

# La nature en ville : les projets réalisés sur les espaces ouverts de cinq grandes villes nord-américaines

Etude réalisée par Adélaïde BARDON dans le cadre d'un stage de 3 mois à Los Angeles University of California (UCLA)

Maquette : Virginie CIONI

**Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF)**

Directeur général : François Dugény

Directeur général adjoint, chargé du Département Urbanisme Aménagement et Territoires (DUAT) : Jean-Pierre PALISSE

15 rue Falguière - 75740 Paris cedex 15

Tél. : 01.53.85.53.85 Fax : 01.53.85.79.07 - [www.iaurif.org](http://www.iaurif.org)

© IAURIF - janvier 2007



**Introduction** .....5

**Los Angeles** .....7

Playa del Rey .....8

Cornfield .....12

Los Angeles River .....16

Los Angeles : conclusion et autres exemples .....21

**San Francisco** .....23

San Francisco Bay .....24

Presidio et Crissy Field .....28

**Toronto** .....35

Les ravins .....37

La base militaire : Downsview Park .....41

Waterfront : le port, The beaches, Toronto Islands et Tommy Thompson Park .....44

**Boston** .....49

Les espaces conçus par F.L. Olmsted : liaisons vertes et bleues, riverways, parkways .....49

**New York** .....55

Bronx River, dans le Bronx .....56

Hudson River et High line à Manhattan .....59

Fresh Kills à Staten Island .....65

Les jardins familiaux de New York .....70

**Conclusion** .....73

Liste des personnes rencontrées .....74

Questionnaire des entretiens .....76

Table de conversion .....77

Key references .....78



Ce document a été réalisé à l'issue d'un stage de trois mois au Département Urbanisme de Los Angeles University of California, Los Angeles (UCLA).

Il étudie **la nature en ville**, en s'appuyant sur des exemples de **projets réalisés sur les espaces ouverts de cinq grandes agglomérations nord-américaines** : Los Angeles, San Francisco, Toronto, Boston, et New York, et se présente un peu comme le journal d'un voyage, allant de ville en ville, d'un site à l'autre.

Il s'insère dans les travaux conduits à l'IAURIF sur les paysages d'Ile-de-France, et dans la réflexion menée en Amérique du nord par Pierre-Marie Tricaud en 1999 et intitulée : *la préservation et l'aménagement de l'espace libre urbain ; comparaison de l'Ile-de-France et de sept agglomérations nord-américaines*, dans laquelle PM Tricaud utilise la notion d'espace libre, qu'il définit par opposition à l'espace bâti, et qu'il considère plus large que celle d'espace ouvert. Selon sa définition, l'espace libre comprend les parcs, les terrains de sport, les cimetières, les terres agricoles, les forêts, les zones humides, et les autres espaces naturels.

C'est souvent de cet espace libre qu'il est question dans les exemples proposés ici.

Au travers d'études de cas, ce travail sur **la nature en ville montre qu'en**

**Amérique du nord, la nature dans son état sauvage ou apprivoisée est très présente dans les grandes agglomérations, sur des surfaces importantes**, et que cela n'effraie personne. Les américains et les canadiens sont familiers des grands espaces naturels qui pénètrent jusqu'au cœur de leurs villes et qui font partie de leur quotidien. Ce sont pour eux des atouts incontestables, qu'ils protègent activement, grâce à de puissants réseaux associatifs. Les pouvoirs publics se mobilisent parfois aussi, pour créer des projets ambitieux sur de grands espaces "libres", où la nature a toujours une place prépondérante.

Tout en découvrant des sites et des réalisations précises, l'objectif est également d'analyser les institutions et les acteurs présents, et de saisir le contexte dans lequel les projets décrits se déroulent, dans le but de mieux les comparer avec ce qui se fait ou non en Ile-de-France.

Cette réflexion part d'un **constat** : en Ile-de-France, il est très difficile de réaliser des **espaces publics de grande ampleur**, alors qu'ils s'en créent ailleurs en France et en Europe (parc de la Deule à Lille, dans la Rhur...), et que cela s'est fait dans l'histoire (Bois de Boulogne, de Vincennes).

Des tentatives ont abouti en Ile-de-France, avec notamment les parcs du Sausset et de la

Courneuve. Mais ces derniers, difficiles d'accès, ne sont malheureusement pas valorisés, car déconnectés des quartiers qui les entourent et donc finalement peu utilisés.

Une autre manière de traiter la nature dans les espaces péri urbains en Ile-de-France est celle de l'Agence des Espaces Verts (AEV), qui a développée une approche protectionniste non prescriptive avec un outil privilégié : le Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF). Cette démarche intéressante ne parvient pourtant pas toujours à montrer à quel point l'espace naturel dont il est question est merveilleux.

Aux Etats-Unis et au Canada, les nombreux atouts naturels sont au contraire souvent mis en valeur de manière ambitieuse, et les espaces libres des villes font l'objet de projets de grande ampleur, comme tente de le montrer cette étude de terrain.

Les forêts, la topographie, les fleuves et les espaces agricoles sont des atouts naturels incontestables appartenant à l'Ile-de-France. Il est honteux que ces derniers ne soient pas davantage valorisés, dans le cadre de grands projets, comme cela se fait aux Etats-Unis et au Canada. Les habitants et les pouvoirs publics d'Ile-de-France devraient s'inspirer des références diverses présentées dans ce document, pour prendre conscience des richesses naturelles qu'ils ont sous leurs yeux.





# LOS ANGELES

Carte de localisation des projets à Los Angeles

# Playa del Rey



## Localisation

Playa del Rey est une énorme réserve foncière localisée au nord de l'aéroport international de Los Angeles, LAX. Elle est composée d'un vaste espace ouvert : les marais, et d'un quartier très peu dense juste en dessous. Elle se trouve à 19 miles au sud ouest de Downtown, comme le montre la carte de Los Angeles avec la localisation des projets ; elle est bordée par l'océan Pacifique à l'ouest, par les quartiers de Venice et de Marina del Rey au nord, par les collines de Westchester à l'est et de Layola Village au sud. Le site offre des vues étonnantes.

Plan du site et des quartiers qui l'entourent.



Le site de Playa del Rey vu depuis le sud : un grand espace ouvert marécageux



## Un site naturel : le littoral et les marais

Venice beach est située à 2 miles au nord du site étudié ; la plage se poursuit jusqu'au port de Plaisance de Marina del Rey, puis se prolonge tout le long du site de Playa del Rey. Elle contient une large étendue de sable, comme on peut le voir sur la photo ci-jointe, pouvant accueillir les amateurs de volley-ball et de cerf-volant.

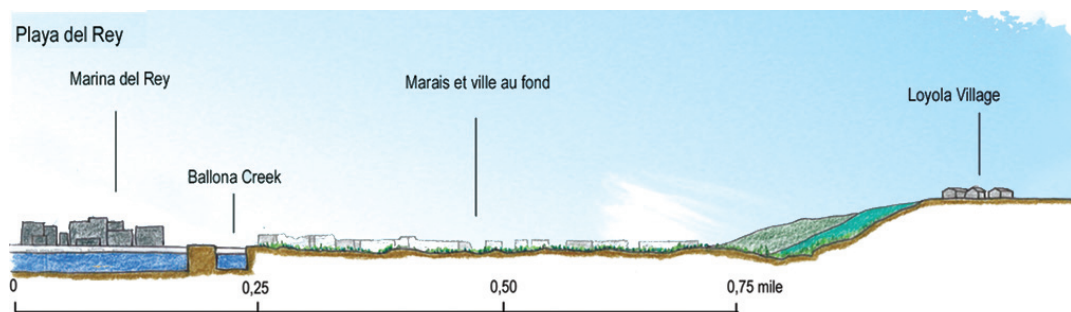
Playa del Rey est une plaine inondable qui s'étend juste au dessus du niveau de la mer, sous les collines de Wetchester, et qui est traversée par Ballona Creek, morceau de rivière busée située sous le port de plaisance de Marina del Rey, comme on peut le voir sur le plan du site et des quartiers qui l'entourent et sur la coupe.

Il y a plusieurs siècles, Playa del Rey était l'estuaire de Los Angeles River, qui débouche aujourd'hui sur l'océan Pacifique à long Beach, après s'être longtemps jetée à Santa Monica. Le site de Playa del Rey, ancienne embouchure, est devenue une large lagune mesurant plus de deux miles de long (3,2 km) et un demi mile de large (environ 800 mètres).

Playa del Rey est surtout l'un des derniers marécages d'eau de mer de Californie méridionale. Ces marais, appelés marécages de Ballona, s'étendent sur 16,3 acres (6,6 hectares) et abritent des espèces floristiques et faunistiques intéressantes, notamment des animaux marins. Des excursions sont organisées pour visiter les marécages que des associations tentent de protéger.



La plage qui borde le site



Coupe nord-sud du site

## Une réserve pour l'urbanisation

Playa del Rey est un grand espace ouvert, accessible depuis les quartiers centraux de Los Angeles et situé tout près de l'aéroport. C'est pourquoi il subit de très fortes pressions urbaines. Aujourd'hui, le site est en partie résidentiel mais peu construit, et est surtout une grosse réserve foncière. C'est un lieu qui déchaîne les foules et entraîne de vastes débats. De nombreux promoteurs ont des vues sur le site et divers projets sont imaginés, mais pour l'instant, rien n'est vraiment défini. Certains veulent y développer des bureaux, et ces dernières années, des sièges d'entreprises se sont installés dans de nouveaux bâtiments sur ses franges. D'autres souhaitent y construire des quartiers d'habitat, ou encore des hôtels, tandis que des associations tentent de protéger les marais qui s'y étendent.

L'aéroport apporte des nuisances, ce qui n'empêche pas le site d'être touché par de très fortes velléités d'urbanisation.



Un exemple de juxtaposition de l'habitat et d'un site naturel : la bordure sud du site, où des bâtiments individuels et collectifs se sont développés le long de zones marécageuses.



Un autre exemple de cette juxtaposition : marais encadré de maisons



Une route traverse les marais. Cette photo regarde vers le sud, où de grands bâtiments accueillant des entreprises ont été construits dernièrement.

**Message : quel compromis entre nature et espace bâti ?**

*Il existe différentes formes de nature en ville : la présence de la forêt, de zones montagneuses, ou encore de la mer et de son littoral ; ici, il s'agit de marais. Ce site est donc l'occasion de s'intéresser à une autre approche de la nature en ville : la gestion d'une zone marécageuse.*

*La question de la cohabitation entre habitat et nature se pose sur ce vaste site, qui va sous doute se développer dans les années à venir.*

*Comment mêler habitat et site naturel ? Une possibilité est d'urbaniser des parcelles en longueur autour des marais, en prévoyant une protection de ces sites fragiles, et des espaces dédiés à la promenade et aux loisirs pour les riverains : pistes pour skates et vélos, zones de jeux. Il serait judicieux de juxtaposer nature et habitat. Des exemples situés non loin du site illustrent cette idée à travers les photos présentées page 10.*

*Un autre enjeu concerne ce site : celle du traitement des interfaces entre urbanisation et espaces naturel. C'est une question que l'on connaît bien en Ile-de-France, notamment avec les lisières des forêts et les fronts urbains, mais à laquelle on ne sait pas forcément répondre.*

**Le New urbanism**

Le New urbanism est peut-être un des outils permettant de répondre à la question que pose ce site : celle du rapport entre les espaces naturels fragiles et les nouvelles zones à bâtir.

“Le New Urbanism” est un courant urbanistique né aux Etats-Unis, pays où il s'est développé et dans lequel il a connu une grande popularité, notamment dans les années 1980 et 90. Il tire son inspiration des villes européennes anciennes (ce qui lui vaut d'être aussi appelé neotraditional). Ce mouvement se veut un total contre-pied à l'urbanisme moderne américain qui privilégie les déplacements en voiture avec des aménagements déployés sur des zones étendues. Il se veut aussi en opposition avec les zones résidentielles uniformes construites rapidement (modèle qui s'est aussi imposé en Europe avec les zones pavillonnaires construites depuis les années 1960). Il s'agit de retrouver une échelle d'aménagement, une densité et un rapport entre le bâti et les vides plus favorables aux piétons. Le New Urbanism cherche à réhumaniser l'espace urbain, à le rendre moins systématique. On retrouve donc dans ce mouvement des quartiers avec des maisons différentes les unes des autres mais assemblées dans des zones urbaines restant cohérentes et de taille moyenne. Un des objectifs du mouvement est de brasser la population de toutes les catégories sociales en offrant dans une même zone plusieurs types d'habitations.



*Un morceau du site vu depuis les hauteurs : comment définir des limites nettes au site ?*



Ballona Creek

<http://fr.wikipedia.org/wiki/New-Urbanism>

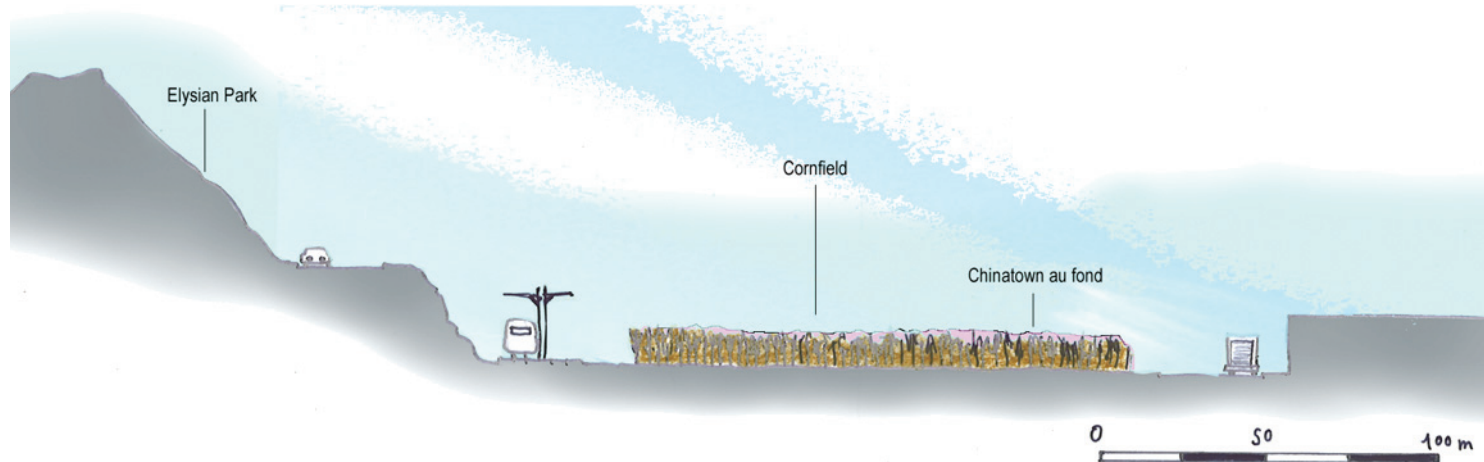
# Cornfield



La parcelle "The Cornfield" et ses alentours

## Situation et description du projet

Cornfield est un projet éphémère : une friche industrielle de 32 acres (13 hectares) localisée dans le centre historique de Los Angeles a été transformée en champ de maïs pour un cycle d'agriculture. Cette large parcelle nommée "The Cornfield", est située au nord de Chinatown et au sud d'Elysian Park et de Lincoln Heights, près de Los Angeles River. Le site s'étend donc tout près de Downtown, "centre-ville" de Los Angeles, mais est mal relié aux quartiers qui l'entourent et est difficile d'accès, même en voiture. Los Angeles étant une ville très étendue aux tissus très laches, la notion de centre est différente de celle qu'on connaît dans les villes européennes. Cela peut expliquer en partie la grande taille du site étudié et son manque d'accessibilité. Les photos sur les pages suivantes montrent le site et les quartiers et voies rapides qui l'entourent.



Coupe nord-sud sur la parcelle

La parcelle "The Cornfield" est notamment gérée par une entité de l'Etat de Californie : le DPR, Department for park and recreation, basé à Sacramento. Le projet temporaire qui y est développé a été créé avec les fonds de la fondation Annenberg et a été imaginé comme devant être une sculpture. L'installation a coûté 3 millions de dollars.

A la moisson, le maïs sera déplacé pour être séché ; il sera par la suite employé pour la production de récipients biodégradables. L'idée principale est de garder l'espace ouvert et d'en faire un lieu de récréation pour les habitants de Los Angeles. Une dépollution du site était nécessaire ; le maïs a donc été choisi pour dépolluer le sol. C'est un projet critiqué par beaucoup d'habitants qui n'en comprennent pas le sens. Il est parallèlement soutenu par de nombreuses associations.

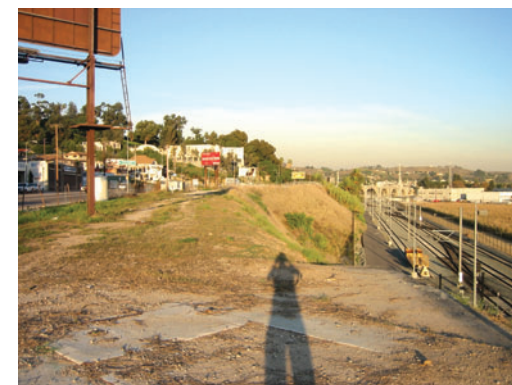
### Histoire du site

Cornfield est un ancien site archéologique : c'est le premier morceau de la ville de Los Angeles, appelé "El Pueblo" et construit par les 44 colons de Los Angeles en 1781.

Jusque dans les années 1980, il servait à la maintenance des voies ferrées qui le jouxtent au nord. Puis le site est resté vacant un certain nombre d'années, pendant lesquelles il a souvent été utilisé pour la vente d'arbres de Noël et de citrouilles pour Thanksgiving.

Lors de la construction de la ligne de chemin de fer, une portion de la Zanja madre a été découverte au bord du site. Des archéologues travaillent autour de cette ancienne rivière, et plusieurs associations réfléchissent aujourd'hui à la meilleure manière de la rendre accessible au public. Elle fut le premier égout de Los Angeles, qui permettait d'ame-

ner l'eau vers "El Pueblo". Au début des années 20, la rivière avait été enterrée car l'aqueduc de Californie, créé entre temps, acheminait l'eau venant de la vallée Owen.



La bordure nord du site : les voies ferrées, un grand talus puis Elysian Park plus loin



"The Cornfield" vu depuis le nord. A l'ouest, à droite de la photo, Downtown

### Avenir du site

Récemment, le MTA (organisme s'occupant des transports) a donné des subventions pour que l'ancienne rivière Zanja soit inscrite sur le registre historique national. Par ailleurs, lorsque le maïs disparaîtra, l'ensemble de la parcelle deviendra un "parc historique de Los Angeles". De nombreuses réunions sont organisées actuellement par les différentes associations pour décider ce qu'il convient de faire du site à l'avenir. Différentes suggestions ont été faites : y installer un marché de fermiers (farmer's market), des jardins ouvriers, ou encore y implanter des terrains de pétanque (ball-fields).



Les alentours sud du site : Chinatown



Des espaces infinis entourent la parcelle : parkings sauvages et vente d'arbres de Noël.

## Message

Le projet s'est développé sur une large parcelle vacante dont l'histoire est liée à la construction de la ville de Los Angeles, puisque les premiers colons se sont installés à cet endroit. Il s'agit donc d'un site historique.

