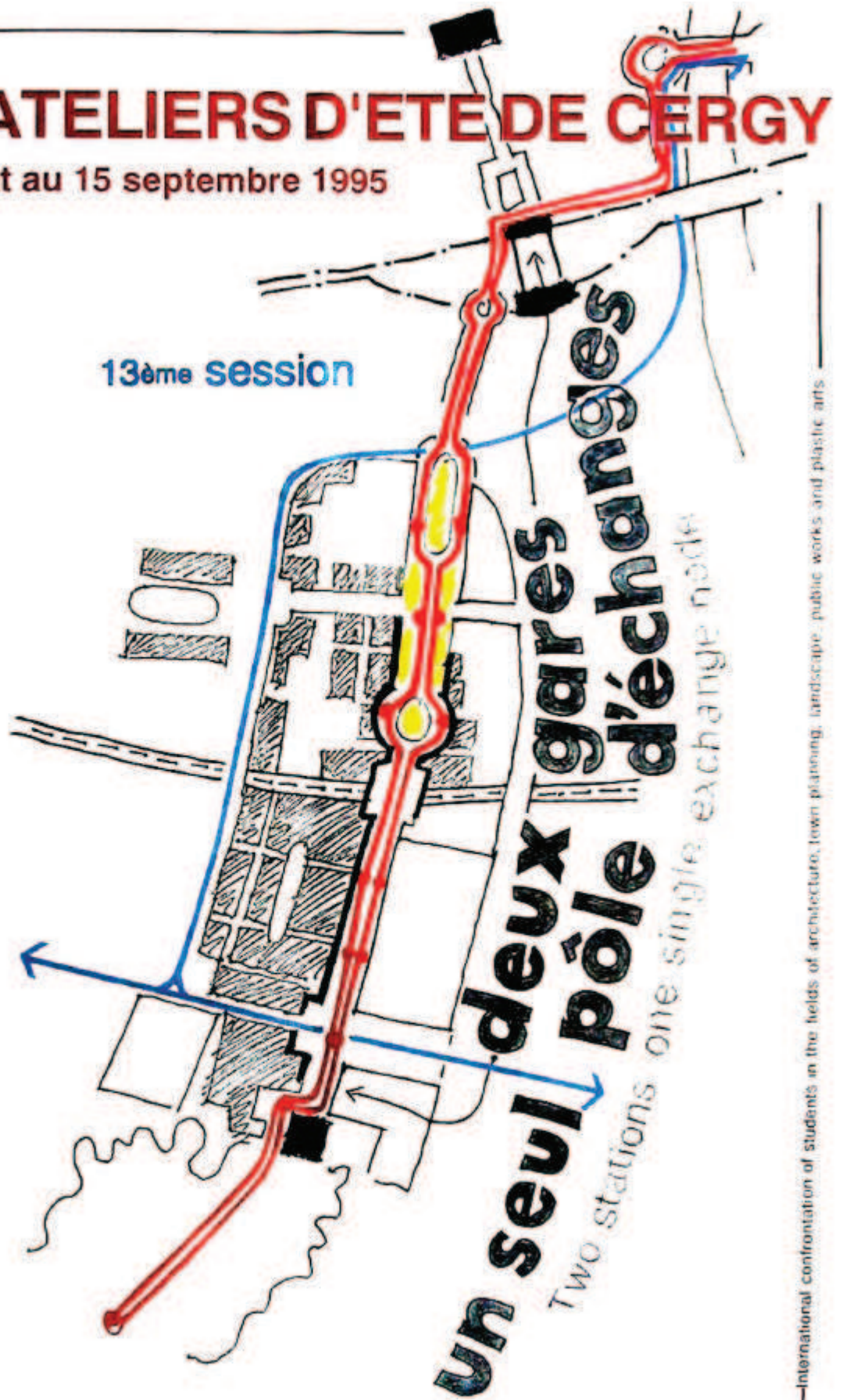


# LES ATELIERS D'ETE DE CERGY

du 22 août au 15 septembre 1995

13<sup>ème</sup> session



Confrontation internationale d'étudiants en Architecture, urbanisme, aménagement, art, paysage et ingénierie

