried out with public funds. In the United States, every development project is carried out through a plan put in place on the local level to finance operations – one example being Business Improvement Districts –, such as urban planning regulations that require developers to finance and maintain public space between building and rivers over the long term.

Regarding examples of historic preservation found in riverbank sectors, the comparison between France and the United States is complex. In both cases, one usually finds structures without conservation protections or public historic designations. Whereas in France national government agencies impose preservation requirements on local communities, in the United States, it is more often local activists who work to gain recognition for historic sites and structures. This difference is most apparent when one looks at organizations spread out over a given territory, particularly those representing local communities. In the United States, these organizations have the capacity

principalement au niveau des organismes présents sur le territoire, notamment ceux représentant les communautés locales, qui sont en capacité aux Etats-Unis de prendre une part active aux projets grâce à leur représentation dans les commissions locales ou à leur gestion de fonds d'investissements importants, qu'ils sont en capacité de réinjecter dans certains projets, comme observé à Savannah.

Le système américain, qui s'appuie sur l'échelon local, pourrait être ainsi une grande source d'inspiration dans le contexte français de décentralisation, même s'il repose sur une culture où le mécénat est davantage reconnu par la société. L'organisation de concours d'architecture et d'urbanisme internationaux aussi bien pour la mise en place de programmes de gestion, que pour des bâtiments emblématiques, met en concurrence les projets pour développer l'innovation et la qualité des projets sélectionnés. Le fait que chaque État et chaque ville puisse mettre en place ses propres règles, au sein d'un même pays a été un autre point surprenant pour moi. La constitution et le fonctionnement des commissions qui instruisent les demandes d'autorisations d'urbanisme sont ainsi en mesure de varier d'une ville à l'autre.

Sur tous ces aspects, le Richard Morris Hunt scholarship m'a offert un apport inestimable aussi bien sur un fond de connaissances, que j'espère pleinement valoriser et développer dans mes expériences professionnelles futures, que sur ma pratique du métier d'architecte. Ce voyage d'étude s'est déroulé à un moment clé de mon parcours, à l'issue de ma formation post-concours d'architecte urbaniste de l'État et de ma première prise de fonction en tant qu'architecte des bâtiments de France. Il m'a apporté le recul nécessaire entre ces deux étapes pour assimiler cette formation et un temps de réflexion intense sur la manière de servir que je souhaitais développer dans les services de l'État français. Après cette expérience humaine incomparable, je suis revenue avec un engagement renforcé envers la préservation du patrimoine au service d'un cadre de vie de qualité, une ouverture d'esprit sur le monde et des pratiques issues de domaines transversaux.

Grâce à l'engagement durable et sans faille des comités français et américain, ce prix, c'est aussi une reconnaissance professionnelle qui, je l'espère, me permettra d'accéder à de nouvelles opportunités, l'acquisition d'une double culture d'adoption qui m'influence au quotidien, l'appartenance à un réseau qui se consolide au fil de nos réunions bisannuelles et s'enrichit chaque année de nouveaux membres, ainsi qu'une aventure humaine extraordinaire où tous les possibles deviennent accessibles.

to take an active role in the elaboration of projects, thanks to their place on local commissions or their management of significant investment funds to reinject into particular projects, as I observed in Savannah.

This American system rooted at the local level could thus serve as an inspiring example in the French context of decentralization, although its existence indeed supposes a cultural context in which society regards charitable giving in a positive light. Organizing international architecture and urban planning competitions – just as useful for choosing management plans as for the construction of emblematic buildings – forces projects to compete in innovation and quality during the selection process. Another surprise for me was to discover that within a single national territory, each state and city can put in place its own regulations. The creation and functions of the commissions evaluating requests for urban planning permits is therefore variable from one city to the next.

In all of these ways, the Richard Morris Hunt Prize offered me an invaluable opportunity, both in terms of developing a body of knowledge which I fully intend to exploit and develop in my ongoing professional activity as well as in my practice as an architect. This research voyage took place at a key moment in my professional life, just as I was completing my post-selection training as a nationally-certified architect and urban planner and receiving my first appointment as an Architecte des Bâtiments de France. The prize enabled me to take a necessary step back, giving me the time to assimilate my new training and earnestly reflect on the ways I hoped to be of service in France's state agencies. I came out of this incomparable human experience with a renewed sense of mission regarding historic preservation in service of a higher quality of life, my spirit opened up to the world and to practices cutting across diverse fields.

Thanks to the solid, relentless engagement of the French and American committees, this prize is also a professional recognition which, I hope, will lead to new opportunities and deepen my acquisition of a dual culture which influences me on a daily basis, as I remain part of a network strengthened through each of our biannual reunions and enriched each year with the addition of new members: truly an extraordinary human adventure in which all possibilities can be achieved.

