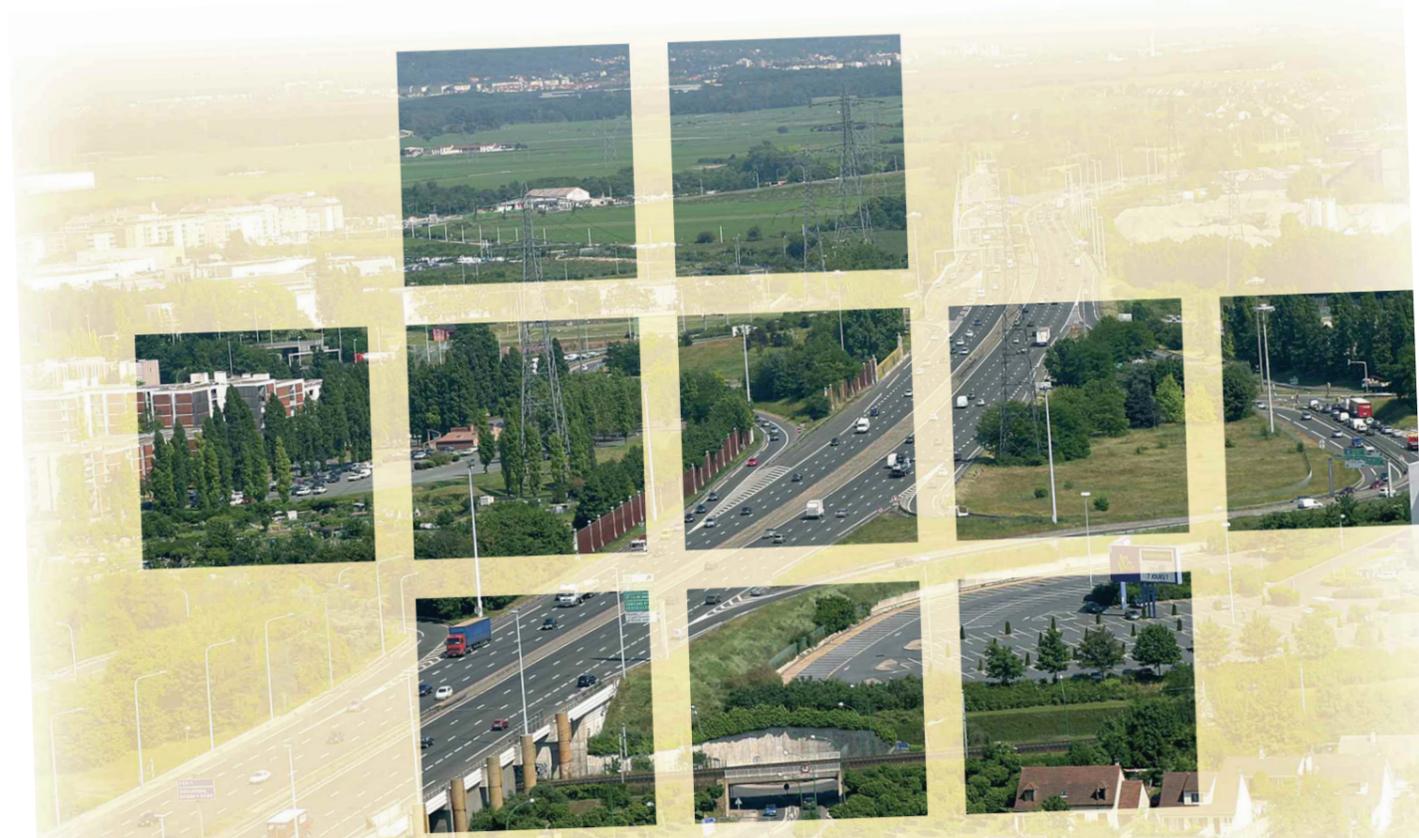


# Atelier International de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine

23 août - 19 septembre 2008

## Cahier de Session



**REVISITER  
LES GRANDES  
INFRASTRUCTURES  
URBAINES**  
Le cas de la traversée de  
Cergy-Pontoise

## 26ème Atelier d'été

## Les Ateliers internationaux de Maîtrise d’Oeuvre Urbaine



Depuis 26 ans, l'atelier d'été réunit à Cergy-Pontoise des étudiants et jeunes diplômés d'universités prestigieuses à travers le monde, qui travaillent en équipes internationales et pluridisciplinaires sur un sujet d'aménagement choisi en concertation avec les collectivités franciliennes.

Les Ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centrés sur la pratique de la maîtrise d'œuvre urbaine, l'association organise des ateliers de réflexion envisagés comme un lieu de conception situé entre la planification et l'architecture. En France ou dans d'autres pays, ces ateliers apportent aux maîtres d'ouvrage un regard international et des propositions novatrices sur leurs problèmes d'aménagement urbain. Ils sont aussi, par la confrontation des disciplines et des cultures, un lieu de remise en question des apprentissages et d'échange de haut niveau.

Initialement centrés sur les thématiques d'aménagement pour l'Ile-de-France, les Ateliers ont par la suite développé une forte expertise en Asie (Tokyo, Doi Tung, Canton, Shanghai, Ho Chi Minh, An Giang, Can Gio, Phnom Penh, Bangkok), et diversifient actuellement leur activité en organisant des ateliers autour de la Méditerranée (Casablanca, Marseille, Alexandrie), ainsi qu'en Afrique et Amérique du Sud (Bénin et Brésil).

### Le sujet

Revisiter les grandes infrastructures en milieu urbain :

Le cas de la traversée de Cergy-Pontoise

Les grandes infrastructures de transport construites depuis les années 1960 connaissent aujourd'hui un rejet des territoires urbanisés riverains. Ce qui faisait leurs qualités d'origine « rapidité, fluidité efficacité » est devenu synonyme de « coupure urbaine, pollution et nuisance sonore et aussi saturation des flux et 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, l'atelier d'été 2008 propose, à de jeunes urbanistes, ingénieurs, architectes, artistes, économistes et paysagistes, de revisiter la conception et le rôle des grandes infrastructures en milieu urbain : interroger l'objet et ses usages, envisager leur transformation pour les adapter aux nouveaux besoins de déplacements, revoir leur articulation aux territoires traversés dans le respect des objectifs de développement durable.

### Les participants

Les Ateliers ont sélectionné les 30 participants dans 19 universités différentes. 14 nationalités seront représentées. Des géographes, architectes, économistes, artistes, urbanistes, venus d'Algérie, de Colombie, d'Allemagne, d'Italie, de Pologne, de Russie, des Etats-Unis, du Japon, de France, du Liban, du Brésil, du Mexique, de Chine ou encore de Thaïlande.

# Table des matières

<b>Partie 1</b>	<b>Thème de l'Atelier.....</b>	<b>p. 5</b>
<b>Partie 2</b>	<b>Les Projets.....</b>	<b>p. 13</b>
	Equipe A.....	p.15
	Equipe B.....	p.25
	Equipe C.....	p.37
	Equipe D.....	p.49
	Equipe E.....	p.61
<b>Partie 3</b>	<b>Délibération du Jury.....</b>	<b>p.73</b>
<b>Partie 4</b>	<b>Annexes.....</b>	<b>p.83</b>
	Travaux préparatoires.....	p.85
	Conférences.....	p.91
	Forum 1.....	p.103
	Forum 2.....	p.117
	Trombinoscopes.....	p.127
	Photos.....	p.133



# PARTIE 1

## Thème de l'Atelier

# 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.
- échelle de proximité, définie par le degré de compacité d'un quartier, qui rend plus ou moins aisé l'accès aux équipements par la marche et réduit le besoin de mobilité



## 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 »(1). On peut y tenter un voyage de découverte, y inventer une croisière dont les aires de repos sont les escales (2).

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.

**M**ystère 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 urbanostade 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.

**Q**uand 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 coeur de l'actualité: le déplacement, comment le rendre plus économe et moins polluant?

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

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

(2) 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.

(3) expression empruntée à Yves Lin.

# Présentation de Cergy-Pontoise

## 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 cité 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 grand 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 », oeuvre 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.



# Les Infrastructures dans la ville

## 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.

## 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.

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

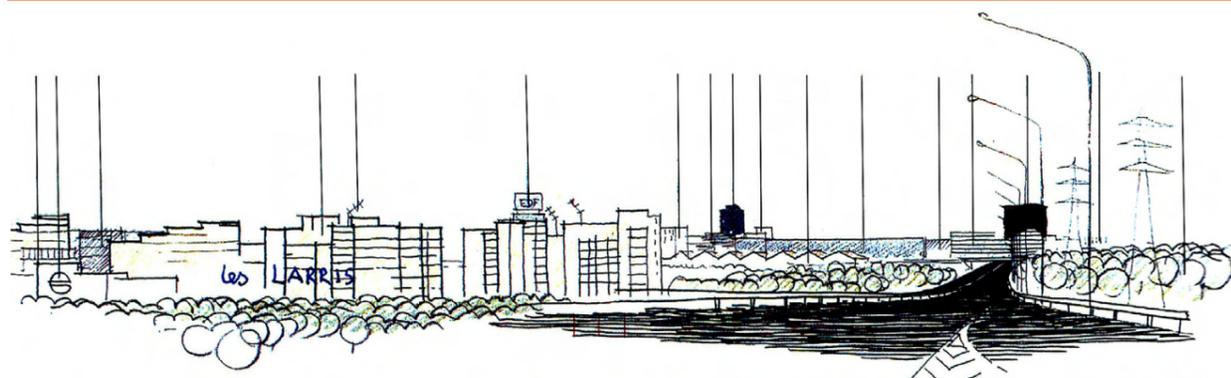
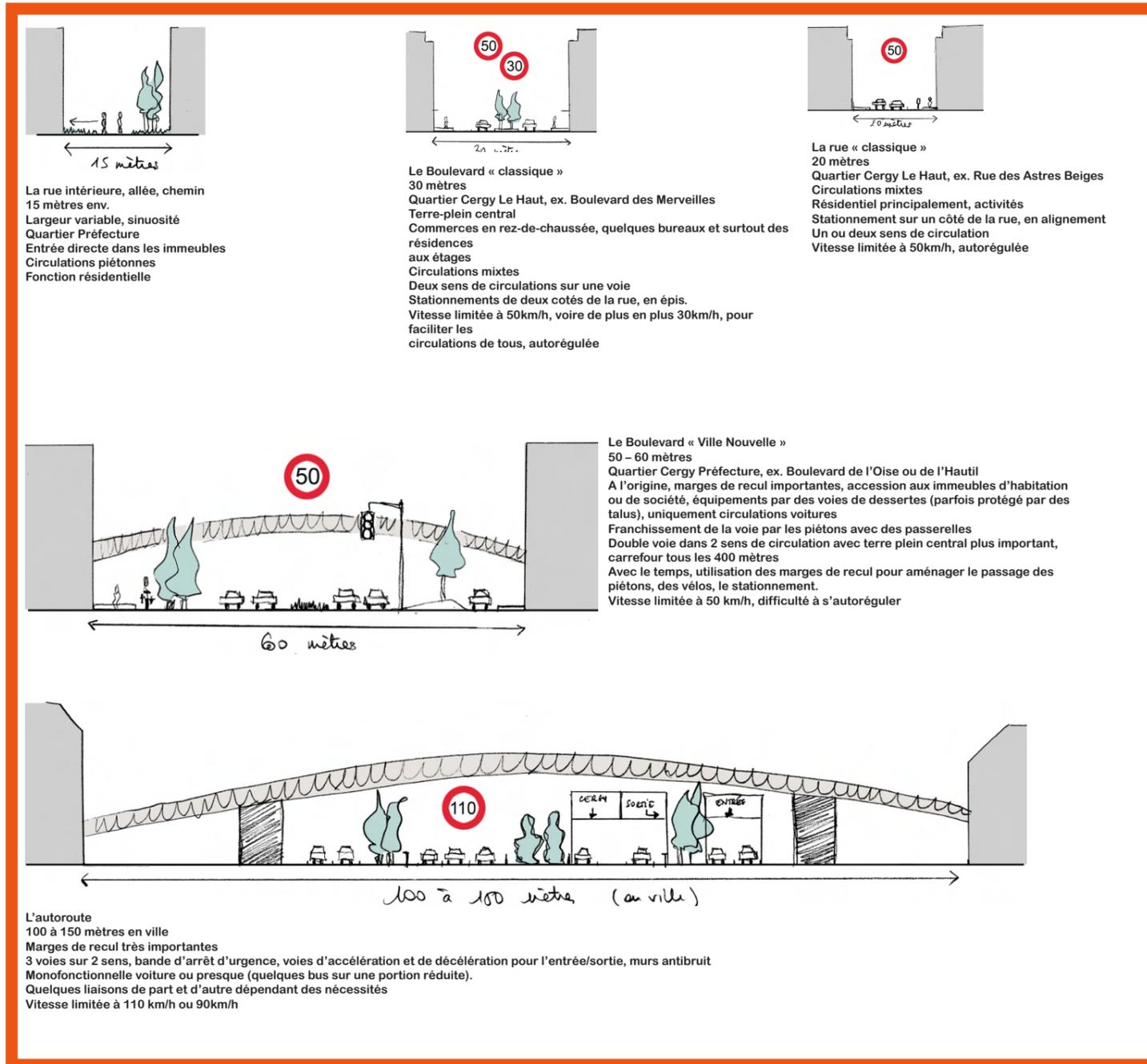
Les lignes électriques d'un important voltage accompagnent l'agglomération. Elles sont là depuis l'origine de sa construction. Ces pylônes électriques qui ont une taille imposante (35-40 mètres environ de hauteur) sont visibles :

- 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.



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



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.

## La Problématique

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-allées 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, quelles coopérations 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?

# ILLUSTRATIONS



Extrait de la présentation de l'équipe B

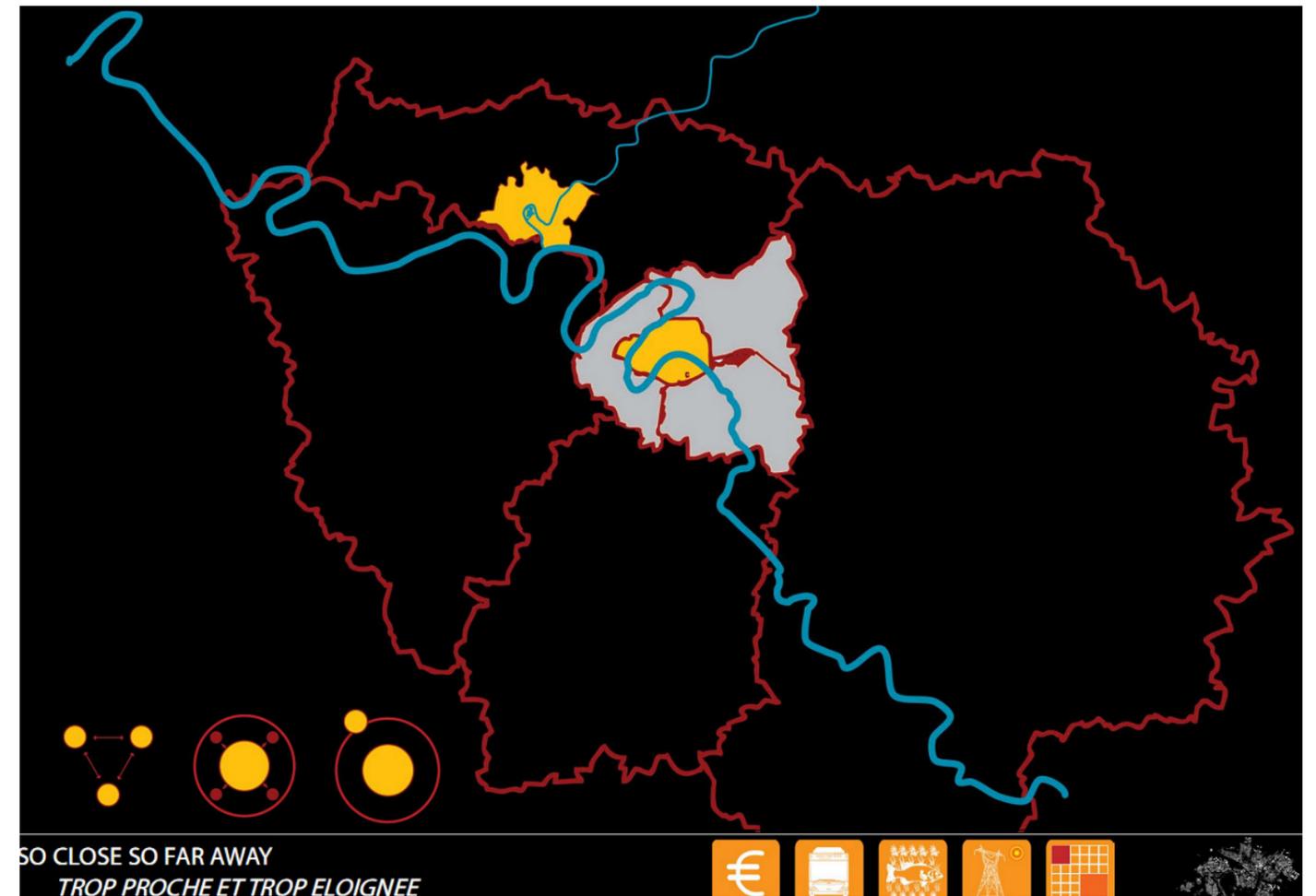
Extrait de la présentation de l'équipe C



# ILLUSTRATIONS



Extrait de la présentation de l'équipe D



# PARTIE 2

## Les Projets



# Equipe A



**Victor Araujo GALVAO - UFES Vitoria Brasil**

**Jose XILOTL - UNAM Mexico**

**Pierre FELLER - ENSAPC France**

**Nadège ADONETH - ESSEC MBA France**

**Jessie SHEN - TONGJI University China**

**Sara NACER - EPAU Algeria**

# Introduction – Analyse Régionale

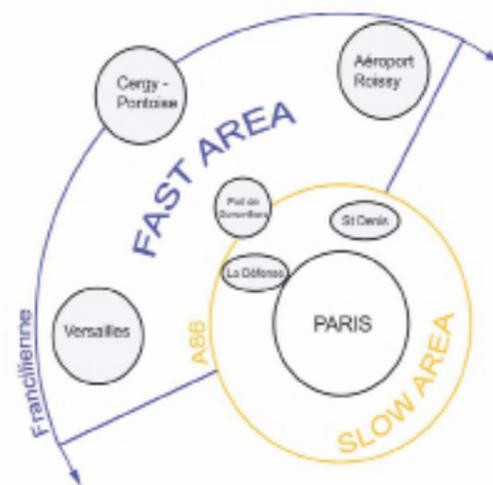
## Analyse des flux – Nord Ouest de l'Île de France

L'Île de France est coordonnée par trois périphériques dont Paris est le centre. Ils s'articulent avec une série d'autoroutes et de nationales qui relient Paris à l'ensemble du pays en passant à travers les grandes banlieues.

Les périphériques établissent deux zones distinctes : une zone lente et une rapide. La première se trouve entre le périphérique parisien et l'A86 (zone très dense et transports publics saturés) ; la seconde entre l'A86 et la Francilienne (zones moins denses avec les principales autoroutes et des transports publics moins saturés) ;

- En sectionnant la région d'Île de France le long des banlieues extérieures, nous établissons Cergy-Pontoise comme sommet du Nord-Est de l'Île de France (de Versailles à Roissy).

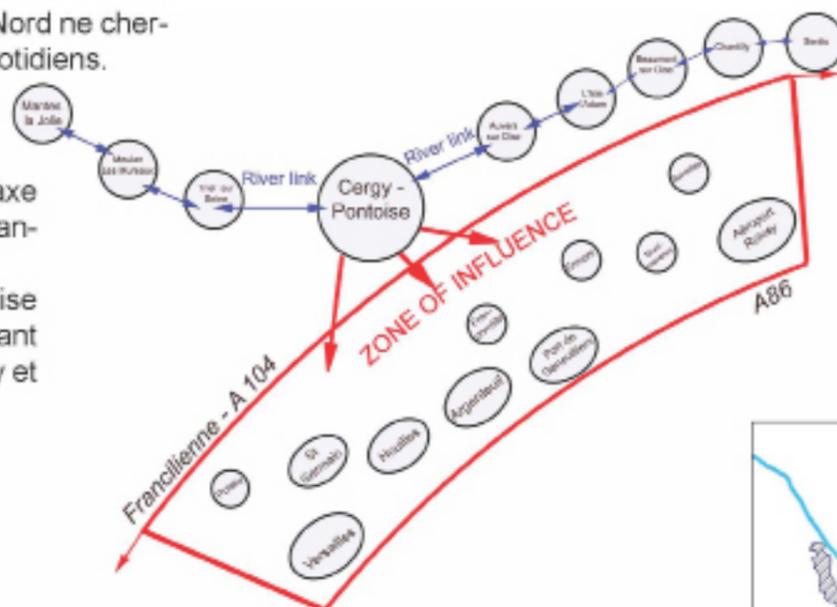
- Cergy marque l'entrée de cet espace qui s'étend jusqu'à Paris. On constate qu'au Nord de Cergy l'influence de l'Île de France ne s'applique plus. Dans l'abstrait, aucune ville plus au Nord ne cherchera une liaison directe avec Paris pour des flux quotidiens.



## Zone d'influence de Cergy - Pontoise

On peut observer que la Seine et l'Oise forment un axe reliant de nombreuses villes, de Mantes la Jolie à Chantilly, avec Cergy-Pontoise au centre.

En utilisant une approche multi-modale, Cergy-Pontoise peut articuler le Nord-Ouest de l'Île de France en utilisant deux axes clés : Versailles – Cergy-Pontoise – Roissy et Mantes – la Jolie – Cergy-Pontoise – Senlis.



Les deux périphériques relient trois points majeurs chacun dans la région : d'une part Versailles – le port de Gennevilliers – St. Denis pour le second périphérique (A86). D'autre part Versailles – Cergy-Pontoise – Roissy pour la francilienne.

Ces deux périphériques contiennent une série de banlieues denses qui peuvent seulement être accessibles depuis Cergy-Pontoise par des axes routiers inefficaces car zigzagant entre les autoroutes majeures. Ceci signifie que Cergy-Pontoise n'est pas reliée efficacement avec ces zones.

La nouvelle section de l'A104 permettra un double effet : connexion de l'ensemble de cette région Nord-Ouest avec et à travers Cergy-Pontoise ; et simultanément déplacement des forces économiques majeures du sud de l'Oise vers la prochaine jonction entre la A104 et l'A15.



Legend  
 Boat stations  
 Bicycle lane  
 New fast train line

## Proposition : renforcer le rôle de Cergy dans le Nord Ouest de l'Île de France

En utilisant une approche multi-modale, Cergy-Pontoise peut articuler le Nord Ouest de l'Île de France par deux axes principaux : Versailles – Cergy-Pontoise – Roissy et Mantes la Jolie – Cergy-Pontoise – Senlis.

Les flux entre les banlieues sont de plus en plus importants, mais les transports publics ne sont pas efficaces pour ces mouvements, étant donné qu'ils sont presque exclusivement tournés vers les liens Paris – Banlieues.

