

Ateliers de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine de Cergy-Pontoise  
Août - Septembre 2008

## Revisiter les grandes infrastructures en milieu urbain: la traversée de Cergy-Pontoise

### Dossier de présentation







## Préambule

### Les grandes infrastructures en question

Les grandes infrastructures de transport construites depuis les années 1960 connaissent aujourd'hui un rejet des territoires urbanisés riverains. Ce qui faisait leur qualité d'origine «rapidité, fluidité, efficacité» est devenu synonyme de «coupure urbaine, pollution et nuisance sonore» mais aussi «saturation des flux, consommation d'espace et étalement urbain» Partout en Europe, c'est l'ensemble du concept de déplacement qu'il s'agit de revoir. A travers l'étude de la traversée de Cergy-Pontoise par ses grandes infrastructures (autoroute, lignes à haute tension, voies rapides), les Ateliers de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine proposent de revisiter la conception et le rôle de celles-ci en milieu urbain. Il s'agira d'envisager leur transformation pour les adapter aux nouveaux besoins de déplacement, revoir leur articulation aux territoires traversés dans le respect des objectifs de développement durable.

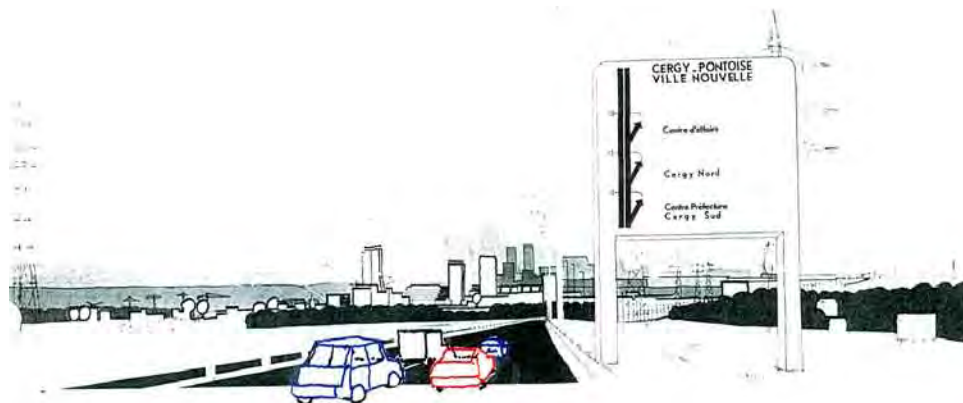
### Trois échelles

La question des grandes infrastructures nécessite d'être appréhendée dans l'articulation de 3 niveaux de desserte:

- **l'échelle métropolitaine**, qui identifie les territoires par leur spécialisation économique. Leur degré de cohérence se mesure en estimant le coût induit par la concentration des emplois pour la collectivité en terme de dépense, et de temps passé en déplacements.

- **l'échelle du bassin de vie**, celle où une synergie s'installe entre plusieurs territoires fédérés par un bassin d'emploi et une ou plusieurs centralité(s) à organiser.

- **l'échelle de proximité**, définie par le degré de compacité d'un quartier, qui rend plus ou moins aisé l'accès aux équipements par la mar-



Source: Bertrand Warnier, «Cergy-Pontoise, du Projet à la réalité» Atlas Commenté, Mardaga, 2004

### Revisiter les grandes infrastructures en milieu urbain

Par Michel Jaouën, *Urbaniste Architecte, Pilote de la session*

N'y a-t-il pas de lieux plus étrangers l'un à l'autre que l'Autoroute et la Ville?

L'autoroute évoque le réseau de circulation d'un territoire étendu, les grands espaces, la longue distance, la liaison entre des régions éloignées. Elle a son imaginaire et les lieux qui lui correspondent, inventés pour la servir: aires de repos, aires de jeux, barrières de péages, resto-route et stations services. Cet univers si particulier génère des lieux sociaux et commerciaux faits pour une fréquentation brève où, vacanciers en short, routiers, autocars du 3e âge en excursion, femmes ou hommes d'affaire se croisent, même s'il s'agit d'un « drôle d'endroit pour une rencontre »<sup>(1)</sup>. On peut y tenter un voyage de découverte, y inventer une croisière dont les aires de repos sont les escales<sup>(2)</sup>.

L'autoroute évoque également la traversée de grands paysages qui, grâce au talent des ingénieurs et des paysagistes qui en déterminent les tracés et en dessinent les majestueux ouvrages d'art, peuvent aussi être magnifiés.

Il existe une seconde sorte d'autoroute qui est en dehors de cette culture: celle qui franchit les villes.

Mystère du langage, cette espèce n'a pas de nom. Un seul a été inventé: AUTOROUTE. On y sent un peu d'égoïsme et d'autosatisfaction, une volonté d'existence uniquement pour elle-même. Comme si elle n'avait pas de déférence pour ce qu'elle traverse, comme si elle n'était pas sujette à l'idée de dimension.

L'espace public des villes dispose, lui, de nombreux substantifs qui en qualifient la forme, l'étendue, la largeur, la fonction première – les urbanistes trouvent souvent, malgré cela, qu'il n'y en a pas encore assez dans la langue française.

Comme on n'a pas su lui un nom spécifique – elle ressemble peut-être trop à la précédente – quand elle traverse la ville on a ajouté un adjectif: «urbaine», mais dans l'essentiel de la forme peu de choses les différencient: des voies plus étroites, des murs anti-bruits, des sorties et entrées plus rapprochées, en fait tout ce qu'il faut pour, la plupart du temps cacher ou éloigner ce qui a servi à la qualifier. Elle aurait pu s'appeler urbanostrade ou route de ville, ou encore d'un nom comme savent les inventer les agences de communication, ce qui, mentalement la ferait envisager comme un lieu ayant ses règles propres. Pour être juste, on lui en a quelquefois donné un: «périphérique», pour souligner qu'elle n'appartient pas à la ville.

L'autoroute et la ville ont tout ce qu'il faut pour ne pas s'aimer et pourtant ont la plupart du temps de bonnes raisons d'être côte à côte.

A Cergy-Pontoise on ne sait pas très bien si l'autoroute contourne la ville ou la traverse. Elle n'était pas faite pour être «urbaine» et, par la force du site et du développement de la ville, elle l'est devenue. Pourtant pas de «culture», pas de commerce généré par ce passage, il n'y a pas d'aire autoroutière où seraient exposées des spécialités de Cergy-Pontoise, seulement du fonctionnel, de l'échange de trafic.

Quand les Ateliers proposent de «revisiter les grandes infrastructures», il s'agit d'agir comme lors d'une mission diplomatique: aller d'abord rencontrer la ville, l'écouter dans tout ce qu'elle attend de liens, de coutures, puis de recevoir la grande infrastructure, lui demander, peut être, d'exprimer le regret d'avoir eu, dans des temps anciens, l'arrogance de traverser la ville en l'ignorant, la violence de l'avoir coupée en deux, séparant ainsi des quartiers faits pour vivre ensemble. Et enfin de proposer à l'une et l'autre les termes d'une réconciliation.

Evidemment il s'agit de dessins, de paysage, de qualités visuelles et sonores, d'amélioration environnementales, d'exploration de nouveaux usages pour les infrastructures qui sont attendues.

Nous sommes - et encore plus aujourd'hui qu'il y a seulement deux ans lorsque le choix de ce sujet a été arrêté pour cette session des Ateliers - à une période charnière qui a mis le sujet au cœur de l'actualité: le déplacement, comment le rendre plus économe et moins polluant?

C'est aussi parce qu'«aucun territoire n'est désespéré»<sup>(3)</sup> qu'il faut s'atteler à faire émerger ses solutions inventives pour la jonction entre la ville et les grandes infrastructures.

<sup>(1)</sup> Drôle d'endroit pour une rencontre - Film de François Dupeyron se déroulant sur une aire de repos de l'autoroute du Sud – 1988.

<sup>(2)</sup> Les autonomes de la cosmoroute - Récit d'un voyage d'un mois sur l'autoroute Paris Marseille de Carol Dunlop et Julio Cortazar.- (Les deux voyageurs ont parcouru cette autoroute sans la quitter en bivouaquant sur les aires de repos). Editions Gallimard – 1983.

<sup>(3)</sup> expression empruntée à Yves Lion.





## Sommaire

### 1- Cadre territorial de Cergy-Pontoise

- les territoires de l'aménagement
- le réseau routier de l'Ile-de-France
- le réseau transports en commun de l'Ile-de-France

### 2- L'histoire urbanisée de Cergy-Pontoise: la Ville Nouvelle

- la ville programme
- l'héritage des théories et expériences urbaines
- la ville paysage

### 3- Caractérisation et enjeux de l'agglomération aujourd'hui

- le mode d'occupation des sols
- le réseau routier: hiérarchie des voies
- le réseau transport en commun
- le réseau électrique
- les principaux quartiers de l'agglomération
- Chronologie d'urbanisation et formes architecturales
- L'A15, territoire de projet

### 4- Les infrastructures dans la ville

- séquences
- contraintes, vitesse et pollution
- vues

### 5- Le travail en atelier

## Cergy-Pontoise - Repères

### Géographie : une ville autonome insérée dans le réseau parisien.

Cergy-Pontoise est une ville nouvelle du grand Nord-Ouest de Paris (30 kilomètres). Sa superficie est d'environ 8000 hectares – la superficie de Paris, alors qu'elle ne représente que 10% de sa population. L'agglomération se situe près de l'Oise (dans une de ses « boucles »), affluent de la Seine, qui donne son caractère singulier au site de l'agglomération et qui a amené ses constructeurs à vouloir en faire une « ville paysage ». En effet, l'agglomération est cernée par de nombreux parcs. Deux lignes ferroviaires, deux lignes de RER, l'A15 et l'A86 principalement permettent de relier l'agglomération à Paris. La Francilienne permet déjà de relier Cergy-Pontoise à l'Aéroport Charles-de-Gaulle; l'enjeu aujourd'hui est le prolongement de la Francilienne par le Sud, dont le projet vient juste d'être arrêté.

### Histoire : Cergy-Pontoise ne se fera pas en un jour !

La cité de Pontoise a été fondée sous la période romaine et a été citée royale sous le Moyen Age. La ville de Pontoise bénéficie dès le XIX<sup>e</sup> siècle du développement du chemin de fer, avec la ligne Pontoise-Meulan. La Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise voit le jour en 1965 et perd ce statut au profit de celui d'Agglomération en 2002. Jusqu'en 1969, Cergy est un village rural qui regroupe environ 2000 habitants. L'agglomération regroupe 12 communes. Cergy Préfecture et ses prolongements vers Saint Ouen L'Aumône et Pontoise en constituent le centre.

### Population : un bassin d'habitat.

Les habitants de l'agglomération sont les « Cergy-Pontains ». Depuis la création de la ville nouvelle, sa population a explosé. Elle compte aujourd'hui 185 000 habitants (les planificateurs dans les années 1970 en prévoient 300 000), soit 2360hab/ km<sup>2</sup>, dont 36% a moins de 25 ans. Le dynamisme de la ville est reflété par la présence de 90 000 emplois et 22 000 étudiants sur son territoire (ENSEA, ESSEC, Ecole Nationale d'Art Paris-Cergy, Institut Polytechnique Saint Louis, son Université a été créée en 1991).

### Economie : un bassin d'emploi.

L'économie de l'agglomération est majoritairement tournée vers le tertiaire et l'industrie. Le centre commercial des « Trois Fontaines » (1972) est l'un des plus grands du Val d'Oise. 3 800 entreprises sont installées sur son territoire, en majorité des PME. Cependant, l'agglomération accueille quelques entreprises d'envergure internationale (3M, Siemens, Thalès, Sagem notamment) et se positionne comme nouvelle cité de l'entrepreneuriat et de l'innovation.

### Culture.

La ville de Pontoise dispose d'un patrimoine historique architectural remarquable. On peut aussi visiter à Cergy-Pontoise l'« Axe Majeur », œuvre d'art urbaine réalisée dès 1980 par Dani Karavan, qui s'ouvre sur Paris et la Défense, croisant l'axe tracé par l'Arc de Triomphe et le Louvre.

Vue aérienne sur Cergy-Préfecture et l'A15  
Source: EPA





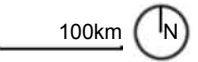


# Les territoires de l'aménagement

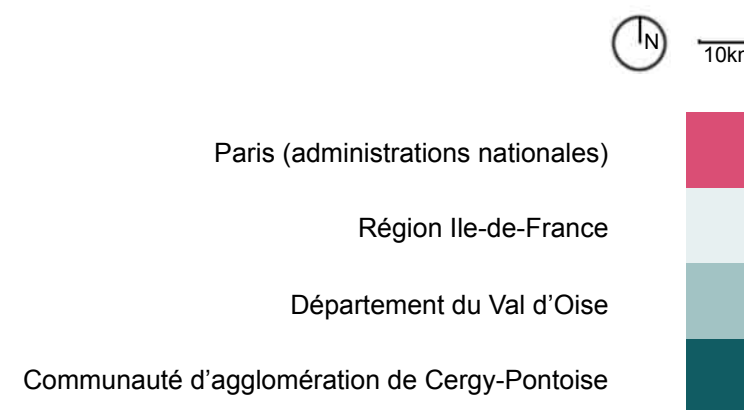
Le tableau suivant présente la hiérarchie des territoires en France, leurs compétences en matière d'aménagement, ainsi que quelques données chiffrées. La compétence aménagement est ainsi largement partagée en France, ce qui complexifie la prise de décision.

Territoire	Nombre d'habitants	Superficie	Densité	Budget (environ)	Compétences en matière d'aménagement.
Ministères et ses satellites: Ministère de l'intérieur, de l'Outre Mer et des Collectivités Territoriales; Ministère du Développement Durable	64,4 millions	675417 km <sup>2</sup>	93,59 hab./km <sup>2</sup>	17 milliards d'euros	Planification au niveau national (ex.Construction/entretien/exploitation de certaines autoroutes (A15), construction des villes nouvelles...), productions des normes (permis de construire,...), Contrat de Projet Etat-Région, Grenelle de l'Environnement, définition de pôles de compétitivité...
Région Ile de France	11,5 millions	12011 km <sup>2</sup>	964 hab./km <sup>2</sup>	4 milliards, dont 350 millions pour la politique de la ville, l'aménagement du territoire et l'environnement	Développement économique, schéma régional d'aménagement du territoire, schéma régional des transports.
Département du Val d'Oise	1,1 millions	1246 km <sup>2</sup>	887 hab./km <sup>2</sup>	815 millions	Aide au logement, aménagement de l'espace et équipements (voirie départementale, cours d'eau,...), le patrimoine.
Agglomération de Cergy Pontoise	183 430	78 km <sup>2</sup>	2360 hab./km <sup>2</sup>	166 millions	Elabore un programme local de l'habitat, dont les logements sociaux et étudiants, schéma de cohérence territoriale.

