

en urbanisme, aménagement, géographie, économie urbaine, art, paysage, ingénierie Confrontation Internationale d'Etudiants

Confrontation Internationale d'Etudiants

International confrontation of students in

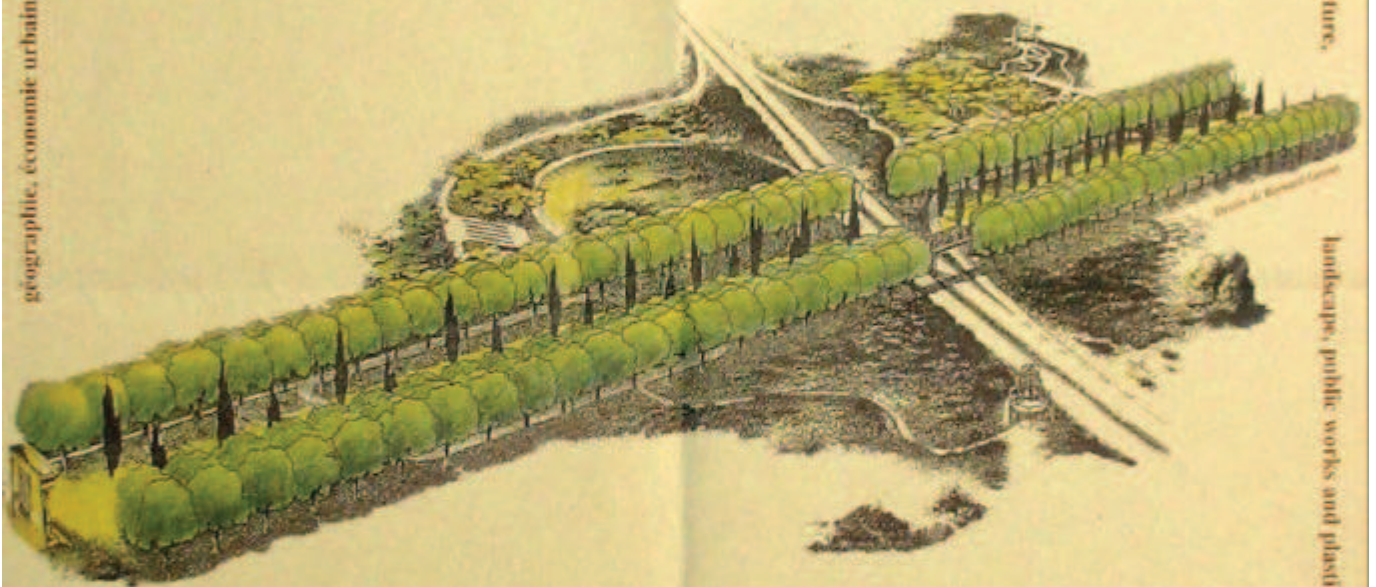
# Les Ateliers d'Eté de Cergy

du 20 août au 13 septembre 1996  
à l'Ecole Nationale d'Art de Cergy-Pontoise

# LA VILLE ET SES LISIERES

géographie, économie urbaine, art,

architecture,



landscape, public works and plastic arts International confrontation of students

Confrontation Internationale d'Etudiants en architecture, urba

## 14<sup>ème</sup> Session

Pour les lauréats  
For the prize winners

**60.000 FF**

Université Européenne de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine

Secrétariat des Ateliers d'Eté - Etablissement Public d'Aménagement  
B.P. 47 - 95020 CERGY PONTOISE Cedex  
Tél. (33) 1.34.20.55.95 ou 55.14 - Fax (33) 1.34.20.56.00



International confrontation of students in the fields of architecture, town planning, landscape, arts