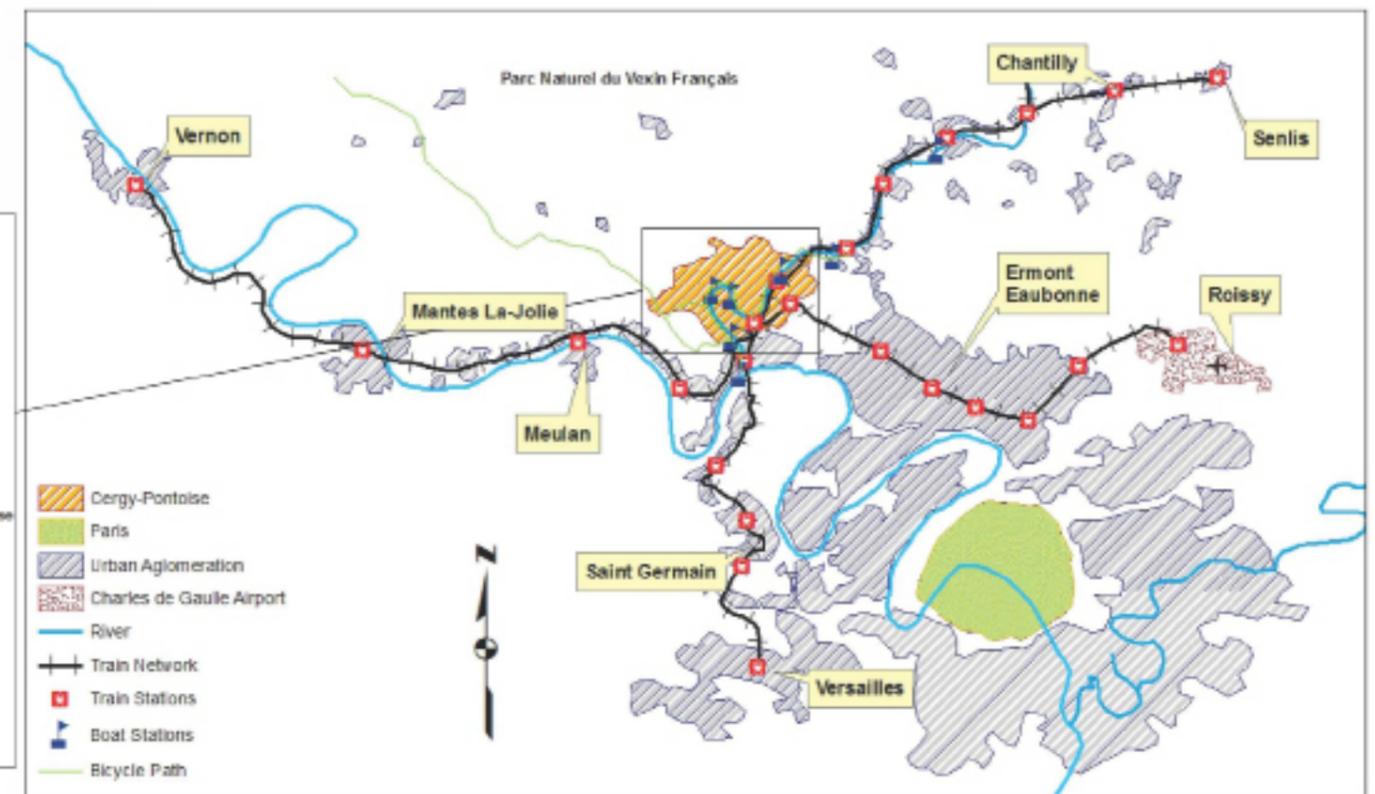
Pour augmenter le rôle de Cergy dans sa zone d'influence, nous proposons de créer différentes liaisons :

- Un train rapide, le long de l'A104, reliant Versailles à Roissy, et traversant Cergy-Pontoise par les gares d'Eragny et de Saint Ouen l'Aumône Liesse. Ce train rapide s'arrêterait dans les gares de Versailles, Marly le Roi, Saint Germain en Laye, Poissy, Conflans fin d'Oise, Ermont Eaubonne, Montmagny, Garges les Gousses, Sarcelles et Roissy.

- Un autre train rapide, le long de l'Oise et de la Seine, relierait Vernon à Senlis, traversant Cergy-Pontoise dans les gares d'Eragny et de Pontoise. Il s'arrêterait dans les gares Mantes la Jolie, Meulan, Triel sur Seine, Conflans fin d'Oise, Eragny, Pontoise, Auvers sur Oise, l'Isle Adam, Chantilly et Senlis.

Ces trains rapides utilisent presque uniquement les rails existants. Les infrastructures ferroviaires à créer seraient entre Beaumont sur Oise et Senlis, de Eaubonne à Garges les Gousses et de Goussainville à Roissy.

- L'offre de transport est complétée par un axe Nord-Sud, utilisant le transport fluvial, à vocation plus touristique. Une navette fluviale autorisée aux vélos relierait Poissy à l'Isle Adam, en passant par Conflans fin d'Oise, Cergy-Pontoise et Auvers sur Oise. Trois stations seraient créées dans des lieux remarquables à Cergy Pontoise : l'Axe Majeur, Port Cergy et le Vieux Pontoise.

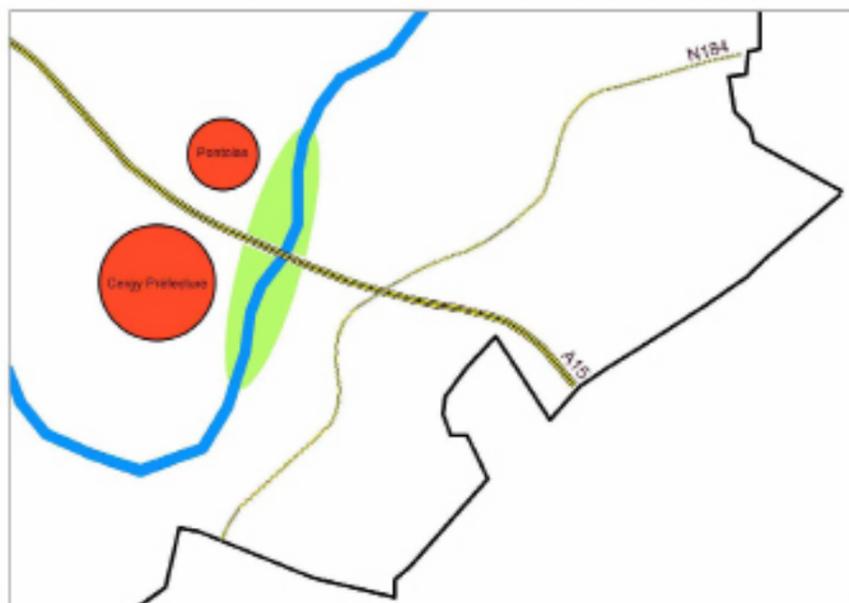


Legend  
 Cergy-Pontoise  
 Paris  
 Urban Agglomeration  
 Charles de Gaulle Airport  
 River  
 Train Network  
 Train Stations  
 Boat Stations  
 Bicycle Path

# 1. Concept clé : L'arrivée de l'A 104 comme déclencheur d'une nouvelle structure urbaine

## Situation actuelle :

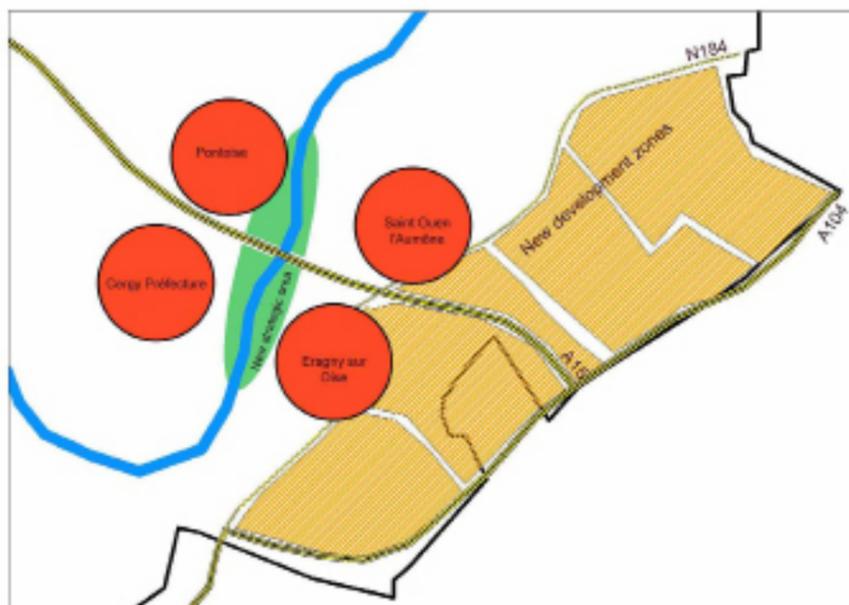
Aujourd'hui, l'agglomération est structurée par deux centres principaux : Cergy-Préfecture et Pontoise. Cergy-Préfecture est actuellement le pôle principal, du fait de ses fonctions commerciales, administratives et culturelles, qui lui ont été attribuées en tant que centre de la ville nouvelle. L'Oise délimite ces villes, alors que l'A 15 sépare ces deux pôles. Ce mur est complété par la vitesse rapide de la RN184 au Sud de Cergy et Pontoise.



## L'impact de l'arrivée de l'A104 :

L'arrivée de l'A104 va rendre le Sud Ouest de l'agglomération plus attractive pour des activités économiques ainsi que des logements, en offrant un lien plus rapide entre Versailles, Cergy et Roissy. Par ce mouvement de nouvelles forces économiques majeures, Eragny et Saint-Ouen l'Aumône vont devenir des centres locaux et des jonctions régionales plus importantes.

Notre idée consiste à renforcer cette tendance naturelle en renforçant ces 4 centres. Cette nouvelle structure transforme aussi la place de l'Oise dans l'agglomération : une nouvelle zone stratégique émerge au milieu des 4 centres, le long de l'Oise. Cette zone devient de ce fait le centre naturel de l'agglomération et ainsi un nouvel espace de projet. L'arrivée de l'A104 va aussi permettre à la RN184 d'avoir un nouveau rôle en tant que voirie primaire, puisque le trafic inter-cité se déplacera vers l'A104. Plusieurs sorties seront créées pour relier l'A104 à l'agglomération.



## Transports publics à Cergy – Pontoise (existant et proposition) – Cergy se relie à tout le Nord Ouest de l'Île de France

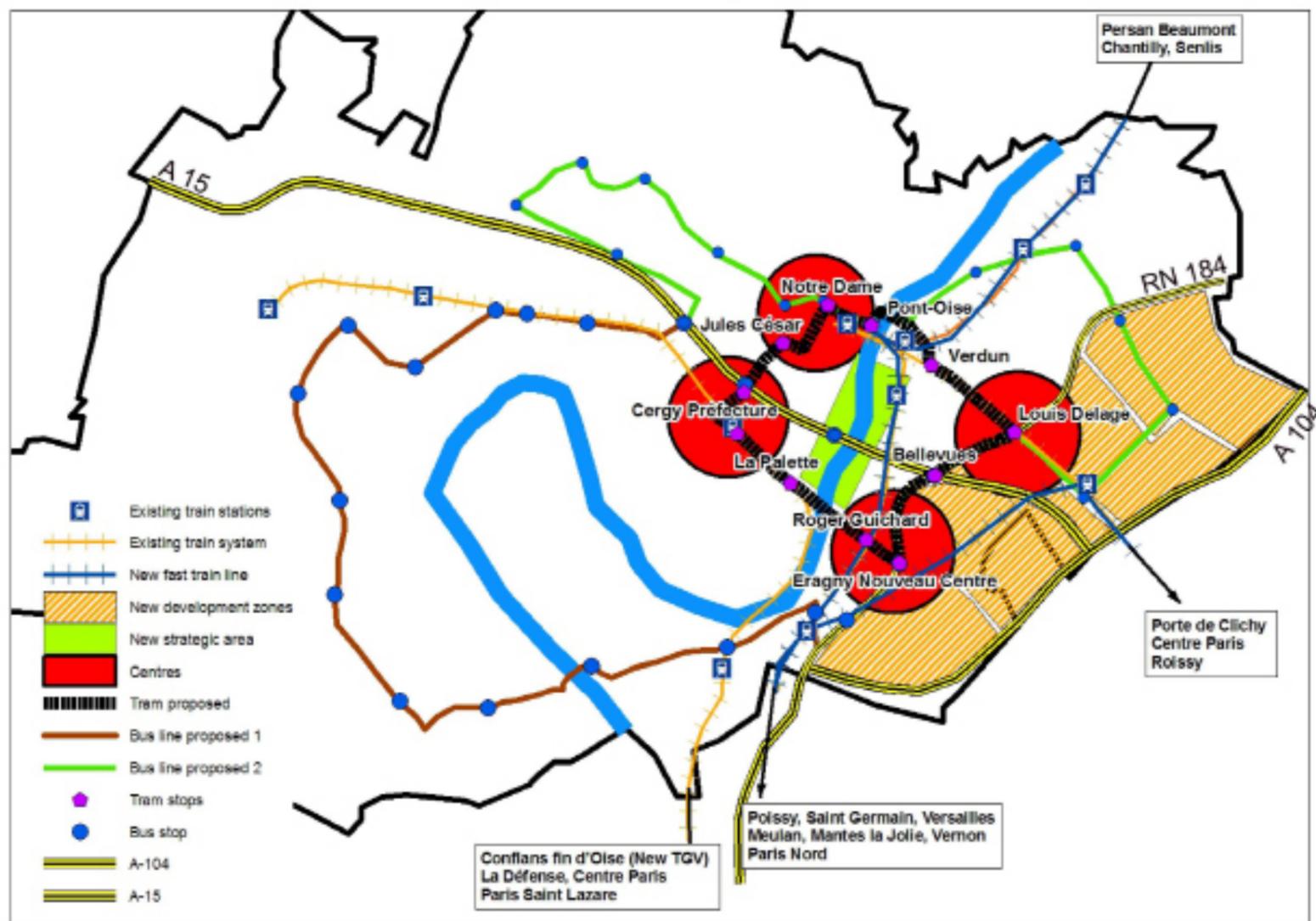
### Un nouveau système de transports pour s'adapter à cette nouvelle structure :

L'objectif est de renforcer les 4 centres, et de les rendre complémentaires, pour qu'ils ne soient pas en compétition directe. Les centres seront reliés entre eux par des transports en commun efficaces. Nous avons choisi un tram, parce que celui-ci est moins bruyant et moins polluant qu'un bus, mais présente aussi l'avantage d'une plus grande capacité et visibilité, définissant ainsi esthétiquement le centre. Le tram sera implanté le long des voiries primaires de l'agglomération, incluant la RN184, qui sera transformée en boulevard. Le nouveau tram permettra un lien rapide entre les plus gares les plus importantes et des télévisions permettront de connaître les horaires des prochains RER et transiliens de toutes les gares pour que les habitants puissent prendre instinctivement le train depuis les gares de Cergy-Préfecture, Pontoise, Eragny, St Ouen l'Aumône...

La ligne de tram est complétée par deux lignes de bus rapides (qui ne remplacent pas les lignes existantes), qui relient les centres au reste de l'agglomération.

### Cergy-Pontoise devient une zone centrale d'Île de France :

Le système de transport régional proposé, combiné avec le système de transport interne, permet aux habitants de Cergy-Pontoise d'être non seulement reliés efficacement à Paris, mais aussi à tout le Nord de l'Île de France, ainsi qu'au reste de la France avec l'arrivée de la nouvelle gare TGV à Conflans Sainte Honorine. Cela étend l'espace relatif de l'Île de France, en terme de fonction en tant que ville globale compétitive.



## 2. Stratégie : la mise en oeuvre d'un schéma directeur

L'organisation de la trame urbaine montre la diversité de taille des îlots et l'esthétique possible des différentes zones desservies par le tram. Le tram lui-même établit un nouveau réseau unifiant les différentes zones pour former un nouveau centre, en le reliant simultanément au réseau de transport régional à travers les gares situées sur son tracé. Le tram permet aussi de desservir de très nombreux équipements publics, et est relié aux lignes de bus existantes.

L'expansion de la ville en 4 pôles crée aussi une nouvelle centralité le long du fleuve. L'Oise et les structures qui la traversent deviennent des éléments importants de la structure urbaine. L'Oise ainsi que l'A104 pourront ainsi casser l'axe fort représenté par l'A15. Cela permet une nouvelle structure urbaine qui peut mieux équilibrer les potentiels économiques, sociaux et esthétiques existants à Cergy-Pontoise. Les nouveaux développements ne seront donc pas confinés aux zones le long de l'A15, ou à la périphérie de Cergy, mais vont se localiser à l'intérieur de ce centre étendu.

### Spécialisation prévue des centres (en prenant en considération leurs caractéristiques existantes)

#### - Cergy Préfecture :

Administration et Education, visibles par la monumentalité, les administrations publiques présentes, et le design post-moderne



#### - Pontoise :

Commerces, romantisme et pittoresque, grâce au caractère médiéval, les petits espaces et les liens avec les impressionnistes.



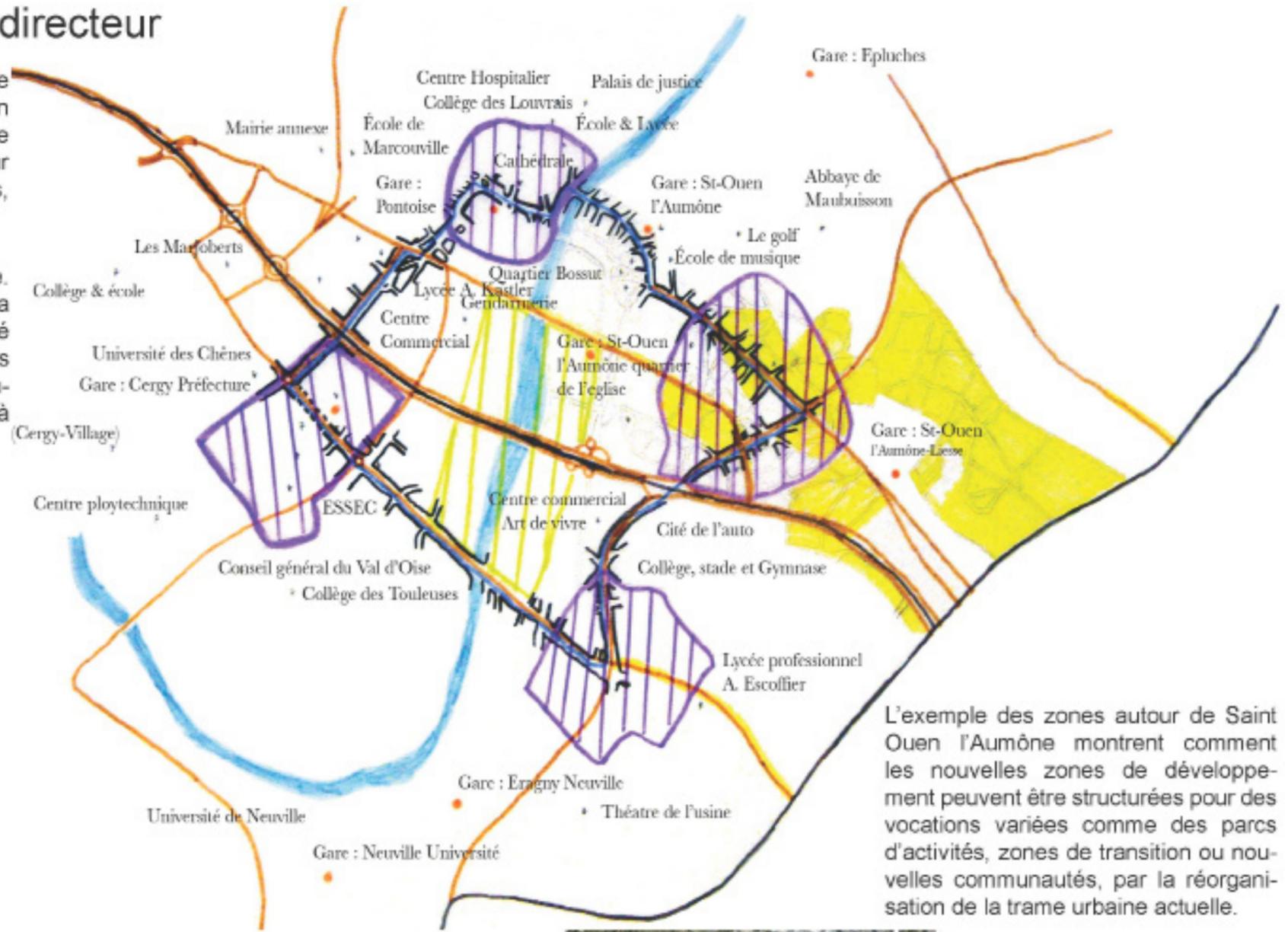
#### - Eragny :

Transport et usages mixtes, par l'utilisation mixte habitations / activités, les nouveaux liens de trams et l'arrivée de vie nocturne et restaurants



#### - Saint Ouen l'Aumône :

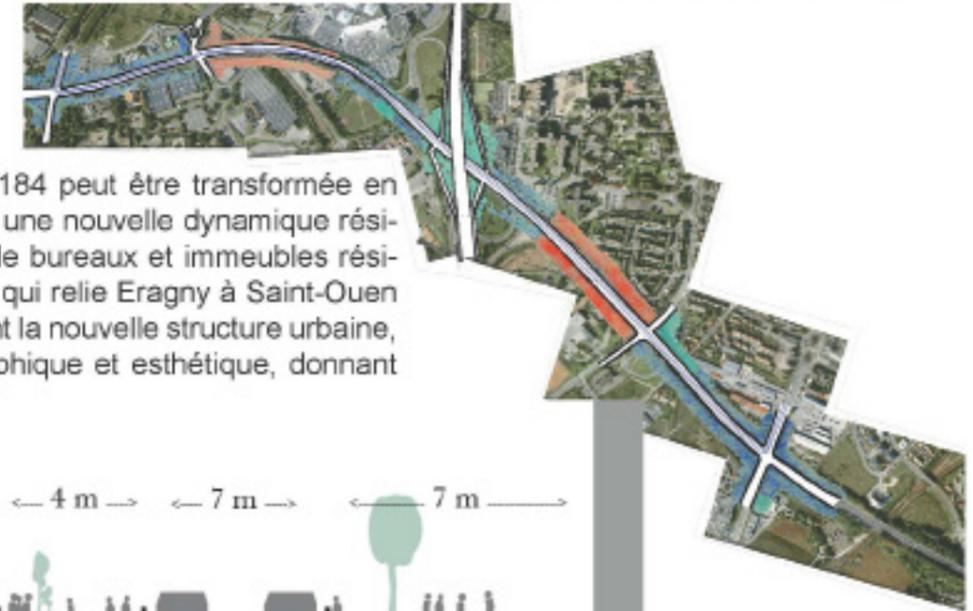
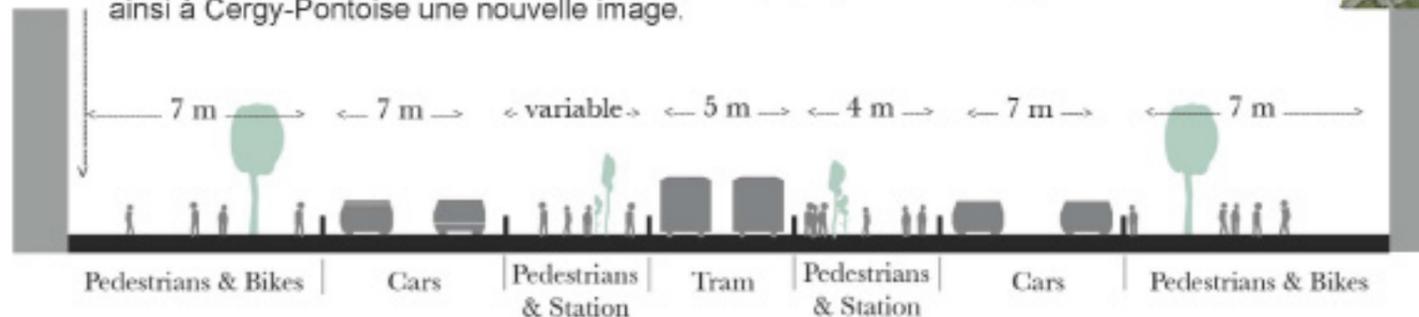
Bureaux et activités, ainsi qu'activités multiculturelles, grâce à l'implantation de bureaux « A » et de magasins.