L'Ile-de-France en Europe



L'agglomération de Cergy Pontoise dans l'Ile-de-France



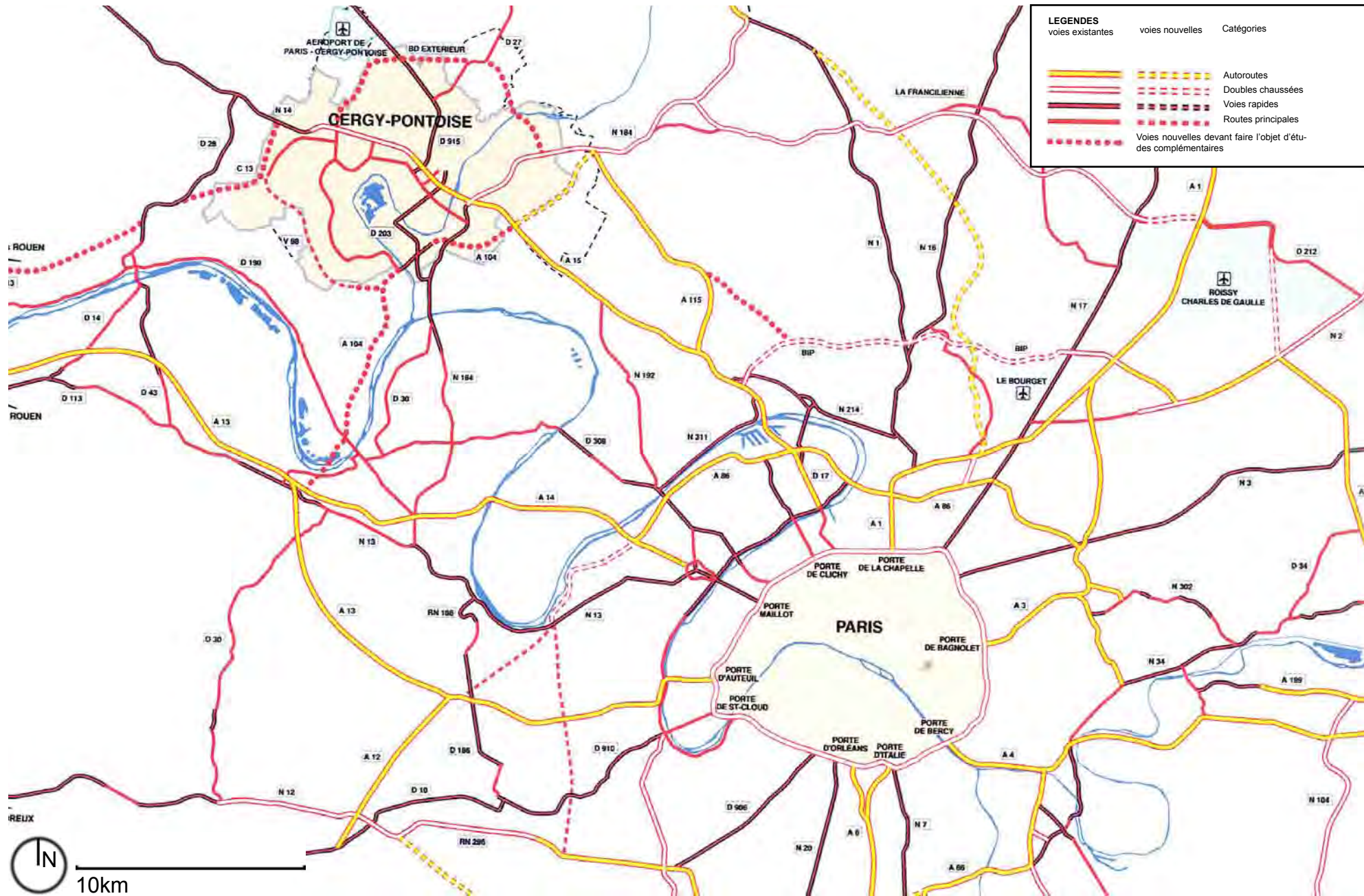




Ateliers de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine de Cergy-Pontoise  
Août - Septembre 2008

## Les réseaux de transport de l'agglomération

### Une organisation en étoile autour de Paris



Plan du réseau routier régional en 2000  
Source: EPA

**Au niveau fluvial,** la traversée de l'Oise dans l'agglomération est importante d'un point de vue économique. De longue date, la rivière a eu une importance dans le développement de la région. Aujourd'hui, un grand projet est en cours de réalisation afin de développer le fret du Havre jusqu'à Dunkerque et le Benelux et passe notamment par l'augmentation des gabarits. La Seine peut accueillir des gabarits de 3000 à 5000 tonnes. L'Oise est en liaison directe avec la Seine, et est en cours de modernisation (aujourd'hui elle peut accueillir des gabarits entre 1500 à 3000 tonnes). Le canal Seine Nord enrichira son potentiel fluvial.

Le réseau routier et de transport en commun d'Ile-de-France est principalement organisé en étoile autour de Paris.

**Au niveau routier,** on distingue deux types d'axes :

- les radiales qui vont de Paris à sa périphérie et constituent dans leur prolongement le réseau national (exemple, l'A15 qui relie Cergy à la capitale et se dirige vers Le Havre)
- les rocades relient entre elles les communes périphériques.

Le boulevard périphérique de Paris a été ouvert au cours des années 1970 et reprend le tracé des anciens remparts de la ville. Il entoure complètement la capitale et reçoit 1,2 millions de véhicules par jour. Deux rocades sont par ailleurs inachevées : d'une part, l'A86 qui se situe à 5 ou 7 km de Paris et la francilienne (ou A104) qui contourne Paris à une vingtaine de km environ.

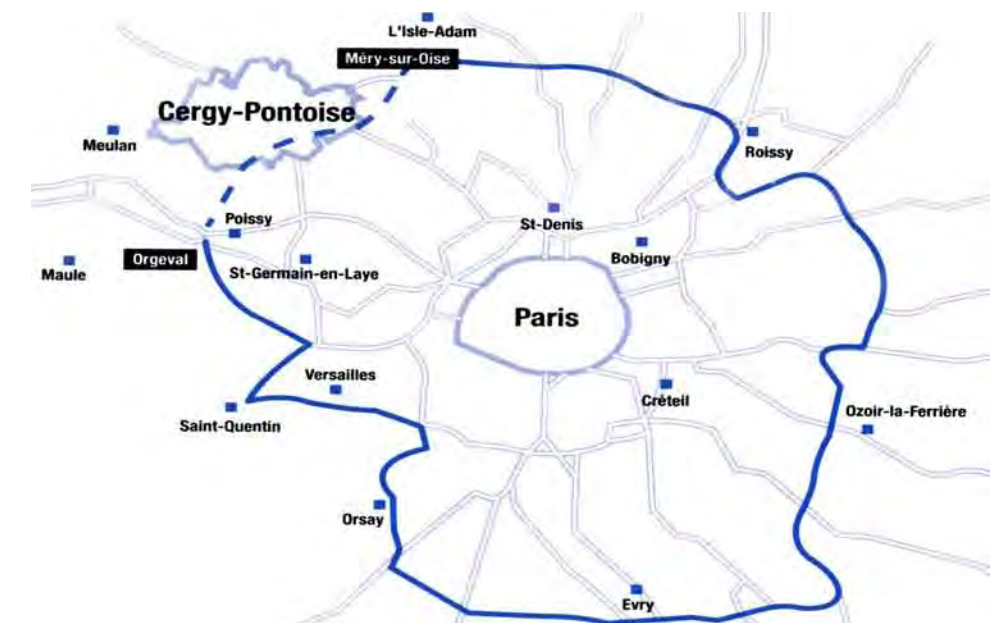
La saturation du réseau routier autour de Paris est fréquente. Trois projets sont en cours autour de notre zone d'étude et ont pour enjeu le développement de nouvelles rocades:

- Le BIP- Boulevard Intercommunal du Parisis au Nord de Paris
- Le bouclage Ouest de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval, dont le tracé empruntera le territoire de Cergy-Pontoise.
- La liaison entre l'A13, qui relie Paris à Rouen et est bientôt saturée, et l'A15 pour améliorer les flux entre la capitale et les villes du Nord de la France.

Au niveau régional, Cergy-Pontoise est donc principalement reliée par l'A 15, qui accueille environ 140 000 véhicules par jour, et la Francilienne.

#### L'A104: la rocade manquante.

Depuis 30 ans, il manque à la « francilienne » ou « A104 » un dernier tronçon entre Poissy-Orgeval et Cergy-Pontoise. Sa réalisation est prévue à partir de 2011 et la mise en service pour 2015. Son tracé passera en bordure de l'agglomération de Cergy. Il s'agit d'une voie type autoroutière. L'objectif de ce prolongement est de favoriser les déplacements locaux, de faciliter la desserte des grands pôles économiques de la région (notamment la liaison avec la zone Aéroport – Roissy Charles-de-Gaulle et Saint-Quentin-en-Yvelines).



La Francilienne  
Source: «La Francilienne, le prolongement»  
Ministère des Transports et de l'Équipement, 2006.

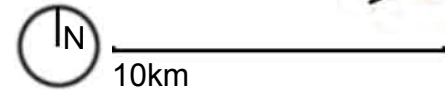
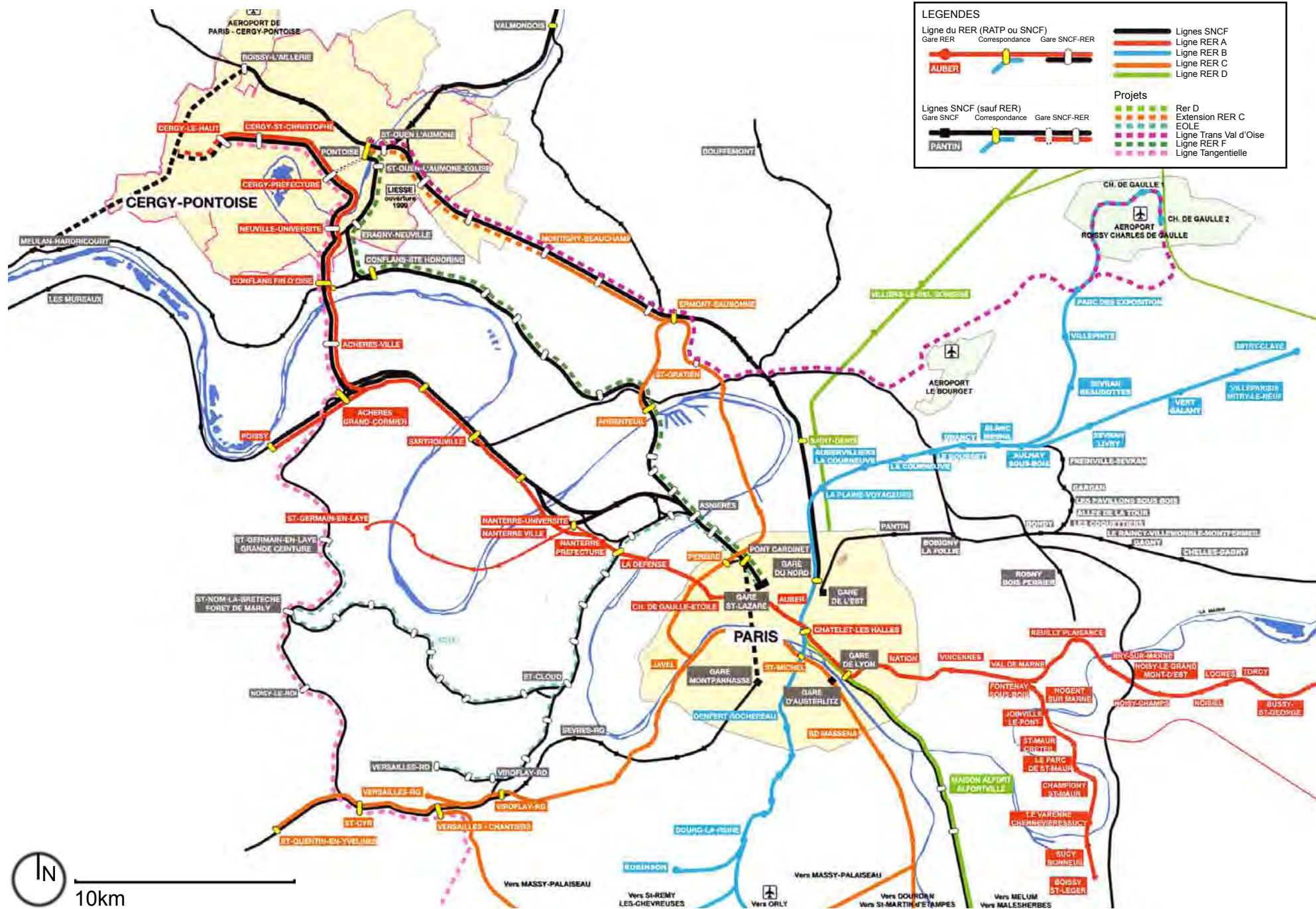




Ateliers de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine de Cergy-Pontoise  
 Août - Septembre 2008

# Les réseaux de transport de l'agglomération

## Une organisation en étoile autour de Paris



Plan du réseau transports en commun en 2000  
 Source: EPA

**Au niveau des transports en commun régionaux, on distingue deux réseaux, tous les deux ferroviaires :**

- celui du RER (Réseau Express Régional). Inauguré en 1977, ce réseau emprunte le tracé d'anciennes voies ferrées, et au moyen de souterrains, permet de traverser la capitale. Ce réseau est connecté au métro dans Paris à de multiples endroits. Le RER comporte 5 lignes : A, B, C, D, E (une ligne F est à l'étude) ; les lignes desservant l'agglomération de Cergy-Pontoise sont la A (1969) à Cergy-Préfecture et la C (1979) à Pontoise. Le but originel de ce « métro régional » est de relier entre elles les principales gares afin d'éviter les ruptures de charge et de faciliter les déplacements entre les principaux pôles d'emplois d'une région en croissance. La principale faiblesse du réseau, comme le réseau routier, est son organisation en radiale qui limite les déplacements de banlieue à banlieue. Une autre faiblesse est la saturation du réseau : la ligne A accueille jusqu'à 55000 passagers par heure et par sens.

- celui des « Transiliens ». Elles relient les gares de Paris à sa banlieue. Son réseau est plus étendu et moins saturé que celui du RER, mais plus limité car il ne traverse pas la capitale. La principale gare de desserte de l'agglomération de Cergy-Pontoise est la Gare Saint-Lazare (1979).

Les deux réseaux utilisent des lignes communes et sont dans les faits fortement imbriqués. Ces deux réseaux, et notamment celui du RER, ont été d'une importance capitale dans l'urbanisation de la région parisienne, et sont un facteur important de l'efficacité économique de la région parisienne (visible en cas de blocage : grèves ponctuelles et relativement régulières touchant le personnel SNCF et RATP ou problèmes techniques).

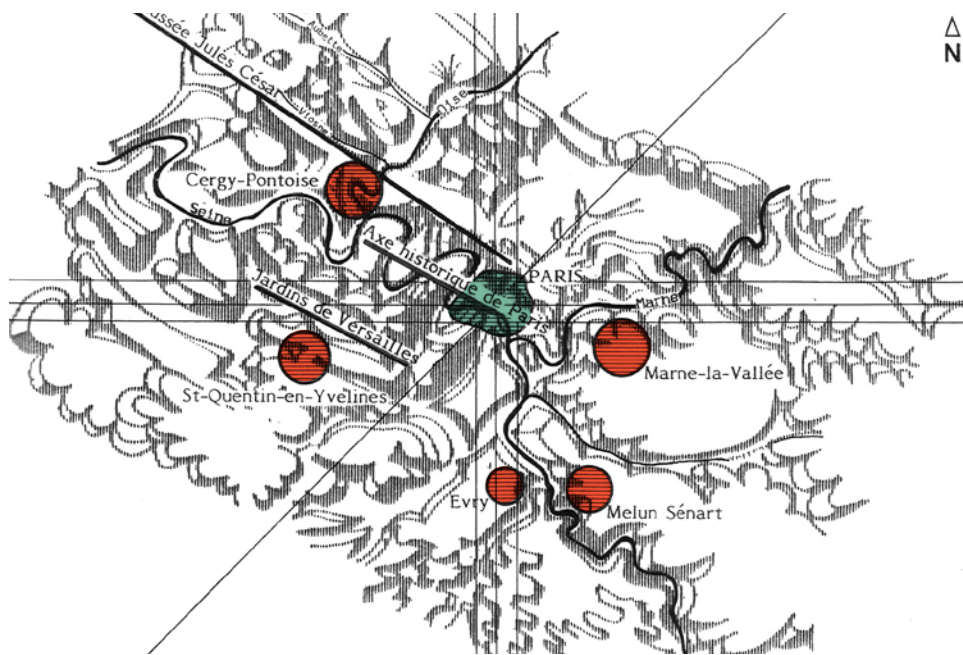




Ateliers de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine de Cergy-Pontoise  
Août - Septembre 2008

# Cergy-Pontoise, Ville Nouvelle

## La ville programme



Relief de la région parisienne et position des villes nouvelles autour de Paris  
Dessin: G. Haning, source: Bertrand Warnier, «Cergy-Pontoise, du projet à la réalité», Atlas Commenté, Mardaga, 2004.



Schéma de croissance de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise  
Source: Bernard Hirsch, «Oublier Cergy, l'Invention d'une Ville Nouvelle», Presse de l'ENPC, 2000.