Pour les lauréats  
60.000 FF  
For the prize winners



UNIVERSITE EUROPEENNE DE MAITRISE D'OEUVRE URBAINE

Secrétariat des Ateliers d'Été - Etablissement Public d'Aménagement  
BP 47 - 95020 CERGY PONTOISE Cedex  
Tél. : (1) 34.20.55.95 - Fax : 34.20.56.00

International confrontation of students in the fields of architecture, town planning, landscape, public works and plastic arts

## LISTE DES PARTICIPANTS

### ALLEMAGNE

#### RWTH Aachen Fakultät für Architektur

- AMORT Mick
- SCHMIDT Andrea

### BRESIL

#### Ecole d'Architecture de Sao Paulo

- MOREIRA DE MARCHI Polise
- NAGY OLIVEIRA CAMPOS Valeria

### BULGARIE

#### University of Architecture Civil Engineering and Geodesi Sofia

- BELTCEV Belian Nicolov

### CHINE

#### South China University of Technology GANGHZOU

- HOU Liang

### ESPAGNE

#### Escola Técnica Superior de Arquitectura de BARCELONA

- QUETGLAS BUSQUETS Guillem
- PLANAS SANCHEZ Francisco

### FRANCE

#### Ecole Nat Sup de Création Industrielle

- MASSIP Victor

#### Ecole d'architecture de Nancy

- LAVILLE Béatrice
- DECARIS Delphine

#### Ecole d'Architecture de Paris La Villette

- STOCKINGER Doris
- WACHSMANN Caroline

#### Ecole Nat Sup du Paysage de VERSAILLES

- BAUDOT Frédérique
- BERTROU Valérie

#### Ecole d'Architecture de PARIS Villemin

- BRUNEL Pascal

### ITALIE

#### Università degli studi des l'AQUILA

- LUCCI Federico

#### Università degli studi di ROMA « La Sapienza »

- GIURA LONGO Andrea
- ANTONUCCI Domenico

#### C.R.I.F.A, Facoltà di Architettura di MILANO

- LOTESTO Lorenzo

#### Istituto Universitario di Architettura di VENEZIA

- BALDASSO Ruggero
- JACOPO Fabiane

### JAPON

#### KYUSHU Institut of Design

- ARIAS Jorge Luis
- OHASHI Kiroataka

### MEXIQUE

#### Universidad Regiomontana Monterrey

- BULNES Oscar

#### U.N.A.M de MEXICO

- DURAN LOPEZ Marco Antonio
- CREMOUX Paul

### PAYS-BAS

#### Amsterdam School of Arts

- FONTEIN Annemieke
- VAN DIJK Robert

#### Université de DELFT

- RUSSEL Olga

### POLOGNE

#### Faculty of Architecture University of Gdansk

- SACHSE Grzegorz

### Rép TCHEQUE

#### Université Technique de PRAGUE

- HOCKE Patrick
- VECAN Vojtech

### RUSSIE

#### Ecole Polytechnique d'IRKOUTSK

- TIGOUNTSEV Andrei

#### Ecole d'Architecture et des Arts de l'Oural

- BERSENEV Nicolas

### SUEDE

#### KTH School of Architecture STOCKHOLM

- MORITZ Zaza
- NURMI Annika

### SUISSE

#### Institut de Géographie de BERNE

- PERREZ Martin

### THAILANDE

#### Faculty of Architecture – Chulalongkorn University BANGKOK

- THAMMAPORNPIILAS Jittisak
- WANNALERTLAK Weeraya

### U.S.A

#### California State Polytechnic University POMONA

- SIMONIAN Cynthia
- HUA Duong

### VIETNAM

#### Architecture Research center HANOI

- DOAN TRIEU MINH

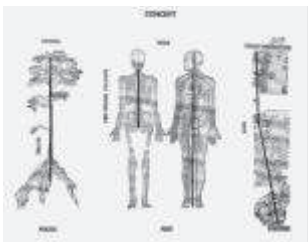
# DEUX GARES, UN SEUL PÔLE D'ÉCHANGES

La Ville Nouvelle compte aujourd'hui deux gares majeures : celle de Pontoise, à l'orée de la vieille ville, et celle de Cergy-Préfecture, au cœur du centre contemporain. Séparées de 1600 m, elles ont vocation à devenir d'ici quelques années des pôles d'échanges majeurs avec le développement de nouvelles lignes de transport.