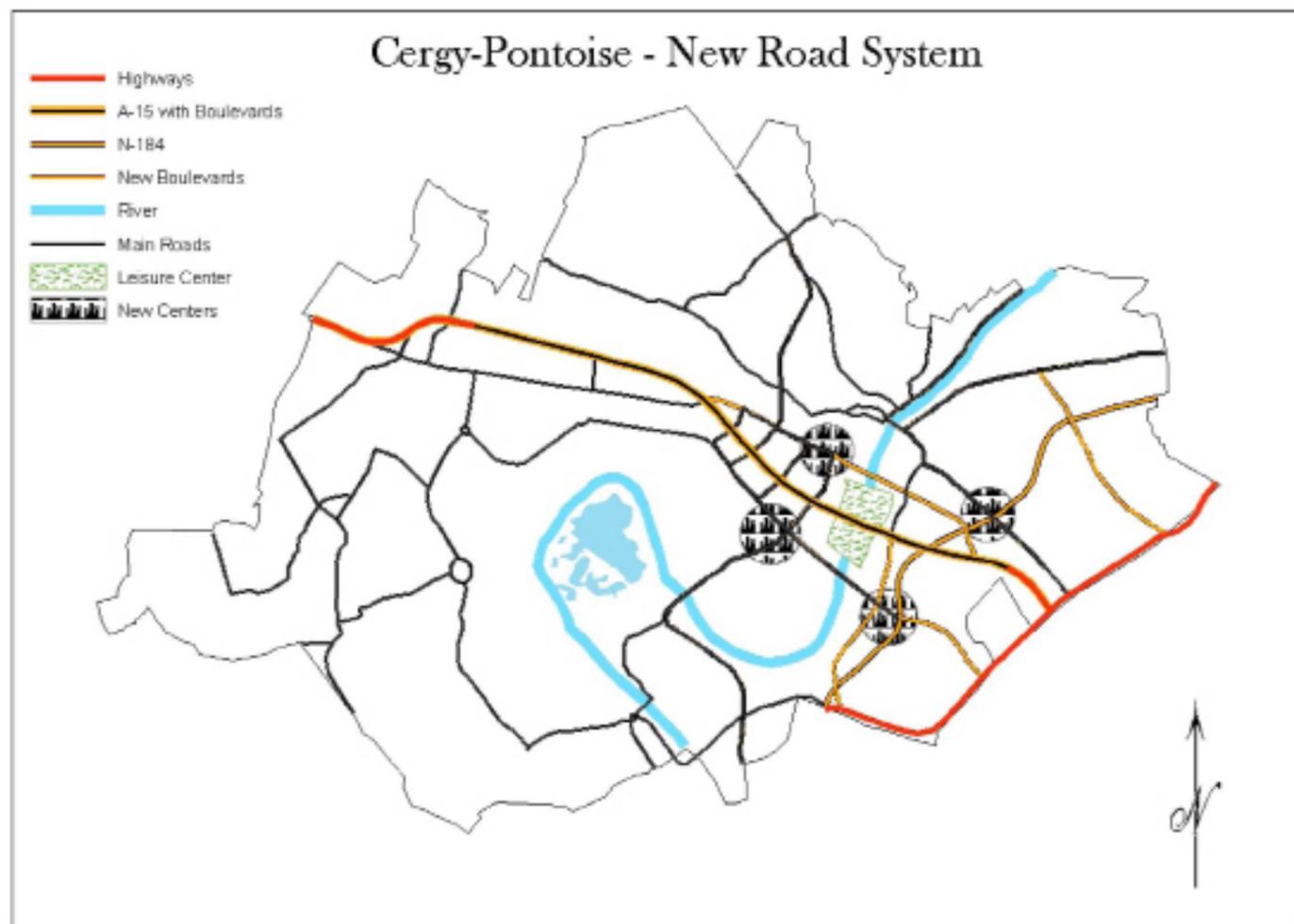
L'exemple des zones autour de Saint Ouen l'Aumône montrent comment les nouvelles zones de développement peuvent être structurées pour des vocations variées comme des parcs d'activités, zones de transition ou nouvelles communautés, par la réorganisation de la trame urbaine actuelle.

### N184: Nouvelles connections, rôle en tant qu'espace intégré.

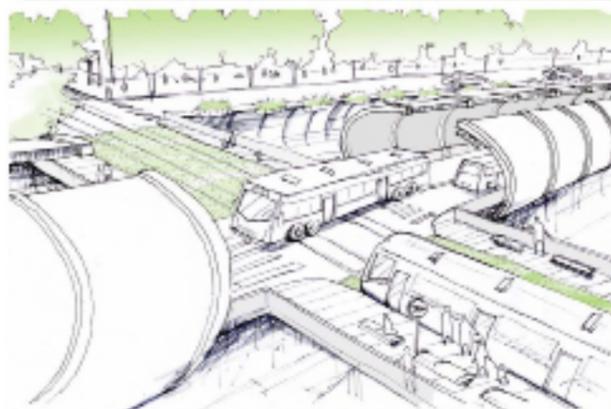
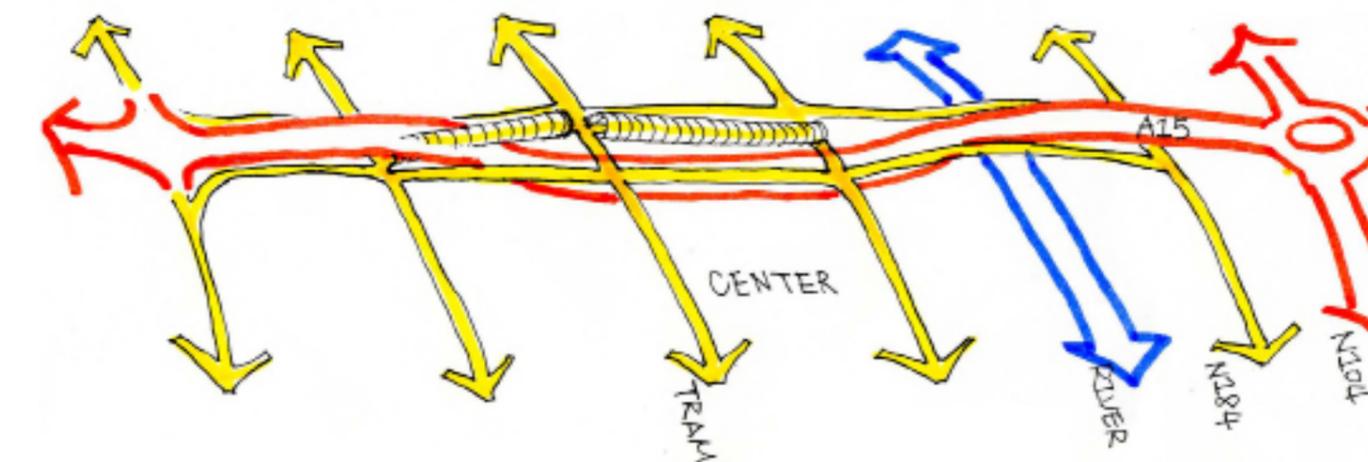
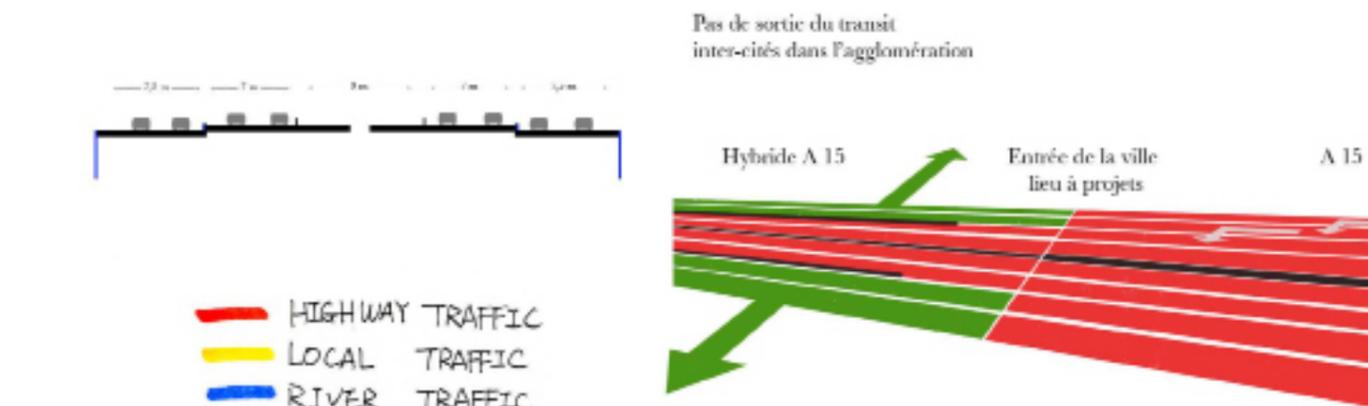
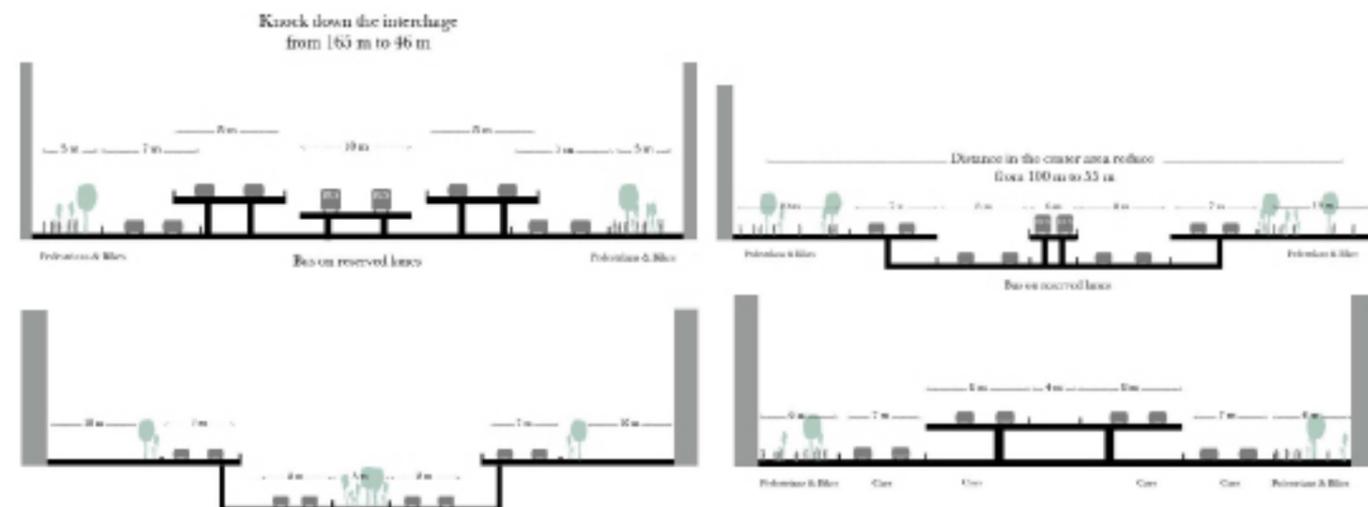
La coupe et la vue aérienne montrent comment la RN184 peut être transformée en boulevard en profitant de l'emprise existante pour créer une nouvelle dynamique résidentielle le long de cette route. Des nouveaux locaux de bureaux et immeubles résidentiels peuvent à présent coexister le long de cet axe, qui relie Eragny à Saint-Ouen l'Aumône. De cette manière, le boulevard créé activement la nouvelle structure urbaine, en favorisant le développement économique, démographique et esthétique, donnant ainsi à Cergy-Pontoise une nouvelle image.



### 3. Redéfinir l'infrastructure : l'A15 comme autoroute hybride

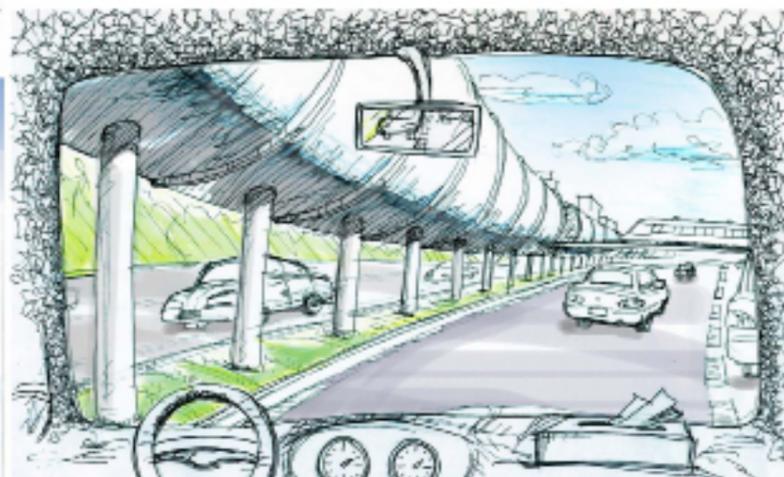


L'A15 va devenir un boulevard et une autoroute hybride. 2\*2 voies seront réservées au trafic de transit sans sortie dans l'agglomération, et permettront de garantir un accès rapide à Paris et la Normandie ainsi qu'aux parcs d'activités (seule sortie conservée : sortie 12 actuelle, à proximité des parcs d'activité au Nord Ouest de l'agglomération). Le trafic interne se reportera sur le boulevard à créer le long de l'A (sur son emprise existante). Ce boulevard sera physiquement séparé de l'autoroute et, contrairement à cette dernière (généralement soit en tranchée, soit surélevée), le boulevard sera situé au niveau de ville, permettant ainsi des connexions avec les boulevards perpendiculaires.

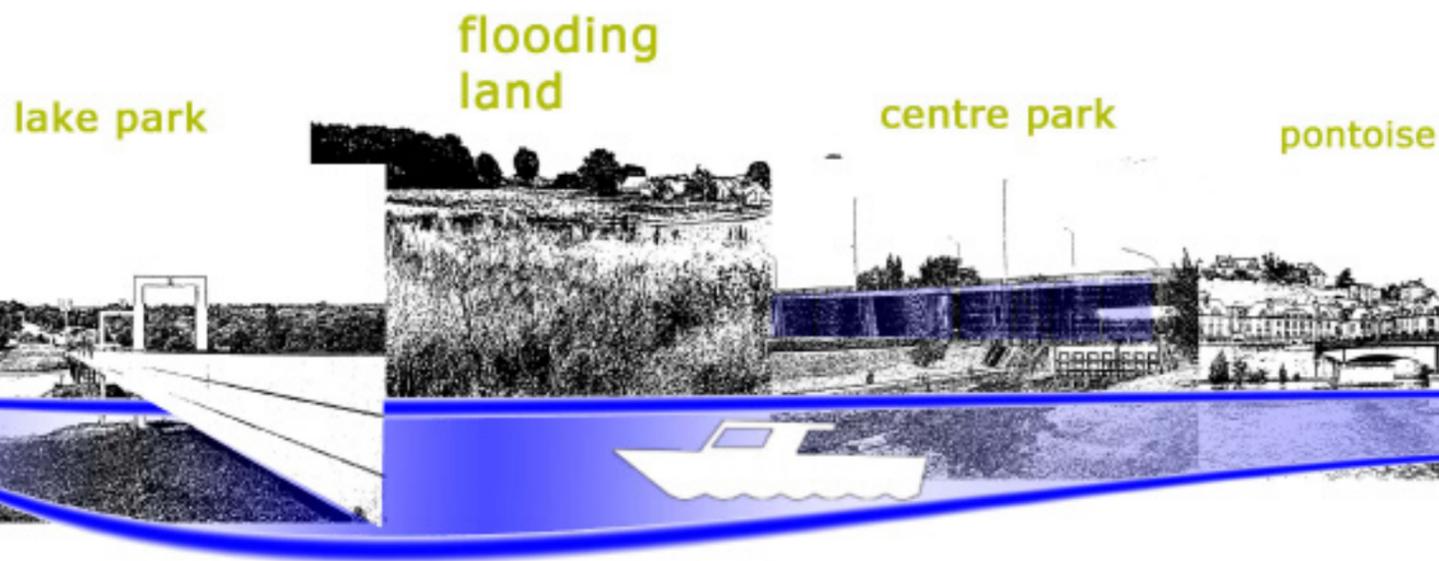
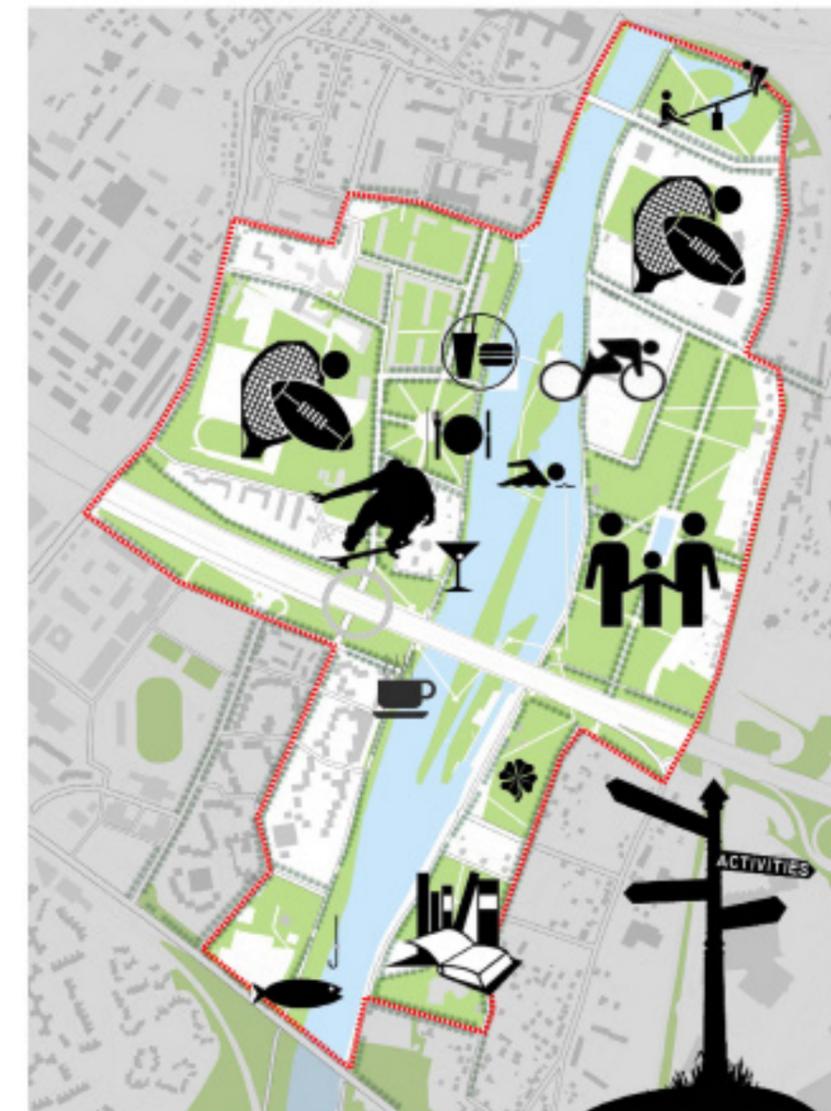
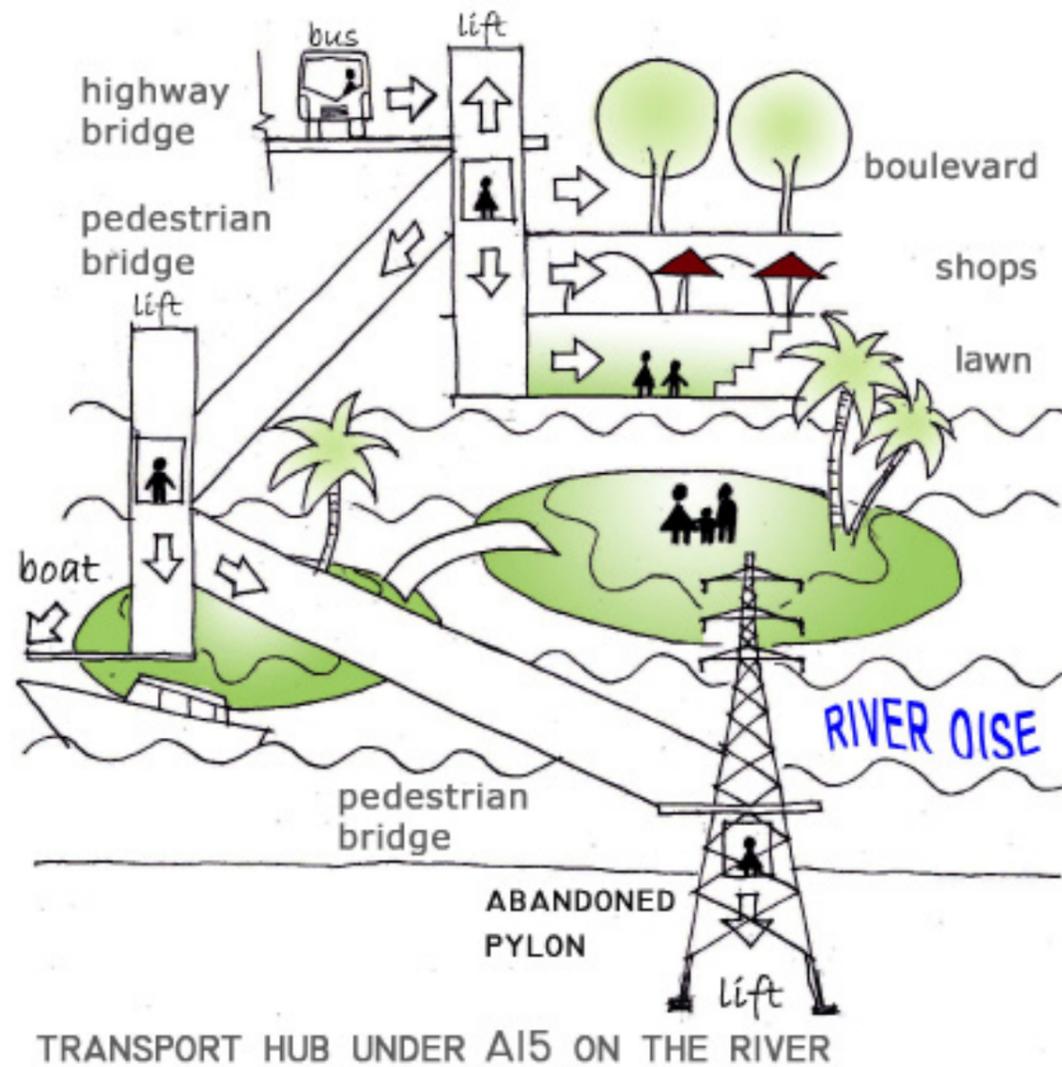
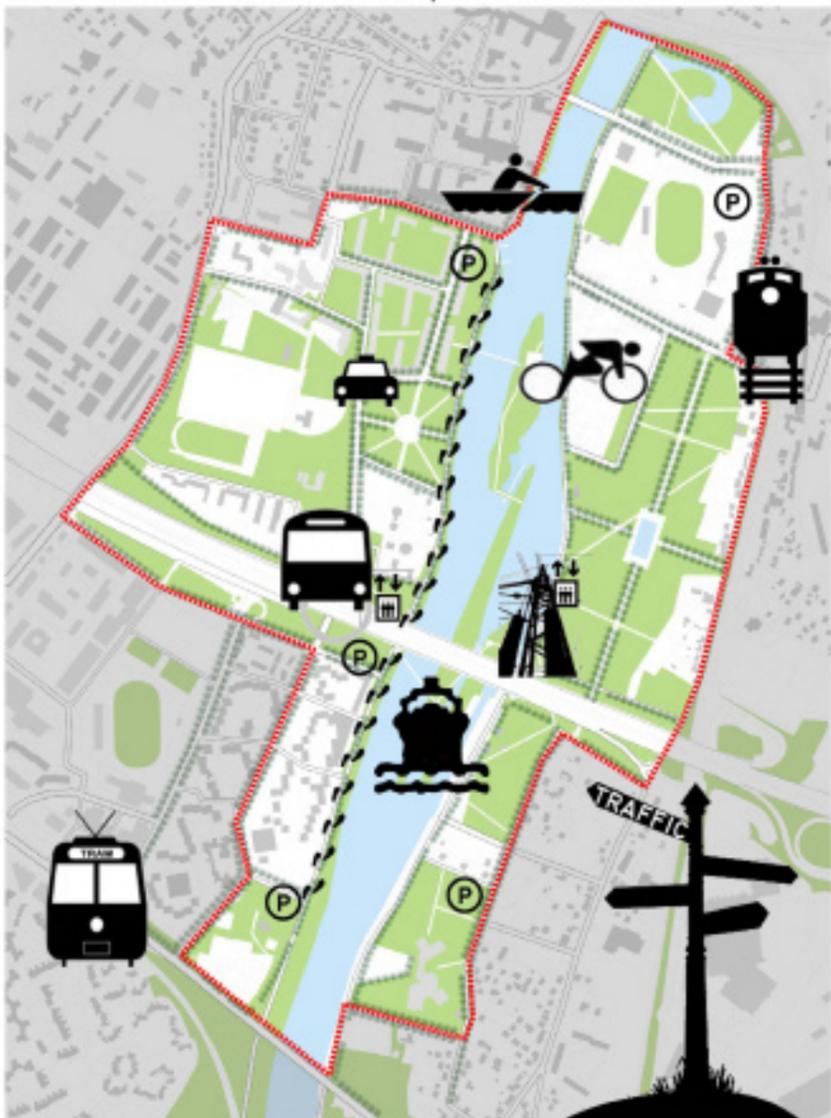


Une visibilité améliorée de l'A15 crée un spectacle pour la ville. Des éléments nouveaux ou améliorés le long de l'autoroute permettent de remettre au goût du jour l'aspect de ce paramètre historique, ce qui signifie que cette infrastructure est redéfinie comme un composant de la nouvelle identité de la ville.