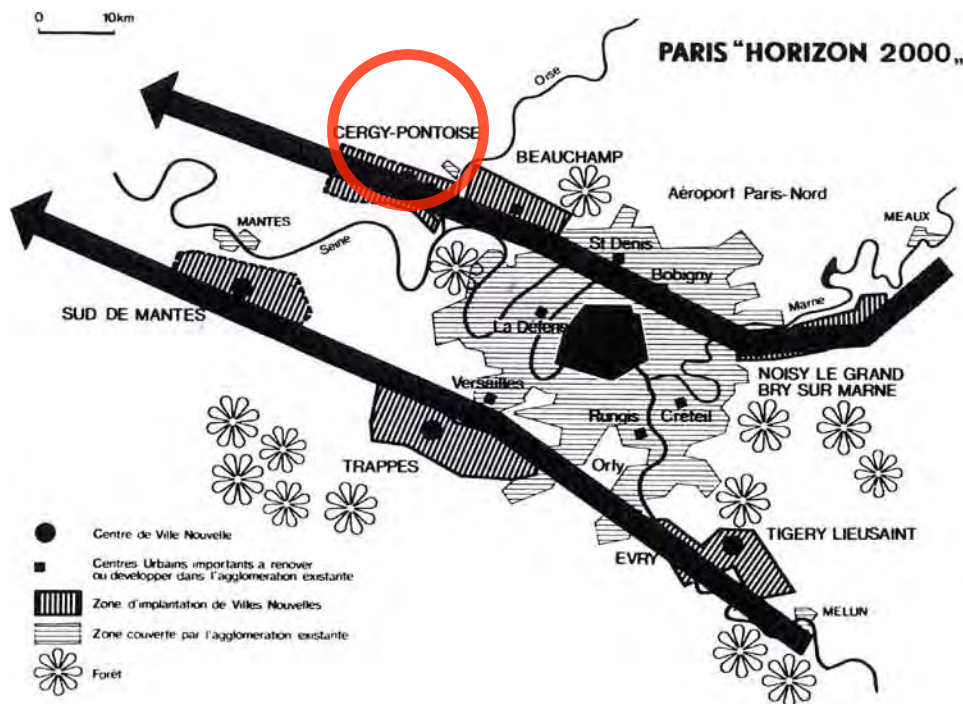
### Cergy-Pontoise, une Ville Nouvelle pour désengorger Paris.

Dans les années 1950 et 1960, l'urbanisation de Paris devient exponentielle, du fait de l'augmentation de la population (« baby boom » de l'après-guerre) et de l'exode rural. Cette urbanisation n'est pas du tout maîtrisée : mauvaises conditions de vie des nouveaux arrivants (notamment le développement de bidonvilles), pauvreté urbaine (phénomène des lotissements) et difficultés de circulation. La capitale « étouffe ».

Le gouvernement du Général De Gaulle décide de réagir en proposant un plan d'aménagement pour la Région Parisienne. Il sera réalisé en 1965 et proposera, afin de désengorger Paris, un plan d'urbanisation où sont programmées 5 villes nouvelles, pouvant polariser 500000 habitants à l'horizon 2000 :

- Marne-la-Vallée ;
- Sénart ;
- Evry ;
- Saint-Quentin-en-Yvelines ;
- Cergy-Pontoise

L'idée principale qui préside à la mise en place de Cergy-Pontoise est d'en faire une entité autonome voire indépendante : à l'inverse des « cités dortoirs », elle doit intégrer un spectre large d'activités.



Projet d'urbanisation linéaire en vallée  
Extrait du schéma directeur de la région parisienne, 1965



### Construire la Ville Nouvelle.

La Ville Nouvelle est marquée à ses débuts par l'« ère des équipements intégrés », c'est-à-dire la construction des équipements publics et administratifs majeurs groupés qui précède l'arrivée des habitants.

Ainsi, le premier bâtiment construit dans la ville nouvelle est la Préfecture (siège du Département), première représentation de l'Etat dans les territoires.

### L'accès à la ville nouvelle.

Les années 1950-60 sont les grandes années de l'aménagement du territoire. Le désenclavement passe par la construction de réseaux, autoroutiers notamment. La construction de l'A15 peut être replacée dans ce cadre; cette citation de Georges Pompidou reflète bien l'état d'esprit qui règne à l'époque, bien loin de nos considérations actuelles sur l'environnement:

« L'autoroute doit être continue comme le réseau sanguin, elle doit irriguer sans interruption sous peine que se constituent des goulots d'étranglement qui ôteraient l'essentiel de la vitalité économique. L'autoroute doit être liée aux pays étrangers. L'autoroute est un instrument de travail mais aussi un instrument de libération. Elle a donné la possibilité à l'homme d'échapper aux contraintes des transports en commun, de partir quand il veut, pour, et où il le veut. Elle lui a permis de retrouver la géographie de son pays et son histoire. »

Georges POMPIDOU, lors de l'inauguration de l'autoroute Lille-Paris-Lyon-Marseille en 1970.

En haut: le village de Cergy au début des années 1960  
A droite: construction de la Préfecture du Val d'Oise, 1969  
Source: Bernard Hirsch, «Oublier Cergy, l'Invention d'une Ville Nouvelle», Presse de l'ENPC, 2000.





# Cergy-Pontoise, Ville Nouvelle

## L'héritage des théories et expériences sur la ville

1965 est une année de réflexion : les urbanistes et architectes de la ville nouvelle visitent les opérations qui à l'époque font parler d'elles.

### Radburn, USA.

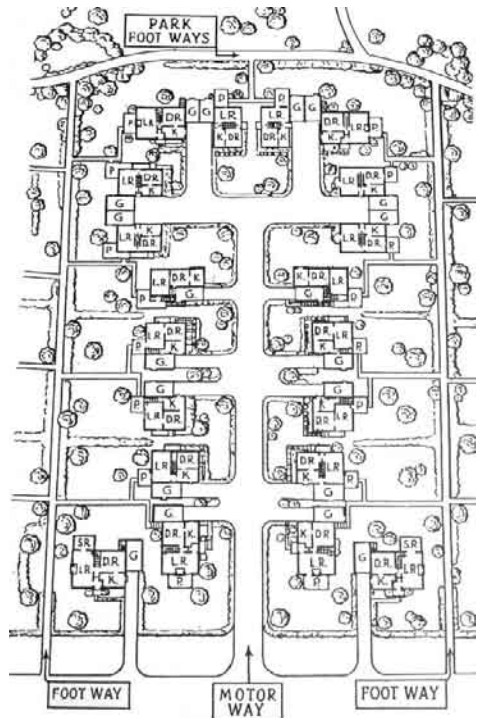
Cette ville nouvelle a influencé la construction de Cergy dans la mise en place des réseaux des unités d'habitation qui sont organisées en fonction d'un principe simple : un enfant doit pouvoir rejoindre son école à pied sans traverser une rue (cela implique donc la séparation des voiries). Ainsi les premiers quartiers de Cergy-Pontoise ont été organisés autour d'« unités » qui ont pour centre une école (voir notamment Les Touleuses).

### Tapiola, Finlande.

C'est à Tapiola, dans la banlieue de Helsinki en Finlande, que les urbanistes trouvent la forme la plus aboutie de ce qu'ils recherchent. Une ville intégrée dans un paysage remarquable, avec une palette variée d'urbanisme et d'architecture.

### Sarcelles, France. Une contre-référence.

La politique des « grands ensembles » a été appliquée en France dans l'après-guerre pour faire face à la crise du logement (exode rural, croissance de la population). Ces grands ensembles sont généralement des barres de logements, construits en marge des grandes agglomérations, sur un mode industriel ; l'urgence de la demande a encouragé à utiliser des matériaux de moindre qualité, à négliger l'urbanisme, et notamment l'accès, les équipements. Il est retenu de cette contre-expérience la nécessité de ne pas avoir une ville uniforme ; et de se pencher sur les questions pragmatiques (qualité de vie, facilité d'accès,...).



**Gauche:** plan de séparation des voies à Radburn, source: www.pedshed.net, 2008.  
**Haut droite:** vue du centre de Tapiola, source: www.fr.wikipedia.org, article Cergy Préfecture, 2008.  
**Bas droite:** vue d'ensemble de Sarcelles, source: www.cpod.com, 2008.

### Les principes d'urbanisme appliqués.

Selon Bernard Hirsch, en charge de la construction de la ville, les objectifs arrêtés pour l'élaboration des premiers quartiers de Cergy-Pontoise:

- une ville qui a de la personnalité, s'interdire l'uniformité, d'où le choix de limiter à 600 logements chaque opération immobilière;
- associer habitat et travail, donc rassembler dans un même quartier activité, logement, commerce (notamment l'idée de mettre en place un centre commercial avant l'arrivée des habitants – les Trois Fontaines);
- une ville dotée des moyens de transport du futur (notamment transport en commun) et qui recherche l'innovation; (l'idée de séparer les écoles en unités les plus petites possibles ou celle d'avoir des chemins réservés aux cyclistes);
- prendre en compte les désirs du public, et notamment ne pas trop densifier les zones d'habitations collectives;
- favoriser la circulation automobile et séparer entièrement les voies automobiles des piétons et cyclistes;
- enfin construire à un coût raisonnable.

Vue axonométrique de la dalle de la Préfecture, Cergy-Pontoise  
Source: www.fr.wikipedia.org, article Cergy Préfecture, 2008.

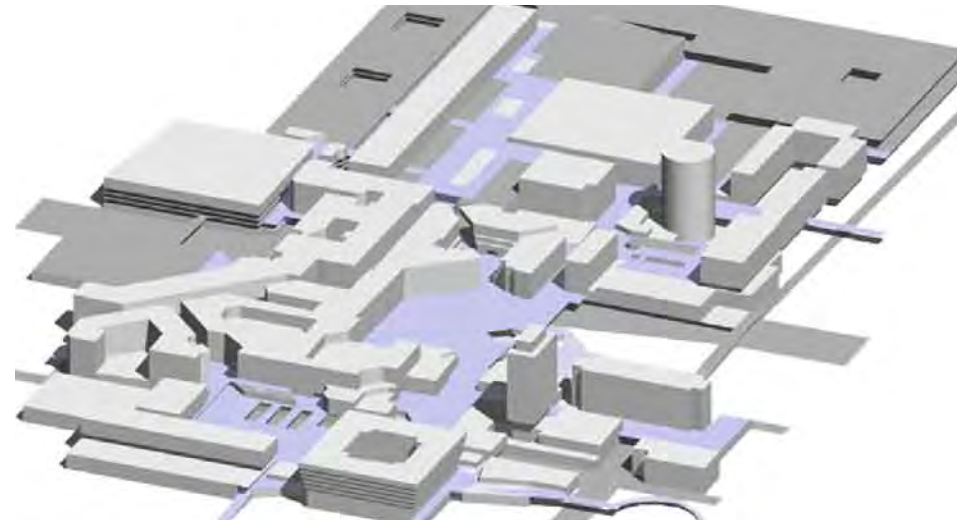
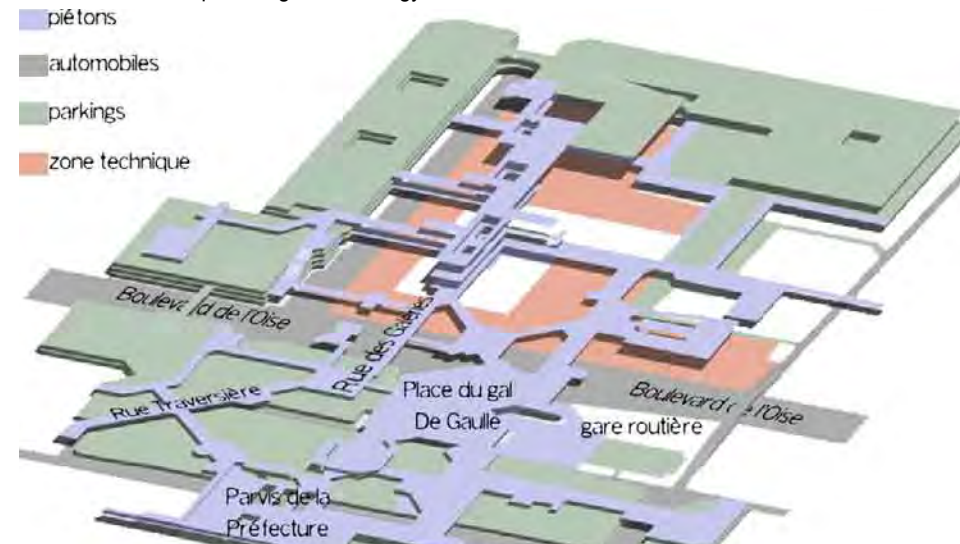


Schéma des circulations de la dalle de la Préfecture, Cergy-Pontoise  
Source: www.fr.wikipedia.org, article Cergy Préfecture, 2008.



### Les théories urbaines mises en œuvre : l'exemple du centre-ville.

La construction du centre et la gestion des flux représentent une rupture totale avec la ville ancienne, symbolisée par Pontoise.

#### Hierarchisation des voies et séparation des flux.

Afin d'assurer la fluidité de la circulation automobile, et ainsi l'accessibilité de la ville, une logique de superposition a été adoptée (par opposition à la juxtaposition).

Pour Cergy-Pontoise, on peut différencier:

- l'autoroute A 15 et la RN 184 qui ont une fonction de desserte interurbaine, depuis lesquelles la ville n'est pas très visible (à part les enseignes commerciales);
- les boulevards de l'agglomération qui desservent les villes et les quartiers. Ce sont des boulevards larges, avec des carrefours tous les 400 mètres;
- le réseau viarie secondaire qui dessert l'intérieur des quartiers;
- enfin le réseau piéton, qui permet aux habitants d'accéder à leur logement et qui est relié au centre par des passerelles.

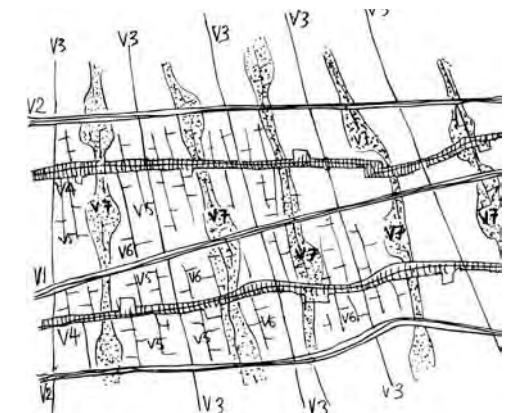
Les faiblesses de cette organisation sont de trois ordres:

- les voiries, notamment les boulevards ont des gabarits souvent « inurbains », impraticables pour les piétons;
- certaines « rue internes » réservées aux piétons ont favorisé le développement de l'insécurité;
- les flux séparés empêchent la mixité des fonctions et obligent à la création de grands parkings en centre ville.

Réalisée en plan, la ville manque de lisibilité: les tracés ne sont pas visibles par le piéton, la signalisation, abondante, n'est pas très explicite.

#### La dalle.

La mise en place de la dalle est à lier à la hiérarchie des voies. Sa construction à 6 mètres au dessus du sol permet de séparer le flux piéton du flux automobile et des transports en commun qui la desservent. Par ailleurs, l'impression de coupure entre la ville et la dalle est renforcée par le traitement entre les deux niveaux de référence (piétonnier et routier) : il est difficile de passer d'un niveau à l'autre (petits escaliers, passages sous des trémies,...).



**Gauche:** l'A15, la dalle du centre commercial, et au fond le village de Cergy  
Source: Bernard Hirsch, «Oublier Cergy, l'Invention d'une Ville Nouvelle», Presse de l'ENPC, 2000.  
**Droite:** schéma des 7V - Le Corbusier  
Source: «La Ville Franchisée», David Mangin, Editions de la Villette, 2004.





# Cergy-Pontoise, Ville Nouvelle

## La ville paysages 1/2

La préservation et la mise en œuvre de la nature font partie des principes fondateurs de la ville.

### Le choix d'un site exceptionnel

Le site de Cergy-Pontoise se situe à la rencontre de deux plateaux : celui de l'Oise et celui du Vexin. L'Oise, affluent de la Seine, a creusé une « boucle » qui donne sa forme à la ville nouvelle (en « fer à cheval ») : une urbanisation en amphithéâtre, autour duquel s'alignent des villages, futurs quartiers de la ville nouvelle. Entre l'Oise et le haut du plateau, on a un dénivelé d'environ 100m.

Du « sommet » de la boucle, le paysage s'ouvre sur l'horizon, le bassin de Paris: le mont Valérien, les tours de La Défense, le Sacré-Cœur, la Tour Eiffel,...

La ville est une des entrées du Parc Naturel du Vexin. Le patrimoine forestier a été conservé au maximum : c'est notamment le cas pour la forêt de l'Hautil qui borde l'agglomération à l'Ouest. Enfin au sud de l'agglomération, le Schéma Directeur a placé la « ceinture verte » de l'agglomération parisienne (Plaine de Pierrelaye).



**Haut:** boucle de l'Oise, années 1960, source: EPA  
**Bas:** boucle de l'Oise aujourd'hui, source: EPA

### L'Axe Majeur

L'Axe Majeur est un monument qui témoigne de l'association entre la ville, la géographie et l'histoire. L'axe est « tiré » en direction de Paris. Il croise la ligne tracée par l'Arche de la Défense, l'Arc de Triomphe, l'arc du Carrousel du Louvre. Le sculpteur Dani Karavan met en œuvre cet axe et les 12 colonnes qui l'encadrent.