L'objectif principal est de garder l'espace ouvert pour les habitants des environs ; c'est pourquoi de nombreuses associations défendent le projet. Celui-ci a également un aspect écologique, même si c'est à une échelle relativement modeste : le maïs dépollue les sols et servira à créer des récipients biodégradables. C'est aussi une expérience de land art, puisque ses auteurs ont voulu faire de cette plantation une sculpture.

On ne se permettrait pas une telle expérience en Ile-de-France, en centre-ville, et surtout sur un site historique, qui serait certainement protégé,

et peut-être même figé par cette protection. C'est d'ailleurs un projet critiqué à Los Angeles, notamment car certains s'interrogent sur le devenir du site.

Bien que contestable, cette expérience éphémère originale fait réfléchir à ce qu'est un site historique, et plus globalement à ce que représente l'espace et à son utilité en fonction de sa position géographique. Il n'y a pas de notion de rentabilité, mais juste la volonté de maintenir ouvert un site historique. C'est aussi et surtout une expérience de land art en plein "centre ville", ce qui est assez osé. Le site dégage de très belles lumières.



La parcelle vue depuis sa bordure sud, avec l'amorce d'Elysian Park au fond

# Los Angeles River



Los Angeles River, de Griffith Park à Downtown

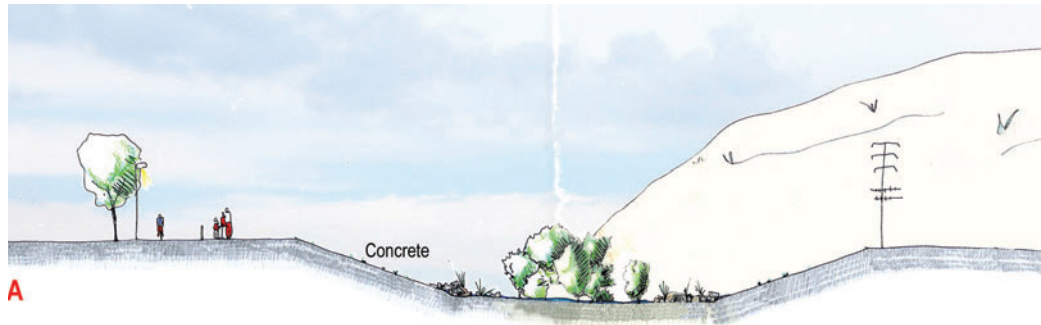
Los Angeles River représente un potentiel extraordinaire pour la ville, complètement sous-exploité. Elle parcourt 51 miles (83 km), depuis les montagnes du nord jusqu'à Long Beach, où elle est influencée par l'océan : l'eau y est salée et on y trouve de nombreuses espèces d'oiseaux. De Downtown à Long Beach, la rivière est encadrée de béton : les fameux "concrete". Ce chenal, à sec la plupart du temps, ne se remplit que lors d'orages importants ; il a servi de décor à de nombreux films. Les 8 coupes et les photos qui suivent montrent de quelles manières la rivière est cadrée, et les différentes ambiances que cela implique.

La rivière a bougé en même temps que les montagnes et s'est énormément déplacée : avant de rejoindre la mer à Long Beach, elle la rencontrait à Santa Monica, bien plus au nord, comme on peut le voir sur la carte de localisation des projets à Los Angeles.



La rivière au nord de LA, près de "The Valley"





Le fond de la vallée, très plat mesure plusieurs kilomètres de large. Dans le passé et environ tous les 10 ans, de grosses inondations endommageaient les alentours de la rivière, et plus largement la ville de Los Angeles, par exemple en 1914, en 1934, et surtout en 1938. C'est pourquoi le corps des ingénieurs de l'armée des Etats-Unis, dont la mission (comparable à celle des ponts et chaussées en France) est de fournir des services tels que la construction de barrages ou d'autres projets d'aménagement, a encadrée la rivière de béton. Ainsi, dans les années 40 et 50, des "concrete" (morceaux de béton) ont été installés pour la contenir. Cinq billions de dollars ont été investis à l'époque. Les ingénieurs pensaient que personne ne s'intéressait à la rivière ; ils n'ont donc pas créé d'accès. Pour eux, elle était uniquement synonyme d'inondations et de danger.

Domptée et ne posant plus problème, la rivière a longtemps été abandonnée. Ce n'est que bien plus tard, en 1985, que les habitants des alentours commencent à s'y

intéresser, notamment grâce à ses spectaculaires mouvements : arrêtée par les montagnes sur les côtés, l'eau jaillit du dessous et gicle en hauteur lorsqu'il pleut beaucoup.



Los Angeles River près du quartier hispanique défavorisé, localisé sur la carte de la page précédente



Los Angeles River près du quartier hispanique défavorisé

En 1986, l'association FOLAR (Friends of the Los Angeles River), à but non lucratif, est créée. C'est une "non-profit organization" comme il en existe beaucoup aux Etats-Unis. Le but de l'association est de créer un chemin vert tout au long de la rivière, depuis les montagnes jusqu'à la mer. Les membres de l'association ont en tête des références telles que la Seine à Paris. Leur situation est pourtant bien différente car la ville est étendue. Ils veulent en outre enlever tous les "concrete" alors que ces derniers créent des paysages d'une grande beauté et font partie de l'histoire de la rivière. C'est en plus un challenge presque impossible à mettre en place, car d'une part, Los Angeles River a besoin d'être encadrée, et d'autre part car la multiplicité des acteurs et la complexité du droit du sol rend tout projet difficile à réaliser. Les berges appartiennent à de multiples propriétaires.

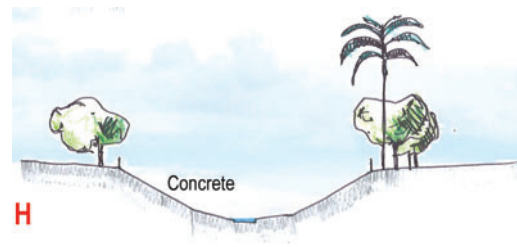
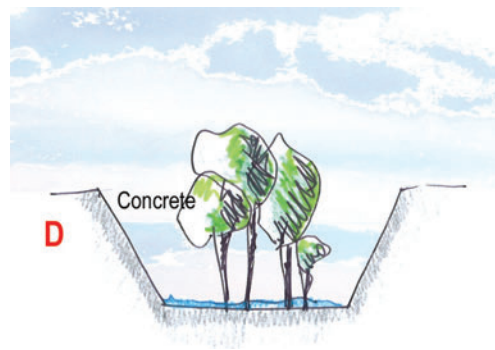
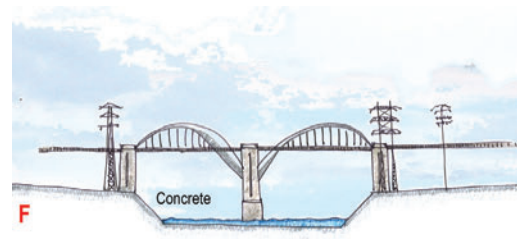
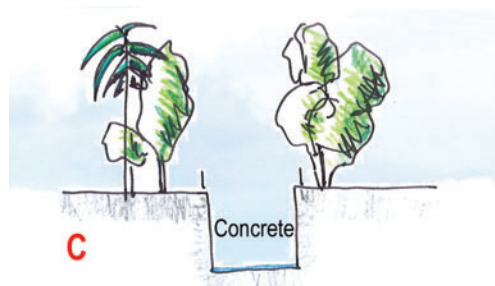
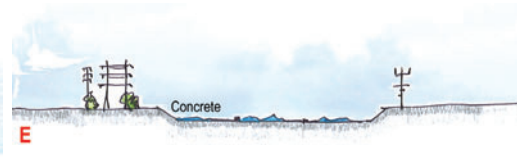
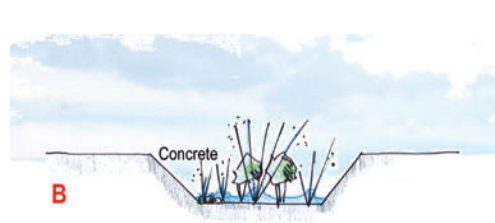
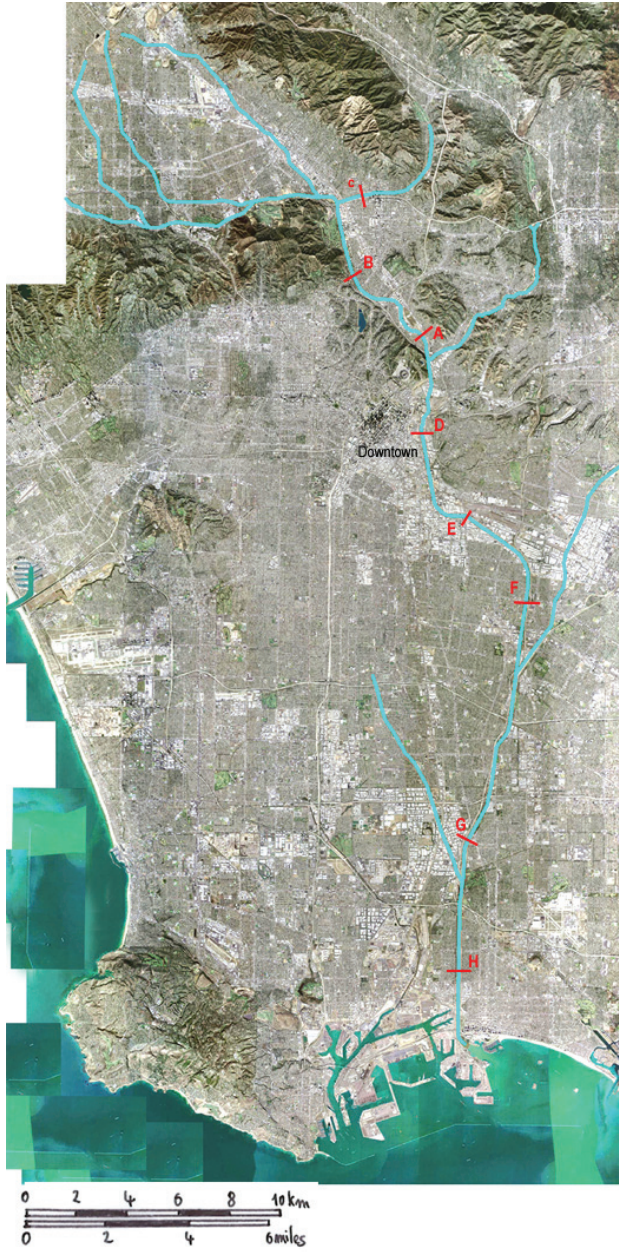
C'est seulement, à la fin des années 90 que les politiques réalisent qu'il existe une rivière à Los Angeles. Beaucoup d'habitants ignorent toujours cette rivière, tandis que d'autres prennent lentement conscience de sa présence.

De nombreuses associations s'intéressent à ses berges, ainsi que des artistes, comme la photographe Lane Barden, professeur à SCI-ARC (situé à l'est de Downtown, le long de la rivière).

Différentes "non-profit" liées à l'environnement essaient de planter des arbres sur les berges, surtout des érables sycomore, oak trees. A partir du milieu des années 1990, des "pockets parks" de la taille d'une maison ont été créés tout au long de la rivière par des associations comme North East Trees et par des riverains



La rivière au nord de LA, près de "The Valley"



Localisation des traits de coupe

## Message

Les ingénieurs ont canalisé la rivière : son paysage résulte de l'action très forte de l'homme sur le territoire. Les "concrete" sont souvent très beaux, aussi bien au niveau du matériau que des paysages qu'ils créent. Ces derniers sont variés : ils laissent parfois place à la nature, comme le montrent certaines coupes et photos ; à d'autres endroits, le chenal est vertical et la rivière est très domptée. Par ailleurs, des ponts et des ouvrages d'art ponctuent la rivière, depuis "la vallée" (nord de Los Angeles, de l'autre côté des montagnes) jusqu'à Long Beach.

Cette rivière représente un potentiel très important, mais la multiplicité des acteurs rend tout projet très compliqué à réaliser. C'est le même type de problème qu'en France. On retrouve aussi la problématique des berges des fleuves que l'on connaît bien en Ile-de-France.

En ce qui concerne le rapport de la rivière à la ville, un gros travail est à réaliser pour connecter les deux. La rivière est souvent longée par de grosses infrastructures qui rendent impossible tout accès aux berges. De plus, les distances sont grandes et se parcourent en voiture. Enfin, le fond de vallée étant large et plat, on ne ressent pas de dénivelé et on ne devine pas la présence de la rivière, cachée, même en "centre ville", derrière des entrepôts, des quartiers au tissu lâche (quartier hispanique, quartier chinois, Little Tokyo) ou des voies ferrées, comme le montre la plan de Los Angeles River de Griffith Park à Downtown.

Malgré sa canalisation très sévère, cette rivière est un corridor biologique extraordinaire qui assure une présence forte de la nature (faunistique et floristique) en ville. La continuité de l'espace ouvert est assurée ici.



Los Angeles River depuis l'autoroute qui la longe, entre Griffith Park et Elysian Park



Los Angeles River au sud, vers son embouchure à Long Beach

## Los Angeles : conclusion et autres exemples

Les sites étudiés ici montrent qu'à Los Angeles, l'approche paysagère et urbanistique, mais aussi la vision qu'ont les habitants de l'espace, est tout à fait différente de celle que l'on a en Ile-de-France.

Les américains n'hésitent pas à traverser des espaces gigantesques sans s'effrayer. Ils sont toujours dans leur voiture, mais aiment aussi la nature et la randonnée. L'espace naturel sauvage leur est très familier, comme le montre la photo ci-jointe, ce qui n'est pas du tout le cas en Ile-de-France, où on est trop frileux et vite apeuré. Les espaces naturels sont donc complètement maîtrisés et pas toujours mis en valeur.

A Los Angeles, des problèmes d'accessibilité aux sites se posent très souvent : non seulement l'unique moyen de se déplacer est la voiture, mais en plus les accès aux différents parcs et espaces ouverts sont inexistant. C'est le cas de Playa del Rey, de Cornfield, qui est pourtant un lieu sensé accueillir du public, et de Los Angeles River, mais aussi de Baldweel Hill.

D'autres sites tout à fait intéressants pourraient être étudiés. Citons notamment Baldweel Hill, site ouvert et industriel en transformation qui s'étend près de Playa del Rey. Il s'agit d'un champ pétrolifère situé à l'est de l'aéroport international LAX, au sud de Culver City, et à l'ouest de South Central, sur des collines. Quand on traverse cet espace en voiture (on ne peut pas faire autrement) et qu'on aperçoit

les machines d'extraction du pétrole, on se croirait sur une autre planète ou dans un film ; c'est très étonnant. Un projet de grand parc urbain suivi par le DPR, Department for Park and Recreation de l'Etat de Californie, est en cours de définition sur ce site.

On peut également faire allusion à la transformation de la base militaire d'Orange county, à Arvane, où la ville veut construire un aéroport. Mais les habitants regroupés en une "community" influente, refusent ce projet. Aux Etats-Unis, la place que prend la concertation dans la mise en place d'un projet est très importante. Finalement, un grand parc entouré d'habitat va être construit sur cette ancienne base militaire : the great park. De la même manière qu'à Playa del Rey, les promoteurs sont très présents.



Baldween Hill : machines d'extraction du pétrole



Les américains dans leur cadre de vie quotidien : un espace naturel sauvage en pleine ville

La célèbre promenade de Venice beach et de Santa Monica, déjà existante, est un autre exemple de projet réalisé sur un espace ouvert en rapport avec la nature, ici l'océan Pacifique. Les aménagements sont très simples et la continuité de la promenade sur plusieurs kilomètres est assurée.

Il n'y a pas de site comparable à celui-ci en Ile-de-France. Mais on peut se demander quels atouts naturels forts sont à mettre en avant en Ile-de-France. Les fleuves (par exemple les boucles) et les autres vallées et vallons, les forêts, les champs et les coteaux avec leurs vues sont de véritables atouts pour l'Ile-de-France, comme le sont la mer et la montagne à Los Angeles.

Par ailleurs, des universitaires de Los Angeles sont en train de mettre en place un système d'information géographique similaire de celui de l'IAURIF, mais avec un objectif différent : le but est de rendre la ville plus perméable afin que les animaux sauvages y pénètrent aisément et y installent différents types d'habitat. Les corridors biologiques comme Los Angeles River sont très importants dans cette démarche.



La promenade de Santa Monica se prolonge à Venice Beach



La simplicité des aménagements de la promenade

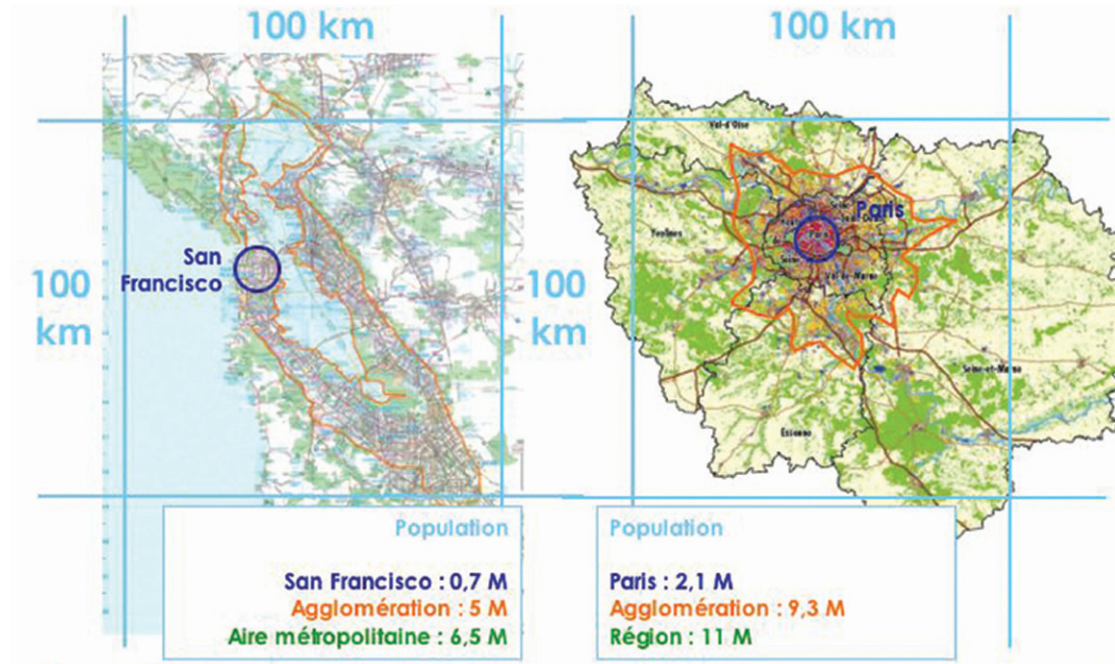


La célèbre promenade de Santa Monica



# SAN FRANCISCO

## San Francisco Bay



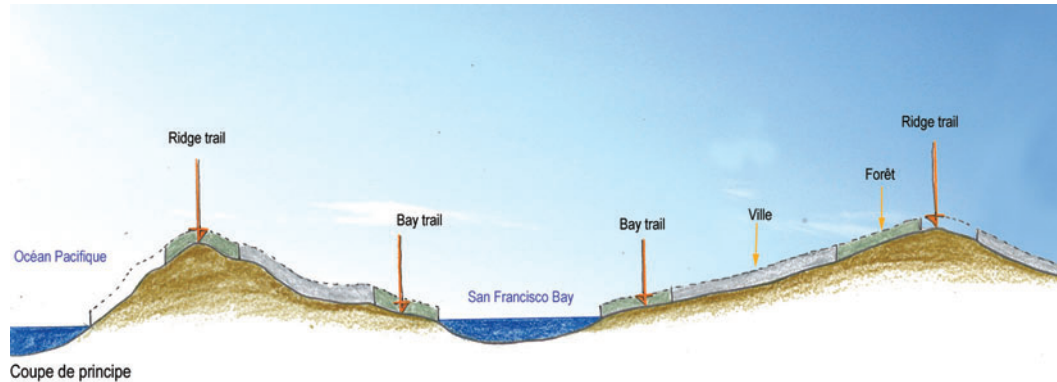
Comparaison de l'aire métropolitaine de San Francisco et de la Région Ile-de-France

Comme le montrent les deux cartes ci-jointes, la taille de l'aire métropolitaine de San Francisco est comparable à celle de la Région Ile de France, c'est à dire environ 150 x 100 km. Le centre de San Francisco regroupe 0,7 millions d'habitants, tandis que Paris intra-muros, plus dense, en identifie 2,1. Les agglomérations (entourées en orange sur les cartes) en rassemblent respectivement 5 et 9,3 millions. Enfin, seulement 6,5 millions d'habitants sont comptés dans l'aire métropolitaine de San Francisco, contre 11 millions pour la Région Ile-de-France, plus peuplée.