Les transports publics sont favorisés par des voies dédiées et des flux de trafic les séparant du trafic local et du trafic inter-cité pour une meilleure efficacité.



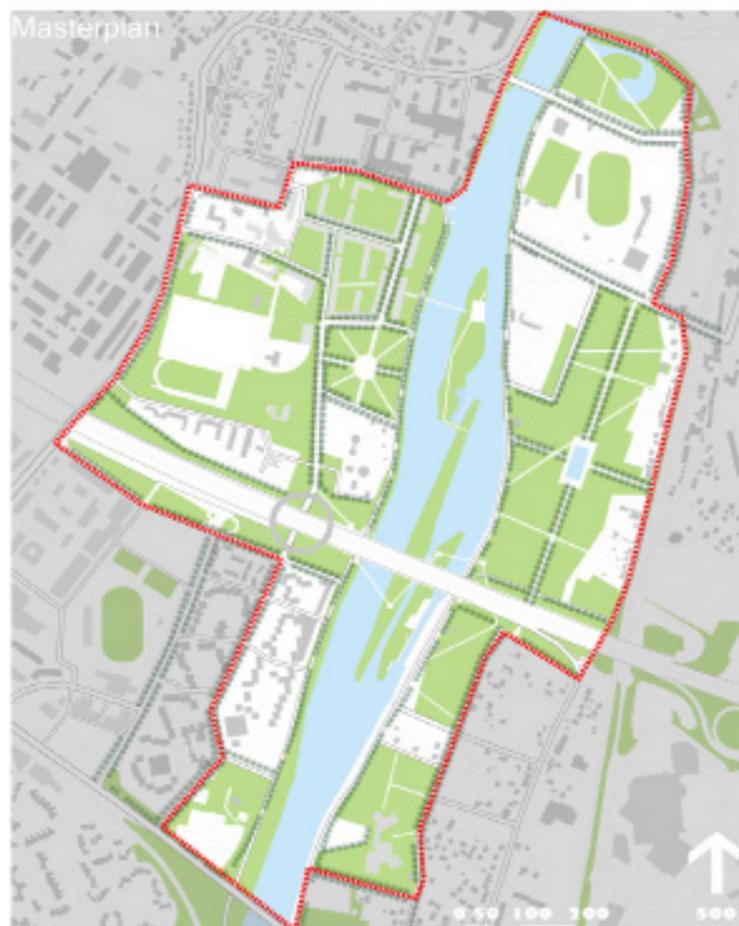
# 4.1 Ville nouvelle, vie nouvelle



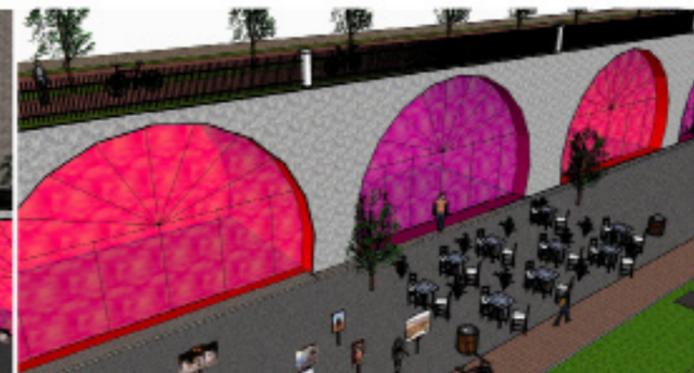
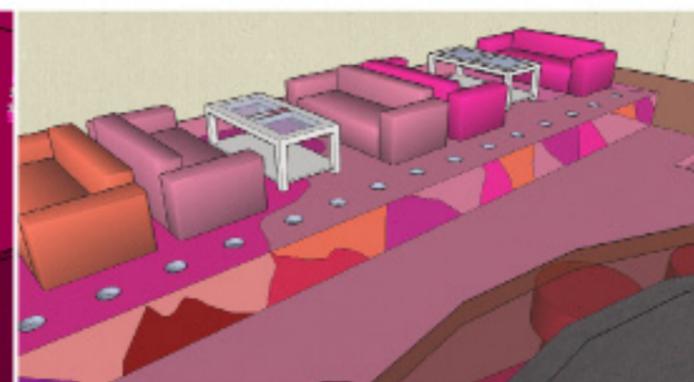
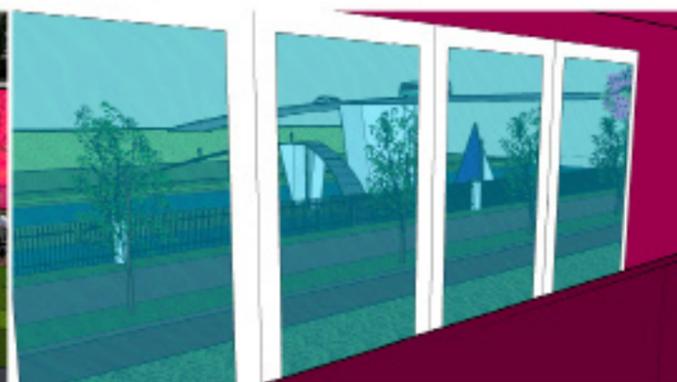
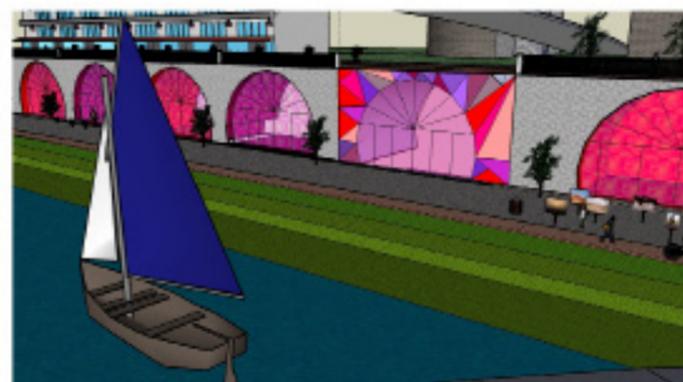
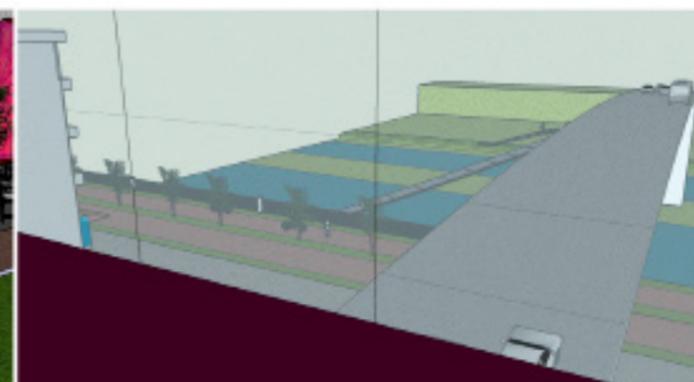
DIVERSIFIED LANDSCAPE ALONG THE RIVER



## 4.2 Ville nouvelle, vie nouvelle



Le nouveau schéma de la ville polycentrique rend l'espace constitué par l'Oise au milieu des quatre centres particulièrement stratégique. Il a été décidé de profiter de la beauté naturelle du site pour créer un nouveau centre au milieu des quatre centres existants. Ce centre inclut des espaces verts, boutiques en arcades et cafés, ainsi que des espaces dédiés au sport. Il sera entouré par un espace mixte de logements de haute qualité (destinés à rééquilibrer l'offre de logements de l'agglomération) et de bureaux, ainsi qu'un



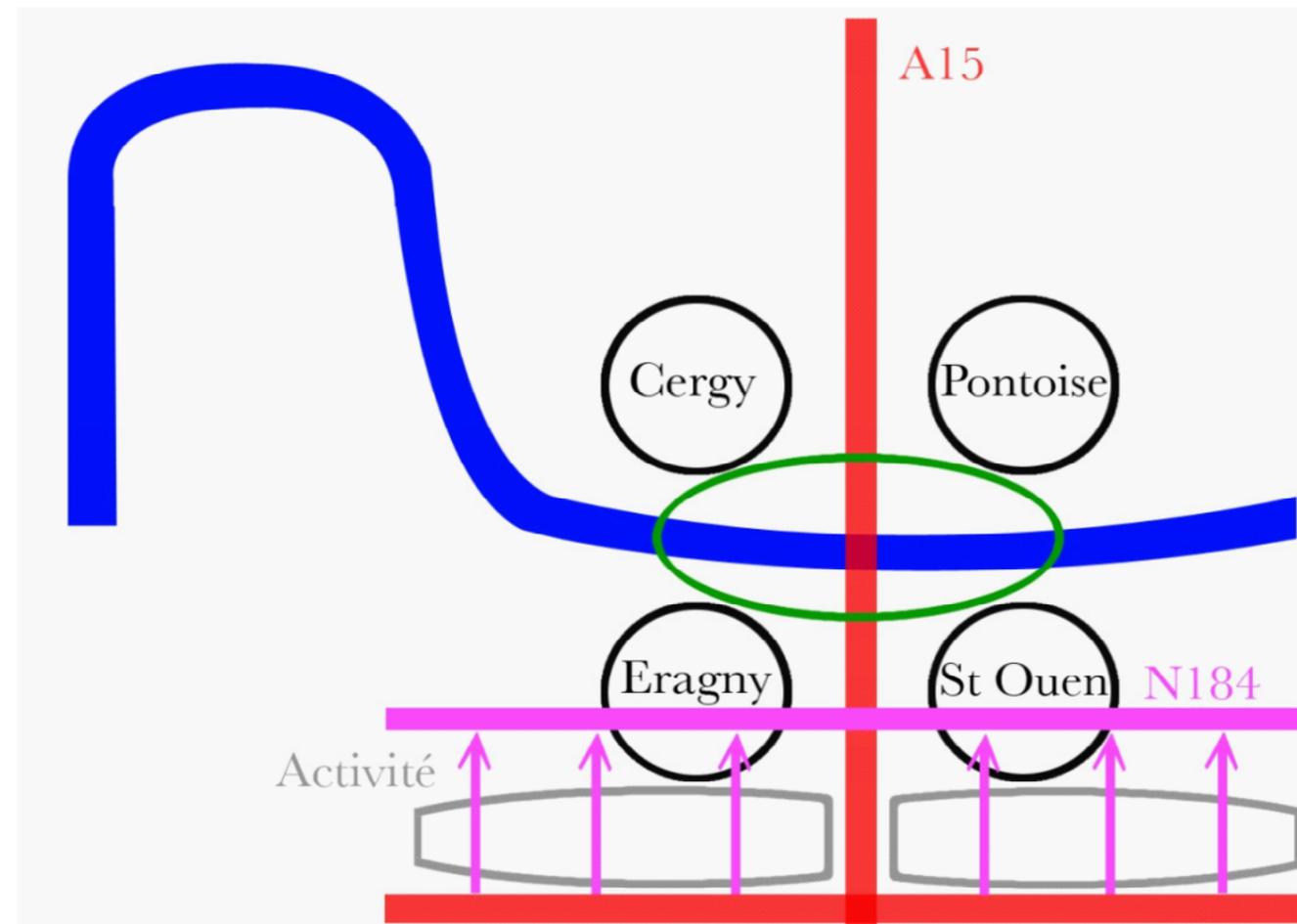
# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe A

## L'émergence d'un nouveau centre



# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe A

1. Arrivée de la A 104, déplacement du centre de gravité, création d'une ville polycentrique
2. Accentuer les connections entre chaque centre
3. Conforter la A 15 dans son rôle d'autoroute (mais Autoroute hybride)
4. Emergence de la zone stratégique le long de l'Oise





# Equipe B



**Marie BOLZINGER - ENSA Nancy France**

**Houda SADKI - EPAU Algeria**

**Emilie MALLET - Université Cergy-Pontoise France**

**Marisa PLOIN - Berkeley USA**

**Nour HAOUI - Balamand University Liban**

**Yao CHEN - Tongji University China**

# un réseau pour les grandes infrastructures à Cergy Pontoise

problèmes posés par les grandes infrastructures

interventions proposées



un manque de liens internes efficaces surcharge l'autoroute A15 qui doit contenir un flux intraurbain important, sciant l'agglomération en deux et stérilisant l'urbanité du centre ville

les transports urbains manquent de connexions faciles et régulières, ce qui incite les citoyens à voyager le plus souvent en voiture

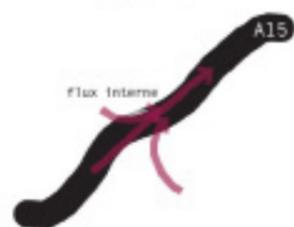
la ségrégation des mobilités en centre ville (traversée de l'autoroute oblige) nuit à la lisibilité urbaine et désavantage le piéton et le cycliste

des lignes HTE empêchent qu'une "vie urbaine" se développe le long du tracé de l'autoroute car des zones de sécurité doivent être respectées



de l'autoroute à un réseau multifonctionnel: vers l'échelle urbaine

avant



après



RES'EAU



grâce à la mise en place d'un réseau structuré par quatre boulevards est-ouest permettant de mieux gérer les différentes mobilités...  
...l'autoroute A15 se transforme en boulevard urbain



renforcé par l'installation graduelle d'un système de tramway



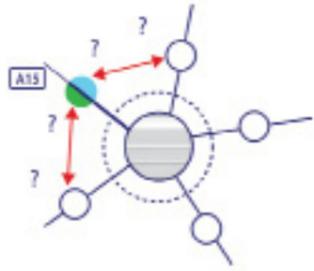
ponctué par une "trame bleue" qui établit une forte signalisation hydraulique



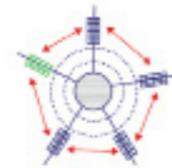
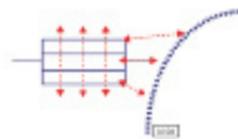
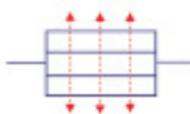
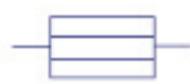
reliant les centres de Cergy et Pontoise en rapprochant les citoyens de l'Oise

# construction d'un réseau multifonctionnel

avant



après



- 1| saturation des routes vers Paris
- 2| manque de liens internes reliant le centre de Cergy-Pontoise avec d'autres villes
- 3| coupure de deux centres -- Cergy-Préfecture (administratif) et Pontoise (historique) -- par l'autoroute A15

1| mise en place d'un réseau comprenant quatre boulevards est-ouest pour diffuser le trafic et requalification de l'autoroute A15 en boulevard urbain

2| mise en connexion de plusieurs axes nord-sud pour relier les boulevards est-ouest

3| établissement de nouvelles connexions sur l'extension de la francilienne à l'est pour alléger le trafic passant par le centre de l'agglomération

4| réalisation d'un réseau interne qui se connecte plus facilement à d'autres lieux en Ile-de-France

## réseaux à Cergy

avant

après



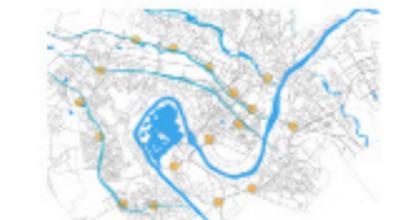
voirie



transports en commun



pistes cyclables



l'eau

## tracé du nouveau réseau multifonctionnel



RES'EAU

# aménager les quatre boulevards avec une identité particulière



## boulevard des impressionnistes

élargissement du boulevard existant pour contenir les flux de transit. passage de 1x1 voie à 2x2 voies.



alternances de séquences urbaines (50 km/h) et paysagères (60 km/h). le boulevard longe la ligne de RER, nécessitant une barrière verte. piétons et cyclists sur un seul côté.



au niveau de Pontoise, les véhicules circulent en une seule direction à une vitesse limitée à 40 km/h.



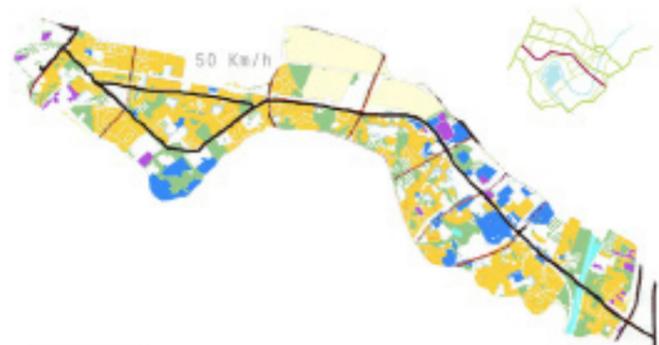
## boulevard des fontaines lumineuses



l'ex-A15 acquiert le nom de sa fontaine et devient le "boulevard des fontaines lumineuses."



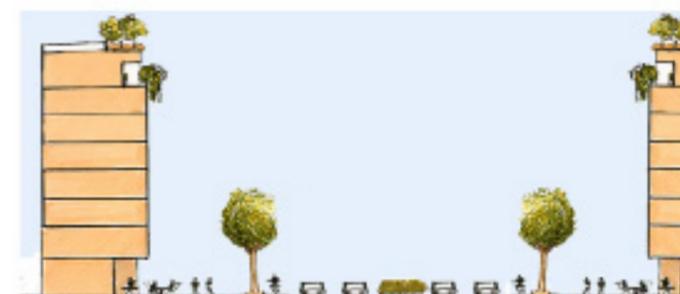
rétrécissement de l'A15 afin de permettre une vraie visite de la ville. la vitesse est ralentie, des feux rouges sont installés à chaque intersection.



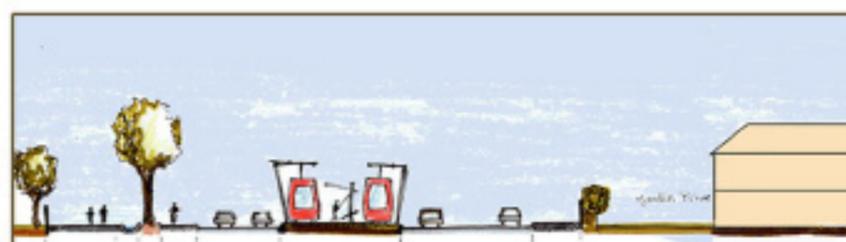
## boulevard des fontaines musicales

Le boulevard de l'Oise acquiert lui aussi le nom de ses "fontaines musicales."

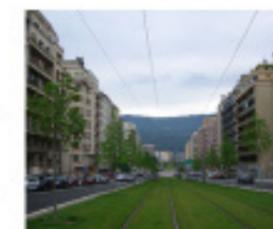
des noues relient toutes les fontaines d'un boulevard.



## boulevard des fontaines dansantes



les mêmes emprises au sol sont conservées avec l'implantation d'un tramway dans le terre-plein central. la construction du tram va évoluer selon le développement de l'entourage avec les années.