Son parcours enchaîne places publiques, jardins ponctués de quelques constructions. Ce « monument » est un rappel des jardins « à la française » où la géométrie, le rapport au territoire et à l'univers, la théâtralité tiennent une place importante.



**Haut:** une vue de l'axe majeur, source: Louis Pagès  
**Bas:** vue de l'axe majeur depuis Cergy-Saint Christophe vers Paris, source: EPA

### Les voies rapides autoroutières, les lignes électrique : des axes majeurs « oubliés » ?

Les lignes électriques portées par l'A15 tracent dans le paysage urbain une frontière physique bien visible. Depuis l'autoroute, la vue de la ville se résume à ses monuments hauts (Tour EDF, tour bleue, tour 3M...) et aux enseignes commerciales qui y sont accolées. A l'échelle humaine, l'autoroute constitue une limite physique et visuelle.

Ces infrastructures peuvent-elles être considérées comme des éléments « positifs » du paysage urbain ? Ou bien, doivent-elles faire l'objet d'un traitement particulier pour s'y intégrer ?



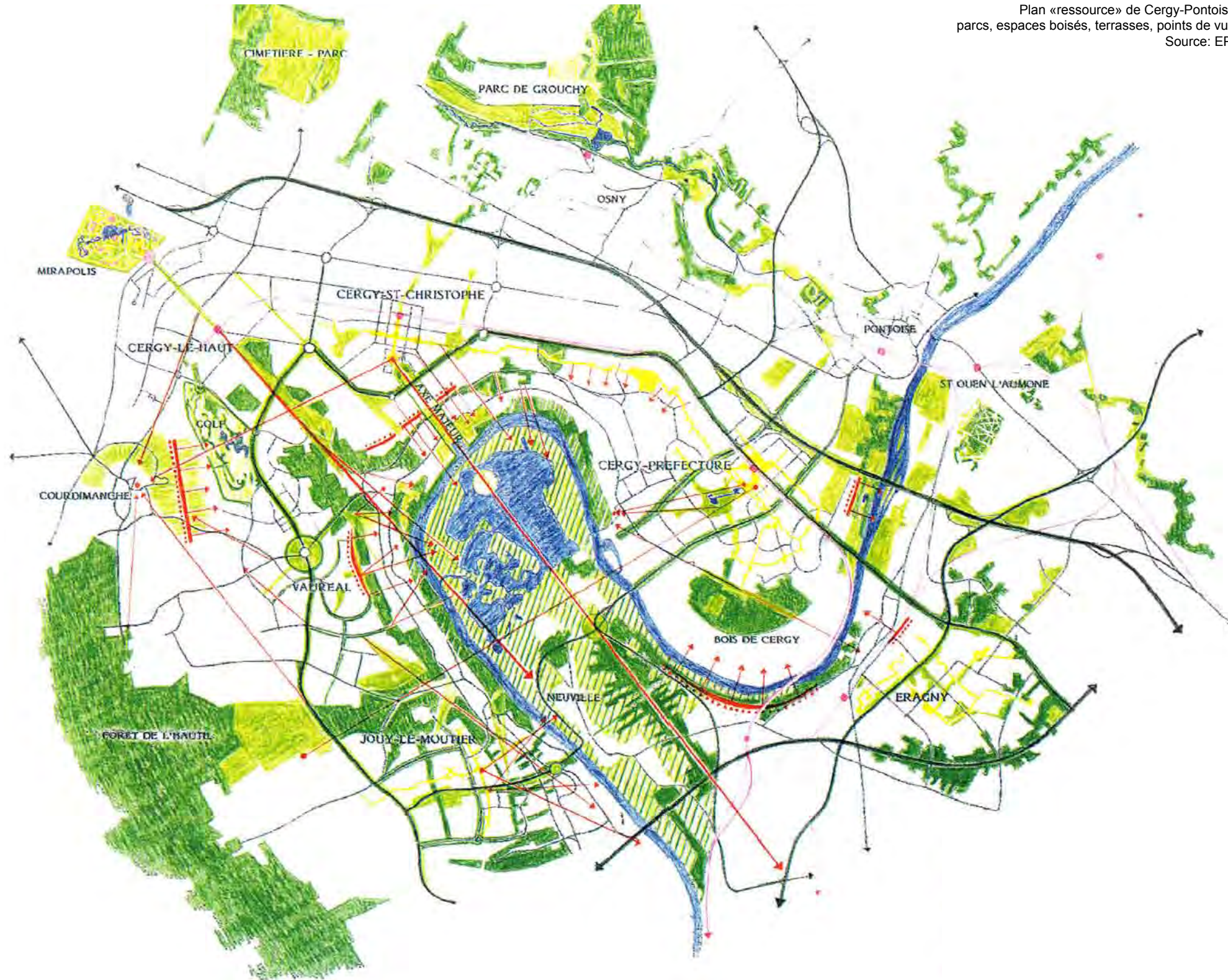
**Haut:** le golf « immobilier » à Courdimanche, source: EPA  
**Bas Gauche:** communication de l'agglomération, source EPA  
**Bas droite:** vue d'une « rue intérieure », allée végétale, source EPA





# Cergy-Pontoise, Ville Nouvelle

## La ville paysages 2/2



Plan «ressource» de Cergy-Pontoise:  
parcs, espaces boisés, terrasses, points de vue.  
Source: EPA

### La ville verte

L'ambition des aménageurs de la Ville Nouvelle est d'offrir une qualité de vie supérieure à ses habitants (capable de concurrencer l'attractivité de la capitale) : présence de la nature, activités de loisir,...

#### Les parcs

Les parcs urbains sont nombreux et ont bien souvent précédé la construction des logements: parcs d'Eragny, de la préfecture, des Linandes, des Larris, du Pas-Saint-Christophe, du Chat-Perché. Des allées végétales irriguent les quartiers. La publicité appelant à venir s'installer en ville nouvelle en fait état : 10 arbres pour 1 habitant, 100 fois plus qu'à Paris.

#### L'eau

L'exploitation des sablières a permis de creuser des étangs au centre de la boucle pour créer une base de loisirs. Dans la continuité de la base nautique, a été créé un port de plaisance, baptisé « Port Cergy » au début des années 1990 ; dont l'avantage majeur est de créer un lien direct entre la ville et la rivière.

#### Le golf

Le golf est le symbole de l'association entre urbanisation et « espaces verts » d'agrément. L'objectif de la construction du golf sur la commune de Courdimanche est à la fois de créer un équipement sportif mais aussi de profiter de son image haut de gamme afin de commercialiser des logements pour cadres – et ainsi changer l'image trop « sociale » de la ville nouvelle.

#### Les espaces agricoles.

Ce sont les témoins du passé de Cergy qui était une ville rurale. En effet, les agriculteurs se sont battus lors de sa création afin de garder des terres maraîchères, lorsque le terrain y était très propice. Ces zones conservées à l'agriculture se trouvent principalement au sud du quartier Cergy-Prefecture.

#### LEGENDE

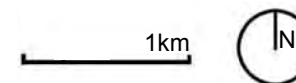
- Parc
- Espaces boisés
- Espaces d'accompagnement de l'Oise
- Base de loisirs (étangs+parcs terrestres)
- Espace piétonnier
- Voirie
- Voie ferrée - gare
- Terrasse
- Point de vue
- Perspective à préserver

échelle 1 km





## Aujourd'hui, la communauté d'agglomération Le Mode d'Occupation des Sols - source IAURIF



L'Agglomération de Cergy-Pontoise a répondu à sa vocation de ville nouvelle en accueillant une population conséquente, assurant un équilibre emploi/habitat. Le parc immobilier est globalement divers et de qualité, même si sa locomotive a principalement été le logement social. De même, de façon générale, il y a beaucoup d'espaces publics, ce qui laisse possible une certaine densification.

L'A15 a une forte influence sur le tissu urbain : la ville nouvelle s'est principalement développée au sud de l'axe Cergy - Eragny ; alors que les principaux centres anciens se trouvent au Nord (Pontoise).

### L'habitat : logements collectifs et individuels inégalement répartis sur le territoire.

Le logement collectif se situe principalement sur les communes de Cergy, d'Eragny, de Saint Ouen l'Aumône et de Pontoise ; communes dans lesquelles le collectif représente plus de la moitié du parc. Par ailleurs, à Cergy et Saint Ouen, les taux de logements locatifs sociaux sont supérieurs à 40%.

A l'inverse, dans les autres communes, le logement individuel est largement majoritaire, ce qui se traduit par des revenus en général supérieurs des habitants.

De façon générale, des produits de gamme intermédiaire ont du mal à se développer. Sur l'ensemble de l'agglomération, les logements sociaux représentent 33% du parc, soit 20 000 logements.

### Les activités économiques : l'influence du système de transport.

Autour de l'A15 et de la RN184, beaucoup de surfaces commerciales et les principales zones d'activité – nécessitant souvent un réaménagement - se sont concentrées : Parc d'activité des Bellevues à Eragny, Parc d'activité des Béthunes à Saint Ouen l'Aumône, Parc d'activité des Beaux Soleils à Osny. En effet, les infrastructures de mobilité sont un formidable outil d'efficacité économique d'un territoire ; les entreprises qui sont installées près d'elles ont plus de visibilité. Les infrastructures facilitent l'accès des sociétés à leurs partenaires (salariés, clients, fournisseurs).

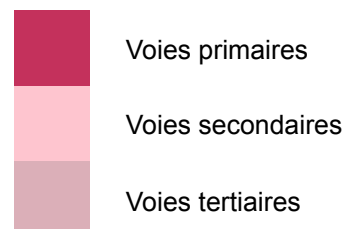
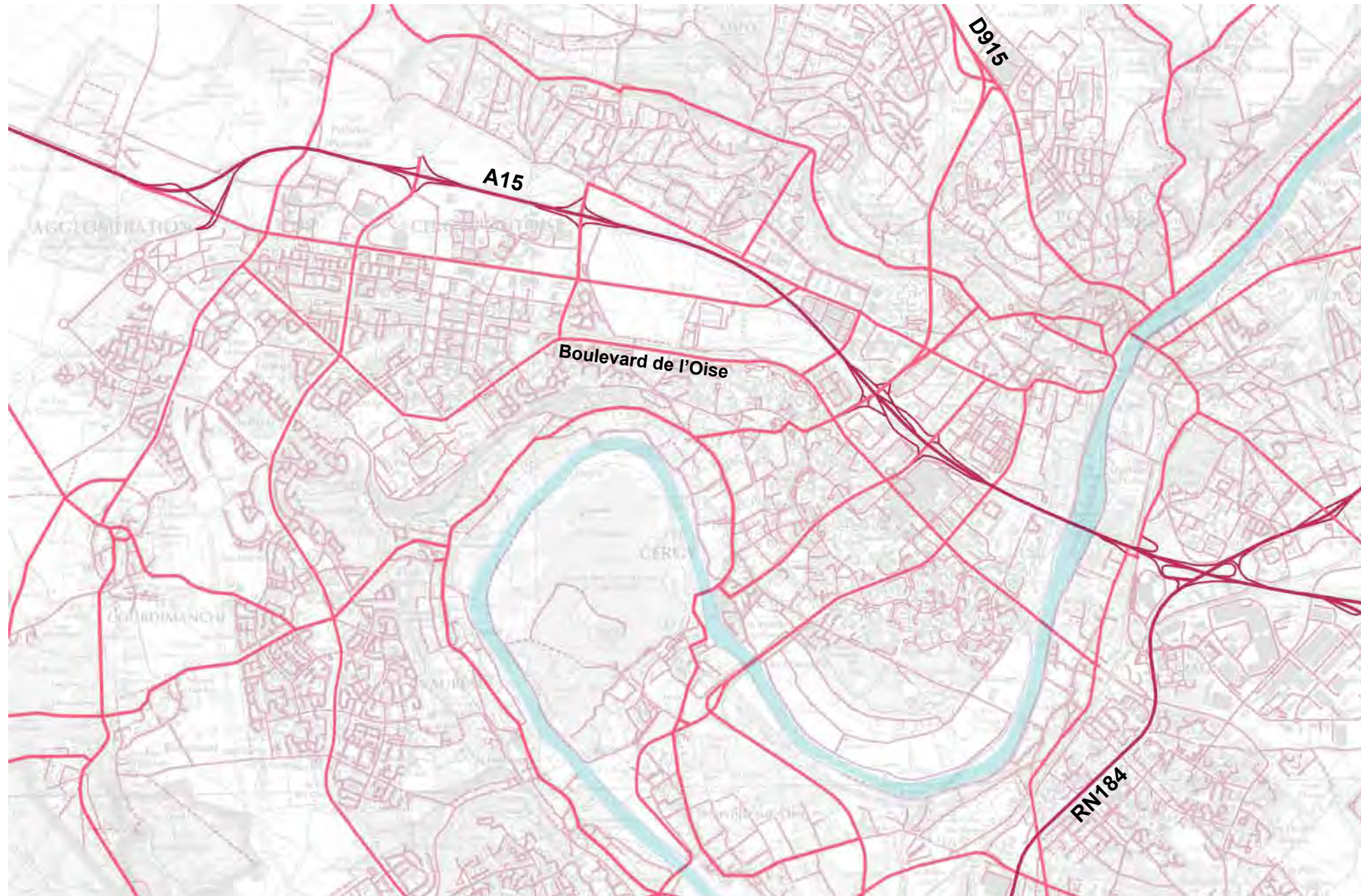
Cergy-Pontoise attire cependant moins qu'autrefois : elle n'a pas accueilli de sièges sociaux depuis quelques années ; et ce sont surtout les fonctions de logistique et de stockage qui viennent s'implanter maintenant sur son territoire.

Le Parc d'activité de la Chaussée semble propice pour un retournement de tendances. Par ailleurs, l'agglomération bénéficie de la proximité géographique du quartier d'affaire de La Défense.





## Aujourd'hui, la communauté d'agglomération Hiérarchie des voies



**Déplacements des personnes :** l'automobile. Elle reste le mode de transport le plus utilisé et représente 59% des déplacements. Près de 70% du trafic d'échange en voiture a lieu avec les départements voisins, sur des distances de quelques kilomètres.

**Déplacements de marchandises :** le fret routier. C'est encore le moyen privilégié pour le transport des marchandises. A titre de comparaison, l'activité de l'agglomération de Cergy-Pontoise induit 7,5% du fret total de la Francilienne. Ainsi le fret routier de l'A15 entraîne des difficultés de circulation dans l'agglomération

*NB : un projet de plateforme multimodale est programmé à Achères, commune proche de Cergy. La prochaine réalisation du canal Seine Nord renforce l'intérêt pour l'autorité Port Autonome de Paris de créer une plateforme multimodale capable d'accueillir d'ici 10 à 15 ans des marchandises de l'ensemble de l'Europe du Nord.*

### L'A15 : l'accès historique de Cergy-Pontoise.

L'autoroute A15 a été construite dans les années 1970 par l'Etat, à l'origine comme déviation de la ville de Pontoise. Un second tronçon a été construit par l'établissement public d'aménagement dans les années 1990.

Cette autoroute est très chargée aux heures de pointe entre l'A86 (qui est la deuxième « rocade » autour de Paris) et Cergy Préfecture. C'est un axe important du trafic pendulaire qui dessert l'ouest du Val d'Oise. L'autoroute sépare les deux pôles urbains que la Ville Nouvelle devait réunir : Cergy Préfecture et Pontoise.

L'A15 reçoit un flux quotidien de 142 000 voitures. La limite de vitesse sur cet axe est de 110 km/h. Son emprise est d'environ 200 mètres.

**Une voie sans issue ?** L'A15 parcourt sur plus de 10 km l'agglomération et dispose de 8 sorties. Aujourd'hui, l'A15 se termine dans Cergy Pontoise, elle ne va pas au-delà et n'assure pas totalement sa fonction de liaison à l'échelle nationale. Elle se connecte à deux départementales (la RN14 et la RN195) qui desservent le Vexin. La RN14 a été élargie sur un tronçon dans le prolongement de l'autoroute mais reste une desserte départementale. Par ailleurs dans la ville elle-même, elle est une vraie cassure, difficile à traverser, elle « aspire » les flux. Les quelques franchissements ne permettent pas une communication efficace inter-quartiers. Sur l'autoroute elle-même, la signalisation est une entrave visuelle à la perception de la ville.