San Francisco, qui s'étend le long de l'océan Pacifique et autour d'une baie, s'est développée sur un site extraordinaire, caractérisé par la présence de l'eau. Au delà de la ville, les montagnes suivent les contours de la baie et offrent des vues sur l'ensemble du territoire. Les cartes de localisation et de comparaison ainsi que la coupe de principe expliquent cette situation géographique hors du commun, où l'eau et la topographie ont une place de choix. La ville et le comté s'étendent sur 601 km<sup>2</sup>, dont 121 km<sup>2</sup> de terre et 480 km<sup>2</sup> de surface aquatique. Les eaux occupent donc 80% de la surface totale. San Francisco comprend aussi de nombreuses plages publiques, notamment Baker Beach et Ocean Beach, réputées dangereuses pour les nageurs à cause de leurs eaux froides et de leurs courants.

San Francisco est célèbre pour ses collines. Une "colline san-franciscaine" est définie par une altitude de plus de 30 mètres. On en compte 43 au sein des limites urbaines.





Coupe de principe de la baie de San Francisco, entourée de la ville et des montagnes, et bordée à l'ouest par l'océan Pacifique.

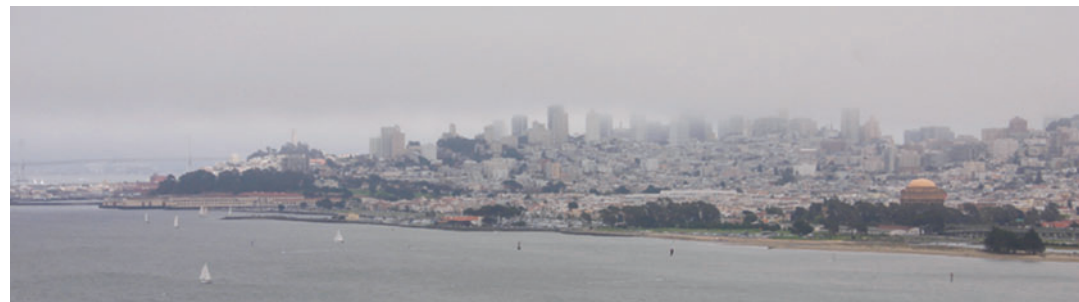
Certaines d'entre elles forment un quartier, comme Telegraph Hill, et d'autres sont des jardins publics ou des parcs comme Twin Peaks et Buena Vista Park. Par ailleurs, des quartiers entiers de la ville reposent sur des remblais (composés de boue, de sable et de débris de tremblements de terre) et d'autres terres créées artificiellement le long de la baie lorsque l'espace vint à manquer.

Du point de vue de la mise en valeur des espaces ouverts et de la nature en ville, l'agglomération de San Francisco (San Francisco et les villes qui l'entourent) est en avance par rapport aux autres villes nord-américaines, notamment californiennes. Comparée à Los Angeles, elle a commencé à préserver et à valoriser ses espaces naturels beaucoup plus tôt. En effet, comme on l'a vu précédemment, les habitants de Los Angeles commencent tout juste à prendre conscience de l'importance de soigner les atouts naturels dont ils disposent, même si des groupes tels que Santa Monica Mountains (agence de l'Etat)

ou FOLAR (l'association Friends of the Los Angeles River) prennent le problème en main depuis plusieurs années. Le défi y est aussi plus difficile à relever, compte tenu notamment de la taille de la ville.

Il existe depuis longtemps à San Francisco de nombreuses "non-profit organizations" ayant pour but d'améliorer le cadre de vie des habitants. Dans chaque ville du pourtour de la baie, des associations, de quartiers ou plus larges, se sont développées pour mener des réflexions en faveur de l'environnement. Il existe en outre de nombreux partenariats entre elles.

Certaines de ces associations sont regroupées dans une institution de taille plus importante : the Organization for the Big Green Belt, (association pour la grande ceinture verte). De plus, depuis 40 ans, des actions ont été entreprises pour sauver la baie, et un organisme nommé "the Bay Area Regional Government" regroupent les associations qui cherchent à la mettre en valeur. Deux d'entre elles travaillent actuellement à la mise en place de chemins de randonnée qui la magnifieront. Le premier chemin, "the Bay trail", s'étendra sur tout le pourtour de la baie sans interruption. Le second, sur les hauteurs, entourera la baie en offrant des vues : il s'agit du "Bay area ridge trail", situé sur les crêtes des montagnes. Ces chemins feront plus de 400 miles chacun (644 km). Le but est de créer de multiples accès et de connecter les morceaux existants, de manière à assurer la continuité des espaces naturels. Le siège de la deuxième association est localisée, comme beaucoup de non-profit, dans l'ancien camp militaire de Presidio dont il est question plus loin ; il s'agit du "Bay Area Ridge Council Office".



San-Francisco depuis la baie

A. Gauthier

Les habitants de San Francisco ont une forte sensibilité pour l'écologie ; on y trouve de nombreux amoureux de la nature. La base militaire désaffectée de Presidio, située au sud du Golden Gate, et Crissyfield, sites adjacents présentés plus loin dans le document, sont un bon exemple de cet intérêt particulier pour les questions écologiques et pour la nature en général. Cet espace fait d'ailleurs partie de la Golden Gate National Recreation Area.

**La Golden Gate National Recreation Area** (GGNRA) (Aire de loisirs nationale du Golden Gate), créée en 1972 par le président Nixon, est un parc national américain situé dans la baie de San Francisco et administré par le National Park Service. Cet espace, dont la superficie (305 m<sup>2</sup>) est de 2 fois et demi la taille de la ville de San Francisco elle-même, est l'un des parcs nationaux urbains les plus vastes du monde. C'est aussi le parc national le plus visité des Etats-Unis, avec près de 16 millions de touristes par an. Ces 30 dernières années, le National Park service a acquit des terres et des sites historiques appartenant aussi bien à l'armée qu'à des propriétaires privés et à des corporations, et les a regroupé dans le parc national.

Celui-ci n'est pas continu, il regroupe plusieurs lieux, allant du San Mateo County au nord, au Marin County au sud, en passant par de nombreux quartiers de San Francisco. La prison d'Alcatraz et le Presidio de San Francisco en font partie. De plus, s'y trouve une grande variété d'espèces végétales et animales avec ses 59 miles de rivages (95 km). La Golden Gate National Recreation

Area doit être dissociée de Golden Gate Park, qui est un parc municipal de la ville de San Francisco.

San Francisco mène une réflexion d'ensemble avec toutes les villes de la baie, ce qui donne une force à ses projets. Pour mener ces derniers, la ville s'appuie fortement sur la géographie. Avec la présence de l'océan Pacifique, de la baie entourée par son littoral, de zones montagneuses et de crêtes, elle bénéficie d'un site exceptionnel, qu'elle sait mettre en valeur grâce à de nombreuses "non profit organizations", et au travers de nombreux parcs et de la gestion assurée par la Golden Gate National Recreation Area.

Un site plus particulier, composé de deux parties : Presidio et Crissy field, et représentatif du dynamisme de San Francisco en matière de continuité des espaces naturels, est présenté ci-après.



San-Francisco depuis la baie

A. Gauthier



Alcatraz

A. Gauthier



Golden-gate

A. Gauthier



Le Golden Gate National Park

## Presidio - Crissy Field



Plan de Presidio et de Crissy Field, entre baie et océan Pacifique, au sud du Golden Gate Bridge et au nord de la péninsule, et donc du centre ville de San Francisco

Presidio et Crissy Field appartiennent à un ensemble beaucoup plus large de parcs naturels rassemblés dans la Golden Gate National Recreation Area, présentée ci-avant. Collés l'un à l'autre, ils se situent au nord de la péninsule de San Francisco, au sud du célèbre Golden Gate Bridge (dont la construction fut achevée en 1937), et au cœur de la ville, comme le montrent la carte de localisation des projets à San Francisco et la photo aérienne de la ville.

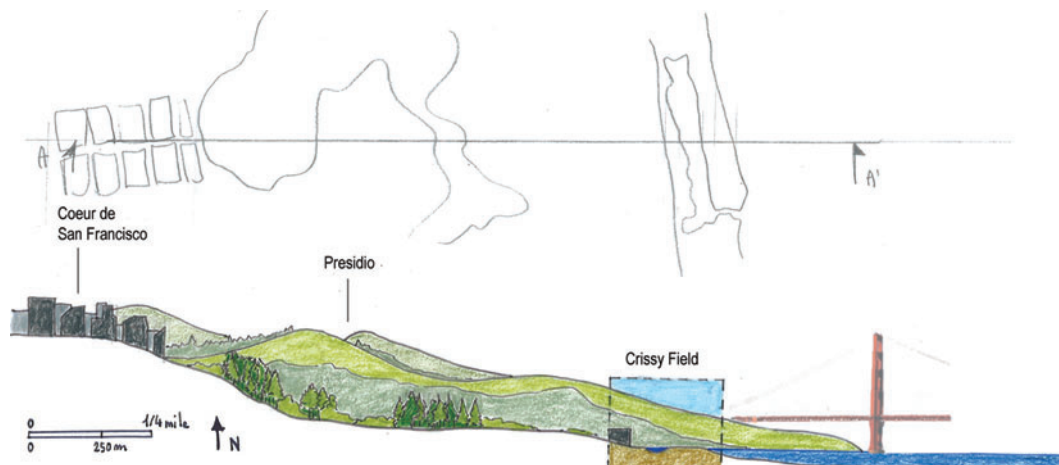
Bien que voisins, ces deux sites diffèrent fortement l'un de l'autre : d'abord par leur taille, mais aussi par leur topographie, puisque l'un est en pente et l'autre plat, ce qui est illustré par le plan ci-contre sur lequel les courbes de niveaux apparaissent, accompagné de la coupe page 29. Bien que différents, les deux sites offrent de splendides vues, notamment sur la baie, sur le Golden Gate Bridge, et sur le parc national au delà du pont, autour de Sausalito. Ils se distinguent par leur situation géographique : Crissy Field donne sur la baie et Presidio est posté entre baie et océan, et enfin par leur histoire, comme nous allons le voir.

Malgré toutes ces différences, ils se rejoignent aujourd'hui pour offrir un grand espace récréatif aux habitants de San Francisco, et sont tous deux gérés par la Golden Gate National Recreation Area.

Par contre, les deux sites sont séparés par une route en hauteur sinistre que l'on aperçoit sur les deux photos en bas de la page 30. La transition entre les deux est à traiter.



Photo aérienne de San Francisco, avec le Golden Gate Bridge, Presidio et Crissy field au premier plan



Coupe sur Presidio et Crissy Field depuis le cœur de San Francisco jusqu'à la baie

## Presidio

Le Presidio, construit en 1776, était un fort espagnol. Puis l'armée américaine s'y installa en 1848, et de nombreux généraux de l'US Army y résidèrent. Jusqu'à sa fermeture en 1995, il fut la base militaire des Etats-Unis qui demeura en activité le plus longtemps.

Presidio est donc une ancienne zone militaire, en reconversion depuis 20 ans. C'est aujourd'hui un large parc qui intègre de nombreux bâtiments, géré par le National Park Service des Etats-Unis dans le cadre de la Golden Gate National Recreation Area. Il regroupe de nombreuses aires boisées, des collines et de beaux points de vue sur la Baie de San Francisco.

Un projet de développement durable est mis en œuvre sur le site par la Presidio Trust, créée en 1996 par le congrès pour s'occuper de ce parc qui nécessite une gestion particulière. Presidio Trust reçoit des crédits fédéraux qui diminuent tous les ans, et qui ne seront plus versés en 2012. L'objectif du projet est de mettre en valeur les zones naturelles du site et la vie sauvage, perceptible au travers du hululement du grand hibou à cornes ou encore de la présence de papillons dans la forêt d'Eucalyptus. Il s'agit également de protéger les bâtiments militaires historiques du site : batteries, casernes, bureaux, entrepôts, qui sont, depuis 1998, réhabilités et transformés en sièges de "non profit organizations" (associations), écoles, studios de danse et de yoga, restaurants, centres d'archives, etc, loué à des prix très bas. Presidio Trust rénove également des centaines de maisons et d'appartements n'ayant pas de passé historique remarquable.

Ces bâtiments peuvent être loués par les habitants de San Francisco. La photo aérienne de la page précédente montre les parties sauvages du site, et celle du zoom sur Présidio et Crissy Field ci-contre permet de se faire une idée des types de bâtiments implantés sur le site.

Presidio rassemble aussi des paysages travaillés par l'homme, considérés aujourd'hui comme des sites historiques et nommés "paysages culturels" par les gérants du site. Citons "la forêt historique" de 300 acres (121,5 ha), créée par les militaires en 1983 dans le but d'abriter les dunes naturelles des vents et de commencer la transformation du site en parc. La forêt regroupe des milliers d'eucalyptus, de pins et de cyprès. Des projets de reboisement sont en cours. Les autres paysages travaillés sont le cimetière national de San Francisco, établi en 1884 et mesurant 27 acres (11 ha), le golf de 9 trous fondé en 1895, et les alentours des bâtiments. On peut repérer l'emplacement de ces différents sites sur le plan de Présidio et de Crissy Field, page 28.

Enfin, l'idée est de faire du site un parc historique reconnu et d'y accueillir le public.



L'espace qui s'étend sous la route en hauteur qui sépare les deux sites n'incite pas le piéton à passer de l'un à l'autre.



Plantations actuelles dans "la forêt historique"



Sentier pédestre dans "la forêt historique"



Photo aérienne zoomée sur Présidio et Crissy Field



Aménagements récents entourant des bâtiments de Presidio



Site de Presidio en direction de Crissy Field. Vue sur le Golden Gate Bridge

### Message

Avec son dénivelé important, le site offre des vues superbes et des sentiers de randonnées permettant aux habitants de se promener dans la nature, alors qu'on est en pleine ville (sur le bord de la ville et de la péninsule). Diverses ambiances ponctuent cette belle balade, selon que l'on se trouve dans la forêt d'eucalyptus, dans les plantations de persistants ou autour des bâtiments historiques. Presidio est aussi un lieu de travail pour certains, puisqu'on a vu que de nombreuses non-profit y siégeaient, et un lieu de vie pour ses habitants.

Presidio Trust mène ici un projet à long terme avec un entretien du site coûteux et des objectifs ambitieux. Il en résulte un site magnifique, idéalement localisé. La démarche est exemplaire, et l'Ile-de-France n'a plus qu'à s'en inspirer.

## Crissy Field

Crissy Field est une ancienne piste d'atterrissage, sur laquelle se posaient les explorateurs espagnols et les commerçants venant notamment de Russie, d'Angleterre et de Boston. En 1915, le site a accueilli l'Exposition Universelle et Internationale de San Francisco (the Panama Pacific International Exposition) pour célébrer l'ouverture du canal de Panama. Puis le secteur est devenu un terrain d'aviation militaire, jusqu'en 1994, où le rétablissement des marais a été envisagé par le Presidio Trust. Le territoire qui rassemble Presidio et Crissy Field a été désigné "site naturel historique" dès 1962.

Récemment, Crissy Field a été transformé en un large parc tout en longueur, comptant 100 acres, c'est à dire 40,5 ha. Ce projet de reconversion de l'ancien site militaire en parc naturel a été confié au grand paysagiste américain Georges Hargreaves par le Golden Gate National Parks Conservancy et le National Park Service.

L'idée était de retrouver les marécages et les dunes qui caractérisait ce site de bord de mer avant qu'il soit transformé en piste d'atterrissage. Hargreaves Associates a réintroduit et amplifié les formes du relief générées par les rafales de vent et les vagues, sur un site à l'origine très plat. C'est ainsi qu'entre 1997 et 2000, 40 acres (16,2 ha) ont été restaurés en espace naturel, avec 22 acres de dunes et 18 acres de marais.

Sur ce site naturel et historique, les visiteurs sont amenés à se promener, à faire du cerf-volant, et à visiter le Crissy Field Center. Situé au cœur du site, cette maison propose des expositions et des conférences ; elle comprend aussi un café et une boutique. Crissy Field center est issu d'un partenariat entre the Golden Gate National Parks Conservancy et the National Park Service. Le centre offre une variété de programmes, de services et d'agréments pour les visiteurs. Il accueille les écoles et organise des visites thématiques, des promenades, des ateliers. Il comprend également le laboratoire urbain d'écologie.



Un parc naturel et urbain très fréquenté



Les aménagements réalisés par Hargreaves Associates



Crissy Field center





Vue panoramique sur le site transformé en parc

### Message

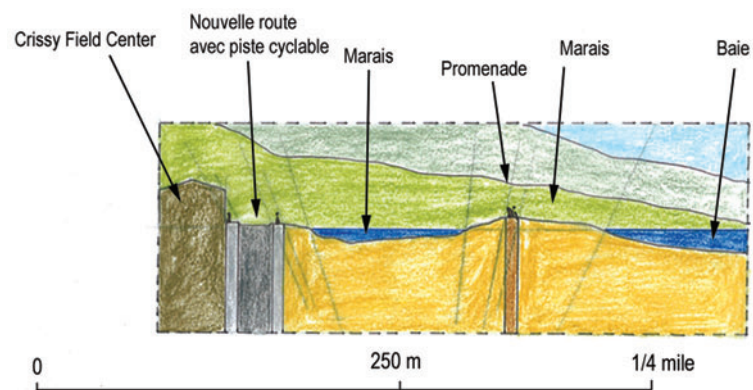
Crissy Field est un parc naturel urbain unique, au nord de Presidio. La nature est une fois de plus ici présente au cœur de la ville, avec une faune et une flore spécifique aux dunes et aux marais, sec et mouillés. Le site est très fréquenté et attire toujours plus de visiteurs.

