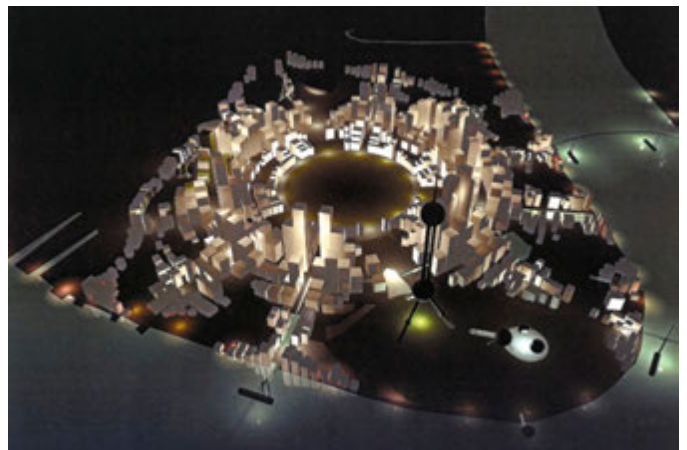
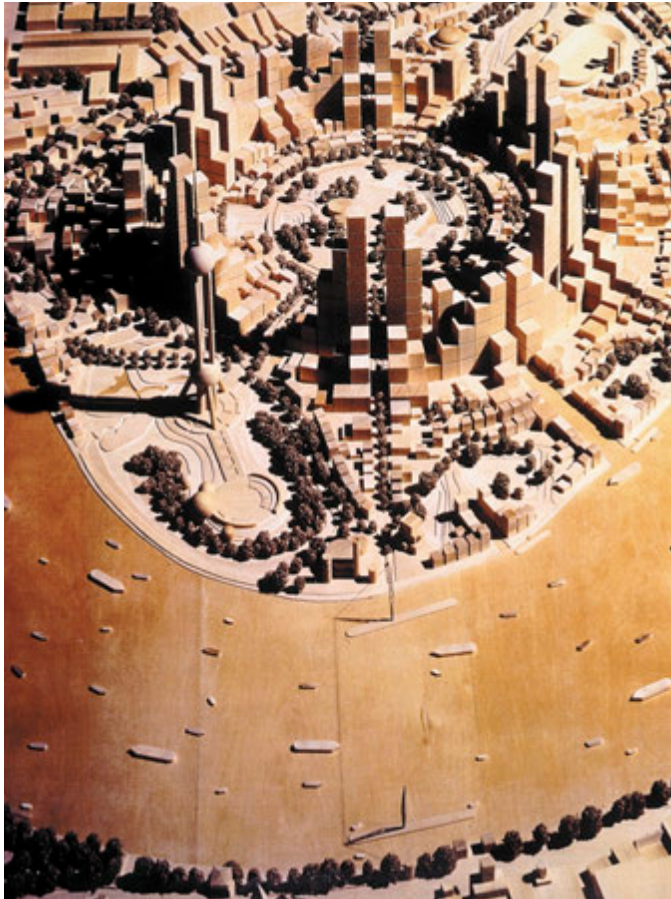


Plan directeur de Shanghai

Shanghai





Lieu
Shanghai, Chine

Date
1992-1994

Maître d'ouvrage
Shanghai Development Corporation

Superficie
40 000 000m²

Architecte
Richard Rogers Partnership

Ingénierie services techniques
Ove Arup & Partners/
Battle McCarthy

Consultant en recherche
Cambridge Architectural Research

Le plan de Rogers est fermement ancré dans le monde moderne. Mais il tient également compte de toute une série de principes qui devraient réjouir les cœurs les plus herbivores. Il est basé sur une tentative sincère de créer une tranche de ville à usage mixte, qui ne meurt pas à six heures, qui est conçue pour minimiser la consommation d'énergie, et qui permettra une utilisation optimale des transports publics

Deyan Sudjic, *The Guardian*, 2 Février 1992

Le secteur Lu Jia Zui de Shanghai était une zone isolée, coupée du centre de la ville par le fleuve Yangtze. Avec des projets de tunnels et de ponts assurant les liaisons nécessaires vers le centre ville, la Shanghai Development Corporation invita six équipes internationales d'architectes à proposer des idées pour le développement d'un nouveau secteur d'affaires pour la ville de Shanghai. RRP a répondu avec une infrastructure stratégique pour ce nouveau secteur, en étudiant et en appliquant les principes d'une ville compacte et viable. Les propositions axées sur l'environnement reposaient sur la conviction que la conception des villes doit refléter l'aggravation de la crise environnementale mondiale et que les concepteurs d'urbanisme doivent appréhender les villes comme des endroits évolutifs.

Le plan ressemble à une série de palimpsestes superposés: transport et circulation, paysage, espace construit et approvisionnement en énergie, pour créer en définitive un nouveau type de ville. Le plan directeur de RRP repose sur un vaste réseau intégré de transport public offrant une hiérarchie de modes de transport. Le cabinet a imaginé une grande roue axée sur le parc central, avec des liaisons paysagées vers un parc linéaire en bordure du fleuve. Les avenues rayonnent vers l'extérieur et sont traversées par

trois anneaux concentriques. Le premier est destiné aux piétons et aux cyclistes, le deuxième aux tramways et aux bus alors que le troisième est réservé aux grands axes routiers. Ainsi, les besoins des zones commerciales et résidentielles sont desservis à pied, loin du trafic de passage. Les grands développements commerciaux sont concentrés autour de six stations de métro, et six zones résidentielles hébergeant chacune 80 000 personnes sont regroupées le long du fleuve. Les hôpitaux, écoles et aménagements collectifs se trouvent également à proximité du parc central et du fleuve.

La grille urbaine présente une granularité et une texture riches qui s'harmonisent avec le caractère dense du quartier d'affaires de Shanghai, ce qui donne en définitive une composition urbaine organique. Les hauteurs variées des bâtiments créent un horizon urbain distinctif qui renforce les liens visuels, concrets, avec le Shanghai historique.

En élaborant un projet qui minimise les encombrements et la pollution et comprend des bâtiments peu consommateurs d'énergie et naturellement ventilés, le cabinet a calculé que le nouveau secteur réduirait la consommation globale d'énergie de 70 pour cent par rapport à un développement commercial de conception conventionnelle et de taille similaire.