### La RN184 : une seconde coupure.

Cette route nationale traverse les territoires de Saint Ouen l'Aumône et d'Eragny. Elle accueille une forte circulation de poids lourds, car elle dessert les zones d'activité du secteur. Les zones d'habitations de Saint Ouen sont à l'ouest de l'axe ; en revanche, la commune d'Eragny est véritablement coupée par la route, dont les franchissements sont insuffisants.

### L'A104 dite la Francilienne : la rocade manquante.

L'A104 aura notamment pour but de décharger la RN184 qui accueille un trafic journalier lui aussi très important, presque aussi important que celui de l'A15. L'avenir de la RN184 est à redéterminer. Pour les voiries avoisinantes, leur désengorgement permettra de redonner une place à des modes plus doux, cyclistes notamment.

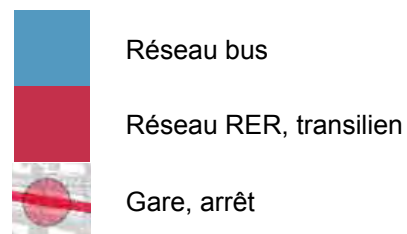
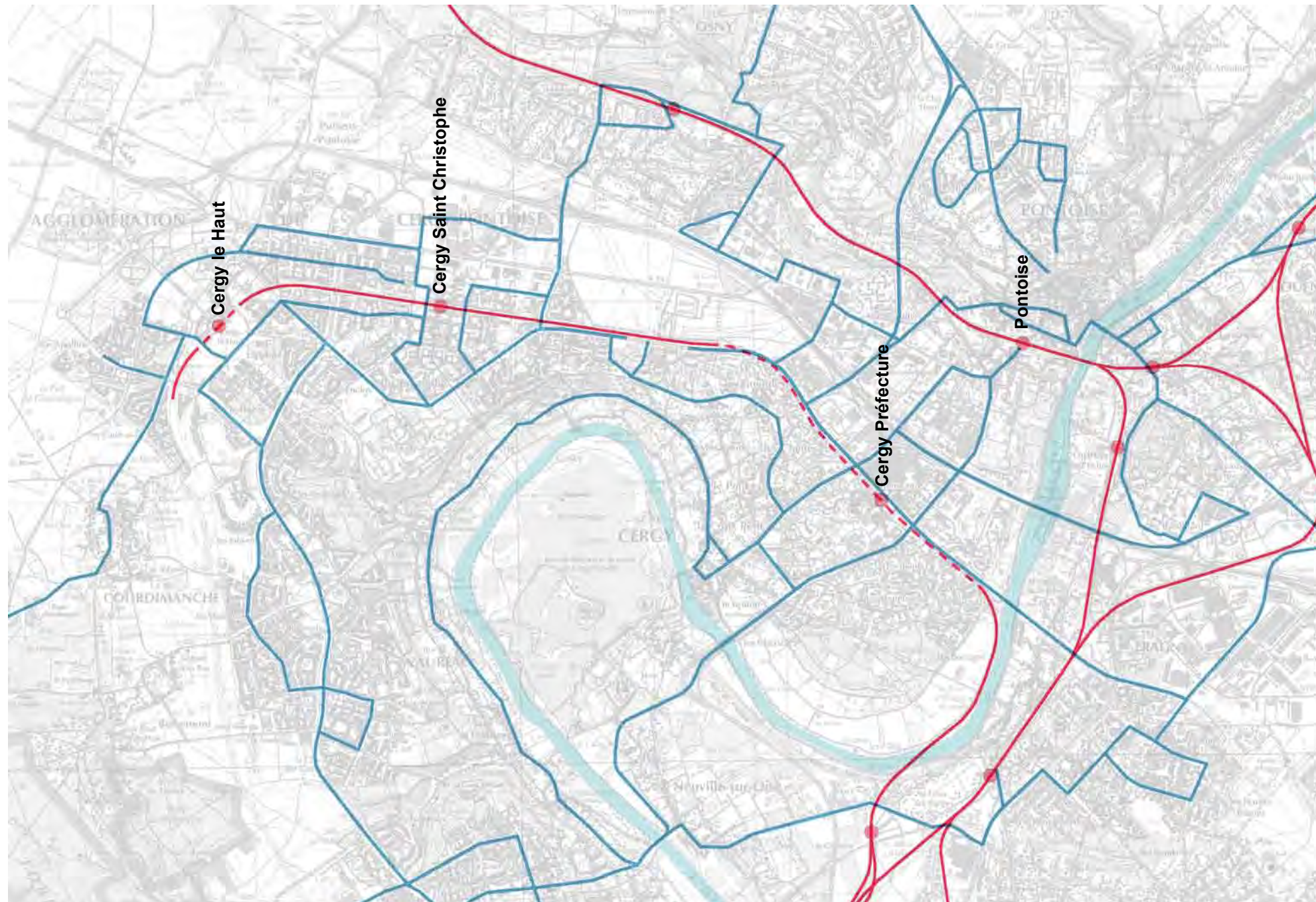
### Les boulevards urbains : une bonne desserte locale

Les boulevards ont été largement dimensionnés et sont des repères dans l'agglomération. La circulation et le franchissement piétonnier sont difficiles, bien que quelques passerelles aient été aménagées.





## Aujourd'hui, la communauté d'agglomération Réseau transport en commun



Le **réseau ferroviaire** (RER et SNCF). Le réseau est dense et largement utilisé pour entrer ou sortir de l'agglomération. Il assure 12% des déplacements motorisés des résidents de l'agglomération.

Le **réseau bus** assure 12% des trajets internes à l'agglomération (majoritairement les lycéens et collégiens). Son réseau est jugé satisfaisant en heure de pointe ; les soirées et les week end, les liaisons sont plus difficiles.

Le temps de trajet pour parcourir l'agglomération peut être long sur certaines destinations. Les liaisons Est-Ouest ou Nord-Sud nécessitent souvent des correspondances, et donc des temps d'attente. Par exemple : se déplacer de l'Hautil à l'hôpital de l'agglomération (Pontoise) nécessite une heure en moyenne. Par ailleurs, sur certains axes, la circulation des bus emprunte des tronçons saturés.





## Aujourd'hui, la communauté d'agglomération Réseau électrique

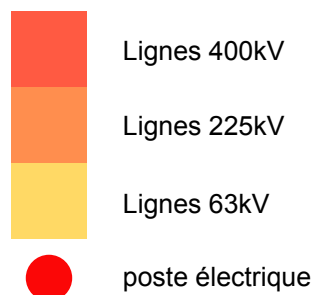


Photo de Louis Pagès, plaine des Linandes, 2002

Le poste électrique de Cergy est un des points qui irriguent l'ensemble de la région parisienne.

Les lignes électriques d'un important voltage accompagnent l'agglomération. Elles sont là depuis l'origine de sa construction. Ces pylônes électriques qui ont une taille imposante (35-40 mètres environ de hauteur) sont visibles :

- en fond de paysage (par exemple à Port Cergy),
- et accompagnent l'autoroute sur toute la longueur dans l'agglomération.

Le passage des lignes entraîne des « servitudes », c'est-à-dire des contraintes dans l'urbanisation et les conditions de construction. La contrainte de ces servitudes augmente avec le voltage.

Le réseau électrique intègre non seulement les pylônes imposants dans le paysage, mais aussi les postes électriques, éléments structurants immuables.



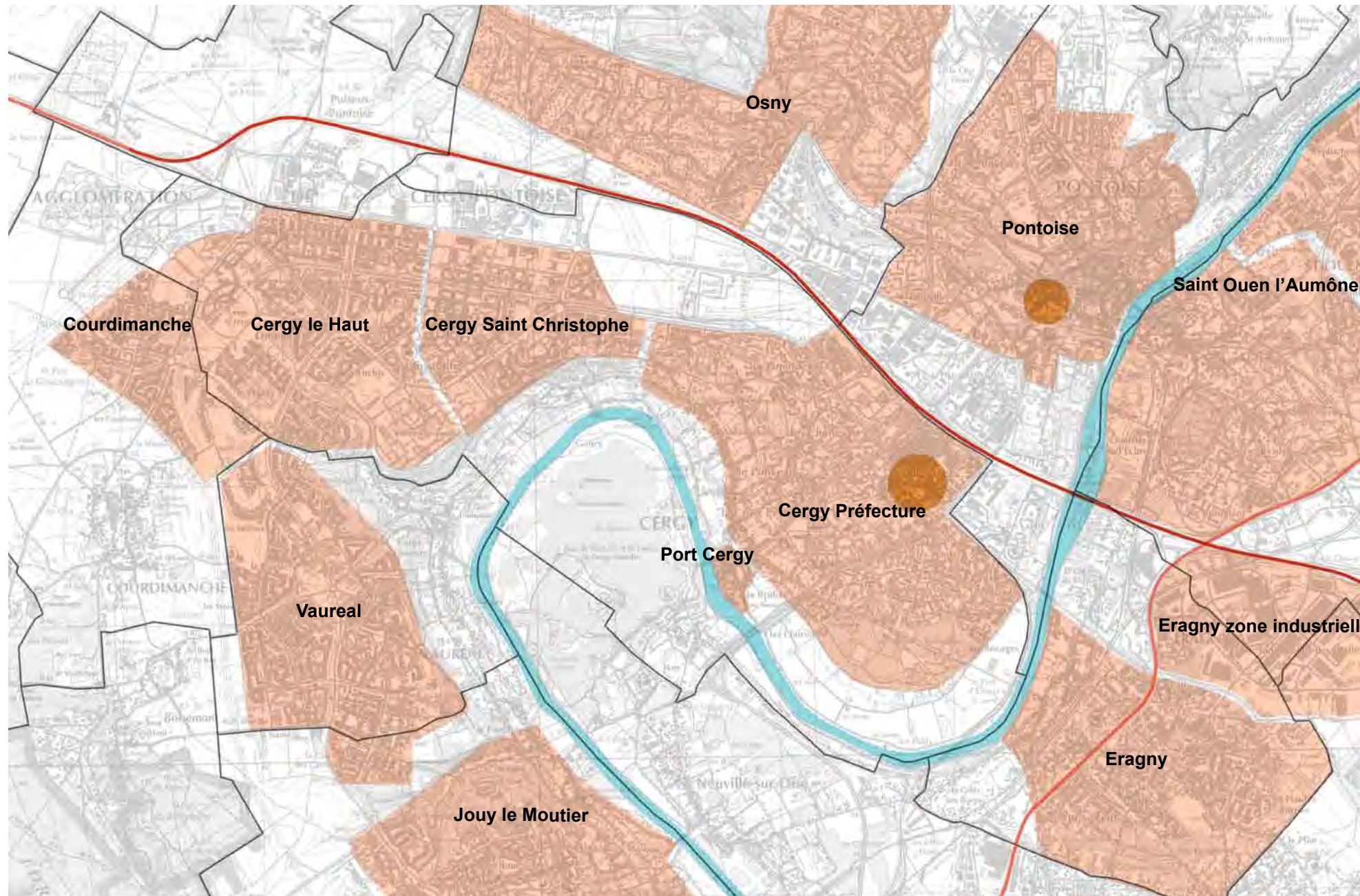
En centre ville, les lignes électriques longent l'A15 et sont un élément structurant du paysage





## Aujourd'hui, la communauté d'agglomération

### Principaux quartiers de l'agglomération



Principaux quartiers ou cœurs de commune de l'agglomération

Centralités

La majeure partie de la Ville Nouvelle s'est appuyée sur les communes de Cergy, Eragny, Vauréal, Jouy Le Moutier, Courdimanche. Les quartiers de Cergy-Pontoise témoignent des théories urbaines ayant évolué au fil du temps. Dans les quartiers les plus récents, d'un urbanisme plus traditionnel, l'espace urbain a été organisé autour d'avenues, rues et de places.

#### Port Cergy

Port Cergy, construit au début des années 1990 a développé les signes d'une architecture traditionnelle: tourelle à colombage, frontons, faux clochers,... C'est un quartier assez animé par les cafés et restaurants.

#### Cergy Préfecture

C'est le premier quartier de la ville nouvelle: les premiers habitants arrivent en 1972, dans l'îlot des Plants. Séparation verticale des flux, urbanisme de dalle. C'est aujourd'hui le cœur de l'agglomération, où se concentrent beaucoup d'activités : écoles, commerces (3 Fontaines), administrations, culture, habitat. L'habitat se compose surtout d'immeubles collectifs.

#### Cergy Saint Christophe

C'est un quartier surtout résidentiel, construit dans les années 1980. Il se distingue de Cergy Préfecture en retournant aux formes urbaines traditionnelles, avec une mixité des habitats collectifs et individuels.

#### Cergy Le Haut

C'est un des quartiers les plus tardifs de la Ville Nouvelle. Toujours en construction, il se caractérise par un urbanisme proche des villes anciennes («néohaussmanienne») : voiries mixtes accueillant piétons, vélos et voitures, circulations et stationnement, commerces en rez-de-chaussée.

#### Pontoise – 27 000 habitants

Principale ville ancienne de l'agglomération, elle abrite l'hôpital de l'agglomération, une cité judiciaire, un centre-ville ancien avec des rues piétonnes au caractère médiéval.

#### Eragny – 16 000 habitants

L'urbanisation date des années 1970, marquée aussi par la séparation des flux mais sur un même niveau. Son offre commerciale est un pôle majeur dans le réseau local.

#### Saint Ouen l'Aumône – 21 000 habitants

La ville s'est développée le long de la RN14 avec des activités industrielles. Elle a connu des opérations majeures de reconstruction dans son centre dans les années 1970 : tours de logements en copropriété sur dalle, grands ensembles, opérations plus modestes d'habitat social.

#### Osny – 15 000 habitants

Cette commune rurale s'est urbanisée de manière diffuse avec la construction de maisons individuelles.

#### Jouy Le Moutier – 18 000 habitants

La marque du quartier est la maison de ville et la préservation de la qualité paysagère du site. Cela a donné naissance à des îlots aux formes architecturales variées autour d'une conception urbaine cohérente. Zone assez mal reliée au reste de l'agglomération, et notamment au centre.

#### Vauréal – 16 000 habitants

Cette commune est marquée par l'habitat individuel, dont la construction a commencé au début des années 1980, dans la poursuite de ce qui a été réalisé à Jouy. La séparation des flux voitures et piétons est complètement abandonnée.

#### Courdimanche – 6 000 habitants

Il s'agit d'un village ancien installé sur une butte dont les coteaux accueillent le golf et des nouveaux logements dans la continuité de Cergy-le-Haut.