## LISTE DES PARTICIPANTS

### ALLEMAGNE

**RWTH Aachen Fakultät für Architektur**

- KESSLERN Ann
- WUNDERLICH Christiane

### AUTRICHE

**Institut für Städtebau und Raumplanung Technische Universität Wien**

- GRUBER Michael

### CHINE

**South China University of Technology GHANGZHOU**

- LEI Gang Rong
- ZHUANG Zhixi

### FINLANDE

**Helsinki University of Technology  
Department of architecture**

- OJA Jaakko
- KAITURI Arto

### FRANCE

**Ecole Nat Sup du Paysage de Versailles**

- CHOMIENNE François
- LANGEVIN Stéphanie

**Ecole d'Architecture et du Paysage de BORDEAUX**

- DREVET Julie
- DUBOSC Cécile

**Université de CERGY-PONTOISE**

- GALLET Julie

**Institut Français d'Urbanisme – PARIS VIII**

- CHAMBOLLE Marie
- ROUY Céline

### GRANDE BRETAGNE

**Edinburgh College of Art –  
Heriot Watt University**

- KIRK Mehron
- CAIG Robin

### ITALIE

**Università degli studi di ROMA “La Sapienza”**

- DI BERARDINO Carlo
- TAZZARI Giovanni

**Università degli studi del l'AQUILA - Facoltà di  
ingegneria**

- DI MARZIO Eligio
- OLLA Maurizio

**C.R.I.F.A – Facoltà di Architettura di MILANO**

- SCARETTI Elena

**Istituto Universitario di Architettura di VENEZIA**

- MALFITANO Chiara
- TOMASI Alessia

### LIBAN

**Institut d'Urbanisme de l'A.L.B.A – BEYROUTH**

- Aoun Dina
- MOUJAES Bachir

### JAPON

**KYOTO Graduate School of Ingeneering in  
Architecture**

- GOTO Norimichi
- MUNEMOTO Shinsaku

### POLOGNE

**Faculty of Architecture–Technical  
University of Gandsk**

- SZYMANSKA Maria

### République de GEORGIE

**Georgian Technical University –  
Architectrural Institute**

- GURGENIDZE Lela

### République TCHEQUE

**Université Technique de PRAGUE**

- JURECKOVA Markéta
- FISER Michal

### RUSSIE CEI

**Ecole Polytechnique d'IRKOUTSK**

- STAROVOITOVA Marina

### THAILANDE

**Faculty of Architecture – Chulalongkorn University  
BANGKOK**

- ITTIWETCHAI Jiroj
- JARUWANNAPHONG Nuttaphong

### U.S.A

**California State Polytechnic University POMONA**

- ELEWY Miriam
- H.KONG Steven



# LA VILLE ET SES LISIERES

## La coupure verte entre Cergy-Pontoise et la vallée de Montmorency

*Les lisières des villes voient souvent se côtoyer zones urbanisées, espaces naturels et grands axes de transport. Le cas la frange Sud-Est de Cergy-Pontoise, à l'articulation de la ceinture verte francilienne (forêts de Saint-Germain et de Montmorency) et la future autoroute A184, est à ce titre particulièrement révélateur.*

*Dès lors, comment concilier ces milieux par nature conflictuels, qui s'étendent sur plusieurs communes ? Cette question suggère d'emblée trois axes d'intervention :*

- *Le choix du tracé de la future A184 et son intégration à la ville et à la campagne*
- *La valorisation de la ceinture verte*
- *Le traitement des portes de l'agglomération*

### L'ETOILE D'ARRAIGNEE : "Un réseau paysager pour structurer les lisières de la ville"



L'autoroute est assumée comme un ouvrage d'art qui doit être visible et non caché. Le franchissement de la Seine est ainsi souligné par un pont en arche spectaculaire.

Le tracé retenu (Ouest au Nord de l'A15 et Est au Sud) exploite ainsi l'attractivité du paysage qu'il s'agit de reconquérir.

En ce qui concerne les lisières des villes du site, les autoroutes délimitent les zones d'urbanisation future.

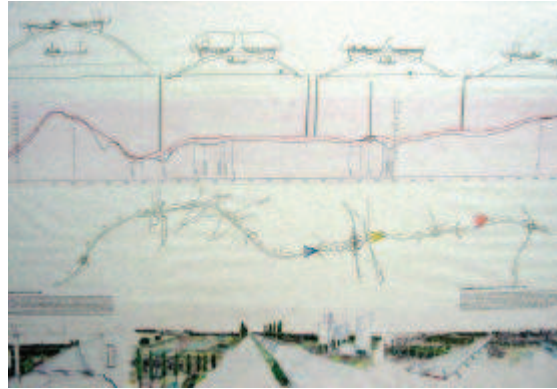
Une attention particulière est portée à Pierrelaye, cœur d'un réseau de promenades et de canaux irriguant les points forts (géographiques et historiques) du plateau. L'urbanisation de la ville est limitée afin de préserver les espaces naturels centraux, et les voies du réseau valorisées.



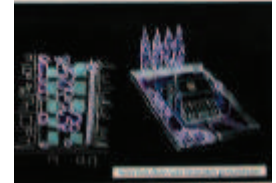
## HENKSELIT : "Un corridor de développement durable"

Le tracé Ouest, qui délimite le territoire de la Ville Nouvelle, fait l'objet d'un travail architectural poussé.

Le "carduct", viaduc aux formes élancées (un arc tous les 50 mètres), préserve les possibilités d'utilisation des sols tout en s'intégrant à tous les styles de paysages du site.



Une ferme écologique



Habitat de faible densité



La ceinture verte est développée parallèlement à l'autoroute, et matérialisée par une ligne d'éoliennes.

Cette double frontière protège le plateau de Pierrelaye de la pression du bâti, tant depuis Cergy que de la vallée de Montmorency.