Par ailleurs, les actions menées par le Crissy Field Center font penser au programme Nature et découvertes, intéressant mais méconnu, et qui n'est pas mis au service d'un tel site, donc moins ambitieux. Comment appliquer un programme comme celui de nature et découvertes à un véritable projet en Ile-de-France ? Quels partenariats pourraient être envisagés ?

Il serait formidable de trouver un site pour créer un parc de cette dimension en Ile-de-France. Les projets sur les espaces ouverts des villes nord-américaines sont plus ambitieux que ceux développés en Ile-de-France, où tout semble bloqué. Il faudrait proposer des programmes ayant cette ampleur, et cette mission pédagogique.

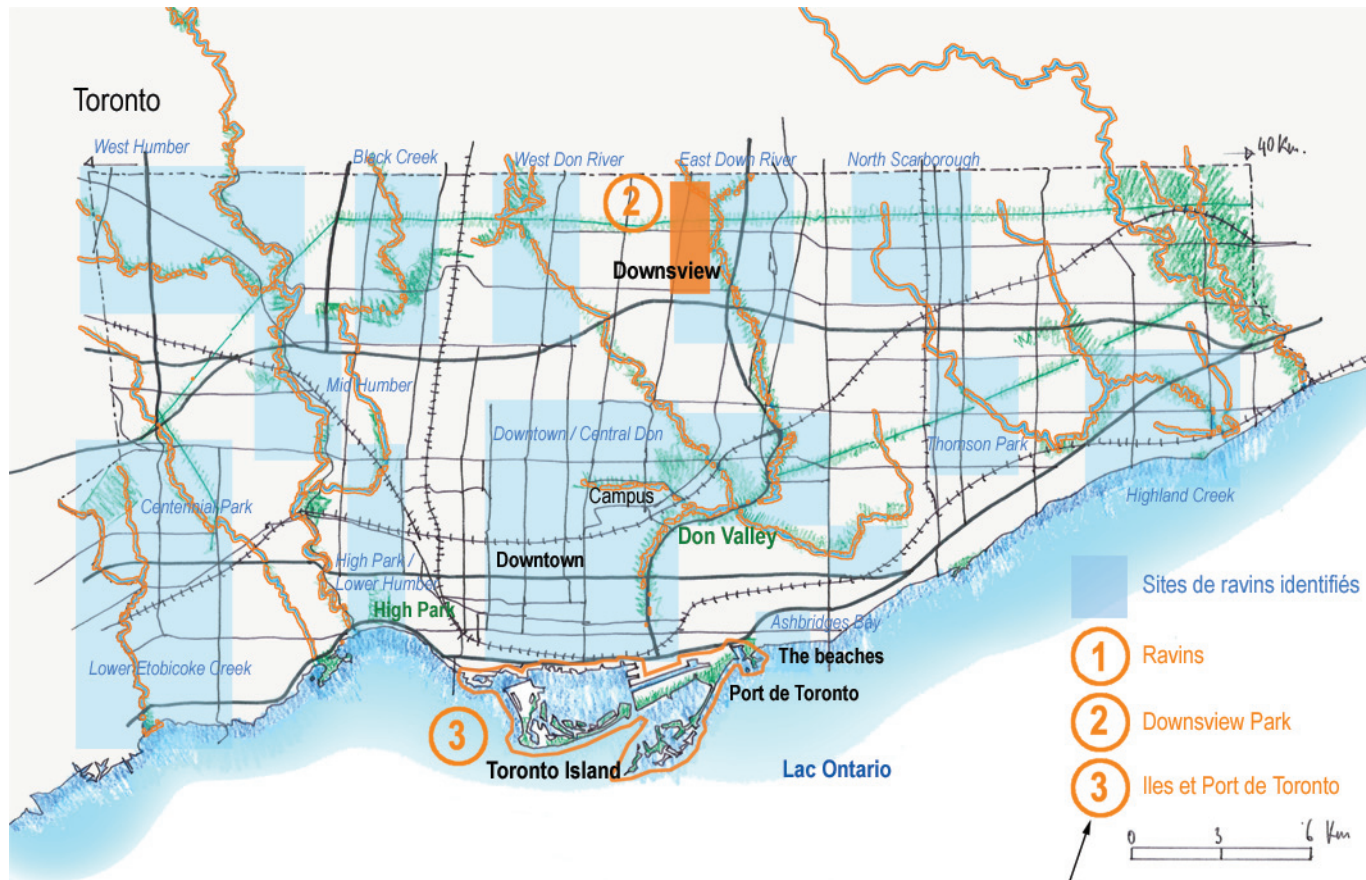


Le site est caractérisé par la présence de marais et de dunes. Au fond, le Golden Gate Bridge qui mène à Sausalito.



Coupe sur le parc de Crissy Field



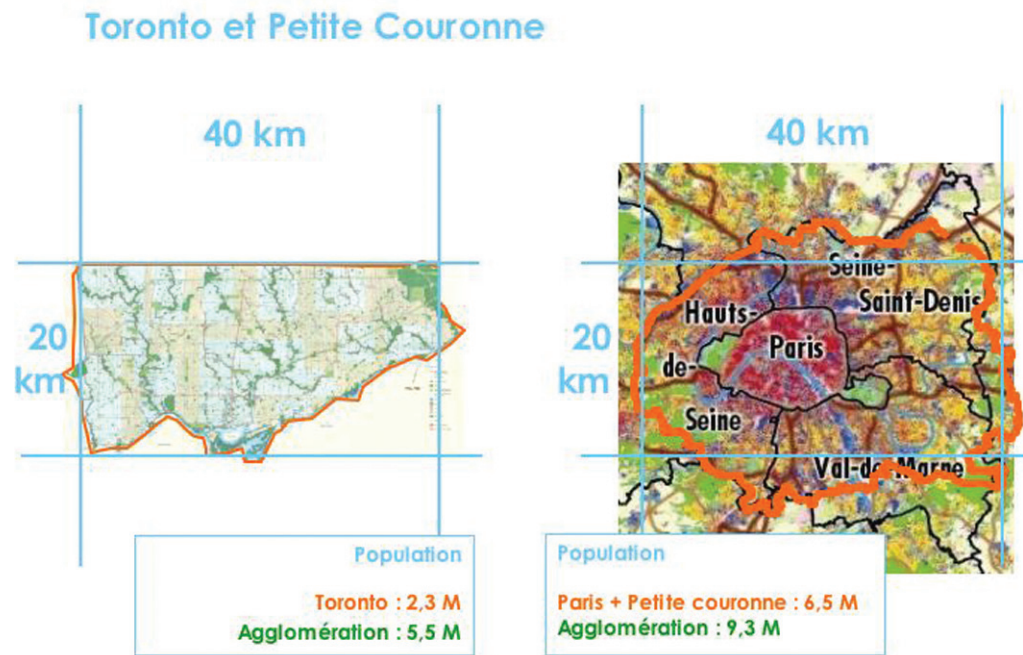


# TORONTO

Carte de localisation des projets à Toronto

A Toronto, les projets étudiés sont les ravins, Downsview park et enfin le port et les îles, et sont pointés sur la carte de localisation des projets à Toronto à la page précédente.

Comme le montrent les deux cartes ci-jointes, la taille de Toronto est comparable à celle de l'agglomération parisienne, c'est à dire environ 40 x 20 km. Toronto, entouré de orange sur la carte, regroupe 2,3 millions d'habitants, tandis que Paris et sa petite couronne, plus denses et cernés également de orange, en identifie 6,5. Les agglomérations en rassemblent respectivement 5,5 et 9,3 millions. Enfin, 11 millions d'habitants sont comptés dans la Région Ile-de-France, plus large et plus peuplée.



Comparaison de Toronto et de Paris et la petite couronne

## Les ravins

Toronto s'est développé autour du port, sur la plaine côtière établie le long du lac Ontario. Dans l'histoire, les rivières et les ravins étaient utilisés pour le transport des fourrures par canot, et par la suite, ils furent un support pour la construction de routes et de voies ferrées. L'agglomération s'est en effet progressivement étendue autour d'un réseau de ravins.

Une topographie diversifiée caractérise cette plaine côtière ponctuée de rivières et de ravins aux pentes plus ou moins douces et aux fonds parfois profonds et étroits. Ces espaces difficiles à construire sont restés à l'état naturel jusqu'à aujourd'hui. Il en résulte de formidables parcs boisés de quartiers, véritables continuités vertes dans la ville, du centre à la périphérie.

Les pouvoirs publics et les habitants ont conscience de l'atout extraordinaire que représentent les ravins, qui font partie depuis toujours de leur paysage quotidien. Souvent propriétés privées, certaines parties d'entre eux ont toutefois été acquis par des organismes publics voulant les préserver, comme on le verra ci-après avec la Don Valley. Tout un imaginaire collectif s'est développé autour des ravins, dans lesquels les habitants de Toronto et des alentours passent leur enfance. Il en résulte un univers commun, constitué d'images et de rêves liés aux vallées, à la forêt et à la vie sauvage qu'elles renferment.



*Au bout de la pelouse, un ravin.  
La ville s'étend tout autour.*



*Descente dans le ravin*



Cours d'eau au fond d'un ravin



Ouvrage d'art s'étendant au dessus et dans le ravin



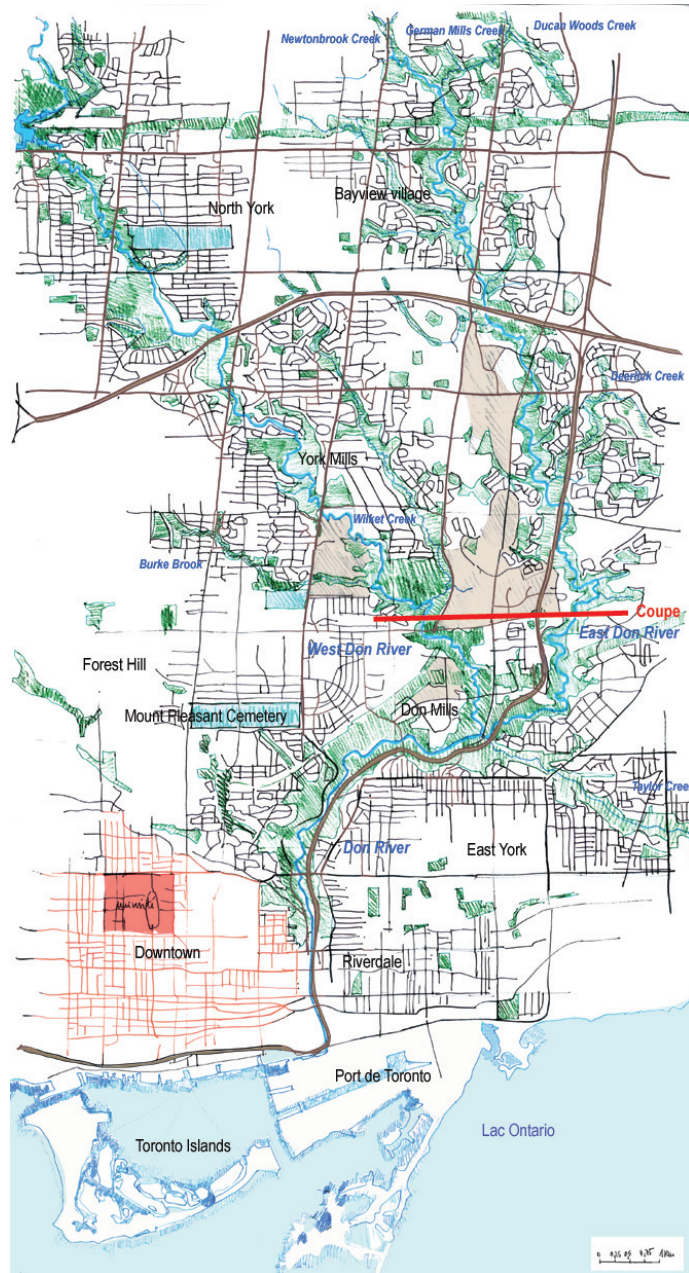
Maison bordant la pente du ravin



Bassin de rétention transformé en parc au fond duquel s'étend le ravin

Chaque ravin est bien identifié et nommé. Présents partout dans la ville, ils ont leur propre existence dans la vie de chaque quartier, et constituent des repères forts dans le paysage.

Ils ne représentent pas des coupures infranchissables entre les parties de la ville qui les entourent, et sont très facilement accessibles à pied. Par ailleurs, une nature sauvage riche caractérise ces vallées, vallons et talwegs, qui sont de véritables corridors biologiques pour la faune locale. Ce sont aussi des espaces qu'il faut gérer : fragiles, ils font parfois l'objet de velléités de développement ; il convient donc de les préserver et de les mettre en valeur.



Plan de la Don Valley, depuis le port jusqu'au nord de la ville

## La Don valley

La Don valley, boisée, est formée par deux rivières principales, la branche est et la branche ouest, qui se rassemblent à 7 km au nord du lac, comme l'illustre le plan de la Don Valley ci-joint et la coupe qui l'accompagne à la page suivante. Le quartier situé au sud de la confluence s'appelle Lower Don, et celui qui s'étend au nord est Upper Don. Ce sont des quartiers centraux de Toronto. D'autres cours d'eau plus petits s'étendent de part et d'autre des rivières principales, en direction du nord ouest et du nord est. La vallée rassemble ainsi plusieurs ravins, depuis le lac Ontario jusqu'à la lointaine périphérie de la ville, en passant par le centre de Toronto. On peut voir sur le plan que Downtown et la Don valley sont très près l'un de l'autre.

Au début du siècle, la Don Valley était entièrement constituée de boisements et de terres agricoles. En 1949, Charles Joseph Sauriol (1904-1995), naturaliste canadien responsable de la préservation de nombreux habitats naturels en Ontario et au Canada, accompagné d'autres volontaires, ont fondé la Don Valley Conservation Association (DVCA), dont la mission était de préserver la Don Valley comme un grand territoire boisé. Parallèlement, pendant les années 50, la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA), dont l'objectif principal est d'assurer la régénération du rivage du lac Ontario, a été responsable de l'acquisition d'une partie des vallées et des ravins de la région de Toronto, et a acquis un morceau de la Don Valley.

Rappelons que les Don Rivers sont entourées de gros ravins.

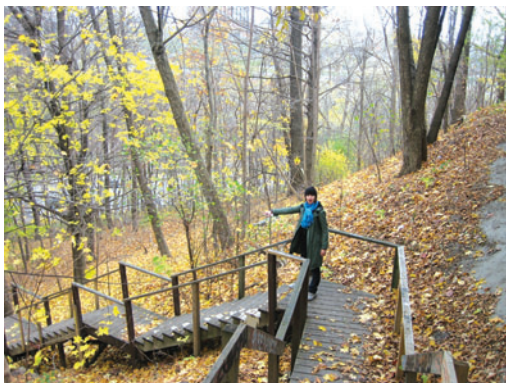
Près de Downtown, avant la confluence entre West Don River et East Don River, entre les métros Castel Frank et Broadview et depuis le pont, la vue s'ouvre sur large un site de la Don Valley nommé Bricks works. Une autoroute passe non loin de ce site, ancienne carrière autour de laquelle des espaces sportifs et des sentiers parcourant la vallée sont implantés. Cela montre que les ravins n'ont pas uniquement une vocation récréative. Des groupes de constructeurs privés ont d'ailleurs des vues sur le site. Parallèlement, des chercheurs de l'université de Toronto comme la paysagiste Liette Gibert cherche à restaurer ce site de la vallée, à en faire un espace naturel et à réaffirmer son rôle de corridor biologique. Un projet de réaménagement du site à également été confié à Envision Hough group, agence de paysage et d'urbanisme canadien.



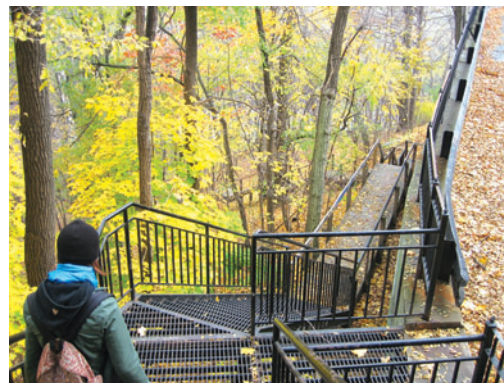
Coupe sur la Don valley, constituée de deux rivières



Brick works, dans la Don valley



Descente dans la Don valley



Descente dans la Don valley

### Message

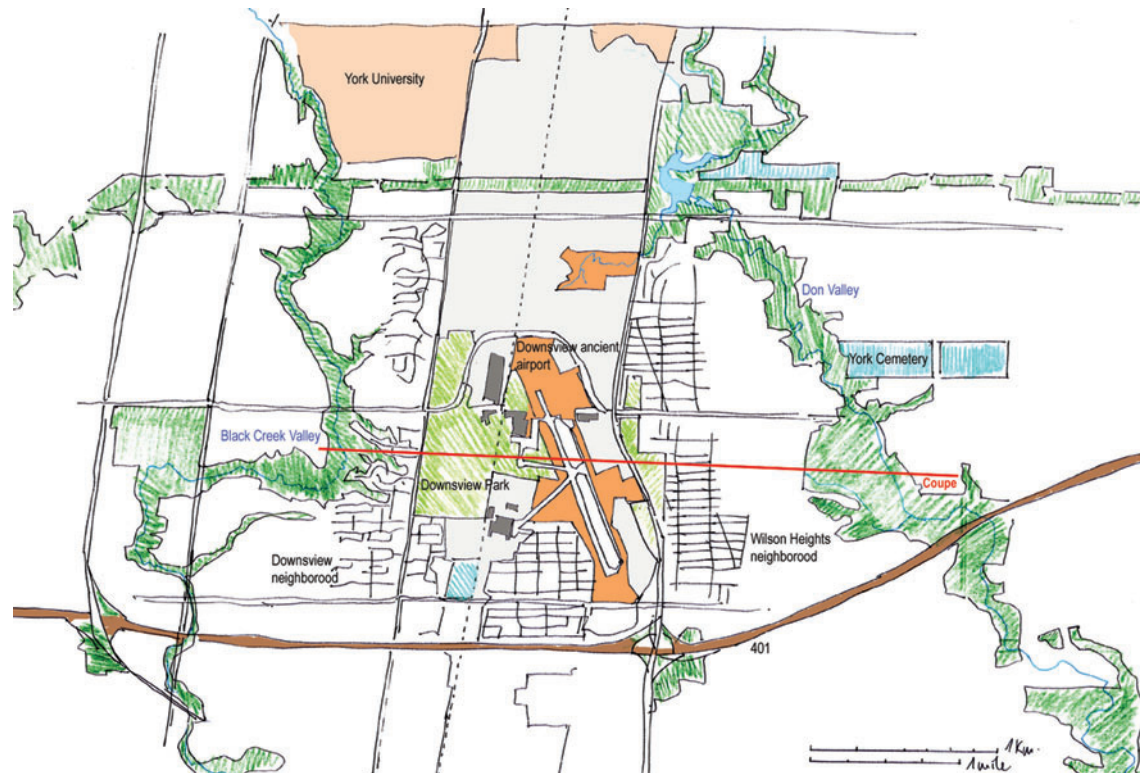
Il est extraordinaire d'avoir des sites naturels de ce type en pleine ville. Ces continuités vertes liées à la géographie ont une identité forte et sont des repères visuels et culturels forts pour les habitants et les pouvoirs publics. Ce sont des espaces ouverts précieux respectés de tous.