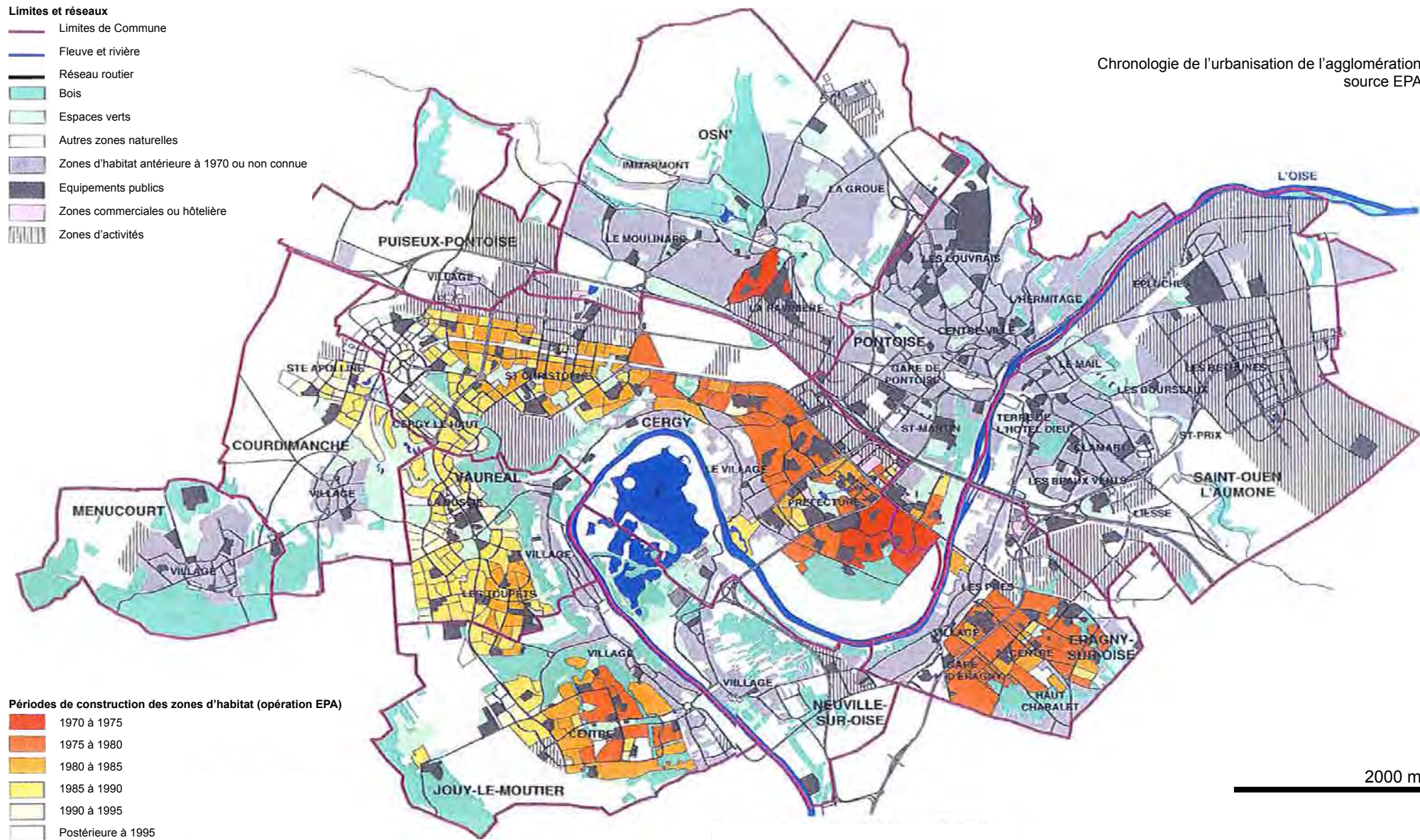




Ateliers de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine de Cergy-Pontoise  
Août - Septembre 2008

# Aujourd'hui, la communauté d'agglomération

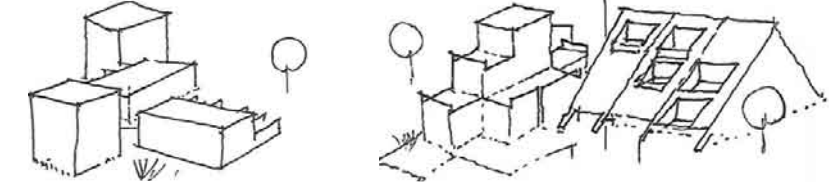
## Chronologie de l'urbanisation et formes architecturales



D'après Bertrand Warnier, « Cergy-Pontoise du projet à la réalité – Atlas commenté », Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine, Editions Mardaga, 2004

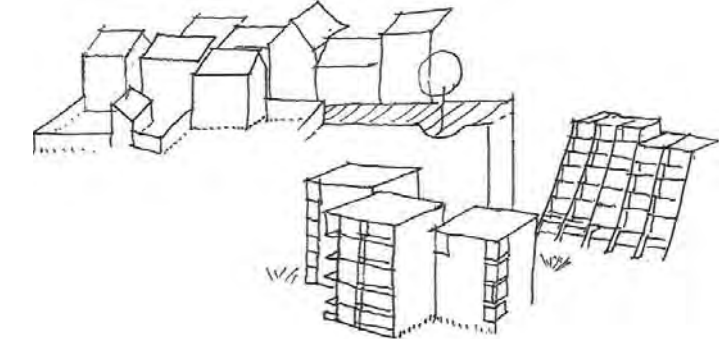
### Années 1970-80

Formes cubistes, dictées par la fonction. Le bloc se décompose : terrasses, jardins. Les couleurs dominent. Les formes s'inclinent, les toitures réapparaissent. Maisons de ville : formes traditionnelles, nouveau modernisme.



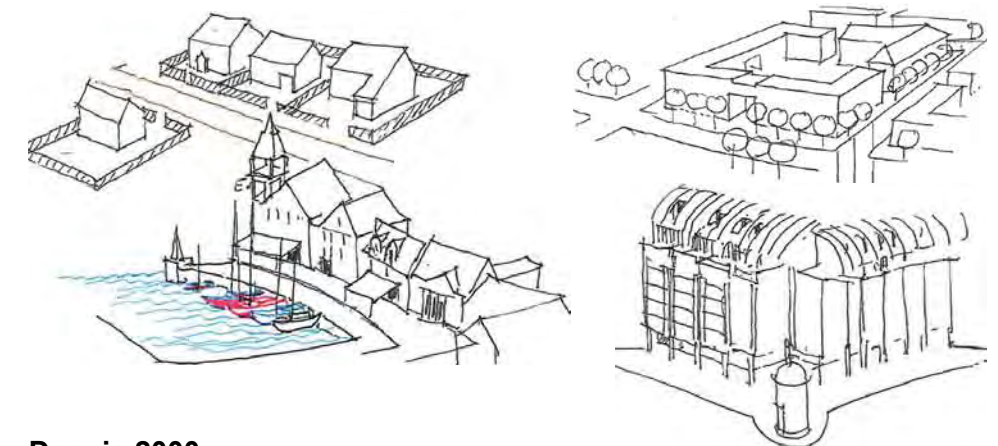
### Années 1980-90

Immeubles de ville, îlots fermés à l'alignement sur rue. Recherche de signe d'identification : colonnes, moulures, balustres. Architecture ordinaire de maisons individuelles isolées sur petites parcelles – expression (vraie ou faussée) du « Bien-Etre ». Immeubles de ville, « à la manière de » grosses villas.



### Années 1990-00

Architecture régionaliste, continuité avec le village, mise en valeur de l'eau. Architecture urbaine « familière ». Technique au service de l'esthétique architecturale : références parisiennes ou cité-jardin. Expressions structurale ou technologique.



### Depuis 2000

Architecture de la transparence. Mise en valeur de la technologie, technologie « verte » notamment. Formes simplifiées.



Années 70-80: Cergy Préfecture, l'école des Plants  
Source: Vincent Girard, «C'était la Ville Nouvelle», SOMOGY 2002



Années 80-90: Cergy St Christophe, immeubles de ville  
Source: Vincent Girard, «C'était la Ville Nouvelle», SOMOGY 2002

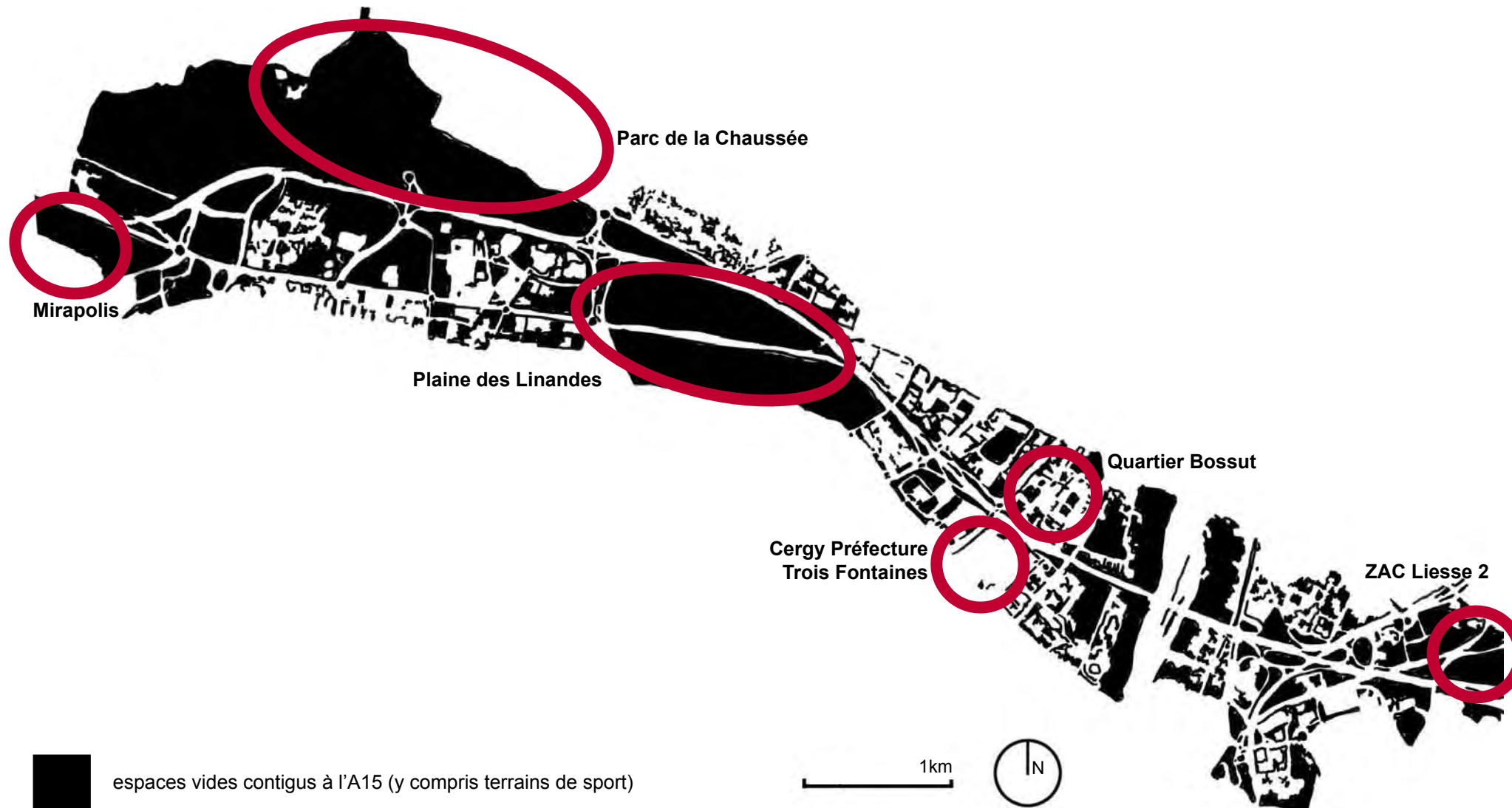


Années 90: Port Cergy  
Source: Vincent Girard, «C'était la Ville Nouvelle», SOMOGY 2002





## Aujourd'hui, la communauté d'agglomération L'A15, territoire de projets



Les grandes infrastructures génèrent du vide autour d'elles du fait de la réglementation (recul des constructions par rapport à la voie) mais aussi parce qu'elles génèrent des nuisances que certaines fonctions urbaines (notamment l'habitat) fuient. Avec le changement d'échelle de la ville et des circulations, l'interdépendance existante entre les éléments construits et les espaces vides – qui assuraient une fonction de desserte – a été modifiée.

La théorie voudrait donc que les voies de circulation et ses « vides » soient bien séparés de l'agglomération. La réalité est cependant différente : les entreprises et centres commerciaux viennent s'y coller ; elles assurent ainsi des fonctions urbaines essentielles.

Ainsi le territoire de l'autoroute A15 est un territoire de projets pour l'agglomération de Cergy.

La présentation des projets suivants est issu du document de travail « l'A15, territoire de projet » (Communauté d'agglomération Cergy-Pontoise) :

- **La ZAC\* Liesse 2** : ce secteur de 35 ha accueillera des habitations (autour de la route départementale 14) et des activités (autour de l'A15 qui la dessert).

- Le **centre commercial des Trois Fontaines** : l'objectif est de rapprocher la ville de l'A15, notamment de permettre un accès direct au centre commercial depuis l'autoroute ; augmenter la capacité d'accueil du centre commercial.

- Le **Quartier Bossut** : zone de 24 ha, positionnée au cœur « théorique » de l'agglomération entre Pontoise et Cergy-Préfecture, mais séparée de ce dernier par l'autoroute ; projet de passerelle franchissant l'A15, 2000 logements, centre de conventions, commerces, activités, équipements.

Contraintes pour la réalisation d'un projet : lignes haute tension, de la distance entre les sorties, de la topographie, de la pile avant du pont Verdun, de la charge de trafic. C'est un secteur éminemment stratégique..

- La **Plaine des Linandes** : secteur de 80 ha très contraint par les lignes à haute tension, et le poste EDF. Création d'un pôle sportif, création de logements (800-1000), commerces liés aux sports,...

- Le **Parc de la Chaussée** : zone de 110 ha mais 50 ha valorisable, mise en place d'activités qualitatives liées aux « pôles de compétitivité » (santé, automobile, logiciel et systèmes complexes, réseaux et contenus multimédias, aéronautique et spatial), desserte transport en commun, voies piétonnes. Une attention particulière sera portée au paysage et notamment son articulation avec l'autoroute. A noter : effet vitrine car il s'agit de l'entrée de ville. Secteur stratégique : une des plus grandes emprises foncières d'un seul tenant en Ile-de-France.

- **Mirapolis** : zone de 90ha ; ce terrain est positionné à l'endroit où l'A15 retrouve la RN14. Il s'agit d'un ancien parc d'attraction créé en 1987 qui n'a pas connu de succès et qui n'est plus en fonctionnement depuis 1991.

*\*La Zone d'Aménagement Concerté est un procédé très courant pour réalisé des opérations urbaines qui repose sur la réunion des représentants de la puissance publique et différentes catégories de citoyens intéressés (propriétaire, constructeurs, usagers).*

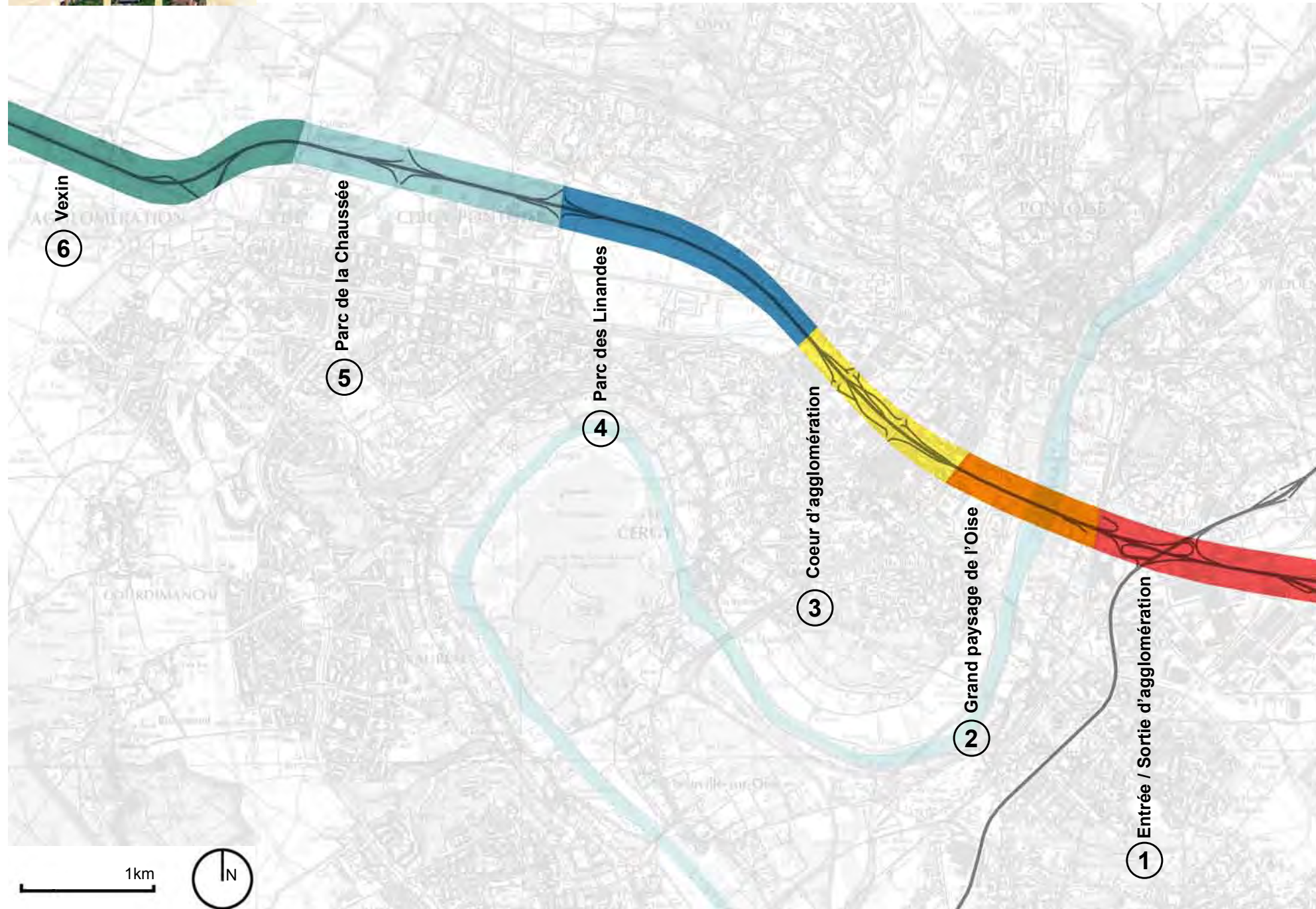




Ateliers de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine de Cergy-Pontoise  
Août - Septembre 2008

# Les infrastructures dans la ville

## Séquences de l'A15







## Les infrastructures dans la ville

### Contraintes, vitesse, pollution

**Sécurité, normes de construction, de circulation : l'autoroute, un milieu contraint.**

#### Construction

Du fait du coût et de l'ampleur des travaux, la procédure de construction d'une autoroute est particulièrement lourde et longue. Elle relève de l'autorité de l'administration de l'Etat, très marquée par une culture d'ingénieurs formés par l'Ecole des Ponts et Chaussées. L'administration en la matière dispose de pouvoirs très importants, dictée par l'Utilité Publique (dont le bras armé est l'expropriation), pouvoirs atténués depuis quelques années par la montée du pouvoir citoyen et la décentralisation.