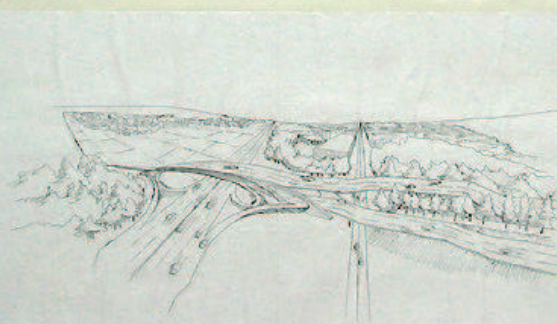
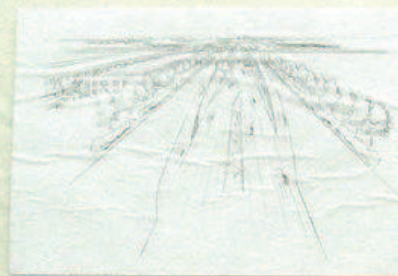
Ce corridor est dévolu à des activités respectant la notion de développement durable :

- Trois espaces agricoles (en orange sur le plan) sont maintenus
- Un parc de logements à très faible densité, sur les côtes de la Seine (en marron)
- Des réserves foncières à usage collectif le long de l'A15 (en bleu)
- Des fermes écologiques, unités d'habitat et de production autonomes au centre (en turquoise)
- Cinq axes thématiques (histoire, culture, loisirs,...) transversaux, orientés du Nord-Ouest au Sud-Est (lignes vertes).

## TRAVERSE: "Une approche fonctionnaliste"

Afin de minimiser l'impact de l'autoroute sur l'environnement, le tracé Est est dévié à l'Est de la forêt de Saint-Germain et une voie à deux niveaux superposés retenue.

Le plateau est structuré par quatre "traverses". Dans la moitié Nord, les terres agricoles sont remembrées afin de maintenir une agriculture productive. Au Sud, l'espace frontière entre Herblay et Conflans est aménagé en parc habité de part et d'autre de l'A184.





## CONTACTS : "Un maillage vert, ciment du tissu territorial"



Le tracé bleu s'avère plus pertinent au regard des flux routiers actuels, et fait office de frontière pour la Ville Nouvelle. En contournant La forêt de Saint-Germain, il préserve en outre l'intégrité d'une ceinture verte fragile.

La ceinture verte est structurée en un réseau de bois reliés par des haies. Pour ce faire, l'espace est parcellisé, puis chaque compartiment est traité séparément (consolidation des bois, préverdissement,...).



Cette "mosaïque verte", qui se glisse entre les espaces urbanisés, joue un rôle de tampon entre les villages, les autoroutes et les zones forestières sur l'ensemble du territoire.

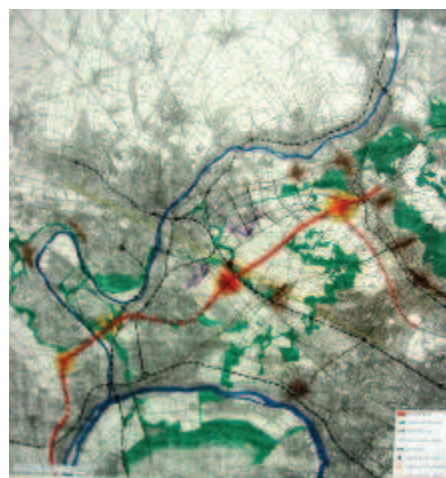
## STREAMS : "Franges vertes pour une autoroute paysagère"

L'autoroute est conçue comme une "promenade architecturale et paysagère". Le choix du tracé Ouest et la conception technique répondent à la fois à des critères pratiques et esthétiques :

- Doter la Ville Nouvelle de nouveaux accès (Jouy-le-Moutiers, Neuville, Saint-Ouen-l'Aumône) et d'une limite visuelle explicite sur toute sa longueur
- Préserver les sols cultivés (pilotis)
- Limiter les nuisances pour les habitants (tunnel ouvert)
- Développer des pôles d'activité aux quatre intersections avec les autres axes routiers et l'Axe Majeur (échangeur sur pilotis)



Un maillage de bois et de liaisons vertes est préféré au concept de ceinture. Un peu à la manière de l'équipe "CONTACTS", ces liserés végétaux protègent les espaces intérieurs des nuisances autoroutières. En outre, ils hébergent parcs et équipements de loisirs de proximité.



*Les enseignements de cette session se sont révélés extrêmement riches. Au niveau des relations entre la Ville Nouvelle et ses alentours tout d'abord, puisque Cergy est perçu comme une ville consommatrice d'espaces qu'il faut dès lors protéger (les projets ayant beaucoup moins insisté sur l'urbanisation venant de l'Est). Par ailleurs, la mise en œuvre du principe de nécessaire fermeture de la ville de Kevin Lynch s'est avérée tout à fait appropriée à la problématique des ceintures verte ou autoroutière sur un territoire peu structuré. Les équipes ont ainsi su mettre à profit des coupures, d'ordinaire perçues de manière négative. Enfin, les projets témoignent d'une volonté significative de traduire dans les formes des concepts forts. Le jury a primé "L'ETOILE D'ARRAIGNEE" et "HENKSELIT", qui ont poussé le plus loin cette démarche.*