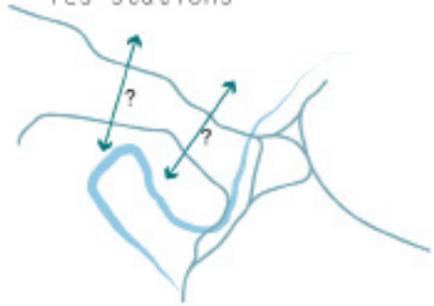


RES'EAU

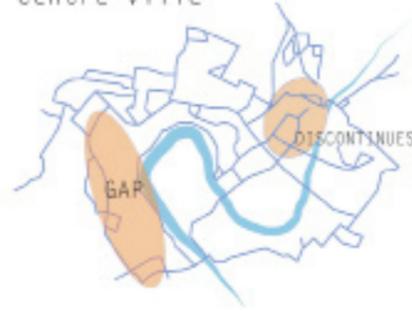
# compléter les transports en commun par un tramway

## services existants

**RER** - liens inefficaces entre les deux lignes  
- éloignement important entre les stations

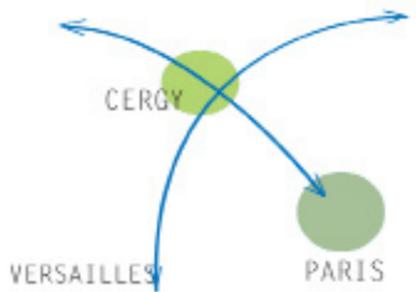


**BUS** - manque de service au sud de l'agglomération  
- absence de lignes continues en centre-ville

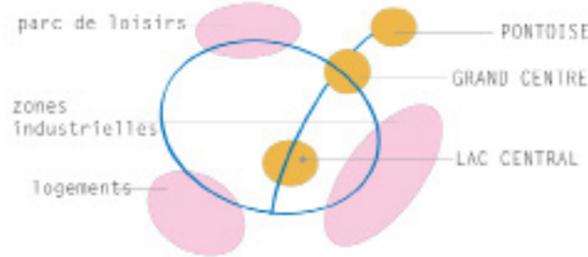


## nouveaux services

**RER** +  
meilleurs liens externes

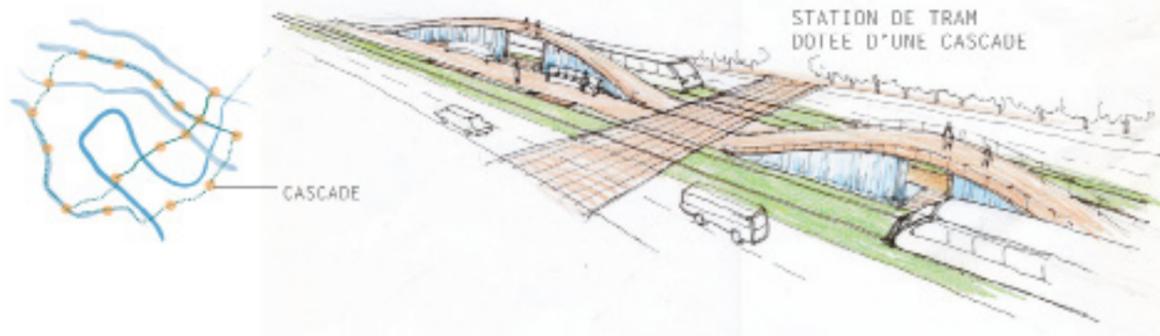


**TRAM** + **BUS**  
meilleurs liens internes



connexions rapprochées à plusieurs échelles

## procurer une identité aux stations grâce à l'eau



réseau d'eau → identité pour l'agglomération

RES'EAU

## réseaux de transports proposés

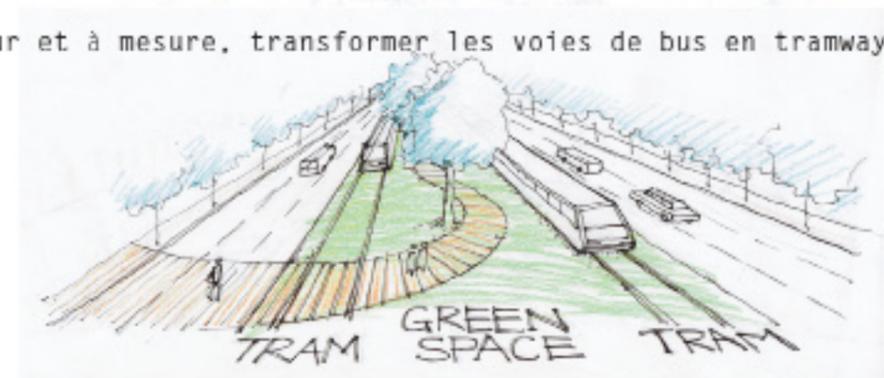


## préparer l'arrivée du tramway dès maintenant

étape n°1 | réserver l'emprise pour le tramway en mettant en place un réseau de bus en sites propres sur les principaux boulevards



étape n°2 | au fur et à mesure, transformer les voies de bus en tramway

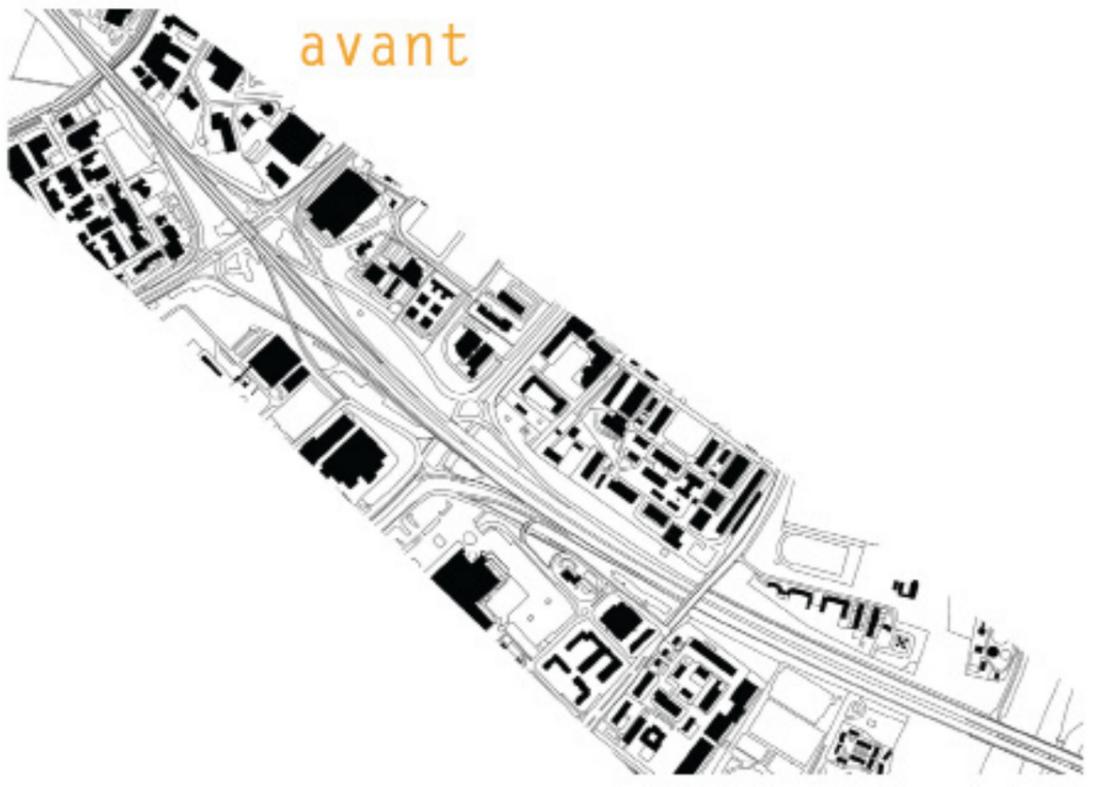


# un nouveau centre densifié et tourné vers l'eau

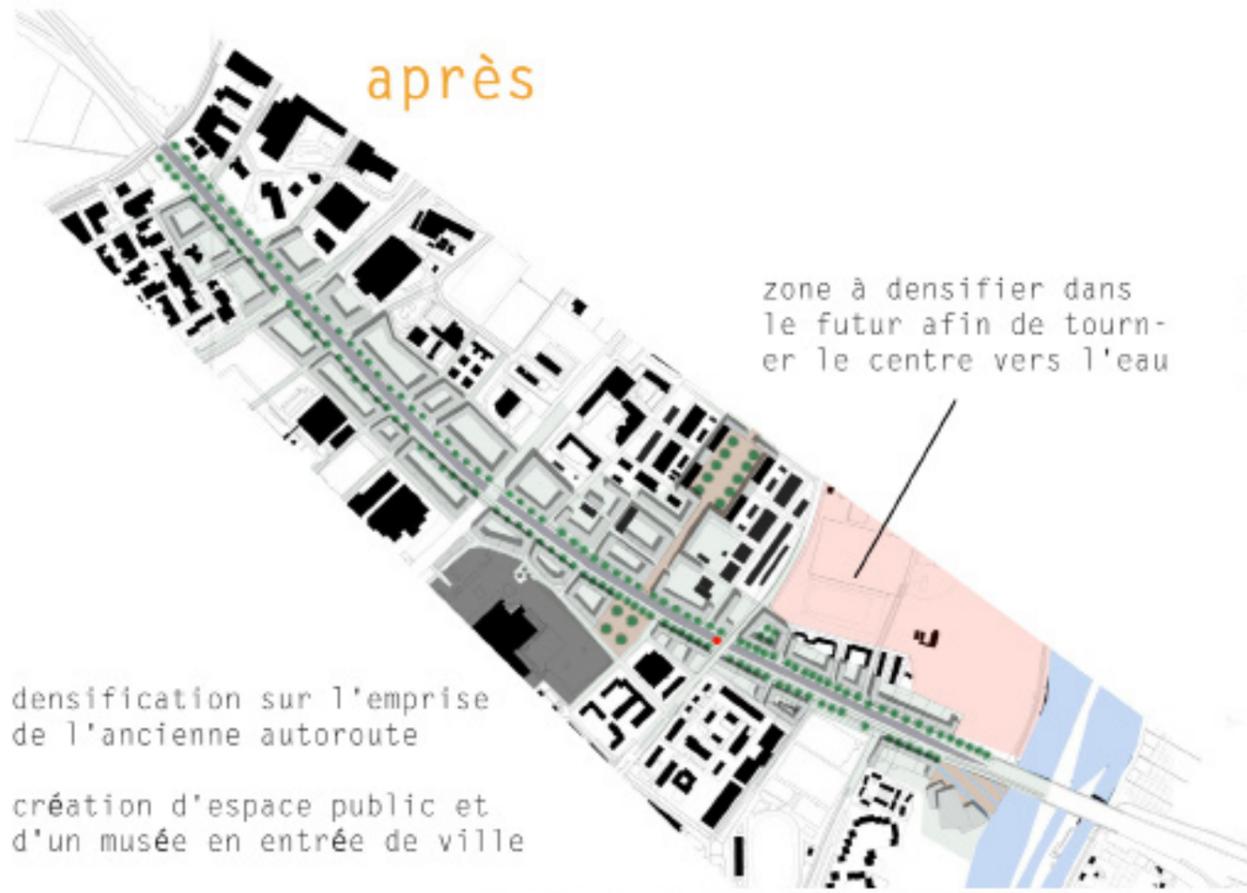
## évolution du centre



- état actuel
- boulevard urbain (ex-A15)
- nouvelles connexions
- nouveau potentiel foncier
- réseau de tramway
- nouveau centre tourné vers l'Oise



avant

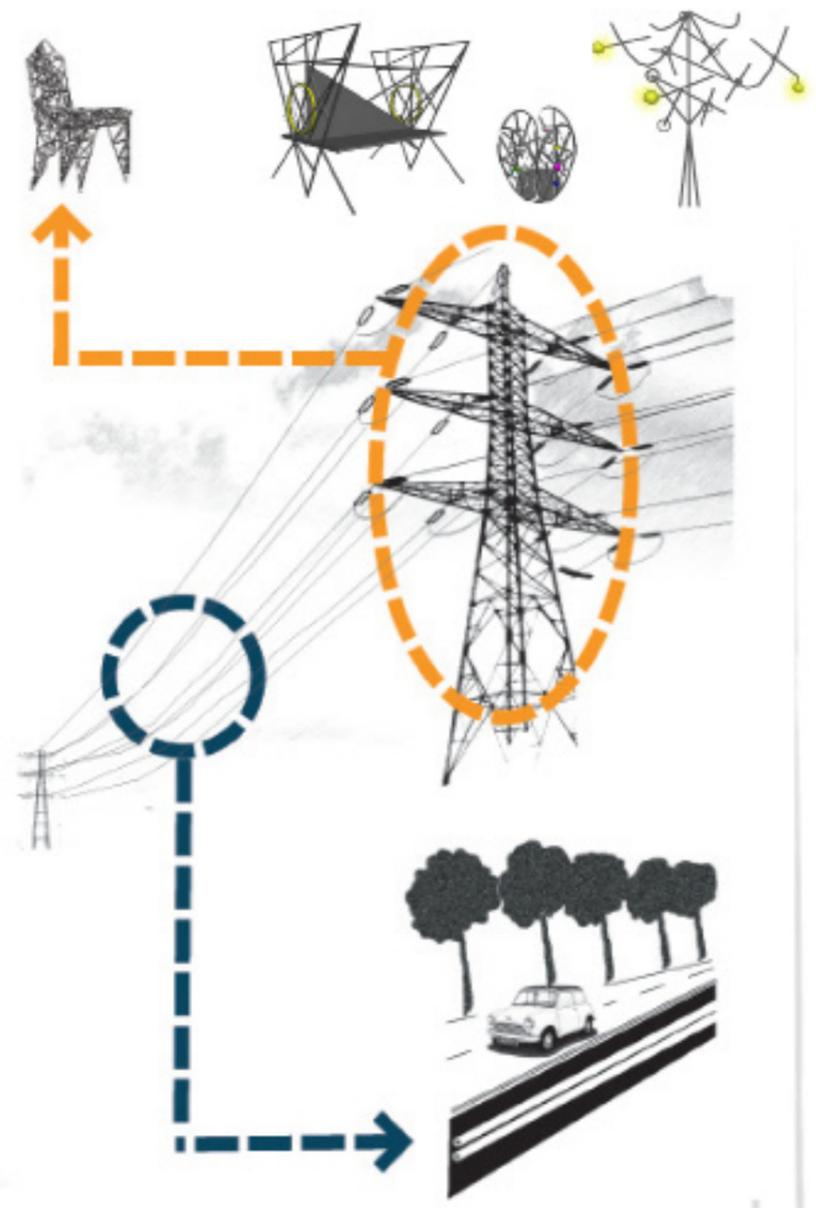


après

densification sur l'emprise de l'ancienne autoroute  
création d'espace public et d'un musée en entrée de ville

## traitement des lignes HTE le long de l'ex-A15

matériau des pylones récupérés pour construire du mobilier urbain le long du boulevard



enterrement des câbles haute tension sous les voies du nouveau boulevard

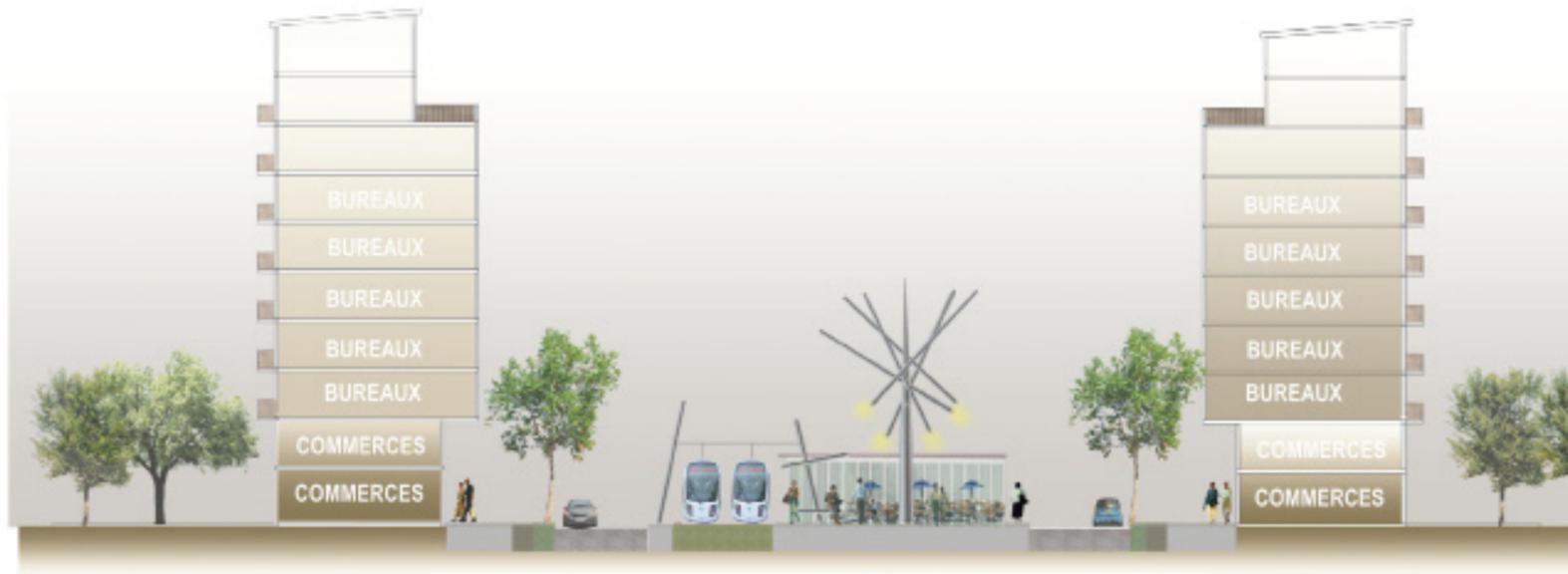
RES'EAU

# créer de nouveaux espaces de vie

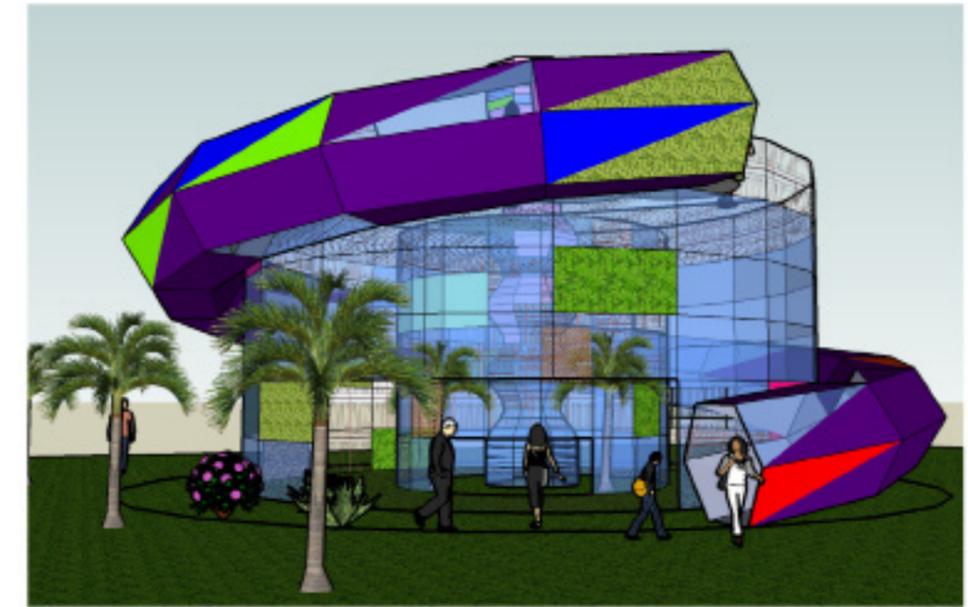
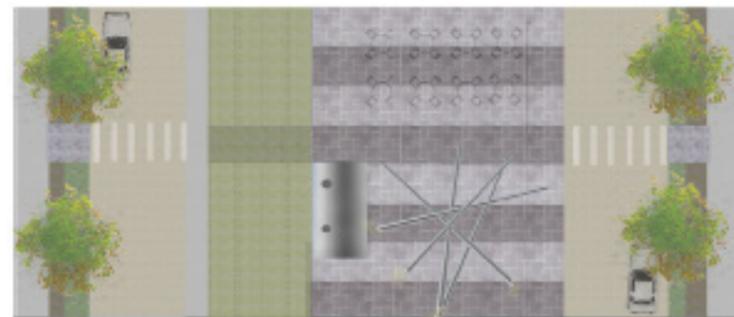
## boulevard des fontaines lumineuses



vue de la station de tramway



vue du nouvel espace de vie entre les voies de circulation



la nouvelle station de tramway : connexion entre les deux niveaux de lignes du tramway

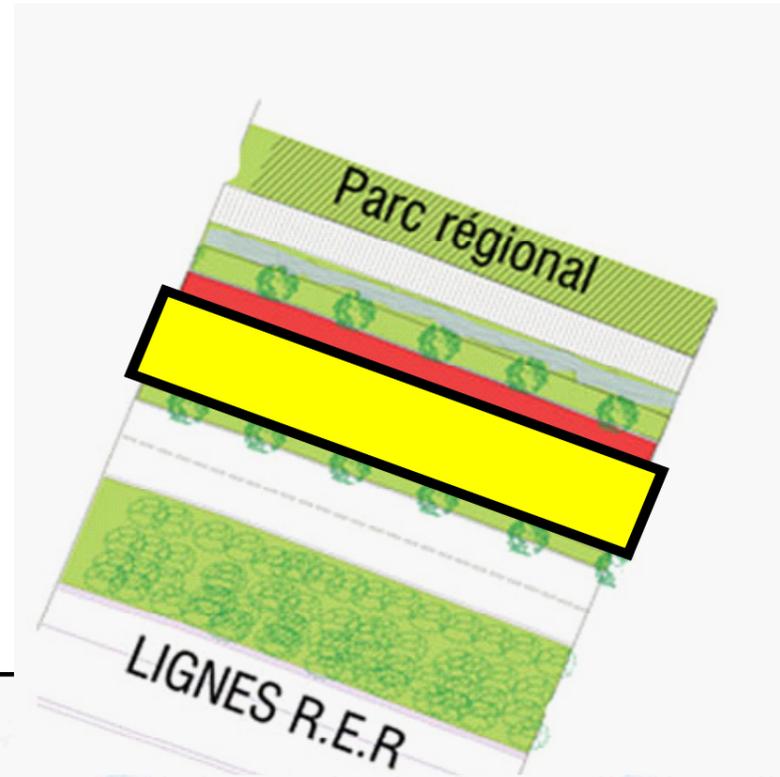


un espace de vie qui peut accueillir des petits commerces, aires de jeux, marchés, kiosques, jardins publics, bassins, patinoires...

## RES'EAU

# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe B

## BOULEVARD DES IMPRESSIONNISTES



Élargissement du boulevard existant pour contenir les flux de transit.  
Passage de 1x1 voie à 2x2 voies.

Alternance de séquences urbaines (50 km/h) et paysagères (60 km/h).

Le boulevard longe la ligne de RER, nécessitant une barrière verte.

Piétons et cyclistes d'un seul coté.