La réunion des deux gares doit répondre à un triple objectif :

- Faciliter les interconnexions pour les usagers
- Rapprocher les centres de Cergy et de Pontoise
- Dynamiser la zone intermédiaire.

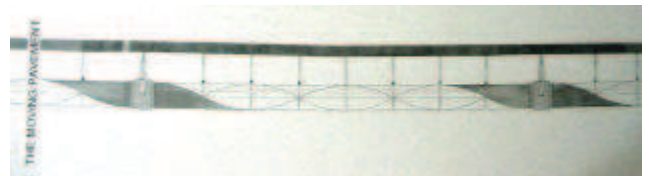
## BACKBONE : "Une colonne vertébrale pour la ville"



La liaison entre les deux gares est ici approchée de manière organique : elle constituera l'axe vital irriguant les principaux organes de la ville (cathédrale Saint-Maclou, gares SNCF, centre commercial des Trois Fontaines).



Un trottoir automatique assurera la transition entre ces points névralgiques par des tronçons hectométriques fonctionnels.



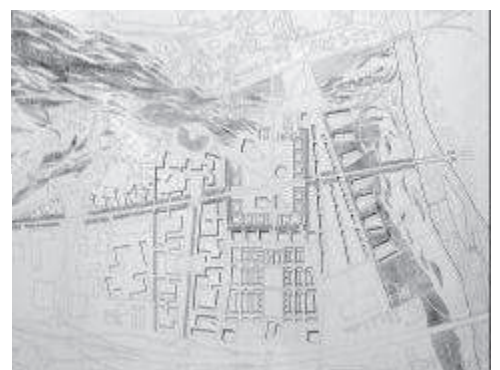
## LA CHAUSSEE JULES CESAR : "Retrouver l'axe originel"



La Ville Nouvelle s'est construite au mépris des repères historiques, et notamment de la chaussée Jules César qui traverse le site. L'aménagement de cette zone pourrait être l'occasion de retrouver le *cardo* et le *decumanus* qui font défaut à une agglomération déstructurée.

Outre le rapprochement de Cergy et de Pontoise, cette nouvelle structure orientera l'extension séquentielle de la ville, vers l'Ouest et au-delà de l'Oise à l'Est..

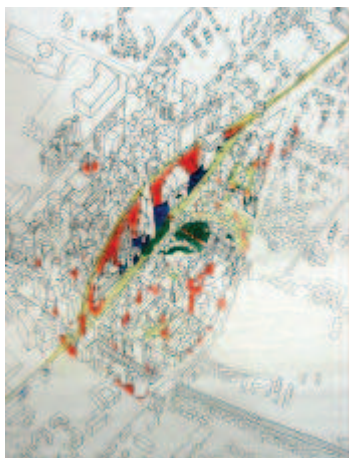
A la croisée des deux axes, une place monumentale s'érigera en lieu et place du tissu existant, acte fondateur du nouveau centre de la ville.



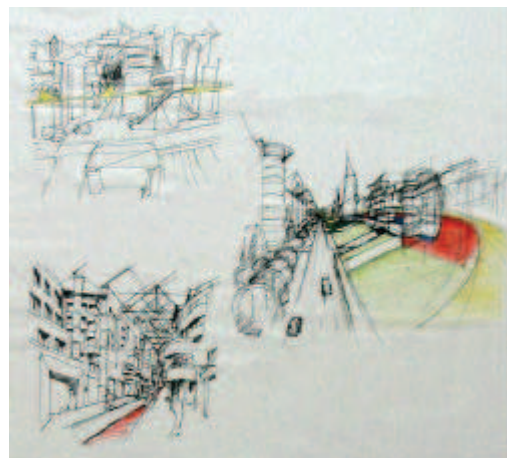
## KOLOBEZKA : "A chacun son rythme..."

Afin de répondre au triple objectif posé, deux axes d'intervention sont proposés :

- Aménager l'ensemble de la zone intermédiaire de manière à créer un nouveau pôle de dynamisme assurant la transition entre la Ville Nouvelle et le centre ancien de Pontoise
- Dédoubler les modes de transport pour irriquer cette zone sans affecter les usagers SNCF en correspondance.