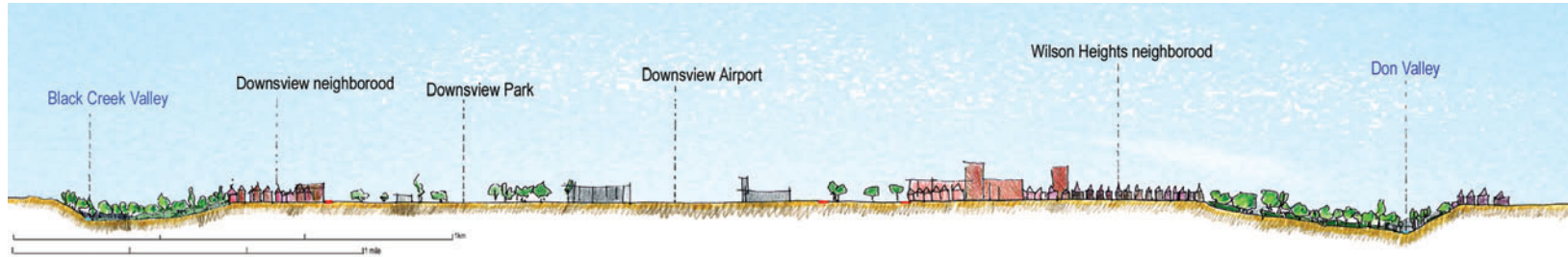
## La base militaire : Downsview Park

L'ancienne base militaire de Downsview est un grand site très plat situé au nord de Toronto, comme on peut le voir sur le plan de localisation. L'idée du gouvernement est de faire du site **le premier parc naturel urbain du Canada** (notion similaire à celle qui s'applique sur les parcs nationaux mais en ville). Cette décision a été prise en 1997, à la suite de la fermeture de la base militaire des Forces armées canadiennes de Toronto.

Le site comprend près de 600 acres (243 hectares), dont 1,7 million de pieds carrés de bâtiments. Cette immense superficie et un relief relativement plat caractérisent le site, qui sera au terme des travaux recouvert de 25 % de forêt. L'ambition est donc très grande. Cette notion de parc naturel urbain est intéressante et nouvelle. Le plan ci-joint et la coupe page 42 montrent que le site est bien entouré, entre la Black Creek Valley et la Don Valley, deux grands ravins.



Plan de l'ancienne base militaire Downsview



Coupe ouest-est sur l'ancienne base militaire Downsview, située entre deux grands ravins

## L'aménagement du parc

L'aménagement du parc est géré par Parc Downsview Park Inc. (PDP), une société d'État autofinancée créée en 1998 et ayant pour mandat de transformer l'ancienne base militaire en « un espace vert récréatif urbain unique dont jouiront les générations futures, fondé sur une base sociale, écologique et économique durable ». L'entreprise génère les fonds nécessaires à la réalisation du parc en louant et en développant les terrains et les bâtiments du site et en établissant des partenariats.

Un concours international a été lancé, remporté par en mai 2000 par l'équipe de Bruce Mau Design, Office for Metropolitan Architecture, Oleson Worland Architect et Inside/Outside. Le concept de l'équipe est celui de "la cité des arbres". Les travaux n'ont pas encore démarré.

Différent des autres parcs naturels nationaux traditionnels localisés hors des villes, le site du Parc Downsview n'a pas de lac, de montagne, d'étang, de ravin ou de forêt. Toutefois, il possède une qualité particulière

dans une ville : l'étendue, mise en valeur dans le projet retenu.

De larges parties boisées caractériseront le futur parc naturel urbain, sur lequel s'étendront également des prés, des terrains de jeu, des lacs et des jardins, ainsi qu'un réseau de pistes pour la marche, le cyclisme, la course et le ski de fond. Ainsi, tout public y trouvera son compte. En privilégiant l'aménagement d'îlots de verdure et un important réseau de sentiers pédestres, l'idée est de raccorder la "cité des arbres" aux ravins près du ruisseau Black et du bras ouest de la rivière Don. De cette manière, le parc Downsview sera intégré au système de vallées fluviales boisées, aux parcs et aux sentiers publics qui font déjà partie du domaine public de Toronto et qui donnent tant de caractère à la ville.



Downsview Park avant les travaux

## En attendant le parc naturel urbain...

Le site de l'ancienne base militaire est déjà bien connu du grand public. En effet, plusieurs événements s'y sont déroulés ces dernières années. En juillet 2003, les Rolling Stones ont donné un grand concert dont les bénéfices ont été versés aux victimes du SRAS, nombreuses au Canada, pour montrer l'effort collectif visant à encourager la reprise touristique et économique du pays. Il a aussi accueilli la Journée mondiale des jeunes en 2002, rassemblement de 800 000 fidèles pour commémorer la visite du pape Jean Paul II au Canada peu de temps auparavant. Par ailleurs, des programmes culturels et récréatifs sont proposés pour les écoles et la communauté en général ; des films et des séries télévisées sont tournées aux studios du Parc Downsview, et le site comprend le musée de l'aérospatiale de Toronto ainsi qu'un grand complexe sportif. Enfin, plus de 80 000 personnes assistent chaque année aux célébrations de la Fête du Canada qui s'y déroule.

### Message

*Ce projet ambitieux fait rêver. Il montre une fois de plus que dans les agglomérations nord-américaines, la présence de la nature en ville sur de vastes territoires est évidente et n'effraie pas. Reliée au ravins, l'ancienne base militaire fait partie d'un corridor biologique où passent des coyotes. Tout comme les américains, les canadiens n'ont pas peur de vivre à côté de la nature sauvage et des animaux.*

*Des sites en reconversion similaire en taille existent en Ile-de-France, mais rien ne s'y passe, alors que des projets de ce type pourraient y être imaginés.*



Travaux sur le site de Downsview Park

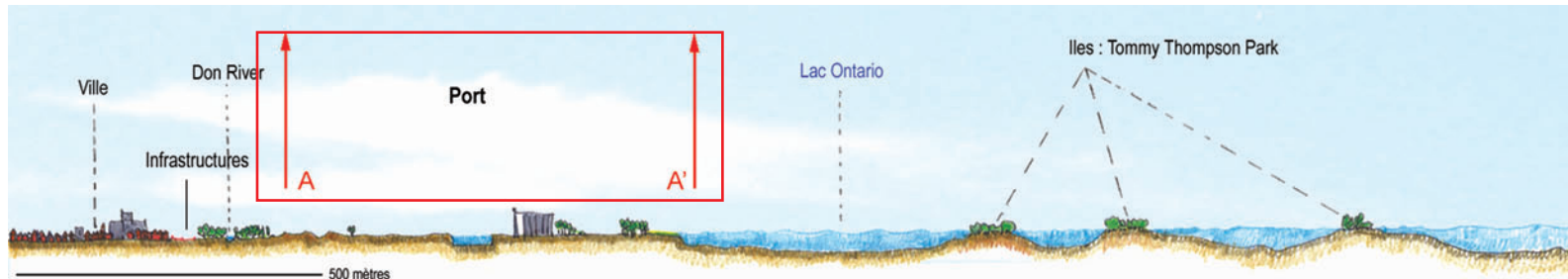


Le site très plat de Downsview Park avant les travaux, et les bâtiments qui l'entourent.

# Waterfront : le port, The Beaches, Toronto Islands et Tommy Thompson Park



Plan du port, des plages, des îles de Toronto et de Tommy Thompson Park



Coupe nord-sud sur le port de Toronto et Tommy Thompson Park

## Le bord du lac de Toronto, "waterfront" constitué du port et des plages

Le long du lac Ontario et sous le cœur de Toronto s'étend le "waterfront" de la ville, territoire plat et ouvert que l'on peut repérer sur le plan et les coupes du site. Celui-ci est constitué du port et des célèbres plages, "The Beaches", qui s'étendent plus à l'est. Au cours de l'histoire, ce territoire industriel remblayé à plusieurs reprises et traversé par de grosses infrastructures n'a pas été valorisé. Depuis quelques années, les pouvoirs publics commencent à s'y intéresser et à se tourner vers le front du lac qu'ils souhaitent valoriser. De nombreux promeneurs profitent déjà de ce site dégagé et planté facilement accessible et très proche du centre ville, sur lequel des pistes cyclables ont été implantées.

Le port de Toronto, morceau de ce front, est un site industriel en pleine reconversion, où s'étendent de nombreuses friches, comme l'illustrent les photos de la page 46.



Zoom sur le port

Les élus veulent préserver les espaces ouverts qui ponctuent le waterfront et créer des accès au lac, visuels et physiques. A l'heure actuelle, les beaches, très populaires le week-end, sont un des rares endroits où l'on peut accéder au lac.

De fortes pressions se font sentir, aussi bien pour maintenir les espaces ouverts que pour les développer. Dans les 5 à 10 prochaines années, l'énorme projet de la ville de Toronto consiste à aménager les sites le long du port. A Montréal, ce travail a déjà été réalisé le long du fleuve Saint-Laurent.

### Le projet

Le gouvernement du Canada, la province de l'Ontario et la ville de Toronto veulent développer un grand projet urbain sur le bord du lac, territoire de 800 hectares dont la plu-

part sont vacants, et dont 70 % sont déjà publics. C'est pourquoi, en 2000, la Toronto Waterfront Revitalization Corporation (TWRC) a été créée pour réaliser cette ambitieuse mission, qui consiste à redéfinir le front du lac et à y implanter de nouveaux quartiers rassemblant des bâtiments culturels, résidentiels et commerciaux, tout en mettant en valeur les nombreux espaces ouverts du site. Il s'agit également d'y attirer "l'industrie du XXI<sup>e</sup> siècle". Le port de Toronto est donc un site d'avenir, dont le projet va considérablement transformer la ville. Les pouvoirs publics misent énormément sur ce projet, qui devrait apporter un fort retour sur investissement et générer des espaces publics de qualité, ce qui représente pour eux une préoccupation importante. La TWRC doit aussi redéfinir le site de l'embouchure de la Don Valley sur le lac (cf la Don Valley sur le plan ci-joint).



Ballade en vélo aux abords du port, et vue sur le centre-ville Downtown



Ballade en vélo à travers les friches du port



Friche dans le site du port



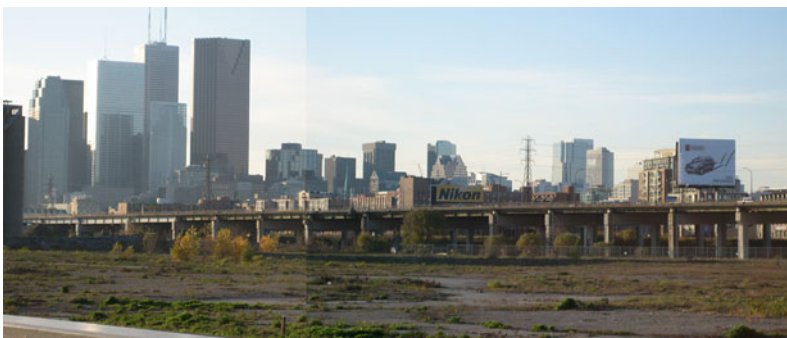
Entre le port et le centre-ville



Friche et vue sur la ville depuis le port



Des pistes cyclables permettent de se déplacer en vélo dans le port.



Vue sur la ville depuis les friches du port de Toronto



Une partie du port

## Les îles de Toronto et Thommy Thompson Park

Les îles de Toronto sont un site de détente pour les habitants, entouré de plusieurs plages. On circule en vélo sur ces îles où seuls les véhicules de service sont autorisés.

Au 18<sup>e</sup> siècle, les îles étaient un banc de sable de 9 km de long, constitué de dépôts alluviaux rassemblés par les courants du lac Ontario. En 1858, un violent orage a décroché une partie du banc de sable, réduisant considérablement sa taille. À l'origine, ce territoire était en une seule partie, mais un ouragan en a fait une chaîne d'îles en 1954.

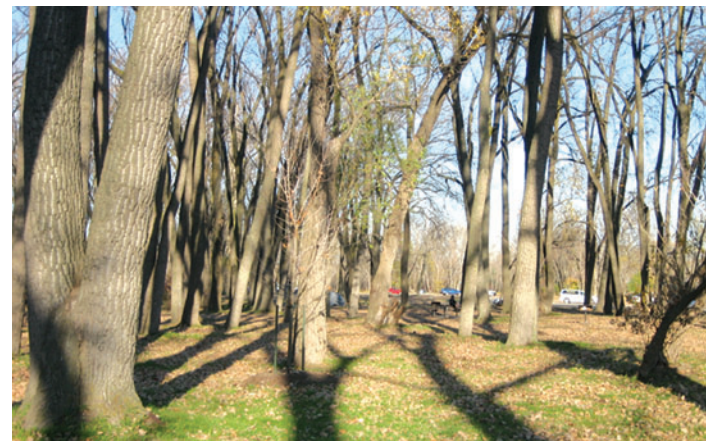
Dans les années 1930, un remblai a été constitué au nord-est du croissant de Toronto Islands, pour y implanter en 1939 un aéroport (principalement de loisirs), comme le montre le plan de la page 44. Une quinzaine d'années plus tard, des remblais ont également été utilisés pour créer le Thommy Thompson Park, situé à l'est du port et des îles et représenté également sur le plan. On peut voir sur la carte historique de la page 48 que ces deux morceaux du territoire n'existaient pas au début du 20<sup>e</sup> siècle et que les îles avaient une forme un peu différente.



Le bord du lac Ontario



Plage sur Toronto Islands



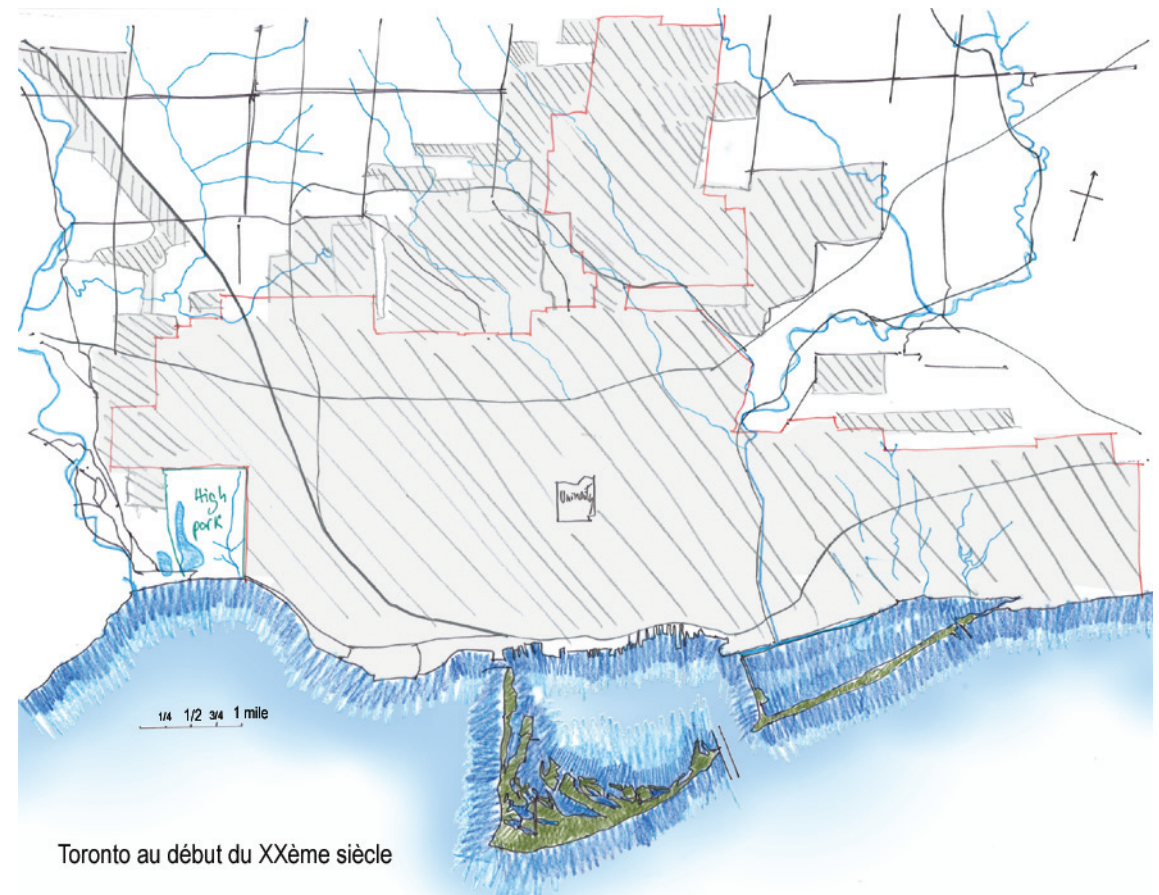
Boisement derrière la plage, Toronto Islands

**Tommy Thompson Park** est le nom de la péninsule totalement artificielle située entre les Toronto Islands et "the Beaches". Ses bords sont faits de gravats et n'ont pas de plages. Le parc, renaturalisé, mesure 5 km de long et 1 km de large, et offre de belles perspectives sur le lac Ontario et sur Toronto, entrevus à travers les herbes et les buissons. Bien qu'artificielle, la péninsule est une réserve naturelle, dans laquelle des espèces spécifiques de plantes et d'oiseaux sont préservés. Une grande variété de mammifères, de reptiles et d'amphibiens peuplent également le site, très fréquenté par les habitants de Toronto qui le parcourent en vélo et en rollers.

La construction du parc a commencé dans les années 1950, notamment avec les excédents de matériaux venant des chantiers de Toronto. La péninsule appartient aujourd'hui à la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, créée en 1957 dans le but de gérer les ressources naturelles.