#### Accès

Dès les années 1930, l'Etat interdit l'accès des voies « grand itinéraire » aux riverains ; dispositif renforcé dans les années 1950 lorsque l'Etat décide d'interdire la constitution d'agglomération en bordure des déviations, dans le but de favoriser « la circulation générale ».

« Les autoroutes sont des routes sans croisement, accessibles seulement en des endroits aménagés à cet effet et réservées aux véhicules à propulsion mécanique »

L'attitude change, dans les années 1990, lorsque l'on se rend compte de l'effet vitrine positif pour les agglomérations traversées. Ainsi, les points d'accès à l'infrastructure deviennent stratégiques, tout en sachant que la multiplication de ces accès nuit à l'objectif « primaire » : la vitesse.

#### Règles de conduite

La vitesse minimum sur la voie la plus à gauche est fixée dans les conditions normales à 80 km/h. La circulation et le stationnement sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur la bande centrale sont interdits, sauf nécessité (panne mécanique, évitement d'un accident). Il est également - et évidemment - interdit de faire demi-tour ou marche arrière.

Pour les usagers de la route, c'est le code de la route qui règle leur comportement. Sa présence se manifeste à travers les panneaux, leur couleur. Les examens du code de la route et du permis de conduire assurent un minimum de connaissances communes.

Les usagers ont tendance à avoir un comportement de plus en plus normé ou « civique », car devant la recrudescence des accidents, les autorités ont décidé de renforcer leur contrôle, notamment avec des radars automatiques. La « tolérance zéro » est de mise.

#### L'autoroute-design : des solutions du côté de l'usager.

Le principe a été mis en œuvre par la Direction Départementale de la Loire (Olivier Frerot) : leur travail a porté sur la requalification des infrastructures autoroutières anciennes du département de la Loire. Ces voies étaient dégradées du point de vue des services, du confort et de la sécurité.

Le design a ici un sens particulier : pas seulement la production d'objets isolés, mais surtout comme une relation particulière entre le constructeur et l'usager. Ce projet a permis de catalyser les énergies des parties prenantes autour de l'infrastructure et de les fédérer autour de propositions : écrans anti-bruit, panneaux à message variables.

**Pollution, environnement sur l'autoroute.**

De façon générale, les nuisances de l'autoroute liées à l'environnement sont principalement :

- consommation et stérilisation de surfaces foncières ;
- écoulement de polluants liquides (dont sel de déneigement et pesticides emportés par les eaux) ;
- fragmentation écopaysagère, "pollution visuelle" ;
- émission de gaz à effet de serre : au niveau des émissions, des études montrent que celles-ci sont liées à la vitesse, et que les émissions (principalement CO<sub>2</sub>, et autres polluants locaux CO, NO<sub>x</sub>, HC, particules) sont minimisées à une vitesse autour de 40 à 90km/h.
- le bruit

Le cas de Cergy-Pontoise de ce point de vue n'est pas un cas extrême : ses voies rapides de type autoroutier n'atteignent pas la saturation du réseau parisien ; par ailleurs, les marges de recul de la voie par rapport à l'urbanisation sont importantes ; l'agglomération n'enregistre pas des taux de pollution de l'air qui soient inquiétants. Cependant, l'agglomération est encore jeune ; les réseaux et l'urbanisation sont appelés à se développer.

Les riverains sont aujourd'hui sensibilisés au problème autoroutier : par peur des dévaluations foncières, mais aussi du fait de la sensibilisation aux enjeux environnementaux. Et toute modification de tracé ou allongement de tracé est un casse tête pour les planificateurs car ils rencontrent une opposition quasi systématique, d'où la nécessité de trouver des solutions alternatives ou apaisantes.

#### Les propositions de l'AFSA au Grenelle de l'Environnement, 2007

Après l'élection présidentielle de 2007, et du fait de l'importance des enjeux écologiques dans les débats, le gouvernement a convoqué durant l'hiver 2007 un grand débat national, qui a porté notamment sur les infrastructures de transport. Les propositions de l'ASFA (Association Professionnelle des autoroutes et ouvrages routiers) pour le Grenelle de l'Environnement (2007) (source – Site Internet de l'AFSA) :

- **Optimiser le réseau autoroutier, réseau de « haute qualité en vironnementale »** : achever les quelques chaînons manquants pour éviter les discontinuités, créatrices de congestions et d'insécurité, raccourcir les durées de trajet et transférer du trafic local vers l'autoroute; élargir les sections proches de la saturation, là où aucune alternative réaliste n'existe ; réaliser les contournements de grandes agglomérations afin de favoriser le transfert des circulations de réseaux locaux et l'accès au réseau autoroutier et de décongestionner les zones péri-urbaines.

- **Développer la complémentarité** modale afin de décongestionner les radiales aux heures de pointe ; soutenir les politiques de développement de parkings relais à la périphérie des agglomérations ; soutenir et développer la mise en place de lignes régulières de transport en commun sur les autoroutes concédées. Conjuguer ces mesures, le cas échéant, avec la mise en œuvre de péages urbains.

- **Généraliser les modulations de péage** aux entrées des agglomérations

- **Fluidifier et réguler le trafic** : réguler les vitesses lors des périodes de fort trafic dans les zones de congestion ; moduler les péages en fonction des périodes de trafic.

- **Eliminer les points d'arrêt** : généraliser le péage sans arrêt des véhicules par une législation adaptée afin de diminuer les émissions dues au "stop and go" aux barrières de péage.

- **Développer la route intelligente** (qui informe le conducteur) et les comportements responsables.

- Inciter à l'équipement en véhicules et en carburants performants.

- **Affecter la ressource d'une redevance d'usage** : mettre en place une redevance d'usage fonction des classes européennes de pollution sur les réseaux non concédés, affectée à l'amélioration des infrastructures de transport et l'incitation à l'équipement en véhicules propres.

- **Contribuer à la défense de l'environnement** : utiliser la concession à péage, outil équitable de développement durable, comme instrument privilégié de financement et d'exploitation des infrastructures.

**Vitesse, trafic, monofonctionnalité : l'autoroute, un objet anti-urbain ?**

La question de la vitesse est fondamentale car c'est ce qui a motivé la construction des autoroutes : or aujourd'hui cette vitesse est limitée à 130 km/h et même 110 voire 90 km/h en zones urbaines (limite qui reste une des plus élevée en Europe), et dont le respect est plus strictement sanctionné depuis la mise en place de radars automatiques. Des raisons de sécurité mais aussi l'encombrement ont poussé à ces évolutions qui remettent en quelque sorte en cause la raison d'être des autoroutes.

La sécurité est aussi à l'origine de la mono-fonctionnalité de l'autoroute : en effet, la cohabitation de plusieurs vitesses y est difficile. On peut cependant noter que des expériences de multi-modalité sont en cours.

Les autoroutes sont un outil de la gestion des flux mais aussi des objets urbains, inscrit dans un territoire. Ces deux dimensions sont difficiles à harmoniser, et génère l'opposition entre le riverain et l'usager, qui ne se vivent pas à la même échelle.

#### L'autoroute « apaisée ».

L'autoroute apaisée (Guichard, Pfleiger) est en cours d'expérimentation à Grenoble : l'objectif est de réguler le flux urbain en agissant sur la vitesse. Dans ce cas précis, la vitesse a été limitée à 70km/h sur les voies rapides. L'amélioration de la fluidité diminue les émissions de CO<sub>2</sub>. Par ailleurs, la théorie voudrait que les gens passant plus de temps en transport, l'étalement urbain ralentisse car le coût en temps devient trop important.

Le projet intègre aussi des éléments paysagers, ainsi que l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par les autobus, ce qui rend plus efficace le transport collectif.

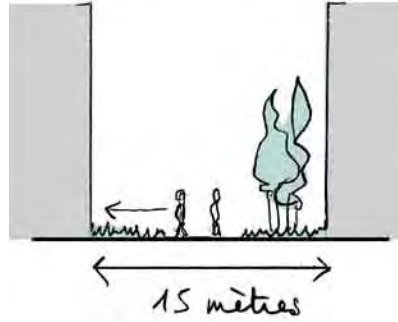




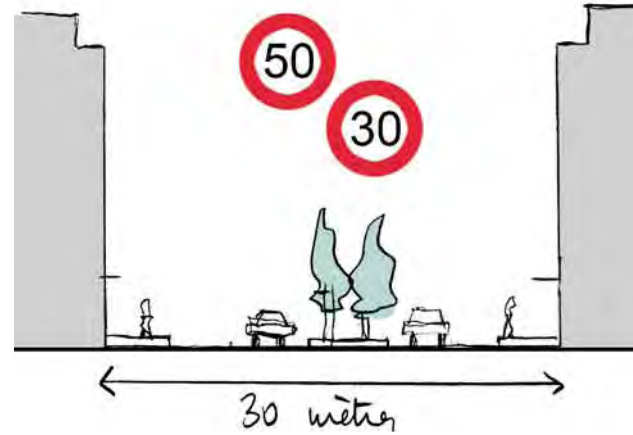
## Les infrastructures dans la ville

### Contraintes, vitesse, pollution

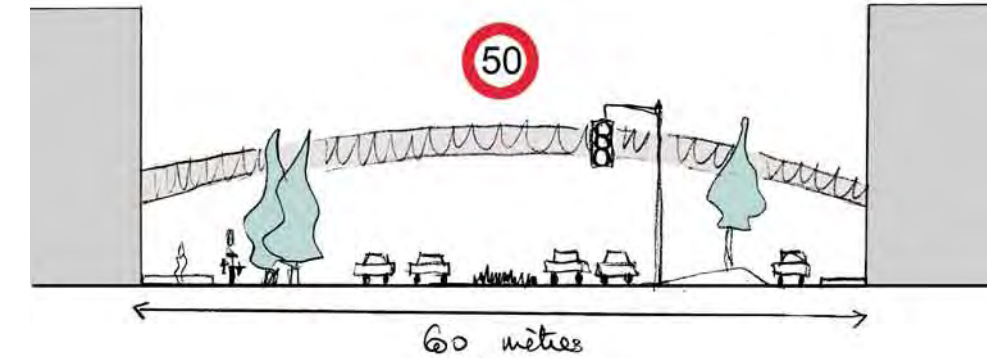
Quelques types de voies en ville nouvelle : conflits d'échelle dans l'espace urbain



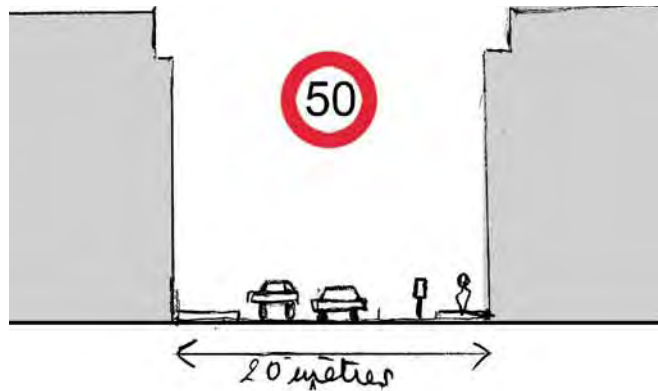
**La rue intérieure, allée, chemin**  
15 mètres env.  
Largeur variable, sinuosité  
Quartier Préfecture  
Entrée directe dans les immeubles  
Circulations piétonnes  
Fonction résidentielle



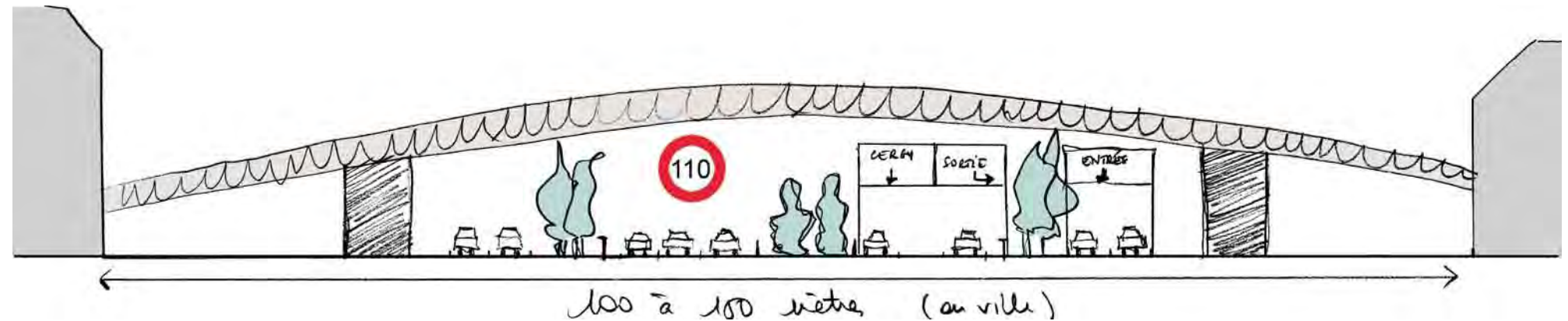
**Le Boulevard « classique »**  
30 mètres  
Quartier Cergy Le Haut, ex. Boulevard des Merveilles  
Terre-plein central  
Commerces en rez-de-chaussée, quelques bureaux et surtout des résidences aux étages  
Circulations mixtes  
Deux sens de circulations sur une voie  
Stationnements de deux cotés de la rue, en épis.  
Vitesse limitée à 50km/h, voire de plus en plus 30km/h, pour faciliter les circulations de tous, autoréglée



**Le Boulevard « Ville Nouvelle »**  
50 – 60 mètres  
Quartier Cergy Préfecture, ex. Boulevard de l'Oise ou de l'Hautil  
A l'origine, marges de recul importantes, accession aux immeubles d'habitation ou de société, équipements par des voies de dessertes (parfois protégé par des talus), uniquement circulations voitures  
Franchissement de la voie par les piétons avec des passerelles  
Double voie dans 2 sens de circulation avec terre plein central plus important, carrefour tous les 400 mètres  
Avec le temps, utilisation des marges de recul pour aménager le passage des piétons, des vélos, le stationnement.  
Vitesse limitée à 50 km/h, difficulté à s'autoréguler



**La rue « classique »**  
20 mètres  
Quartier Cergy Le Haut, ex. Rue des Astres Beiges  
Circulations mixtes  
Résidentiel principalement, activités  
Stationnement sur un côté de la rue, en alignement  
Un ou deux sens de circulation  
Vitesse limitée à 50km/h, autoréglée



**L'autoroute**  
100 à 150 mètres en ville  
Marges de recul très importantes  
3 voies sur 2 sens, bande d'arrêt d'urgence, voies d'accélération et de décélération pour l'entrée/sortie, murs antibruit  
Monofonctionnelle voiture ou presque (quelques bus sur une portion réduite).  
Quelques liaisons de part et d'autre dépendant des nécessités  
Vitesse limitée à 110 km/h ou 90km/h

*Note sur le nom des voies : en France, les rues, boulevards, avenues, ... portent souvent des noms de personnalité. A Cergy-Pontoise, à l'origine, on s'est interdit de donner des noms de personnes, en rupture avec la ville traditionnelle. Aujourd'hui, certaines rue ou boulevard ont été renommé afin de redonner un caractère plus « urbain » (ex. avenue Bernard Hirsch). Dans le quartier Préfecture, les voies portent en général le nom de l'îlot associé à une couleur. A Cergy Le Haut, on a donné aux voies des noms imaginés en partie par les collégiens à partir des œuvres de Jules Verne, ce qui donne des noms très poétiques. A noter que l'autoroute, la route nationale ne portent pas de nom (A... ou RN...).*





Ateliers de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine de Cergy-Pontoise  
Août - Septembre 2008

# Les infrastructures dans la ville

## Vues et photographies de l'A15 et du boulevard de l'Oise



Vue de l'A15 juste avant qu'elle ne rejoigne la RN14, la ville est invisible.