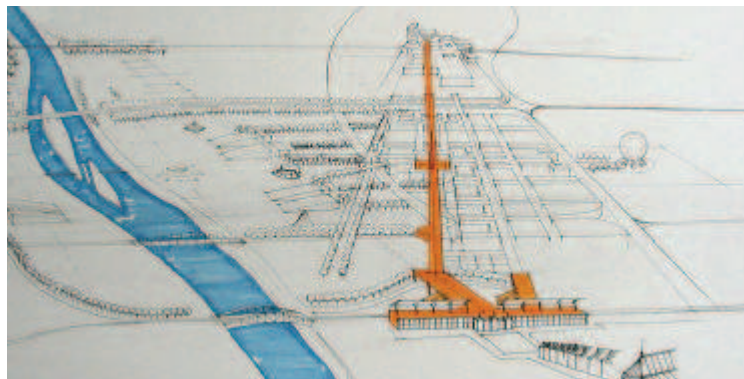
La future zone d'activités sera suffisamment dense pour affirmer son attractivité et générer une vie sociale forte.



Les axes de transport respectent la règle de séparation des modes de déplacement propre à la Ville Nouvelle. Les flux doivent en effet désenclaver de manière efficace le centre historique de Pontoise.

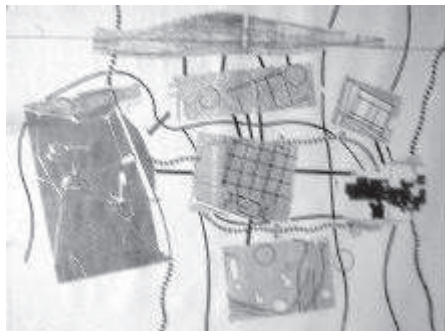
## FIRST LINE : Un nouveau centre entre Cergy et Pontoise

L'équipe choisit elle aussi d'établir un nouveau centre sur le plateau Saint-Martin. Mais ce programme de haute densité s'inscrit dans le prolongement de la Ville Nouvelle, au risque de marginaliser un peu plus Pontoise.



L'extension future se fera d'ailleurs à l'écart de la vieille ville, vers une Oise reconquise grâce à la reconstruction de l'ancien pont romain.

## UNDERSTANDING A COMPLEX CITY : "Relier sans intégrer"



L'analyse de la trame viaire révèle la diversité des tissus urbains qui caractérise Cergy-Pontoise.

Loin de vouloir marier des entités à l'identité très marquée, l'équipe choisit de préserver les coupures que représentent les axes de communication, considérés comme des éléments structurants de l'agglomération.

Le futur quartier Saint-Martin ne sera qu'un îlot supplémentaire, bordé par les liaisons entre Cergy et Pontoise, l'A15 et la voie ferrée.



## WHOLE IN ONE : La liaison verte

Aménager de nouveaux espaces ne doit pas nécessairement imposer de fortes densités à un espace existant de qualité.

Le projet privilégie ainsi l'axe naturel de l'Oise et les perspectives depuis la cathédrale de Pontoise.

Sur le plateau Saint-Martin, le pôle universitaire et les logements sont noyés dans les espaces verts.

Les liaisons entre Cergy et Pontoise sont minimalistes, et concentrées sur les déplacements piétonniers.



## URBAN LINK : Le transport urbain pour toute réponse



L'équipe a concentré son travail sur le mode de transport entre les deux gares, prolongé au-delà des centres de Cergy et Pontoise.

Pour des raisons tant pratiques que symboliques et urbanistiques – effacement du relief et mariage des différents modes de déplacement – le dévolu est jeté sur un aérotrain.

Selon une démarche très rationnelle, les arrêts sont placés à intervalles réguliers le long d'un tracé optimisé.



Un travail architectural de qualité a été apporté à l'intégration du dispositif au niveau de la gare de Pontoise, et tout au long du parcours avec (cohabitation avec les parkings et les promenades financières).

*Cette session a donné lieu à des projets de qualité, intégrant souvent une vision globale des problèmes urbains liés à la question du transport. Le sujet était-il est vrai parfaitement délimité, mais les équipes ont su s'en approprier les enjeux tout en s'imprégnant de l'environnement urbain. Dans ce contexte de concurrence sévère entre les projets, la force et la visibilité du concept de "backbone" ont fait la différence.*