### Message

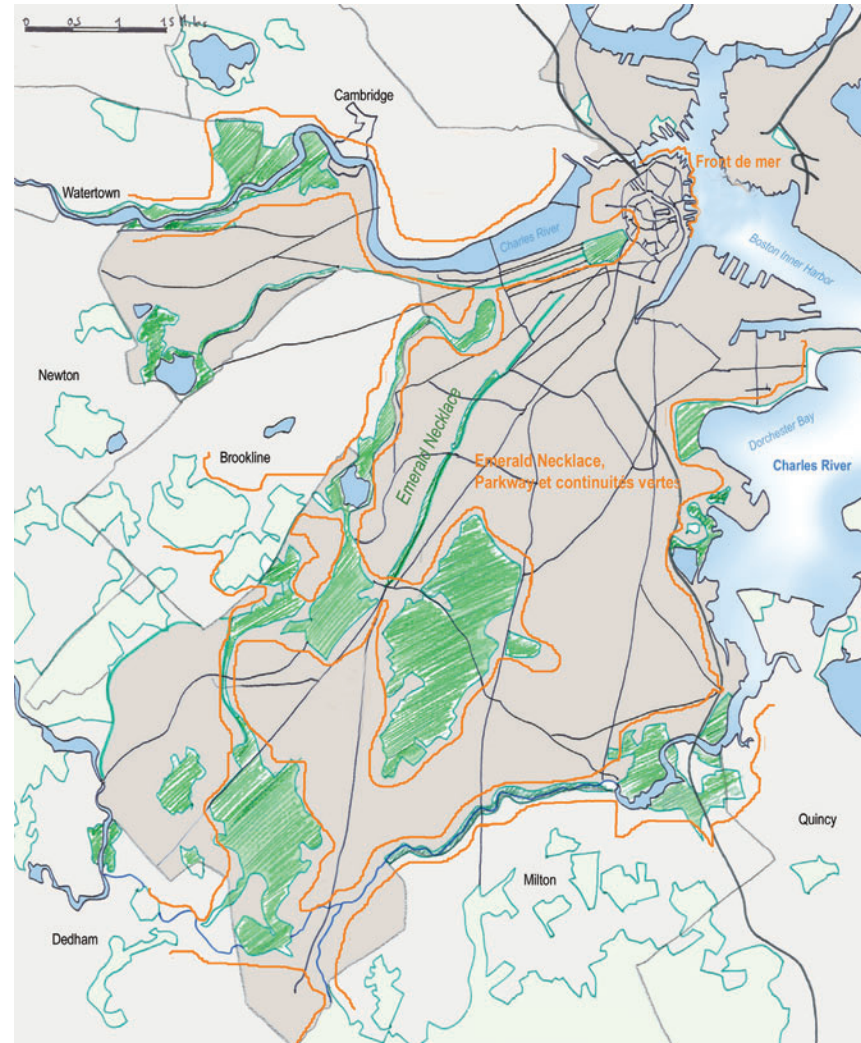
*Le bord du lac, constitué du port en transformation, des plages, des îles et du parc Tommy Thompson, est un site exceptionnel, par sa géographie et son histoire, par les vues qu'ils offrent sur la ville et sur le lac, et par sa localisation au cœur de la ville. Enfin, le fait qu'il soit artificiel et en partie renaturalisé en fait un lieu bien spécifique, où il est très agréable de se promener. Le projet de très grande ampleur qui s'y développe en fait un site de référence pour l'Île-de-France, qui devrait s'en inspirer dans sa réflexion sur des sites comme la boucle de Gennevilliers.*



Carte historique de Toronto



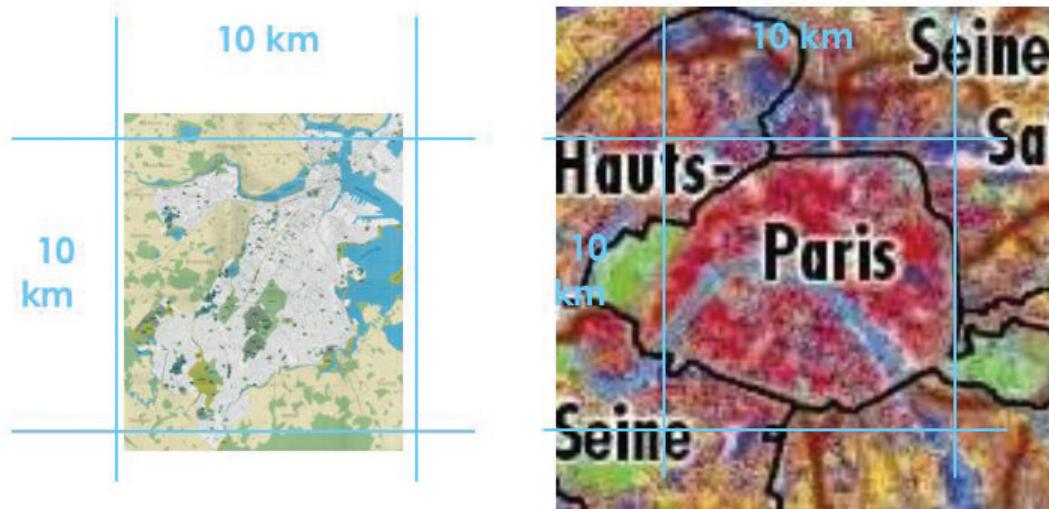
## Les espaces conçus par F.L. Olmsted : liaisons vertes et bleues, riverways, parkways



Carte des liaisons vertes et bleues, des riverways et parkways conçus par F.L. Olmsted

**BOSTON**

### Boston et Paris



**E**n ce qui concerne Boston, c'est le système d'espaces ouverts de l'ensemble de la ville qui est exposé ici.

Comme le montrent les deux cartes ci-jointes, présentées dans un carré de 10 x 10 km, la taille de Boston est comparable à celle de Paris intra-muros. Boston regroupe 600 000 habitants, tandis que Paris, plus dense, en identifie 2,1. Les zones représentées en jaune sur la petite carte de Boston sont les villes de Banlieue, dont Brookline au nord ouest, non loin du campus d'Harvard.

### Le site et le développement de la ville

Boston s'est implantée sur la côte de l'océan Atlantique, au bord de la Baie du Massachusetts. La ville du XVII<sup>e</sup> siècle s'établissait sur la péninsule de Shawmut, reliée au continent par un isthme étroit. À l'ouest s'étendaient des marais constamment envahis par la marée. De nos jours, cette partie correspond au quartier central de Back Bay. Enfin, la ville était entourée à l'origine par trois collines, dont il n'en reste qu'une, celle de Beacon Hills ; les autres ont été arasées pour combler le port de Boston et le secteur de Back Bay, sans cesse inondé. En serrée au nord de la péninsule, la ville coloniale s'est vite trouvée à l'étroit. Le comblement et l'as-

sèchement des marécages tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle a permis d'aménager de nouveaux quartiers. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le quartier de Back Bay a été complètement poldérisé.

La physionomie de la ville a donc été considérablement transformée entre le XVII<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle, période pendant laquelle elle n'a pas cessé de s'étendre ; entre 1630 et 1890, la superficie de Boston a été multipliée par trois.

À la fin du XX<sup>e</sup> siècle, Frederick Law Olmsted imagina un concept très fort et superbe.

### Un réseau de parc

À Boston, un réseau métropolitain de parcs basé sur des réserves forestières (Middlesex Fells, Blue Hills), des liaisons vertes le long des cours d'eau (Mystic, Charles et Neponset rivers), les côtes de la baie et des parkways bordés d'arbres a été conçu par F. L. Olmsted et ses fils en 1893.

La réflexion menée par les Olmsted dépasse le cadre de la ville pour s'appliquer à l'aire métropolitaine.



The Emerald Necklace

## The Emerald Necklace

The Emerald Necklace est l'application de cette réflexion d'ensemble dans Boston. A une échelle moins large, la description de cet exemple permet de comprendre le concept défendu par les Olmsted, et ce qui en résulte. Vingt ans ont été nécessaires pour réaliser ce grand projet.

En 1887, après avoir créé deux premiers parcs à Boston (Arnold Arboretum et Back Bay Fens), F. L. Olmsted fut chargé par la commission des parcs de la ville de connecter ces parcs entre eux et d'en imaginer d'autres. Le résultat de ce travail est "The Emerald Necklace", chaîne de 1 100 acres (445,5 ha) de parcs sur 5 miles (8 km), reliés les uns aux autres par des parkways et des

voies d'eau (riverways), à Boston et sa ville voisine, Brookline. Le projet d'ensemble comprend : le Boston Public Garden, the Commons, Commonwealth Avenue, the Back Bay Fens (1879), the Riverway (1881), Olmsted Park (1881), Jamaica Park (1892), Arnold Arboretum (1872), et Franklin Park (1885). Cette chaîne en forme de L retourné regroupe des parcs linéaires ou plus larges et débouche sur la Charles River, comme le montre la plan ci-dessus.

Les Olmsted avaient remarqué que les vallées étaient le principal potentiel pour l'aménagement d'espaces libres linéaires. Les parcs de la ville sont liés à l'eau.

## The Emerald Necklace aujourd'hui

A l'heure actuelle, différentes collectivités et institutions veillent sur cet ensemble de parcs, listé dans le registre national des sites historiques. L'université d'Harvard s'occupe de Arnold Arboretum. La partie ouest de Olmsted Park et Riverway sont sous la responsabilité de Brookline, et le reste du Emerald Necklace est pris en charge par la ville de Boston et le Department of Conservation and recreation du Massachusetts.

Durant la dernière décennie, 60 millions de dollars ont été utilisés par les villes de Brookline et de Boston pour améliorer les parcs et les voies d'eau du Emerald Necklace. Ces investissements ont permis d'aménager des chemins, de faire des plantations, de créer une signalétique, de restaurer les bords des parcs et les bâtiments alentours. Des jardins ouvriers se sont également insérés dans cet ensemble. Avant cela, le Emerald Necklace avait été laissé à l'abandon pendant une quinzaine d'années.

En 1996, The Emerald Necklace Conservancy a été créée pour protéger, restaurer, maintenir et promouvoir le système de parcs du Emerald Necklace et pour y assurer un bon accueil du public. The Emerald Necklace Conservancy est une non-profit organization qui a développé un partenariat public-privé regroupant notamment différentes associations. Le programme de cet organisme a été défini par les villes du Boston et de Brookline et par le Massachusetts.

## Un concept toujours d'actualité

Le système de continuité verte et plus particulièrement de parcs autour de l'eau a été élargi à l'ensemble de l'agglomération, et notamment à la Neponset River, au sud de Boston. Autre exemple, le campus d'Harvard, véritable espace ouvert en ville (non clôturé) et qui borde la Charles river, va s'étendre sur l'autre rive dans les prochaines années. A cette occasion, toute une réflexion a été entreprise par Harvard planning pour valoriser la rivière. Le concept inventé par Olmsted a donc fait son chemin et est devenu une référence pour l'aménagement.

Par ailleurs, plusieurs actions ont été entreprises par le gouvernement pour valoriser berges et littoral : 1 milliard de dollars a été investi pour nettoyer la baie de Boston qui était très polluée. Parallèlement, une loi de l'Etat (chapter 91) précise que les berges doivent être accessibles "pour le bénéfice de tous". Les propriétaires doivent se mettre en règle par rapport à cette loi. L'objectif est de rendre accessibles l'ensemble des berges et de créer des continuités vertes. Cet exemple montre qu'aux Etats-Unis, l'urbanisme se fait notamment par le biais des lois de l'environnement. A Boston, il n'existe pas d'entité de planification régionale comme l'IAURIF pour l'Île-de-France. C'est le park department de la ville qui s'occupe de maintenir les espaces ouverts. Ce système américain diffère de celui du Canada, qui oblige chaque grande ville à créer un bureau régional de planification.



Olmsted Park appartient à The Emerald Necklace. On voit ici une zone de marais

### Message

*Le concept fort inventé par Olmsted a été développé dans de nombreuses villes américaines. Il en résulte encore aujourd'hui des continuités vertes formidables, où le réseau routier à sa place (les fameux parkways).*

*Ce type de projet s'appuie sur la géographie (sur l'eau et la topographie) lieux faisant de ces espaces ouverts des lieux très naturels, qui arrivent jusqu'au cœur des villes. Le but est de les relier les uns aux autres, et de bien les identifier, notamment en leur donnant des noms précis. Ils deviennent alors de forts repères.*

*On a ici un exemple très parlant pour la trame verte et bleue de l'agglomération francilienne.*



Sentier sur les bords de Olmsted Park



Olmsted Park



Olmsted Park



Commenwealth avenue : un parkway



Riverway, entre Commonwealth avenue et Olmsted Park



Les bords de la Charles River ont besoin d'être réhabilités



Les bords de Commonwealth avenue



Olmsted Park



Un parkway qui nécessite une réhabilitation



Equipements sportifs sur les bords de Olmsted Park





Carte de localisation des projets à New York

Trois principaux sites sont étudiés à New-York : The Bronx River, dans le Bronx, Hudson River et sa voisine High trail, à Manhattan, et Fresh Kills dump, à Staten Island. Enfin, la question des jardins ouvriers à New-York City sera évoquée.

L'agglomération de New York regroupe 21 millions d'habitants (contre 11 millions en Région Ile-de-France), selon le bureau du recensement des Etats-Unis. Ils sont répartis sur trois états : New York, le New Jersey et le Connecticut. La ville de New York proprement dite compte 8 millions habitants, répartis dans cinq districts : Manhattan, Brooklyn, Queens, Bronx et Staten Island. La superficie totale de la ville de New York, située à l'embouchure de la rivière Hudson, est de 1 214 km<sup>2</sup>, dont 785 km<sup>2</sup> de terres émergées et 429 km<sup>2</sup> d'eau.

# NEW YORK

## Bronx River, dans le Bronx



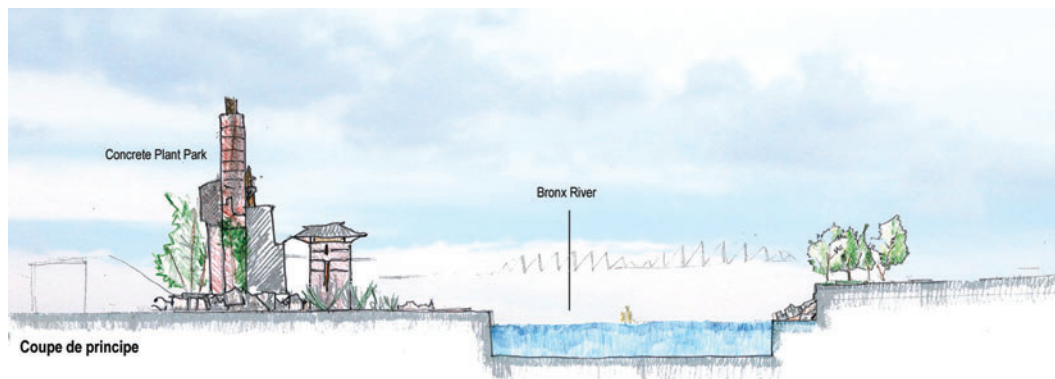
Plan de la Bronx River

The Bronx River se situe dans le sud-est de l'Etat de New-York. C'est une rivière de 24 miles de long (38 km), qui prend sa source dans le comté de Wetchester, à 15 miles (24 km) de New York City, près du réservoir Kensico, créé en 1915 avec l'eau de cette rivière pour répondre aux besoins grandissant de la population new-yorkaise en eau. Elle traverse d'abord White plains, ville qui s'est développée aux franges de New York City. Puis elle franchit les banlieues nord de New York, et arrive dans le Bronx où elle traverse des parties urbanisées, et le Bronx park, grand de 718 acres (291 hectares), représenté sur les plans, qui rassemble le jardin botanique de New York et le zoo. The Bronx River débouche sur The East River, qui sépare le Bronx et Manhattan de Queens et Brooklyn, comme le montre les cartes.

Pendant les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, la rivière était un vaste égout à cause des déchets industriels qu'on y déversait chaque jour. Par ailleurs, dans le Bronx, les pouvoirs publics, indifférents à son existence, ont créé tout autour des routes et des autoroutes, en délogeant des populations défavorisées. L'une de ces voies rapides longe la rivière en la traversant à plusieurs reprises, comme on peut le voir sur le plan.

Dans les années 1980, la ville (Bronx), a acheté la terre polluée entourant la rivière dans le but de l'aménager. Des actions ont parallèlement été entreprises par différents groupes, notamment la Bronx River Alliance, pour que la rivière retrouve son état originel, c'est à dire une "voie d'eau" propre.





La Bronx River sur le site du futur Concrete Plant Park

Mag Greenfield, de la Bronx River Alliance, m'a fait visiter, avec la voiture de fonction du New York City Department of Parks and Recreation (partenaire de la non-profit), une partie du site appelé Concrete Plant, que l'on peut repérer sur le plan et la coupe ; elle m'a expliqué le contexte de la création de cette non-profit organization, qui fonctionne comme beaucoup d'autres grâce à des partenariats. Ils sont ici 80 partenaires, dont le zoo et le jardin botanique. La mission de la Bronx River Alliance est de coordonner les actions proposées en faveur de la rivière et de valoriser ses abords, à des fins écologiques, économiques, pédagogiques et de loisirs, notamment en faveur des habitants des quartiers que la rivière traverse.

Un des objectifs de la non-profit est la continuité des espaces ouverts le long de la rivière. Cela passe notamment par la créa-

tion de chemins pédestres, ce qui se révèle difficile car le territoire est très large et complètement fragmenté par de lourdes infrastructures. De plus, la rivière passe par des quartiers défavorisés qui nécessitent eux aussi d'être revalorisés. Elle traverse aussi des parcs de qualité auxquels ont déjà fait allusion, et de nombreuses friches industrielles dont l'avenir est à définir. Le but de la Bronx River Alliance est de relier ces espaces et d'en faire des lieux récréatifs. Mais entre la présence des infrastructures et la pollution des sols de certaines friches, le site présente de nombreuses contraintes. Parallèlement, au sud du Bronx, la rivière est devenue une destination populaire pour faire du canoë. Elle a donc déjà été aménagée sur cette partie.



Au fond, la Bronx River : un site contraint par les infrastructures



Site du futur Concrete Plant Park

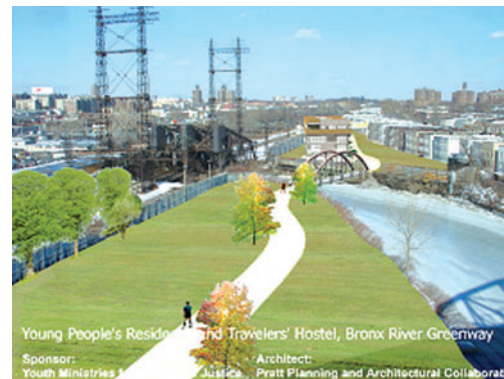
Une grande concertation a été organisée avec les habitants qui soutiennent le projet. Pour Mag Greenfield, c'est parfois difficile de faire participer la population et chaque réunion est un nouveau défi. La concertation est une démarche très répandue aux Etats-Unis, par laquelle la transformation d'un site comme celui-ci passe forcément.



La concertation, ici sur le futur Concrete Plant Park



Les bords de la Bronx River : un site industriel



La création de liaisons vertes le long de la rivière

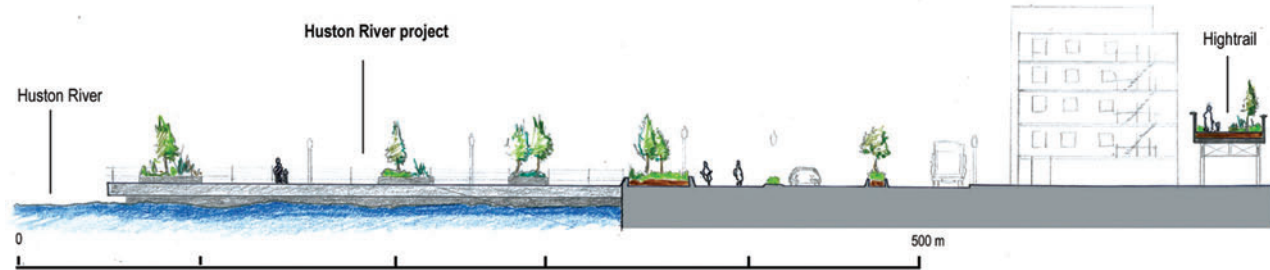
### Message

Dans une partie de la ville défavorisée qui évolue : le Bronx, The Bronx River et les friches qui l'entourent représentent un grand site à enjeu, où les problématiques urbaines sont à croiser avec la recherche d'une continuité entre les espaces ouverts. Des quartiers similaires existent en Ile-de-France, notamment autour de Seine Amont. Bien que mises en place récemment, la structure et les actions entreprises à New York autour de la Bronx River peuvent servir d'exemple.