Vue de l'A15 près de Cergy-Préfecture, les talus et la signalétique gênent la vue. La ville est résumée à ses monuments les plus visibles. Source : EPA



Vue de l'autoroute A15, en direction de la caserne Bossut, depuis le parking des 3 Fontaines. On perçoit l'enchevêtrement des voies et la rupture que constitue l'autoroute entre des quartiers voisins.



Une vue sur le boulevard de l'Oise, la largeur de ses carrefours, les talus aménagés, les passages piétons en hauteur. Source : EPA



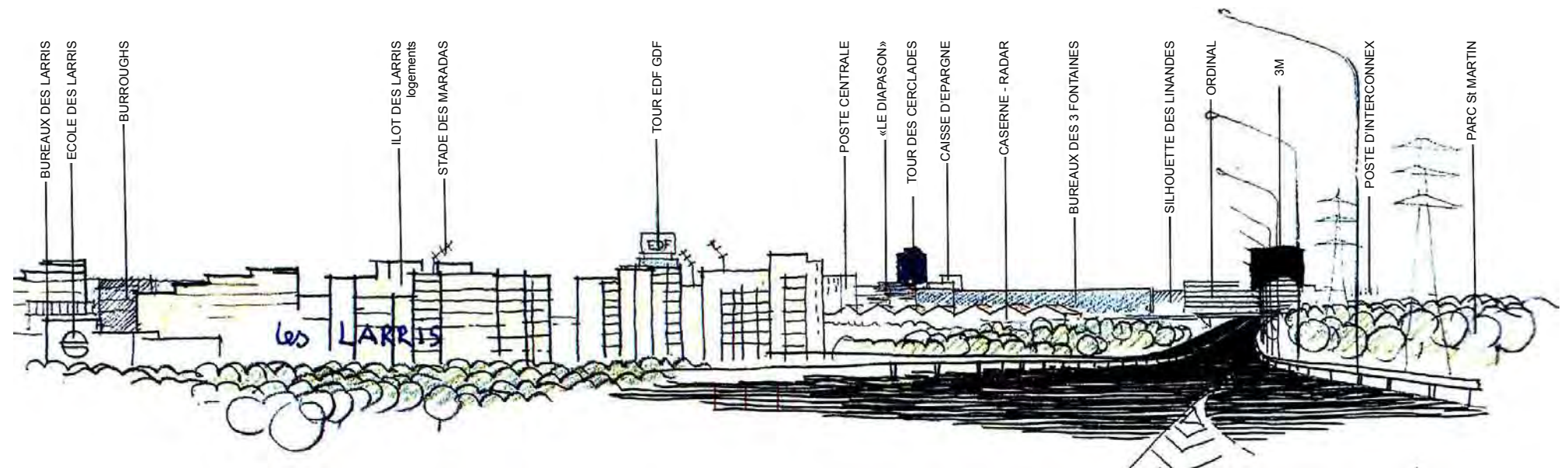
Vue panoramique du boulevard de l'Oise: passage sous la dalle à Cergy-Préfecture



Vue panoramique du boulevard de l'Oise: passage près de l'Université de Cergy



Vue panoramique du boulevard de l'Oise: à la sortie de la dalle sous Cergy-Préfecture

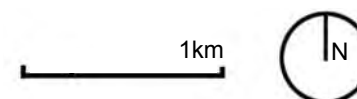
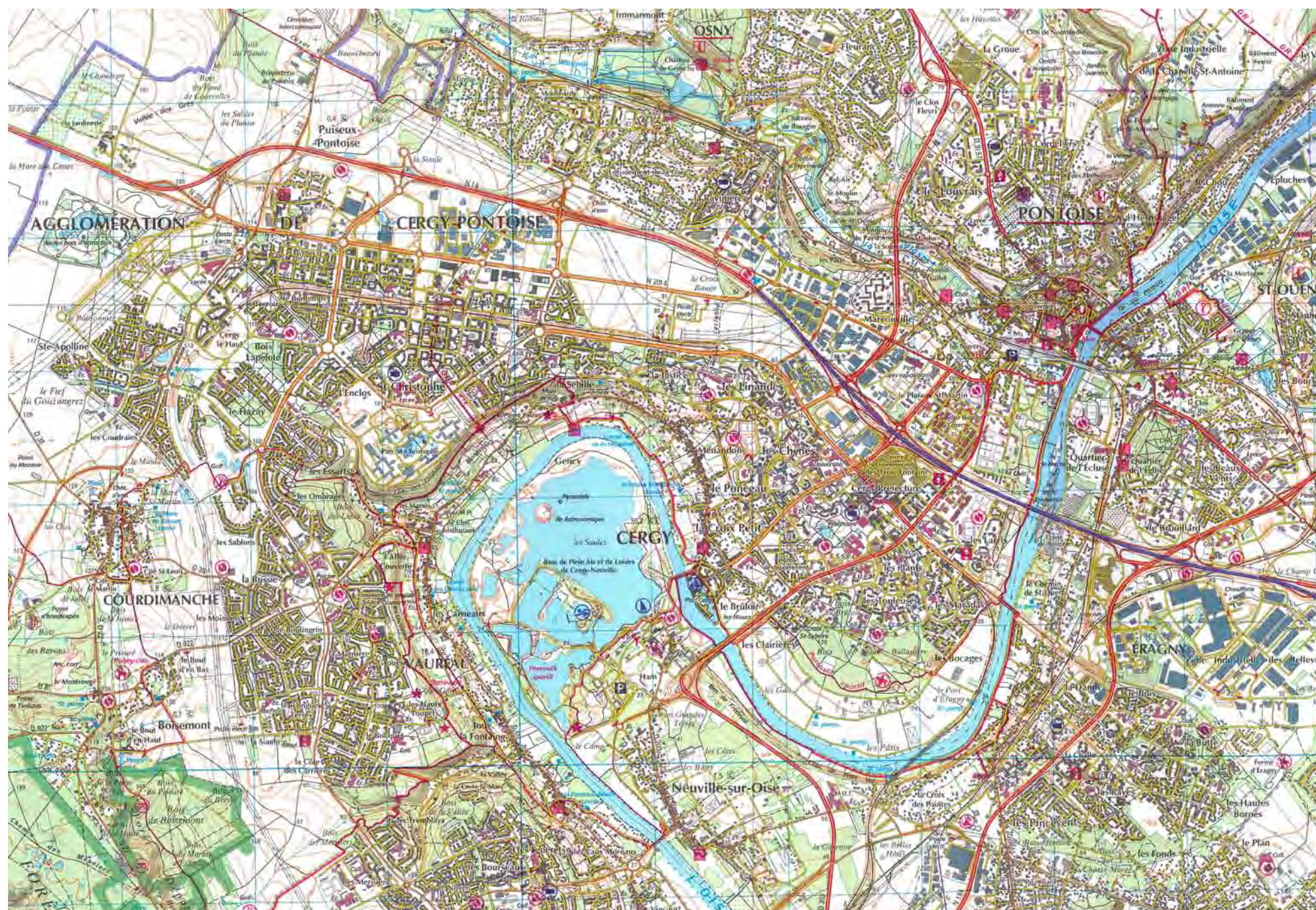


Vue « paysagère » depuis l'A15 (sens Paris -> Cergy). La ville se résume à ses points hauts et est masquée par la végétation que l'entoure. Source : Bertrand Warnier, « Cergy-Pontoise, du projet à la réalité », Atlas commenté, Mardaga, 2004.





## Le travail en atelier au cours de la session



Lors du travail en atelier, il sera demandé aux participants de choisir un secteur particulier, incluant les quartiers périphériques (autour de l'A15, de la RN184, de la prochaine Francilienne). Il s'agira d'y proposer une réponse pertinente et créative sur le sujet «Revisiter les grandes infrastructures en milieu urbain».

Les problématiques suivantes devront être abordées:

- Quels sont les nouveaux concepts pour traiter les flux de transit demain?
- Comment revisiter ces infrastructures datées? Pour quelle diminution de l'empreinte écologique?
- Faut-il poursuivre la logique technicienne, au risque d'aggraver les phénomènes de coupure et de saturation?
- Faut-il dévier les flux en adoptant une stratégie de contournement ou d'enfouissement, au risque de forte consommation d'espaces et d'étalement urbain?
- Peut-on apaiser les flux en diminuant la vitesse pour optimiser la fluidité par des accès contrôlés, des contre-allés et un nouveau partage modal, au risque d'une baisse d'efficacité?
- Comment traiter les coupures après des phénomènes de rejets des tissus urbains? A partir de quel imaginaire, et pour répondre à quels besoins et à quels modes de vie?
- Quelle identité la ville de Cergy-Pontoise peut-elle afficher sur l'autoroute et ses voies rapides? Pour qui? N'y-a-t-il qu'une beauté cachée de l'espace circulé?
- Comment défragmenter le territoire de Cergy-Pontoise, quelle coopération avec l'espace régional, le Mantois, autour des infrastructures existantes ou programmées: A15, C13, TGV, A104, RER, Port d'Achères?
- Quel avenir, quel projet possible autour des lignes électriques?





#### « Proposition 59

La circulation est une fonction vitale dont l'état présent doit être exprimé par des graphiques. Les causes déterminantes et les effets de ses différentes intensités apparaîtront alors clairement et il sera plus aisé de discerner les points critiques. Une vue claire de la situation permettra seule de réaliser deux progrès indispensables: donner à chacun des voies de circulation une destination précise qui sera de recevoir soit les piétons, soit les automobiles, soit les poids lourds ou les véhicules de transit; donner ensuite à ces voies, selon le rôle auquel elles seront vouées, des dimensions et des caractères spéciaux: nature du tablier, largeur de la chaussée, lieux et nature des croisements ou des raccords.

#### Proposition 60

Les voies de circulation doivent être classées selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leur vitesse. La rue unique léguée par les siècles recevait jadis piétons et cavaliers pêle-mêle, et ce n'est que fin du XVIII<sup>e</sup> siècle que l'emploi généralisé des carrosses provoqua la création de trottoirs. Au XX<sup>e</sup> siècle s'est abattue, comme un cataclysme la masse des véhicules mécaniques – vélos, motos, camions, tramway – avec leurs vitesses inattendues. L'accroissement foudroyant de certaines villes, comme New York par exemple, provoquait un afflux inimaginable de véhicules en certains points déterminés. Il est grand temps de remédier, par des mesures appropriées, à une situation qui tourne au désastre. La première mesure utile serait de séparer radicalement, dans certaines artères congestionnées, le sort des piétons de celui des véhicules mécaniques. La deuxième de donner aux poids lourds un lit de circulation, des voies de transit indépendantes des voies courantes destinées seulement à la petite circulation.

[...]

#### Proposition 64

Les zones de verdure doivent isoler, en principe, les lots de grande circulation. Les voies de transit ou de grande circulation, étant bien différenciées des voies de circulation de détail, n'auront aucune raison d'approcher les constructions publiques ou privées. Il sera bon qu'elles soient bordées d'épais rideaux de verdure.

[...]

#### Proposition 80

Les vitesses mécaniques nouvelles ont bouleversé le milieu urbain, instaurant le danger permanent, provoquant l'embouteillage et la paralysie des communications, compromettant l'hygiène. »

« Il existe une méthode efficace pour détruire l'âme d'une cité, et qui ne manque pas de partisans: la construction d'une autoroute qui, avec ses pistes multiples, s'enfoncera profondément au cœur de la cité, - et lorsque les pistes sont surélevées, le mal n'en est que plus grand; à peine venait-on d'entreprendre cependant la démolition des lignes aériennes de métropolitain, considérées comme de véritables fléaux urbains! C'est à Los Angeles que cette construction d'autoroutes a pris les plus impressionnantes proportions; mais Boston peut s'en plaindre à plus juste titre encore car elle avait plus à perdre: elle était fière de son centre historique où toutes les commodités se trouvaient à bonne portée de marche; elle disposait d'ailleurs, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, d'un réseau modèle de transports urbains. Mais les urbanistes de Boston, comme les partisans d'une stratégie basée sur la puissance d'extermination nucléaire, ne savent modifier leurs plans que dans le sens du pire. On peut prévoir les résultats par l'exemple de Greensboro (Caroline du Nord). On a surnommé cette dernière ville, « la cité parking », mais toutes les villes sont en passe de mériter cette appellation, - Amsterdam et Paris elles-mêmes, où tous les espaces libres sont réservés aux voitures, alors qu'y sont de ce fait sacrifiées d'autres fonctions indispensables au rôle normal d'une cité. Les bombes qui dévastèrent la cité de Londres, à la période du « blitz », ne firent pas de plus grands ravages que n'en causent chaque jour la fureur des autoroutes et des parkings, soutenue par divers programmes nationaux, - selon les conséquences du mythe des transports individualisés qui doivent permettre à chacun de rouler d'une porte à une autre. Une fonction toute secondaire de la cité devient son unique raison d'être, - ou bien plutôt la triomphante excuse de sa non-existence. Tout comme les gratte-ciel, ces autoroutes sont conçues et exécutées avec une parfaite maîtrise technique, ainsi qu'avec la plus remarquable incompétence dans le domaine social et une ignorance affligeante de tout impératif culturel. »

« Ma lignée est née à l'orée du xxe siècle, et elle se bonifie en vieillissant. Chaque semaine, nos maîtres travaillent six à sept heures pour couvrir nos frais d'adoption, d'alimentation, de soins, et ils consacrent à peu près autant de temps à nous promener. En semaine, mon maître est la plupart du temps seul avec moi, mais pendant le week-end et les vacances, on est en famille. Mes sœurs et moi, nous sommes aujourd'hui très nombreuses: le promeneur qui flâne une heure sur les grands boulevards croise au moins mille de mes sœurs.

Je suis l'automobile, ce formidable outil sans lequel les villes, leur image et leur pollution, les vacances et la redécouverte de la nature, les rêves des petits garçons comme les symboles notabiliaires des directeurs de tout acabit ne seraient pas ce qu'ils sont. J'ai longtemps été au cœur de tous les fantasmes, j'ai su me faire aimer, j'ai su apprivoiser les hommes: ils ont parfois terminé, parfois commencé une guerre pour m'assurer le carburant dont j'ai besoin, ils ont trans-figuré leurs villes pour que j'y sois reine, certains sont morts si vite, de m'avoir tant aimée, d'autres ont tué, sans méchanceté, le passant sans souci dont nous croisons le chemin. Beaucoup des quatre milliards d'hommes et de femmes du tiers-monde rêvent encore de moi, mais beaucoup, dans le petit milliard de ceux qui habitent les pays développés, m'accablent aujourd'hui de reproches: je serais la figure emblématique de l'encombrement, de la déstructuration des espaces et des rapports de convivialité, des agressions nuisantes et polluantes contre l'homme qui en souffrirait, les forêts et les lacs qui en dépériraient, l'atmosphère que je réchaufferais. Alors certains veulent changer mon alimentation, me contrôler dès ma cinquième année, enlever des points à mes maîtres; d'autres voudraient m'éliminer des villes, m'en faire payer l'entrée, contrôler l'immobilité à laquelle je suis réduite quand j'attends mon maître, me voir disparaître dans des souterrains, me remplacer dans le cœur des hommes par les transports publics, voire la « petite reine », qui avait donné aux hommes le goût de la mobilité autonome avant moi. Tout cela est sans doute bien compliqué: puisque j'encombre des grandes villes où je suis à l'étroit, pourquoi ne pas me faire migrer, et mon maître avec, vers des zones moins denses? Ne dit-on pas qu'elles pourraient (devraient ?) retrouver une nouvelle croissance, permise entre autres par cette nouvelle lignée, issue du mariage de l'informatique et des télécommunications, qu'ils appellent téléactivités?

Me maîtriser, me réguler, pourquoi pas? C'est l'affaire des hommes d'imaginer mon avenir. Ce faisant, ils dessineront celui de leurs industries et de leurs modes de vie. Ils devront aussi comprendre comment des acteurs divers m'intègrent dans leurs stratégies.

En repensant, à travers moi, leurs rapports à l'espace et au temps, ils rencontreront les territoires du quotidien que je contribue tant aujourd'hui à façonner. Peut-être alors écriront-ils une histoire cohérente des territoires et des machines à mouvoir. »