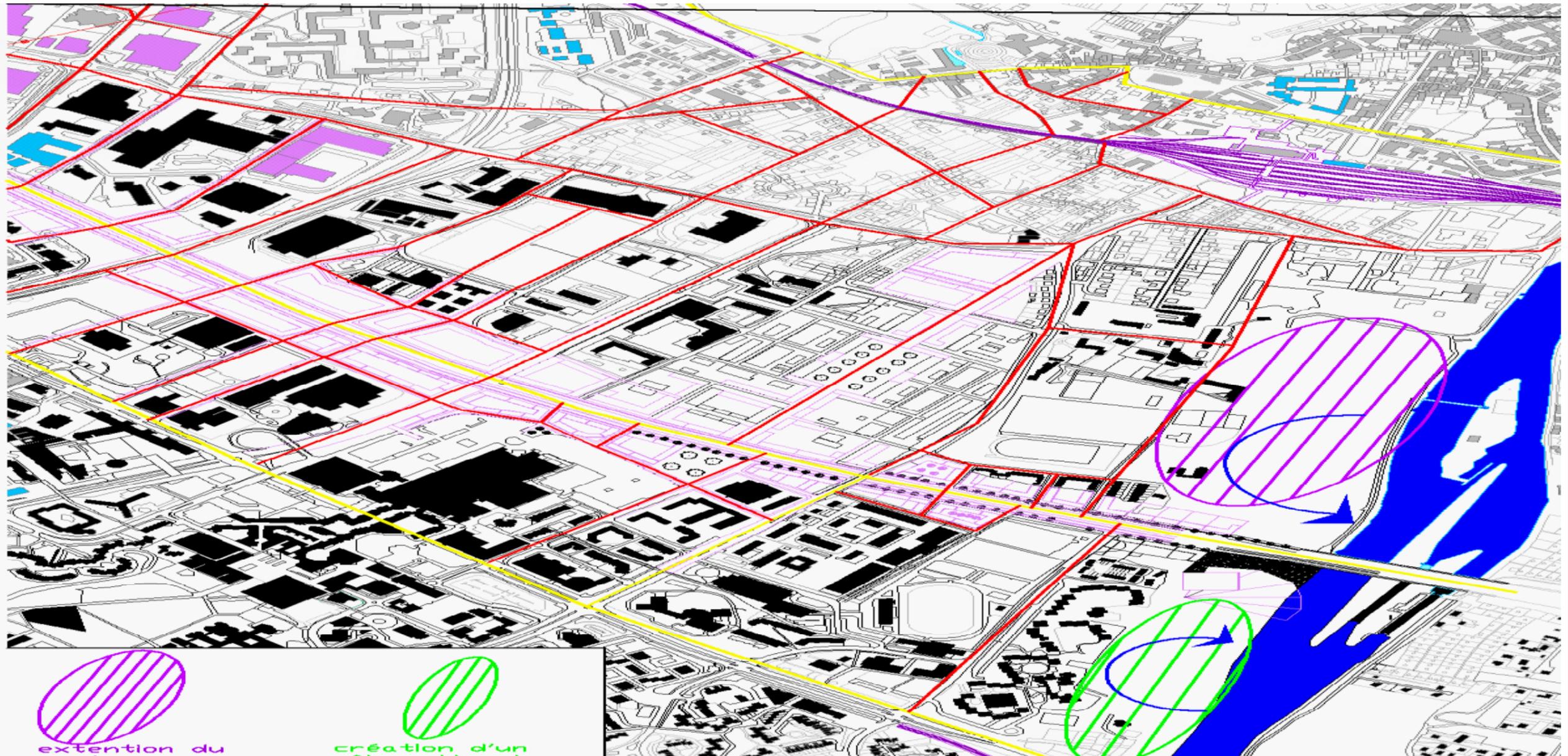
# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe B

LE BOULEVARD DE L'OISE PREND LUI AUSSI LE NOM DE SES  
"FONTAINES MUSICALES"



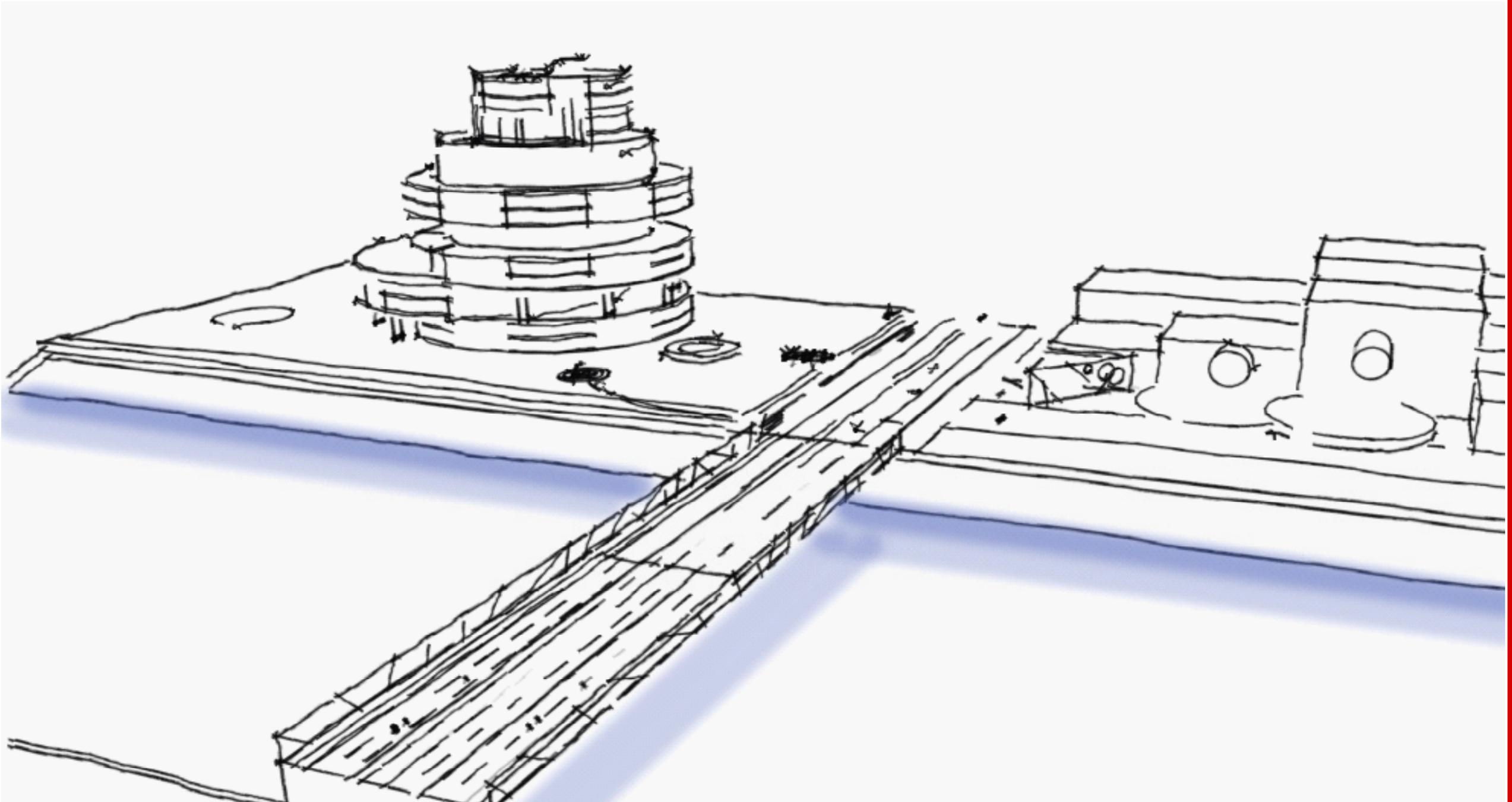
# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe B

## Mise en connexion des deux centres



# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe B

Vue sur l'entrée de ville marquée par un nouveau musée





# Equipe C



**Natalya ZAYCHENKO - Moscou Russia**

**Ci WANG - Tongji University China**

**Tomoyo NAKAMURA - Kyoto University Japan**

**Barbara MARCHWICKA - Gdansk University Poland**

**Jessica VIOLETTE - ESSEC MBA France**

**Eleonora CUSCINA - Università La Sapienza Italy**

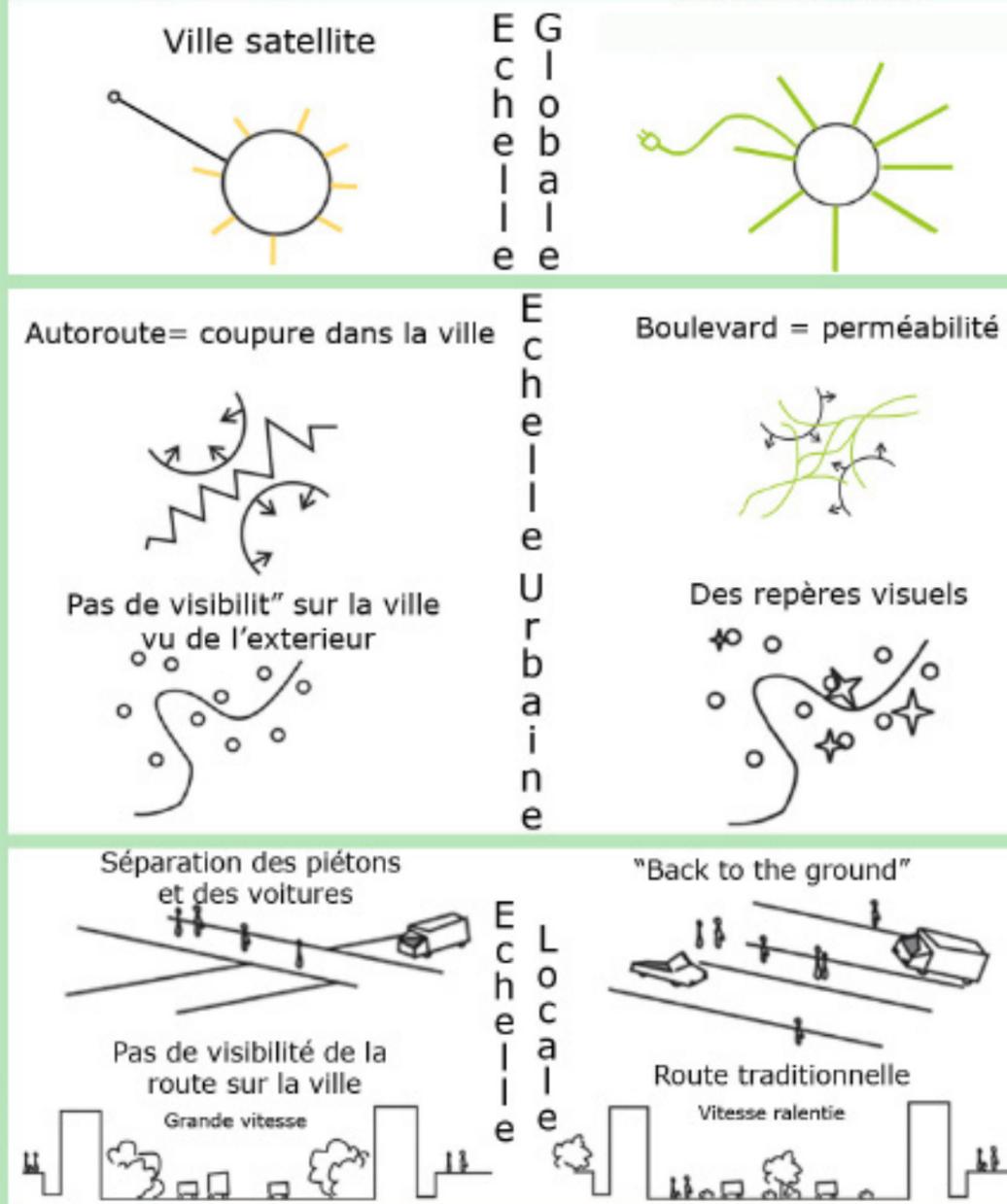


**NOTRE VISION**  
2008 - 2050  
**BUT**  
Donner le temps de vivre la ville  
**CONCEPT**  
construire une ville à taille humaine  
**METHODE**  
Etape par étape  
Utiliser les besoins quotidiens comme clé de lecture

Une ville doit répondre aux besoins quotidiens de l'homme pour lui permettre d'avoir le temps d'expérimenter la ville

Quels sont les problèmes aujourd'hui?

Les solutions à mettre en place



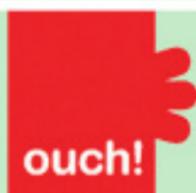
Cergy-Pontoise aujourd'hui



Cergy-Pontoise comme nous l'imaginons en 2050



**NOTRE DEVISE**  
Les infrastructures doivent s'adapter au comportement humain tout en essayant d'agir sur ces derniers pour les faire évoluer vers une société durable  
Ainsi, notre projet s'articule autour des besoins et des attentes des citoyens



team

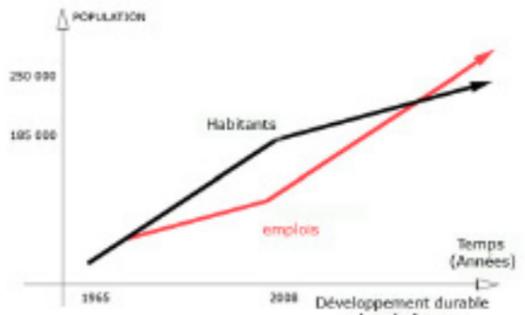
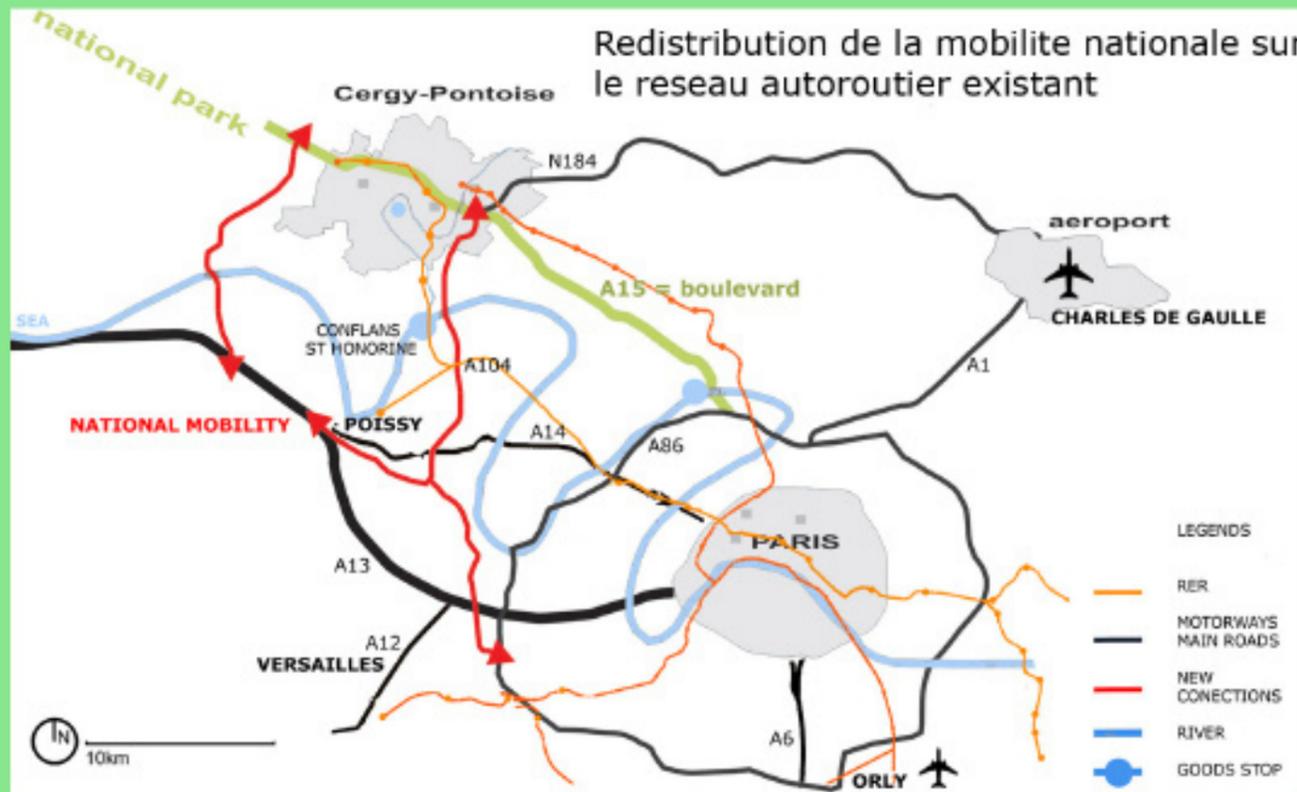
C

Eleonora Cucina (Rome)  
Barbara Marchwicka (Gdansk)  
Tomoyo Nakamura (Kyoto)

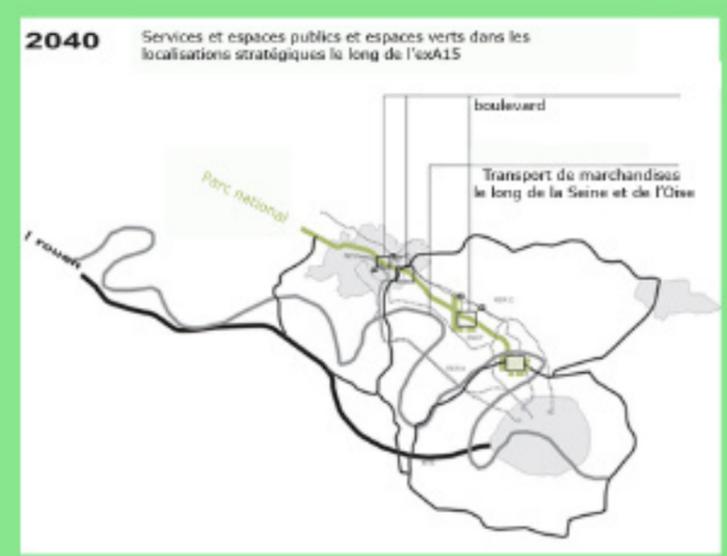
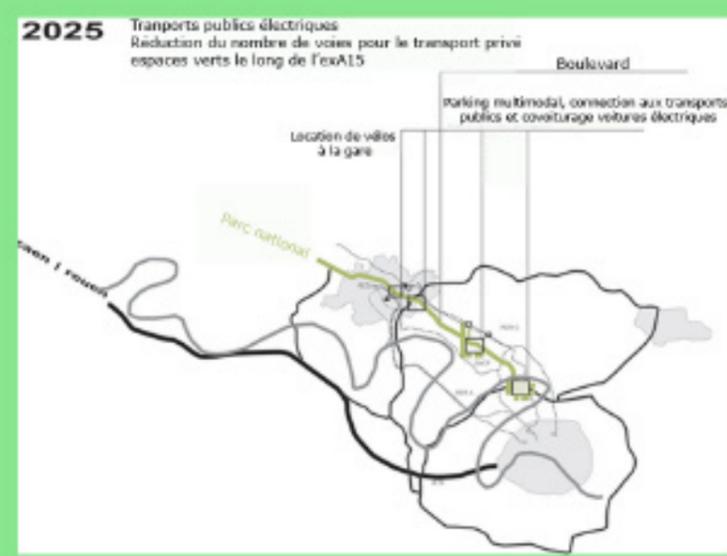
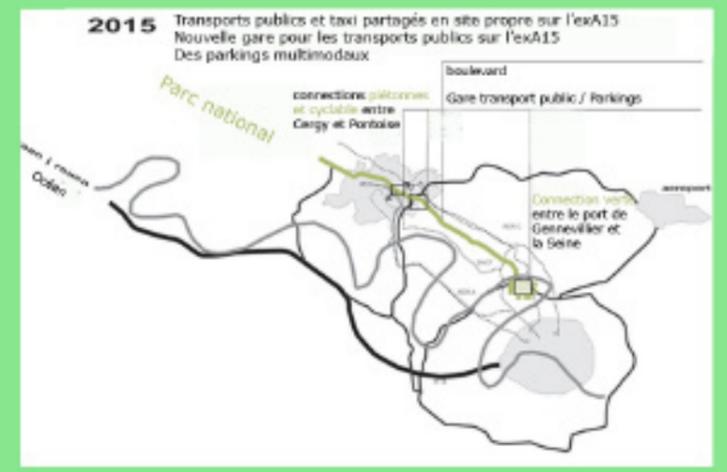
Jessica Violette (Cergy)  
Ci Wang (Shanghai)  
Nataliya Zaychenko (Moscou)



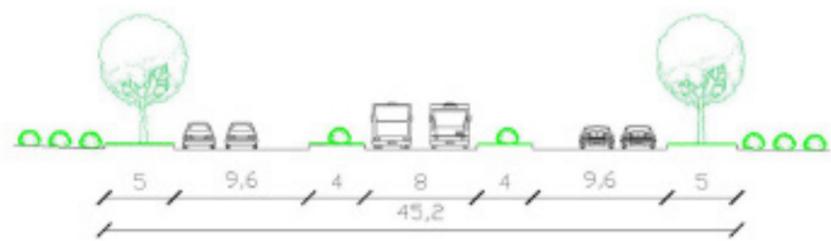
Redistribution de la mobilité nationale sur le réseau autoroutier existant



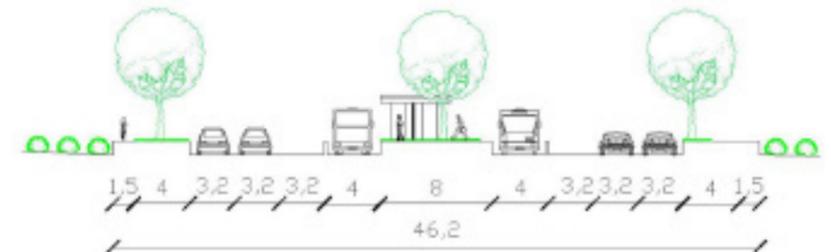
Comment transformer l'A15 en boulevard :  
Etape par étape