# Hudson River et High line à Manhattan



Plan des abords de Hudson River et de High line (en rouge)



Coupe sur les aménagements des abords de Hudson River et de High line

**H**udson River et High line s'étendent tout en longueur au sud-ouest de Manhattan, où des transformations de l'espace public ont lieu, comme en témoignent ces deux projets situés dans des quartiers en mutation.

## Hudson River

Hudson River est un fleuve de 506 km de long, qui coule principalement dans l'Etat de New York, et forme la frontière entre les Etats de New York et du New Jersey avant de se jeter dans l'océan Atlantique, comme on peut le voir sur la carte de localisation des projets à New York. A son embouchure s'étend le port, dans lequel il est difficile de naviguer à cause des courants forts. Le nom du fleuve provient de Henri Hudson, un anglais naviguant pour le compte de la France et de la Hollande et qui explora le fleuve en 1609. La source officielle du fleuve Hudson est le lac Tear of the Clouds, dans les monts Adirondacks, massif cristallin

situé dans le prolongement des montagnes Appalaches, comptant 4 000 cours d'eau et dont une grande partie est comprise dans le parc naturel de l'Adirondack State Park.

Le Hudson est parfois appelé fleuve "noyé", car l'eau salée pénètre bien au-dessus de l'embouchure du fleuve.

Le fleuve a été désigné "American Heritage River" en 1997 par l'agence de la protection environnementale des Etats-Unis, qui dépend du gouvernement fédéral. Une quinzaine de fleuves répartis dans les différents états bénéficient de cette appellation, qui sous-tend trois objectifs : la protection des ressources naturelles et de l'environnement, la revitalisation économique et la valorisation historique et culturelle.

## Hudson River à Manhattan

Il y a cinquante ans, lorsque les modes de déplacements et les nouvelles technologies évoluèrent, le port de Manhattan est devenu obsolète. Les docks qui s'étendaient le long de l'Hudson River se sont transformés en lots de parkings, en garages pour les bus et en lieux de remorquages divers. Les piliers ont alors commencé à s'effondrer dans le fleuve. Parallèlement, les habitants des quartiers alentours ont depuis toujours profité de ce lieu pour venir observer les étoiles ou les bateaux, et pour bénéficier de l'espace ouvert qui le caractérise.

Aujourd'hui, un gigantesque projet d'aménagement, Hudson River Park, est en cours d'élaboration, le long de l'Hudson River, sur la partie du fleuve qui longe tout le sud de Manhattan. A travers ce projet, c'est tout le front de la péninsule qui se transforme, mettant considérablement en valeur la rivière et la côte du New Jersey, mais aussi les quartiers qui bordent Manhattan et qui sont indiqués sur le plan de la page précédente : du sud au nord : Battery Park City, Tribeca, Soho, Greenwich Village, Chelsea et Clinton.

D'une longueur de 5 miles (8 km) et regroupant 550 acres (223 ha), Hudson River Park est constitué de nombreuses avancées sur les anciens pontons, comme l'illustre le même plan, d'allées piétonnes ponctuées de bancs publics, de poches arborées, d'une piste cyclable et d'espaces de jeux (volley-ball...). La coupe et les photos permettent de se rendre compte de l'atmosphère du site. Une grande partie de l'aménagement

est réalisée, et les new-yorkais sont déjà très nombreux à fréquenter le lieu, à pied, en vélo, en roller. La vue très dégagée sur le New Jersey est superbe. Les travaux ont démarré en 1998 et sont presque achevés. Pour mettre en place ce grand projet urbain, l'Etat de New York et la ville ont créé Hudson River Park Trust, régi par une loi datant de 1998 et nommée Hudson River Park Act. Un comité consultatif composé de cinquante fonctionnaires et représentants, élus des communautés d'affaires, environnementales et civiques, joue un rôle important dans le processus de planification du parc.

La construction de Hudson River Park à coûté 400 millions de dollars. L'Etat de New York et la ville ont chacun investis 100 millions de dollars dans ce projet, le reste ayant été versé par le gouvernement et des sources privées.



Mail planté le long de Hudson River



Des new-yorkais profitant de la vue sur le New Jersey



Piste cyclable le long de Hudson River



Around des berges de Hudson River



A l'intérieur du mail planté



Le bout des aménagements de Hudson River : Financial District

## High line

The High line, représentée en rouge sur le plan de la page 59 et visible sur le côté droit de la coupe, est une voie ferrée désaffectée qui traverse un quartier en cours de gentrification. Elle se situe derrière les berges récemment aménagées de Hudson River, comme le montre le plan, et traverse 22 blocs, de la trente-quatrième rue (34th Street) à Gansevoort street. Les deux projets s'étendent tout en longueur et montent que l'on se trouve, au cœur de Manhattan, dans des quartiers en pleine mutation.

### Caractéristiques de la High line

**Longueur :** 1,5 miles (2,4 km)

**Superficie :** 6.7 acres (2,7 ha) sur la plateforme élevée du rail

**Taille :** 30-60 pieds (30 à 18 mètres) de large et 18-30 pieds (5,5 à 9 mètres) de haut

**Matériaux de construction :** acier et béton armé

**Propriétaire :** La ville de New-York

La High Line a permis de desservir, durant près d'une cinquantaine d'années, la zone industrielle alors située au sud-ouest de Manhattan. Elle reliait usines et entrepôts en pénétrant à l'intérieur des bâtiments. Le lait, la viande et les produits crus et manufacturés étaient ainsi acheminés.

Dans les années 50, la forte croissance du transport des marchandises par camion a entraîné un déclin du trafic ferroviaire, et par la même occasion de la High line, de moins en moins utilisée. 10 ans plus tard, des parties de celle-ci ont commencé à s'effondrer. Au milieu des années 80, des propriétaires ayant acheté les terrains s'étendant sous la ligne ont voulu inciter les pouvoirs publics à démolir l'ensemble de celle-ci. Depuis, les discussions autour de la ligne oscillent entre préservation et destruction.

### Les grandes dates

**1929-1934 :** construction de la High Line

**1980 :** circulation des derniers trains et premiers projets de démolition

**1999 :** fondation de l'association "Friends of the High Line"

**2001 :** le maire sortant Rudolphe Giuliani s'engage à détruire la ligne

**2002 :** le maire Michael Bloomberg soutient le projet de préservation de la High Line

**Janvier 2003 :** lancement du concours "Dessiner la High Line"

**2004 :** désignation du lauréat du concours, l'équipe Field Operations and Diller Scofidio et Renfro

**2005 :** la Ville de New-York acquiert la High Line qui appartenait à la compagnie CSX Transportation

**2016 :** date prévue pour l'achèvement total des travaux



Sur la High line : une ambiance particulière



High line vu de dessous, à Chelsea

## L'association "Friends of the High line"

Cette association à but non lucratif a été créée en 1999 par Joshua David et Robert Hammond pour sauver la High Line de la destruction et promouvoir sa transformation en un espace ouvert public. "Friends of the High Line" est soutenue par de nombreux élus de la Ville de New-York, des organisations civiles et un grand nombre de professionnels (designers, architectes, urbanistes).

Leur objectif est de créer une grande promenade publique. Celle-ci passera entre les immeubles, et offrira à d'autres endroits des vues dégagées sur Huston River, sur les horizons de Manhattan et sur les jardins familiaux à l'intérieur des blocs de la ville. Monument, elle mettra en valeur le passé industriel de New-York.

High line traverse des quartiers à la mode qui se transforment : Hell's Kitchen/Hudson Yards, West Chelsea, and the Gansevoort Market Historic District. Lorsque la ligne a été construite dans les années 30, ces quartiers étaient dominés par l'industrie et les transports. Aujourd'hui, les nombreux entrepôts et usines qui caractérisent les lieux ont été convertis en galeries d'art, studios de conception, magasins, restaurants, musées et résidences.

En 2002, un groupe d'entreprises de 250 propriétaires des quartiers qui entourent High Line et nommé le Chelsea-Village Business Owners (CVBO) s'est créé pour défendre le projet de reconversion. Les membres de CVBO affirment que la ligne fait partie de l'identité historique de la ville et que sa conversion en espace public leur apportera de nouveaux clients.

### Le projet

L'équipe lauréate (Field Operations and Diller Scofidio et Renfro) se dit inspirée par la beauté "mélancolique et irréaliste" de High Line, où la nature s'est complètement installée depuis l'abandon du trafic. Les paysagistes et architectes qui composent l'équipe veulent valoriser le passé industriel de la ligne. Leur concept "agri-tecture" combine des matériaux naturels (végétaux) et de construction (verre, acier, béton) pour trouver de nouvelles proportions à la ligne, qui mêle des lieux sauvages, cultivés, intimes, ou au contraire hyper-sociaux. L'objectif est également de marquer le contraste avec les aménagements du Hudson River Park, dont on a fait allusion plus haut, qui sont notamment caractérisés par la vitesse, avec la présence de la route et des pistes piétonnes et cyclables.

L'équipe souhaite que le temps soit en quelque sorte suspendu lorsque l'on se trouve sur la ligne, et évoque la flexibilité de leur projet, non figé et conçu pour évoluer.



La High Line à Chelsea



La High Line à Chelsea

### Message

Huston River Park et High line sont deux projets de grande ampleur dont le but est de valoriser des espaces ouverts. Situés tous les deux en plein centre de New York, à Manhattan, s'étendant en parallèle et ayant une histoire industrielle proche, ils diffèrent pourtant énormément dans leur traitement contemporain. Cependant, il s'agit pour les deux de projets urbains de grande ampleur qui privilégient les circulations douces, dans des quartiers en pleine mutation.

La promenade plantée sert de référence au projet de reconversion de la ligne new-yorkaise : au début des années 90, la ville de Paris a converti un viaduc élevé semblable à la High line mesurant 3 miles de long (5 km), entre l'Opéra Bastille et le Bois de Vincennes. De nombreux projets de ce type ont déjà été réalisés aux Etats-Unis et dans le monde entier. Parmi eux, citons le Bridge of Flowers, Shelburne Falls, MA ; Holbeck Viaduct, Leeds, UK ; Beltline, Atlanta, GA ; Beltline, Atlanta, GA ; Duisberg Nord Landscape Park, Duisberg, Germany, Reading Viaduct, Philadelphia, PA ; Bloomingdale Trail, Chicago, IL ; Rail Corridor, St. Louis, MO ; Harsimus Stem Embankment, Jersey City, NJ ; Hofpleinlijn, Rotterdam, The Netherlands, Florida ; Keys Overseas Heritage Trail, FL.



Entrepôts autour de la High Line



High Line : le projet



# Fresh Kills à Staten Island



Plan de Staten Island

## Le site

Fresh kills est une énorme décharge située au sud-ouest de New York City, à Staten Island, comme le montre la carte de localisation des projets à New York. C'est un des plus gros remblais du monde, faisant 2 200 acres (890 hectares), c'est à dire trois fois la surface de Central Park, et composé de 4 monts, ou sections, d'une hauteur qui varie entre 90 et 225 pieds (entre 27,5 et 68,5 mètres), comme l'illustre le plan zoomé du site.

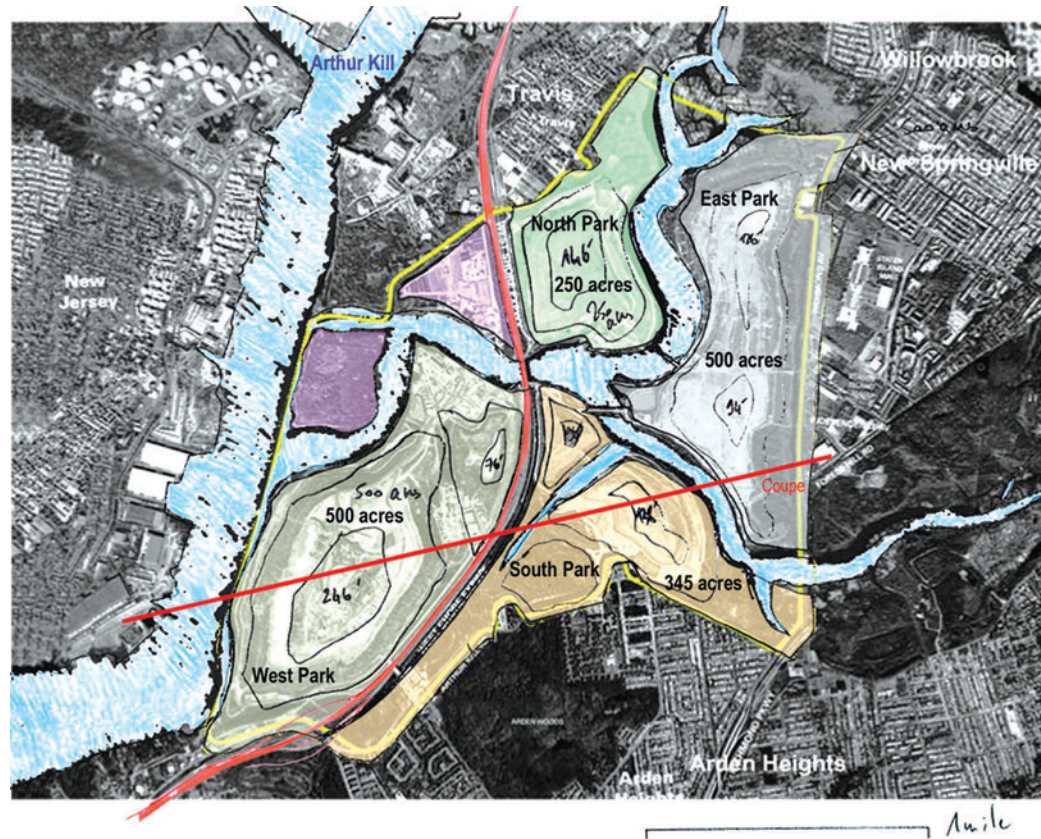


Zoom sur sur le site de Fresh Kills

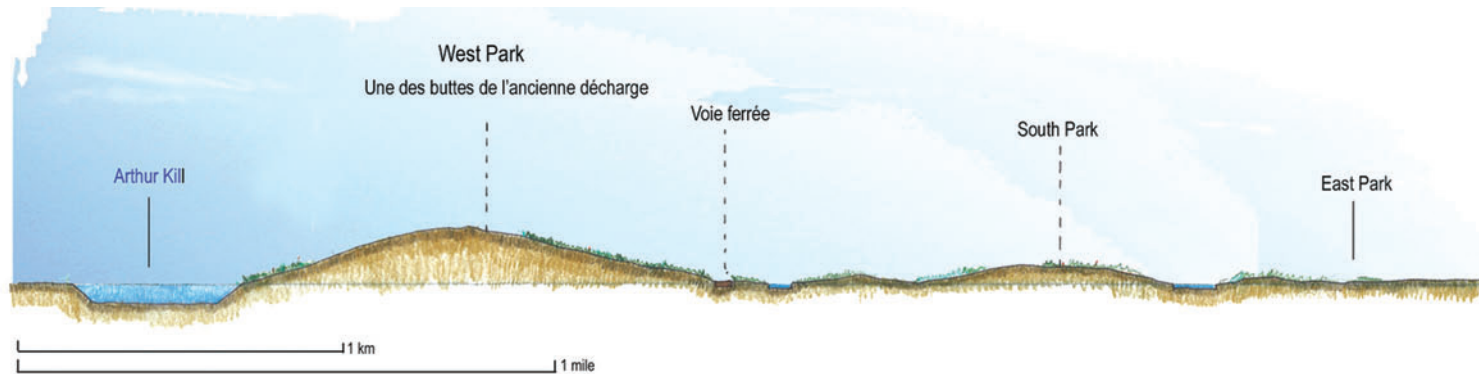
Avant d'être une décharge, le site était composé, comme tout le nord-ouest de Staten Island, de marais salé. Proche de la mer, son niveau était très bas ; son sous-sol était argileux et ses sols constitués de sable et de vase. Une partie du site était composé de champs cultivés ou abandonnés.

Bien que le site ne soit pas implanté dans un environnement naturel, puisque ses alentours sont très construits, il a développé sa propre et unique diversité écologique. Aujourd'hui, malgré les 4 monts d'ordures, les forêts et les marécages salés et d'eau douce existent toujours. Ces éléments naturels se sont maintenus et ont évolué depuis plus de 50 ans dans un environnement artificiel.

Par ailleurs, la valeur écologique du site est accrue par la présence de l'estuaire de Fresh Kills, que de nombreuses espèces d'oiseaux traversent pendant les périodes de migration pour aller du nord au sud, au printemps et à l'automne. Cet estuaire, désigné par l'Etat de New York comme "habitat significatif pour la vie sauvage et les poissons", abrite l'un des plus grand marais salé de la région.



Plan du site de Fresh Kills



Coupe sur le site de Fresh Kills

## Histoire récente

Ouverte en 1948, Fresh Kills était la principale décharge de New York pendant la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Devenue un des plus gros tas d'ordures de l'histoire humaine, elle est la plus haute colline faite par l'homme sur la côte est des Etats-Unis.

La capacité de la décharge était de 29 000 tonnes par jour en 1986-87. Alors que Staten Island s'urbanisait fortement et à grande vitesse, les problèmes sont apparus entre les nuisances apportées par la décharge et les nombreux habitants des alentours. Regroupant 443 728 habitants en 2000, Staten Island représente 5,5% de la population de la ville. Entre 1990 et 2000, avec une augmentation de 17% de sa population, ce borough de New York est devenu celui qui grossit le plus vite de l'Etat.

Sous la pression locale et avec le soutien de l'Agence de Protection de l'Environnement des Etats-Unis (United States Environmental Protection Agency, USEPA), il a été prévu de fermer le site en mars 2001. L'USEPA appartient au gouvernement fédéral et est chargée, depuis sa création par le président Nixon en 1970, de la protection de la santé humaine et de la sauvegarde d'un environnement naturel correct. Mais après les attaques du World Trade Center le 11 septembre 2001, la décharge a été temporairement réouverte pour y stocker les débris de la destruction, avant de les déplacer pour les vendre.

Par ailleurs, de nombreux moyens ont été mis en œuvre sur le site pour protéger la santé du public et pour respecter les normes environnementales. Les secteurs les plus plats du site n'ont jamais été remplis d'ordures ; traversés par de larges zones d'eau et de marécages, ils renferment une vie sauvage riche et variée.

Aujourd'hui, la ville souhaite transformer ce site qui fait l'objet de nombreuses controverses, en un véritable atout pour Staten Island, pour la ville et pour la région.



Le projet : Fresh Kills Park



Une partie de Fresh Kills aujourd'hui

## Le projet

A partir de 2003, la création d'un grand parc public a été envisagée sur le remblai. C'est le plus grand parc programmé par la ville de New York depuis la création, dans les années 1980, de la chaîne de parcs du Bronx, à laquelle on a déjà fait allusion dans le document.

Le lauréat du concours international de paysage lancé en 2001 par la ville de New York est James Corner, jeune paysagiste new-yorkais dont le travail est de plus en plus reconnu. La commande était de réaliser un plan général pour "la transformation des 2200 acres de décharge en un parc innovant, actif du point de vue de la culture et présentant une diversité écologique". Une large concertation avec les habitants des quartiers voisins a été prévue par la ville.

Sur les 2 200 acres du site (890 hectares), 1000 (405 ha) représentent les monts (remblais d'ordures) et 450 (182 ha) composent les zones marécageuses et d'eau (notamment la bordure ouest du site, comme le montre le plan du site dans Staten Island). Les 750 acres restant (303 ha) peuvent accueillir des complexes sportifs, des zones de loisirs et de détente, des marchés, des restaurants et des espaces pour des événements publics.

"Lifescape" est le concept développé par James Corner et son agence "Field Operations" pour le site. Prévu pour être réalisé pendant les 25 prochaines années, le plan propose une énorme restauration éco-

logique du site, qui passe par la création de différents types de marais, de zones enherbées et de secteurs boisés. 50 miles (80,5 km) de sentiers sont prévus pour les promeneurs, et des chemins sont proposés pour les vélos et les chevaux.

Le projet prévoit également un ambitieux programme artistique pour le grand public, des expositions sur l'environnement et un travail de la terre en guise de mémorial des événements du 11 septembre.

*Les images ci-jointes, réalisées par l'agence de James Corner, évoquent l'atmosphère que le paysagiste souhaite donner au site.*



Fresh Kills Park



Fresh Kills Park

## Commanditaires et financements

Ce projet est commandé par les départements Urbanisme, Hygiène, Affaires culturelles et Parcs et loisirs de la ville de New York, et par la Municipal Art Society, association (non-profit organization) qui s'intéresse aux projets d'urbanisme et de préservation de l'espace.

Les fonds proviennent principalement de l'Etat de New York. Un support financier pour l'organisation du concours a été apporté par le National Endowment for the Art (dotation nationale pour l'art), le New York State Council on the Arts, the New York City Environmental Fund, HSBC Bank USA, J. M. Kaplan Fund, Merck Family Fund, NRG Arthur Kill Operations, Inc., la Richmond County Savings Bank et SI Bank & Trust Foundation.



Fresh Kills Park



Fresh Kills Park



Fresh Kills Park



Fresh Kills Park

### Message

La transformation de la décharge de Fresh Kills en parc moderne au concept innovant est un projet à une échelle très large, la surface du site représentant trois fois celle de Central Park. Il s'agit encore d'un projet de grande ampleur et très ambitieux comme il n'en existe malheureusement pas en Ile-de-France. Les images montrent que le projet laisse une grande place à la nature (dans un milieu par ailleurs urbain). Comme souvent aux Etats-Unis, la concertation a une place importante dans la mise en place du projet.

## Les jardins familiaux de New York

Rebecca Ferguson, de la non-profit organization Green Guerillas, fondée en 1973, m'a raconté l'histoire des jardins familiaux à New York.

Dans les années 70, un grand désordre régnait à New York. Les gens brûlaient les buildings pour faire marcher les assurances et augmenter la valeur des propriétés. Ces incendies ont engendré la présence de nombreux terrains vacants.

A Lower East side, Liz Cristie et ses amis ont décidé de transformer les parcelles libres en jardins ou en espaces publics. Les lots sont ainsi devenus des "community gardens". Certains terrains appartenaient à la ville mais celle-ci n'a pas apporté de soutien financier au projet. Les jardins familiaux sont nés d'initiatives locales ; au départ, c'était un projet informel, menés par les habitants d'un quartier.

Depuis, Green Guerillas, petite organisation qui compte 3 employés et des stagiaires durant l'été, est devenue une organisation officielle, soutenue par la ville. Elle aide les volontaires à s'occuper des jardins, en leur donnant des bourses et en les aidant à préserver les parcelles. Elle organise des rencontres entre les habitants et les associations et fait fructifier l'argent qu'elle reçoit tous les ans en démarchant des fondations privées, très nombreuses aux Etats-Unis (ce type de fondations soutient les causes environnementales et les programmes liés à la jeunesse).

Green Guerillas échange énormément avec les organismes similaires. La plus grande organisation de ce type, Green Thumb, est gérée directement par la ville. Son rôle est d'administrer l'ensemble des non-profit s'occupant des jardins ouvriers en distribuant des licences et en organisant des rencontres entre les différentes associations.

Depuis les années 70, de nombreux jardins ouvriers se sont créés partout dans New York, qui en regroupe aujourd'hui environ 500, tenus par les habitants des blocs alentours, regroupés en associations. Souvent, la ville veut construire sur ces espaces, mais les habitants souhaitent conserver les jardins.



Jardins ouvriers implantés près de la voie ferrée



Un "jardinier" sur sa parcelle

Les jardiniers sont très différents les uns des autres. Au début, il s'agissait surtout d'habitants des quartiers pauvres, qui avaient besoin de nourriture et recherchaient des lieux de détente et des espaces verts. Ce type de jardiniers existe toujours. Parallèlement, en particulier à Lower East side, la population s'est enrichie et souhaite conserver ces jardins à titre ornemental.

**Quartiers regroupant de nombreux jardins ouvriers :**

East Village (6 street and Avenues A, B, C and 9 street)

East Harlem, 104 and 105 street, close to the park.

Bronx, Melrose.

**Message**

*De la même manière qu'à Paris, le prix de l'immobilier est élevé à New York, les loyers sont très chers et la pression urbaine est forte. Malgré tout, ces jardins se trouvent partout à Manhattan, notamment à Harlem, ainsi qu'à Brooklyn et dans le Bronx. Ce sont des poches de nature en plein centre-ville dont bénéficient les habitants des quartiers alentours.*

*Ces jardins sont le fruit d'initiatives locales, comme c'est souvent le cas aux Etats-Unis.*

*Ce type de jardins n'existent pas à Paris. On en trouve pourtant à Lille.*



Enfants jouant dans des parcelles à Harlem



Friche à Harlem



Un jardin en fête au coeur de Harlem



Jardin ouvrier à Harlem



Poche qui pourrait être investie par un jardin à Harlem



Jardin ouvrier à Harlem





Les villes nord-américaines contiennent de très nombreux et larges espaces ouverts. Ils ont souvent un aspect très naturel, même quand ils se situent en centre-ville, comme the Emerald Necklace à Boston, Cornfield à Los Angeles, les ravins à Toronto, ou encore Fresh Kills à New York. De plus, ils sont totalement connectés à la vie du quartier et donc facilement accessibles, ce qui n'est pas le cas de ce type d'espaces en Ile-de-France.

Les sites et les projets dont il est question dans ce document s'articulent autour de deux thèmes récurrents :

- . la topographie et l'eau, avec les projets autour des vallées, des rivières et des cours d'eau, et des fronts de mer ou de lac ;
- . l'industrie au sens large, avec les reconversions de ports, de sites militaires, de voies ferrées et de décharges.

Sur l'ensemble des cas étudiés, trois caractéristiques reviennent toujours, qui rendent les projets particulièrement étonnants et séduisants lorsque l'on vient d'Europe : il s'agit de la dimension très importante des sites, de la présence de la nature sauvage dans des lieux complètement urbanisés, et enfin de la continuité entre les espaces ouverts, que l'on préconise souvent en Ile-de-France sans forcément y parvenir. Bien que sauvages, lar-

ges et continus, les espaces ouverts ne sont pas perçus comme des coupures infranchissables. A Los Angeles, par exemple, où les distances sont gigantesques, les américains n'hésitent pas à créer ou à maintenir des parcs de très grande dimension, comme Griffith Park.

L'étude de ces sites montre également que non seulement la place occupée par la concertation dans les opérations d'aménagement est importante, mais surtout que les initiatives locales et la participation des citoyens ont un rôle fondamental dans la mise en place des projets et dans la préservation des espaces naturels. Bénéficiant d'importantes subventions provenant de fondations privées et d'institutions publiques, le milieu associatif nord-américain, composée des fameuses non profit organizations auxquelles il est souvent fait allusion dans le document, est puissant et efficace. Par ailleurs, comme l'explique P.M. Tricaud à la page 17 et dans la conclusion de son étude : *la préservation et l'aménagement de l'espace libre urbain ; comparaison de l'Ile-de-France et de sept agglomérations nord-américaines*, la démocratie directe est une tradition beaucoup plus forte en Amérique qu'en France.

En Ile-de-France, de nombreux espaces pourraient se prêter à la réalisation de projets similaires à ceux décrits dans ce docu-

ment, comme la plaine de Valenton, la boucle de Gennevilliers, la plaine de Pierrelaye, la butte Pinson, la vallée du Morbras, le croissant nord de Chelles et la butte de l'Aulnay, la confluence de la Marne et du Grand Morin... On peut se reporter à la *carte des entités fonctionnelles et paysagères de l'Ile-de-France* et à l'étude *six coups de loupe en Ceinture verte* pour avoir une vision précise de ces sites magiques et à enjeux.

## Listes des personnes rencontrées

### SAN FRANCISCO

#### Alexis Harte

#### SFUrbanForestCouncil

Coordinator, Urban Forest Council  
Department of the Environment  
City and County of San Francisco  
11 Grove Street, San Francisco, CA 94102  
(415) 355-3764 (ph)  
(415) 554-6393 (fax)  
alexis.harte@sfgov.org  
sfurbanforestcouncil@SFGov.org  
www.SFEnvironment.com

#### Galen Cranz

gcranz@berkeley.edu  
Galen Cranz, Ph.D.  
Professor  
Department of Architecture  
University of California  
Berkeley, CA 94720  
Telephone: 510 658-9330

#### Marcia McNally (and Randy Hester)

Contact Anastasia loukaitou-sideris (Cf. Los Angeles)  
cdbdesign@earthlink.net  
Wurster Hall, 208

### LOS ANGELES

#### Anastasia Loukaitou-Sideris

sideris@ucla.edu

#### Joe Linton

#### Friends of the Los Angeles River (FOLAR)

We're 3 blocks west of the Lincoln/Cypress (Avenue 26) Metro Gold Line Station. If you need driving directions see <http://www.lamountains.com/maps/riverCenter.pdf>

Joe Linton  
Outreach Director  
Friends of the Los Angeles River  
570 West Avenue 26 suite 250  
Los Angeles, CA 90065  
323.223.0585  
323.223.2289 fax  
mail@folar.org  
'Shelly Backlar' sbacklar@folar.org

#### Randy Crane

Randall crane  
crane@ucla.edu  
UCLA

#### Tsilah Burman

#### L.A. Neighborhood Land Trust

Executive Director  
tburman@lanlt.org  
(213) 572-0191  
(213) 572-0192 Fax

#### Jennifer Wolch

wolch@college.usc.edu  
wolch@usc.edu  
Dean of Graduate Programs  
Professor of Geography  
Director, Center for Sustainable Cities  
College of Letters, Arts & Sciences  
University of Southern California  
Los Angeles, CA 90089-4012  
(213) 740-6104 vox  
(213) 740-8607 fax

#### Margaret Galaviz

College Graduate Programs  
213-740-6104  
Margaret Galaviz galaviz@college.usc.edu

#### Elizabeth Jordan

#### Stephanie Landregan Mountains Recreation and Conservation Authority

stephanie.landregan@mrca.ca.gov  
Elizabeth Jordan  
elizabeth.jordan@mrca.ca.gov  
Project Manager, Landscape Architecture  
Dept.  
570 West Avenue 26  
Los Angeles, CA 90065  
(323) 221-8900 ext. 186

### **Stephanie Pincetl**

Visiting Professor  
Director, Urban Center for People  
and the Environment  
Institute of the Environment  
La Kretz Hall  
Box 951496  
University of California  
LaKretz Hall, Suite 300  
619 Charles E. Young Dr. E.  
Los Angeles, CA 90095-1496  
Tel. 310.825.2434  
Fax. 310.825.9663  
Mobile. 310.245.2339  
www.ioe.ucla.edu  
spincetl@ioe.ucla.edu

### **Vinit Mukhija**

vmukhija@ucla.edu

### **TORONTO**

#### **Liette Gilbert**

gilbertl@yorku.ca  
Associate Professor  
Faculty of Environmental Studies  
York University  
Toronto, On  
Phone: (416) 736-2100 ext. 40080  
Fax: (416) 736-5679  
Home : 178 Marguerretta Street, metro  
Lansdowne (sortie Emerson).  
416 535 9498

#### **Catherine SZANTO**

Contact P.-M. tricaud  
k.szanto@wanadoo.fr  
510 302 9870

### **BOSTON**

#### **Nathalie Beauvais**

Nathalie\_Beauvais@harvard.edu  
harvard

#### **Shirley Muirhead**

Paysagiste BRA Boston  
Shirley.Muirhead.bra@ci.boston.ma.us  
phone 617-918-4240 –  
or cell:617-875-2038.  
9th floor of Boston City Hall

### **NEW YORK**

#### **Rebecca Ferguson**

rebecca@nycgreen.org  
212-402-1126  
our address is 214 west 29th street, 5th  
floor.  
it's in-between 7th and 8th avenues

#### **Maggie Greenfield**

Maggie.Greenfield@parks.nyc.gov  
À propos de Bronx River

#### **Olivier Touraine**

Architecte  
touraine.olivier@usa.net

# Questionnaire des entretiens

## Open space projects in large North American cities

### A. Summary of the project

Open spaces are diverse in size and geographic location, and also in land use and legal status. While some of them consist of big urban wastelands, others are located around large shopping centers/malls or highways. These open spaces can also be near industrial areas, or in suburban neighbourhoods.

Often abandoned and, therefore, degraded, the diverse open sites are landscapes that are changing quickly and whose future is unsure. Sometimes, these sites are treated and then could become landmarks in urban areas of American cities. What happens to these developed, open spaces – do they become parks, recreational facilities, new residential subdivisions?

It is important to take these projects of open space development into consideration as they can have an important impact on a city's urban organization. One of the objectives of this project is to demonstrate this idea, which could be done by analysing and evaluating the impacts of good examples of open spaces in North American built-up areas, in particular in Los Angeles, San Francisco, New York, Boston and Toronto.

### B. Purpose of this interview

The ultimate goal of this study is to provide an overview of open space development and to compare the strategy of European and North American cities.

As part of this study I am interviewing local and federal agency representatives to understand the perceived effectiveness and relative importance of open spaces development strategies.

### C. Questions to start the discussion

1. Could you explain your role and your position in this agency?

For how long have you been working here?

Could you sum up the role of your agency with respect to open spaces?

2. What are the policies to preserve open spaces (and to regulate the urban sprawl)?

Who are the public decision-makers and how much weight do their decisions carry?

3. How are the open spaces developed in...? What are the different kinds of projects (programs) developed on those large sites?

4. What are the different stages of open space development, from the conception of the project until its realization?

5. Are the urban plans and projects managed by urban design teams?

Other than architects, civil engineers, property developers and landscape architects, whom else are included in these teams?

6. How are those projects designed? Is there a common way to design them or does it vary within zoning and coding specification?

7. Could you give me good examples of sites to visit? Why are these good examples?

Who would recommend I consult for further information?

# Table de conversion

To change	To	Multiply by
acres	hectares	. 4047
acres	square feet	43,560
acres	square miles	.001562
<b>feet</b>	<b>meters</b>	<b>.3048</b>
hectares	acres	2.4710
kilometers	miles	.6214
meters	feet	3.2808
meters	miles	.0006214
<b>miles</b>	<b>kilometers</b>	<b>1.6093</b>
miles	feet	5280
square feet	square meters	.0929
square kilometers	square miles	.3861
square meters	square feet	.10.7639
square meters	square yards	1/1960
square miles	square kilometers	2.5900

# Key References

## Books

Pierre-Marie Tricaud. 1999. *La préservation et l'aménagement de l'espace libre urbain ; comparaison de l'Île-de-France et de sept agglomérations nord-américaines*. IAURIF, Paris.

L.A Now, 2001. volume 1. Art Center College of Design, Pasadena, California.

L.A Now: Shaping a New Vision for Downtown Los Angeles, Seven Proposals. 2002. volume 2. Art Center College of Design, Pasadena, California.

Gayle Berens, Alexander Garvin. 1997. *Urban parks and open space*. Urban Land Institute. Washington.

*Healing America's Cities. Why we must invest in urban parks*. A Green Cities Initiative Report by the TPL.

*The economics benefit of Parks and Open Space. How land conservation helps communities grow smart and protect the bottom line*, by Steve Lerner and William Poole. TPL, 1999.

*The long-held dream of greening the Los Angeles River moves closer to reality*. Annual Report 2000. Land and People, volume 12, number 2, fall 2000, TPL.

Stephanie Pincelt, Jennifer Wolch, John Wilson, Travis Longcore. 2003. *Toward a sustainable Los Angeles : a "nature's services" approach*. A Second Year Report to the John Randolph Haynes and Dora Haynes Foundation. USC Center for Sustainable Cities. Los Angeles.

Loukaitou-Sideris, A. and T. Bannerjee. 1998. *Urban Design Downtown: Poetics and Politics of Form*. University of California Press. Los Angeles and Berkeley.

## Articles

Trip Pollard. October 2001. Greening the America Dream ?. *Planning*. Volume 67 n°10, pp. 10-15.

Kalvin Platt. August 2000. Going green. *Planning*. Volume 66 n°8, pp. 18-21.

Michael Barrette. August 2000. Pipe Fitting. *Planning*. Volume 66 n°8, pp. 14-17.

J. William Thompson. September 1998. Is there a prescription for sprawl? Landscape Architecture. Volume 88 n°9, pp. 66-71 and pp. 84-86.

J. William Thompson. September 1998. Banking on a river. Landscape Architecture. Volume 88 n° 9, pp. 50-55.

## Websites

[www.tpl.org](http://www.tpl.org): Trust for Public Land

[www.cnu.org](http://www.cnu.org): Congress for the new urbanism

[www.sustainable.doe.gov](http://www.sustainable.doe.gov)

[www.greenbelt.org](http://www.greenbelt.org): Greenbelt alliance

[www.greenway.org](http://www.greenway.org): East Coast Greenway

[www.epa.gov](http://www.epa.gov): U.S. EPA's National Estuary Program

[www.smartgrowth.org](http://www.smartgrowth.org)

[www.pps.org](http://www.pps.org): Project for Public Spaces is a nonprofit organization dedicated to creating and sustaining public places that build communities.

[www.newurbanism.org/pages/416429/index.htm](http://www.newurbanism.org/pages/416429/index.htm)

[www.hargreaves.com](http://www.hargreaves.com)

[www.sricrm.com](http://www.sricrm.com): Statistical Research, Inc. (SRI) provides comprehensive cultural resource management and historical preservation resources.

## Presidio et Crissy Field

<http://www.presidio.gov/>

<http://www.crissyfield.org/crissy/index.html>

<http://www.hargreaves.com/projects/crissy/index.html>

## Downsview

[http://www.pdp.ca/Le\\_concept\\_d\\_am\\_nagement\\_du\\_parc.409.0.html?&L=1](http://www.pdp.ca/Le_concept_d_am_nagement_du_parc.409.0.html?&L=1)

## High line

<http://www.thehighline.org/>

## Fresh Kills

[http://www.ci.nyc.ny.us/html/dcp/html/fkl/ada/about/1\\_0.html](http://www.ci.nyc.ny.us/html/dcp/html/fkl/ada/about/1_0.html)