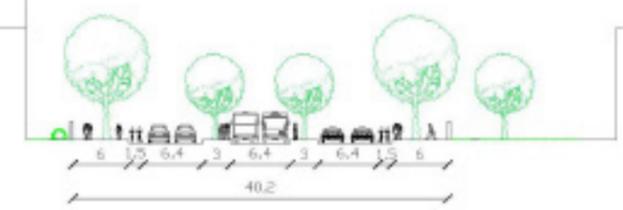
Boulevard EXA15 Cergy-Paris 90km/h

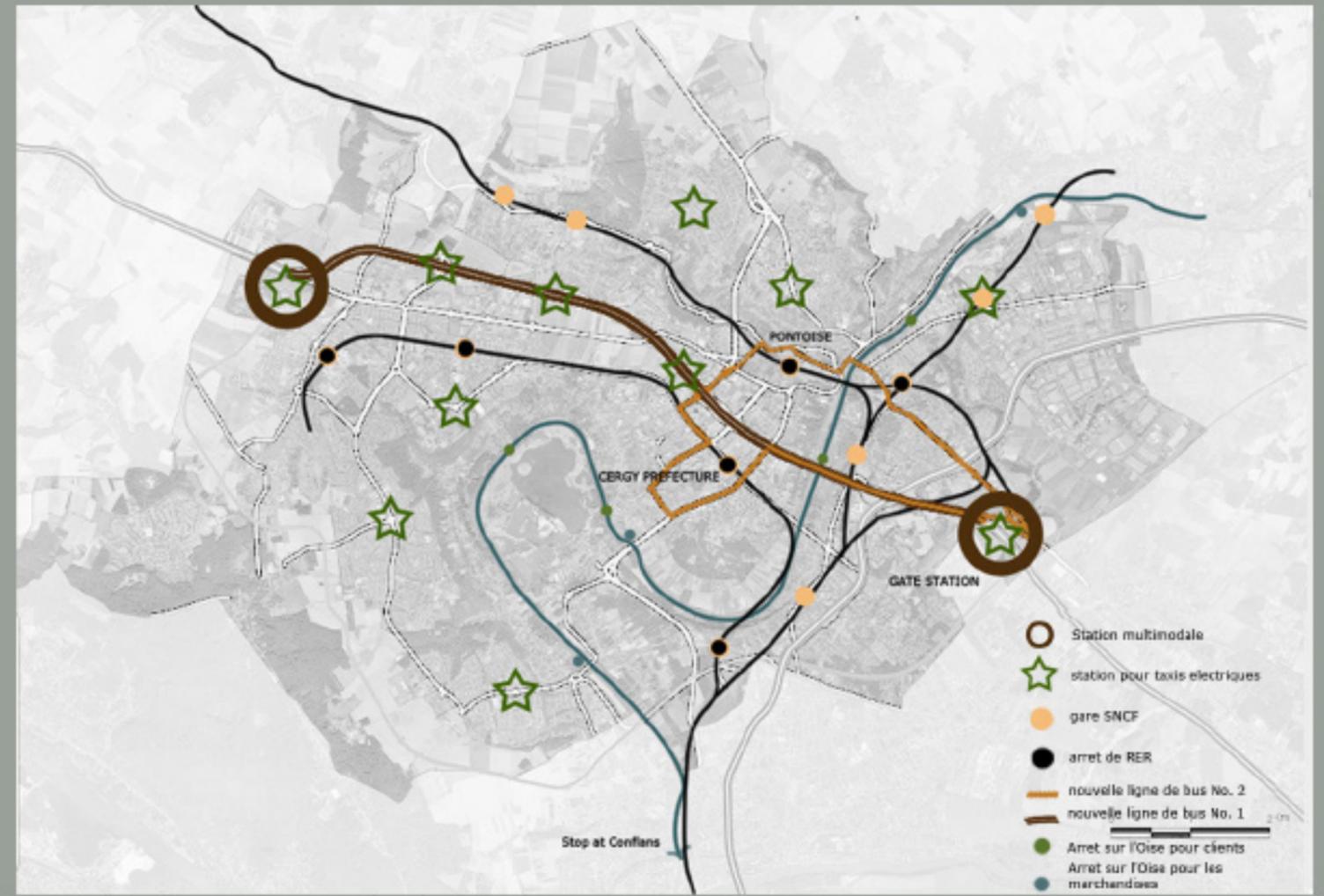
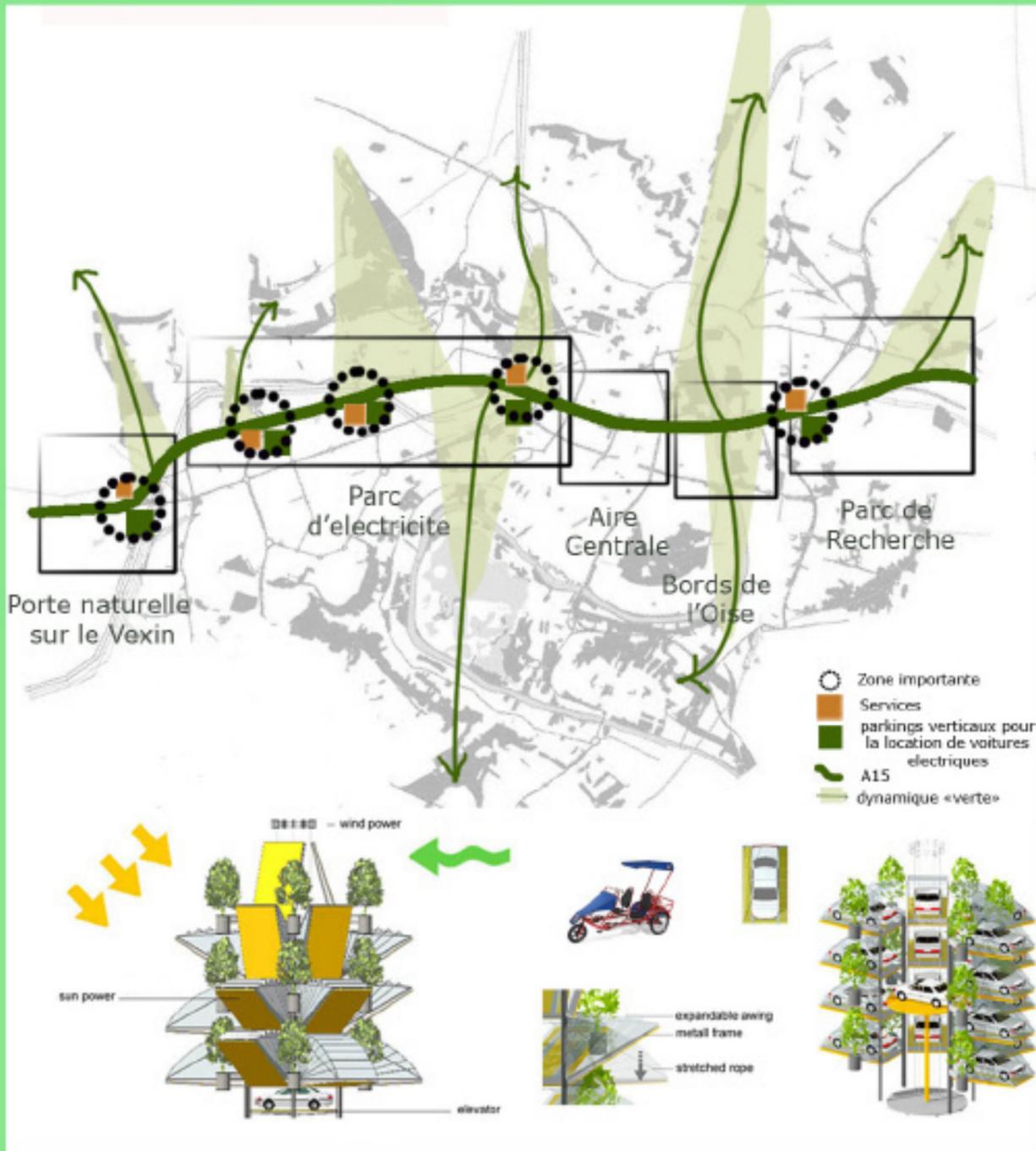


Boulevard ExA15 Cergy-Paris, Montigny Les Corneilles, 70 km/h

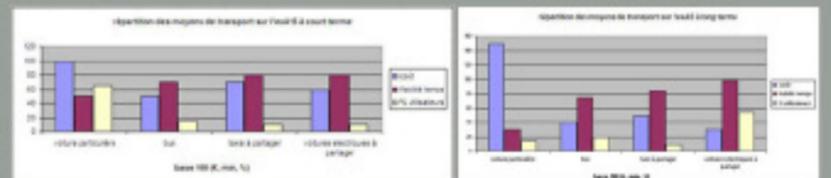


Boulevard ExA15 50 km/h





Le projet vise à changer les habitudes des citoyens : notre but est de fournir un bon service de transport public tout en trouvant des solutions pour répondre aux attentes quotidiennes de chacun (rapidité, prix attractif, liberté, ...). Nous proposons un système de location de voitures électriques que l'on peut garer dans des parkings verticaux. Ces parkings permettent de charger les batteries des voitures grâce à l'énergie solaire et éolienne



Porte naturelle sur le Vexin

Parc d'électricité

Aire centrale

Bords de l'Oise

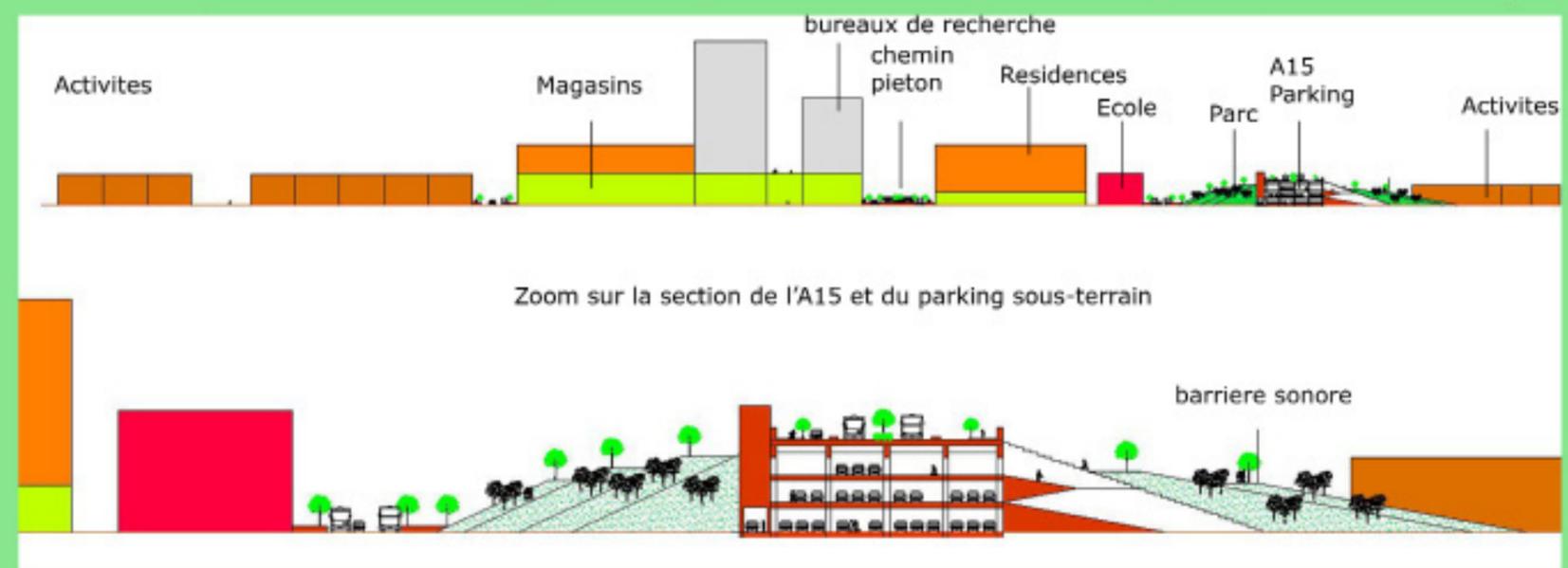
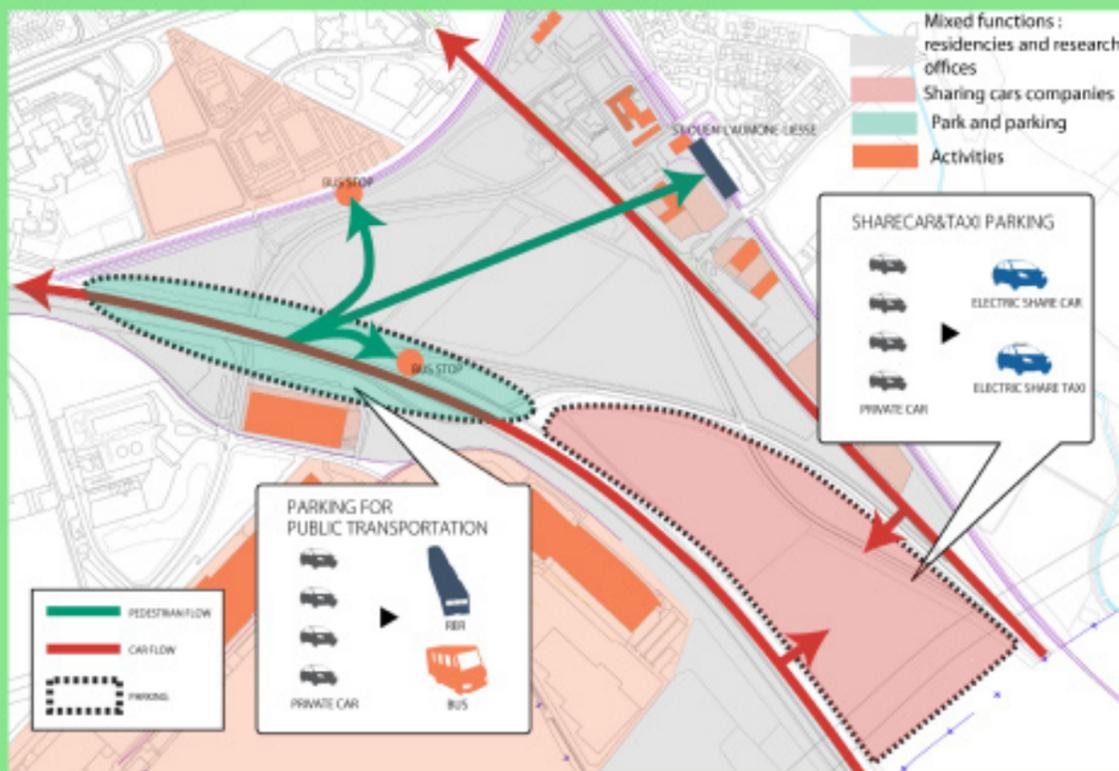
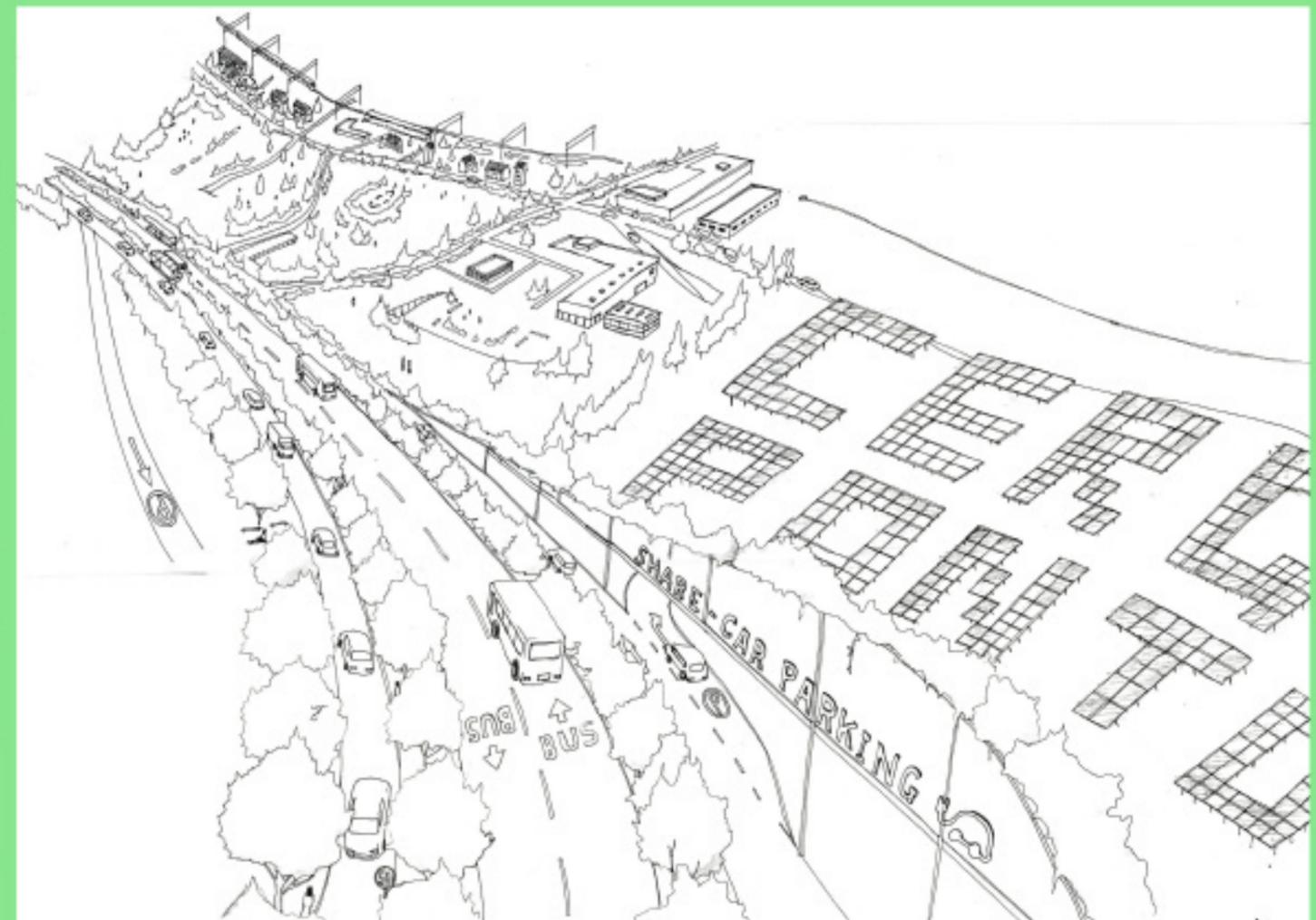
Parc de recherche

# A L'ECHELLE LOCALE, L'ENTREE DE L'AGGLOMERATION



La nouvelle autoroute A104 croisera l'A15 en passant sous un pont. L'entrée de Cergy depuis Paris sera caractérisée par une image naturelle et écologique. Le premier repère visuel marquant l'entrée de Cergy sera un bâtiment linéaire qui accueillera des entreprises pour la location de voiture. Il sera recouvert d'un parc avec des panneaux solaires. Sa façade sera tout de verre. Une station multimodale sera implantée dans un parc entouré de terrasses piétonnes et de dunes d'herbes. Cet espace offrira diverses fonctions possibles

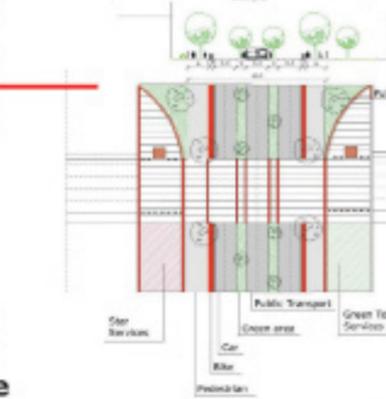
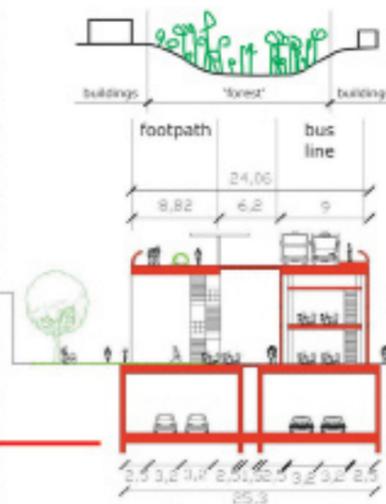
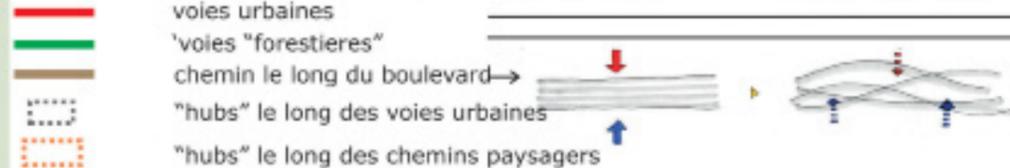
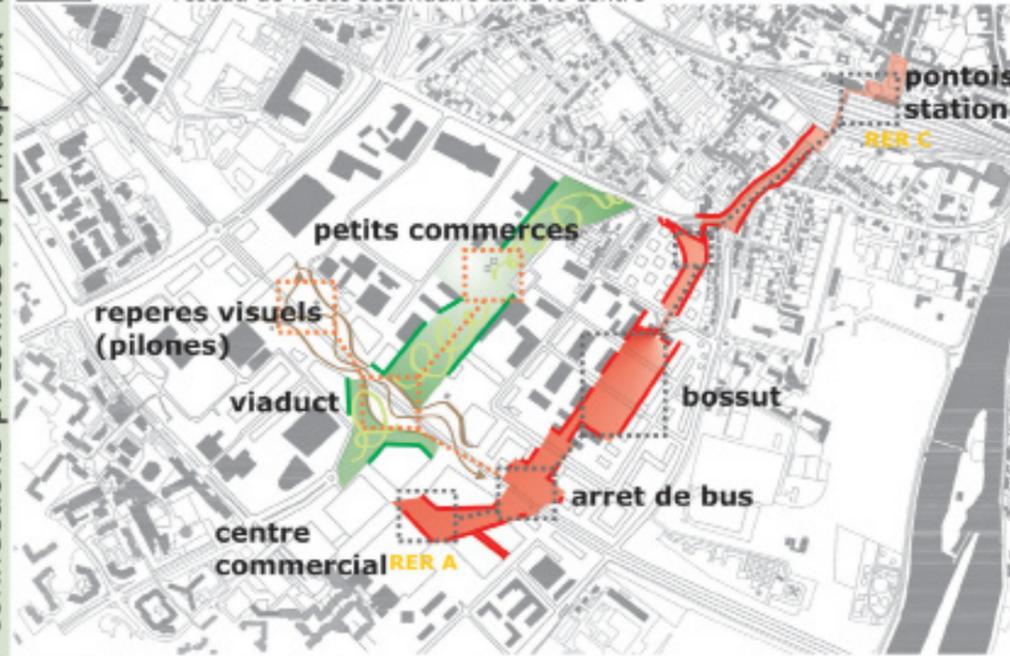
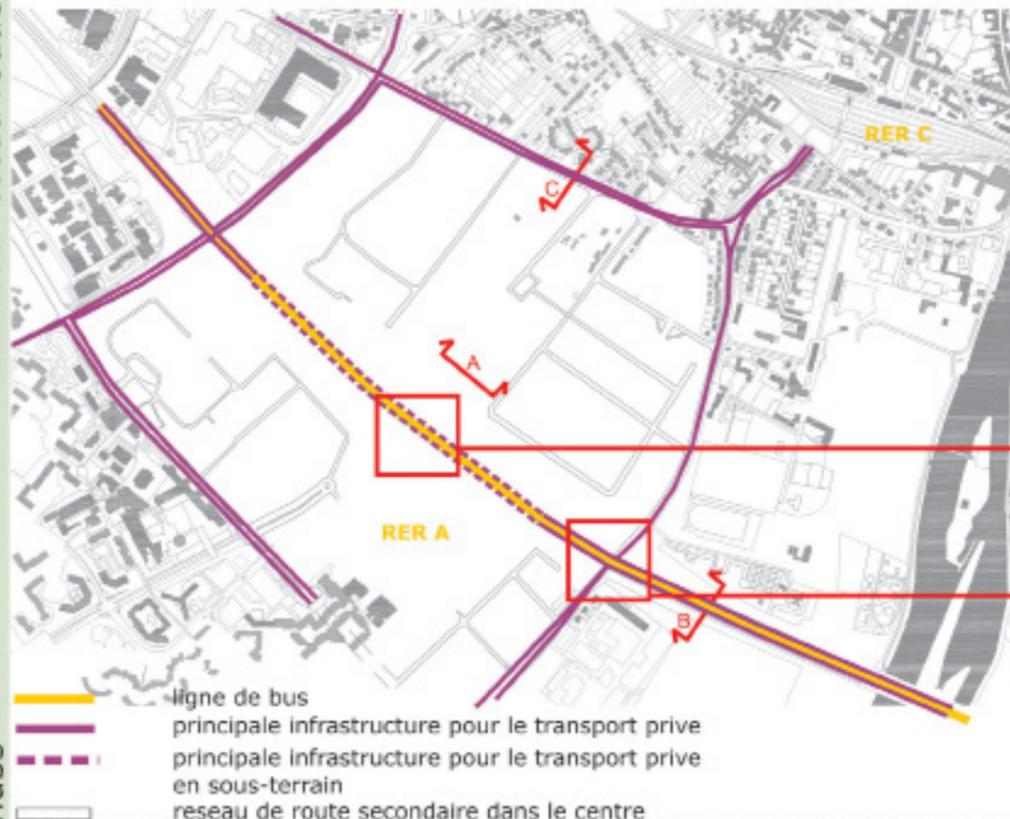
			47 min	14 min	5 min	7 min
<b>B</b>	Aller au travail au parc de recherche	9.00	→ choix			
<b>C</b>	Dîner chez les parents à Pontoise	18.30	→ choix			
<b>D</b>	Virée shopping aux Trois Fontaines	20.00	→ choix			
<b>A</b>	Retour à la maison	21.00	→ choix			
<b>E</b>	Pique-nique avec des amis près de l'Oise	21.20	→ choix			
<b>F</b>	Soirée en discothèque à Paris	23.00	→ choice			





nouveau réseau routier

connexions piétonnes et principaux "hubs"



section A

section B

section C

fonctions :

- connecter les deux cotes du boulevard
- permettre une meilleure visibilité et offrir des perspectives attractives
- créant des chemins piétons (lineaires)
- porte
- créant des reperes visuels

nouvelle structure urbaine

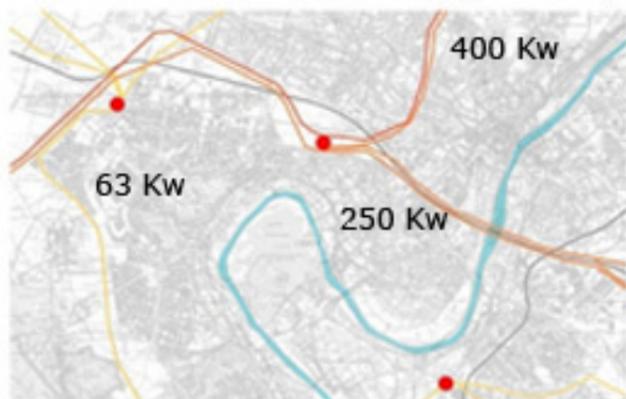


typologie :

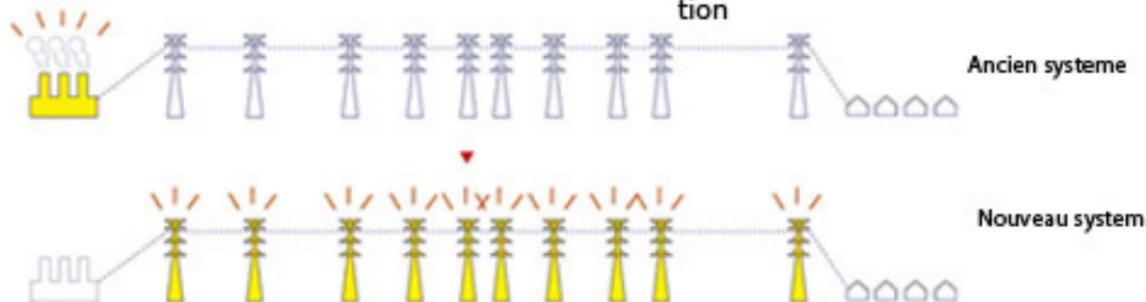




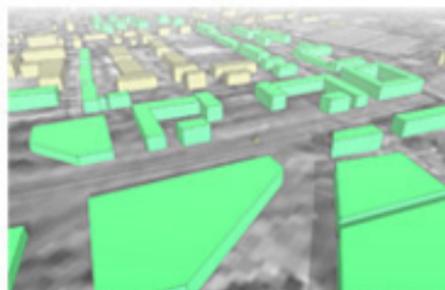
Relation entre le boulevard A15 et les lignes electriques



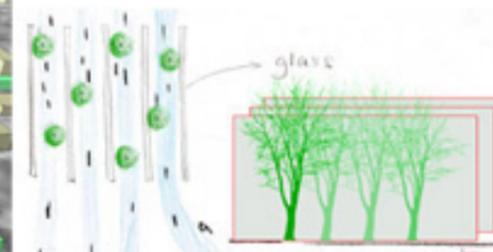
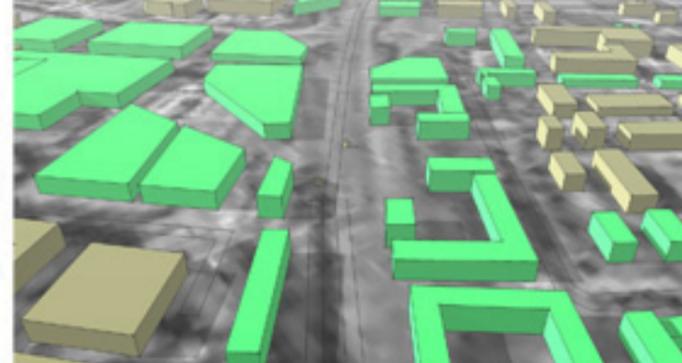
Nous choisissons d'enterrer les lignes electriques dans la section centrale (voir carte) car nous la transformons en zone piétonne. Le boulevard permet aux voitures de traverser cette section en sous-terrains. Cependant, nous conservons les pilons comme reperes visuels. Pour les autres pilons, nous proposons de les equiper de panneaux solaires. L'énergie solaire pourra être utilisée aussi bien pour la consommation que pour la production



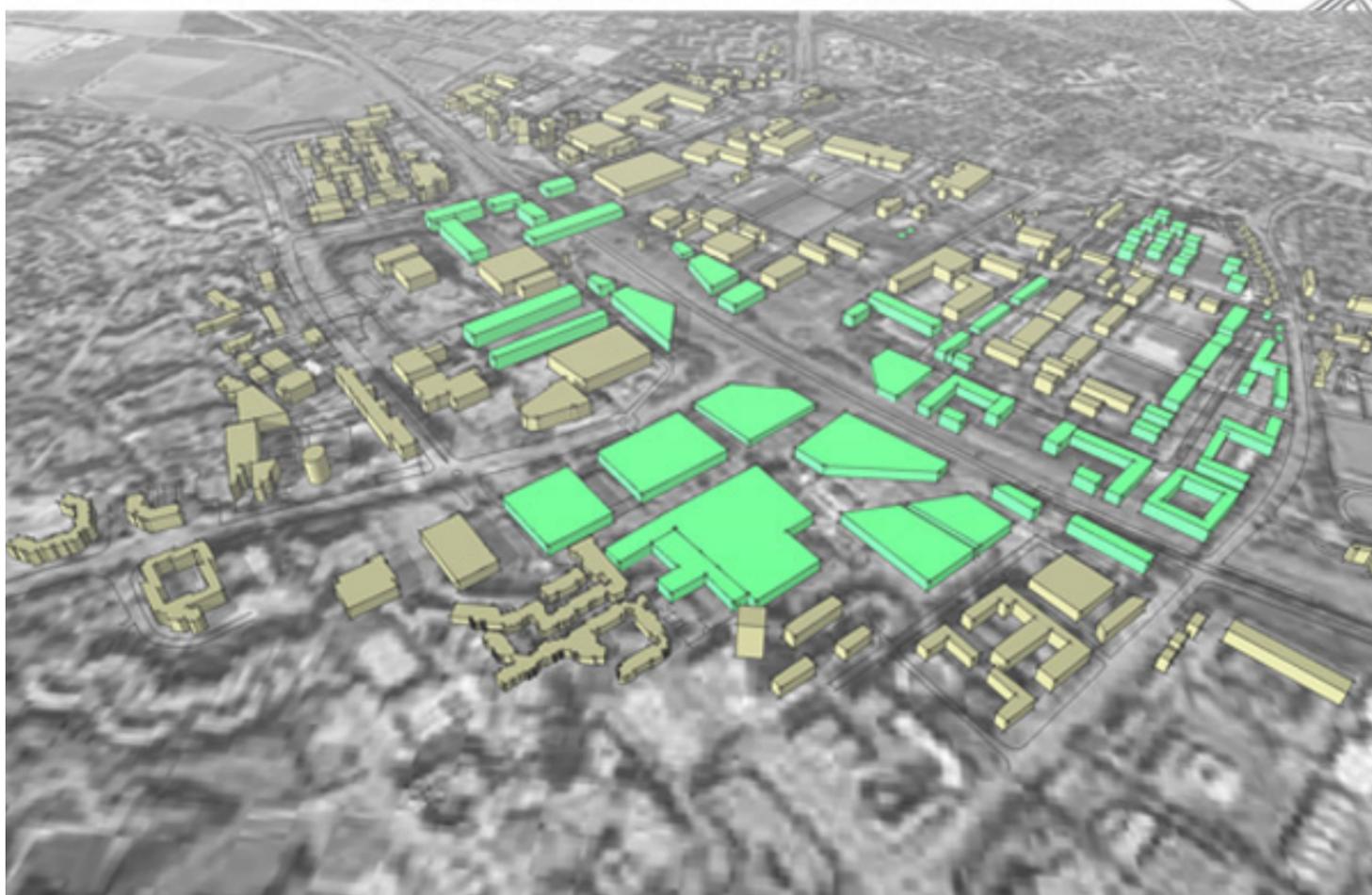
Le boulevard A15 vu d'Auchan



Vue sur le boulevard A15

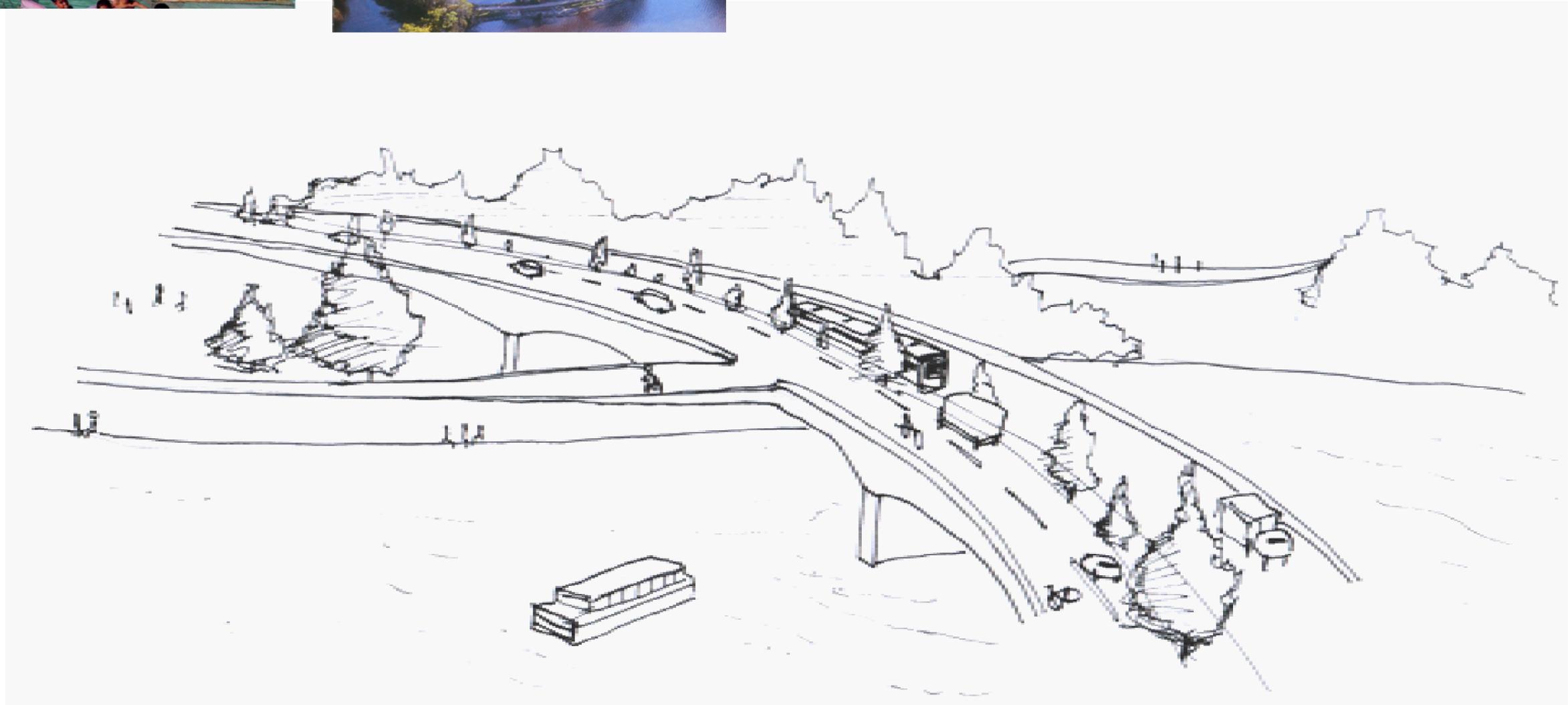


Miroirs le long du boulevard A15



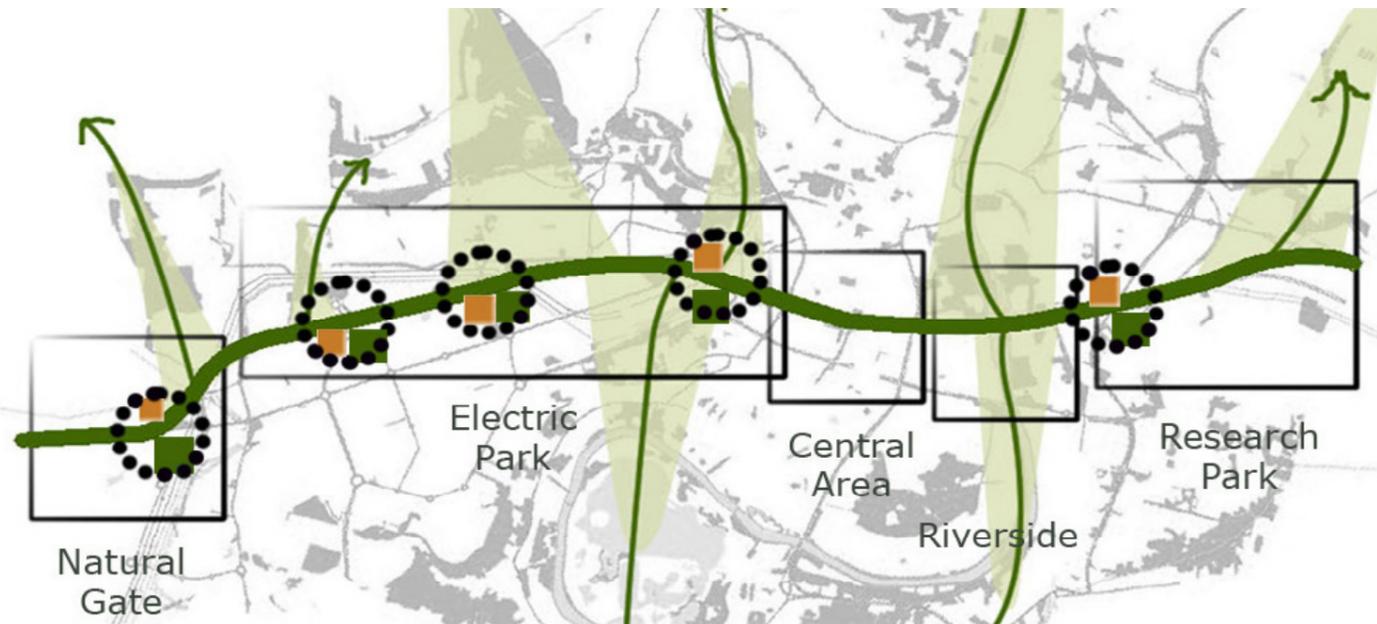
# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe C

## RIVERSIDE



# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe C

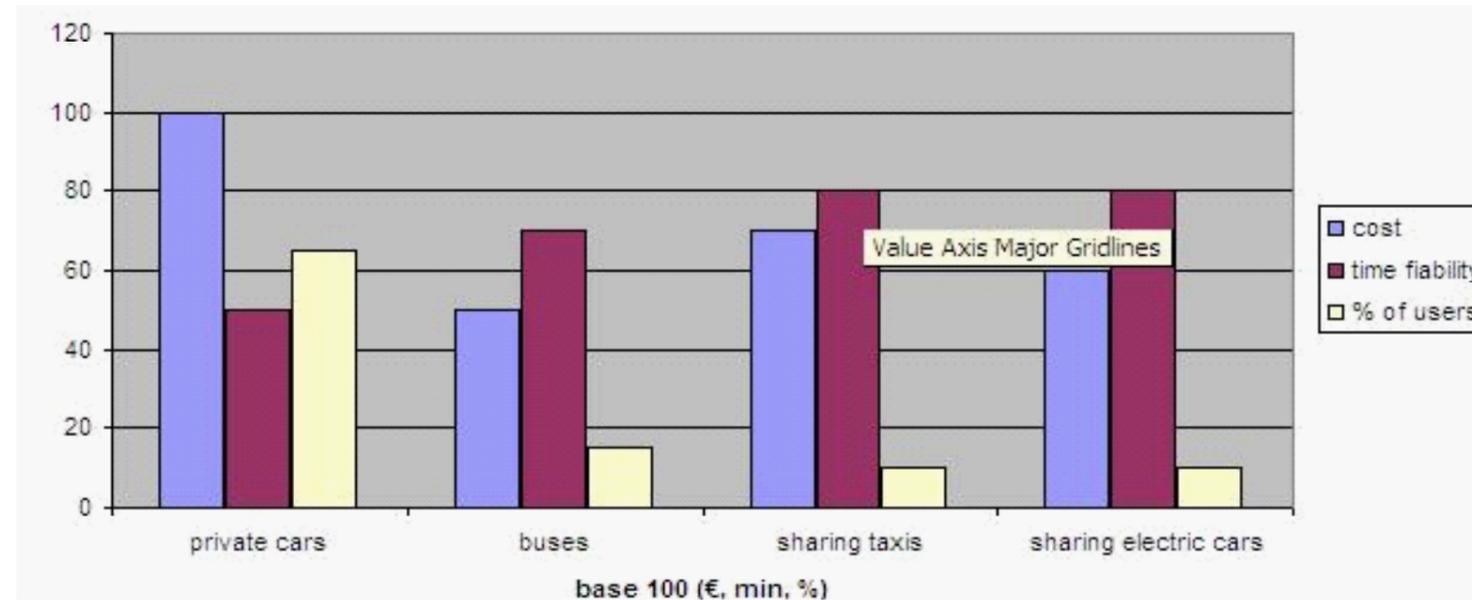
## ELECTRIC PARK



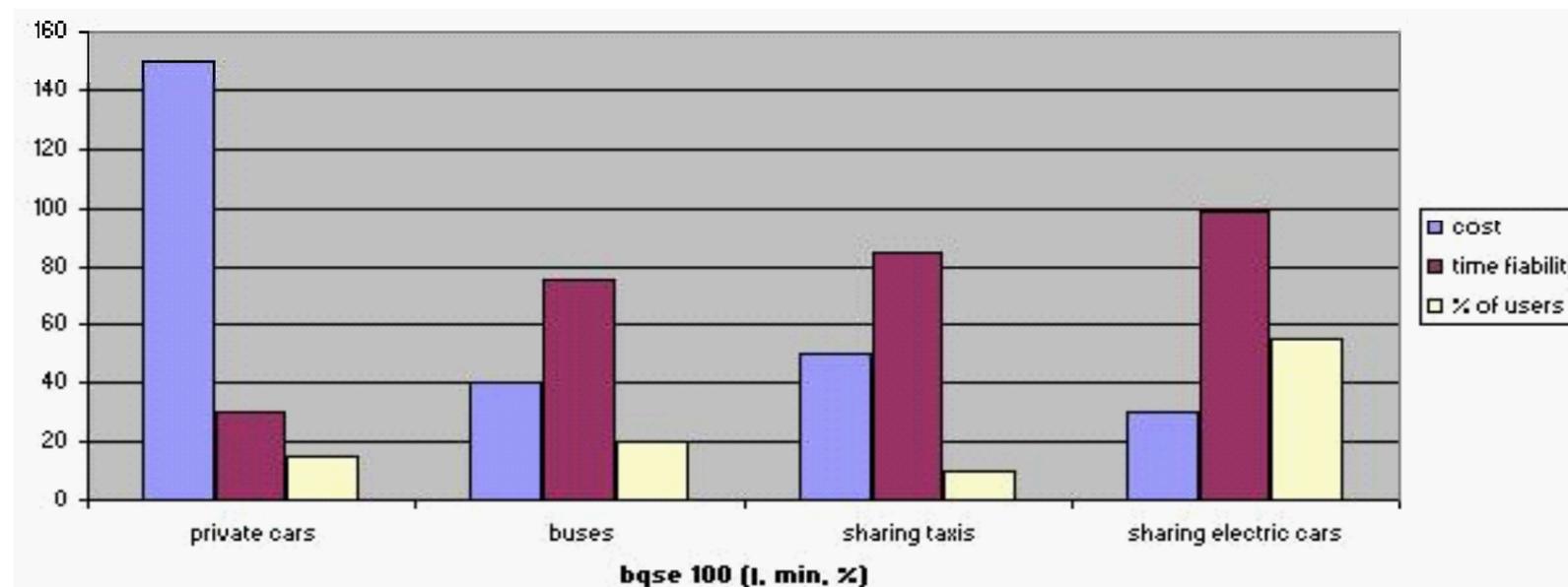
# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe C

## PREDICTED EFFECTS ON TRANSPORTATION HABITS

Repartition of different means of transportation on the boulevard exA15 in short term

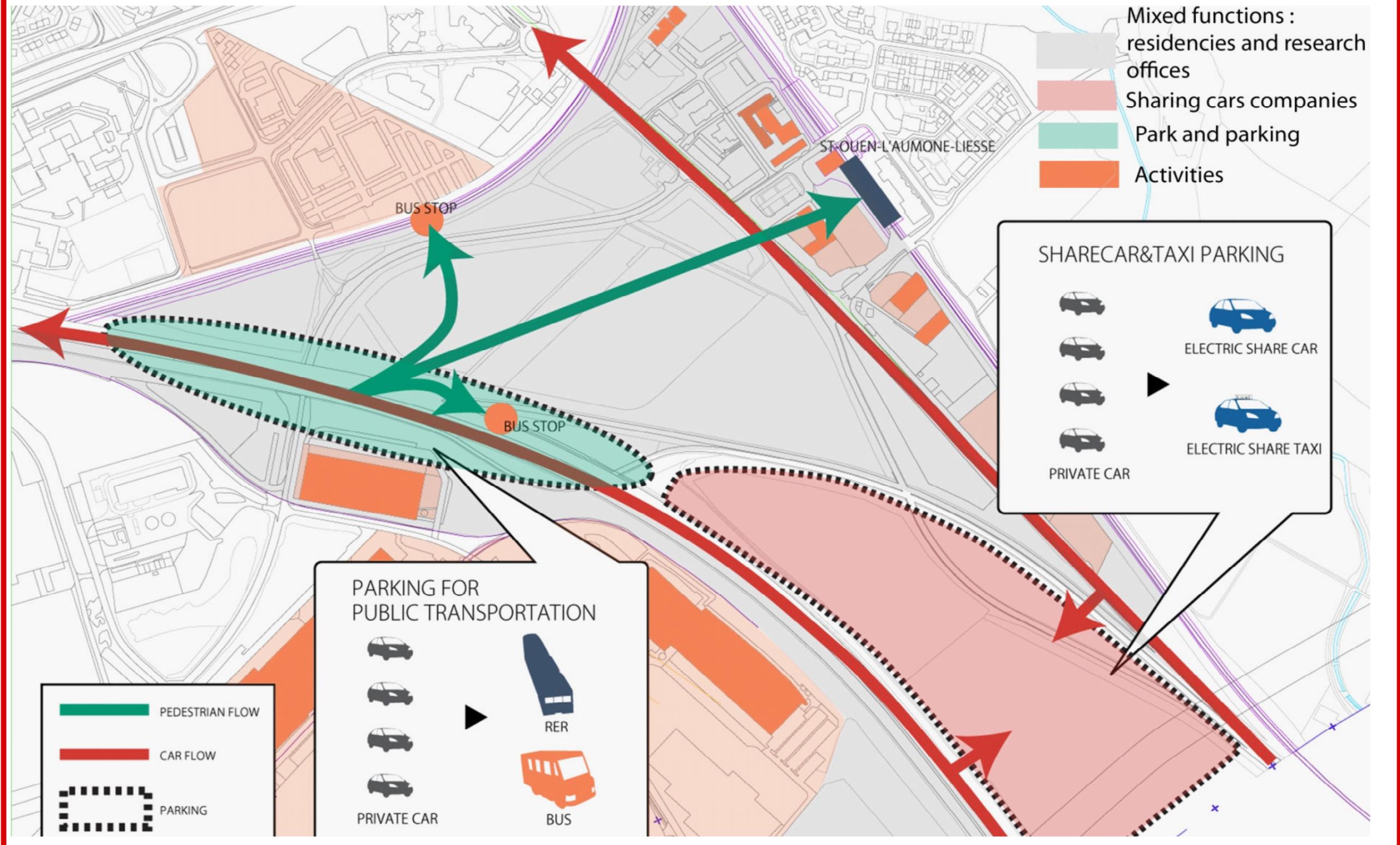


Repartition of different means of transportation on the boulevard exA15 in long term



# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe C

## THE PLAN OF THE STATION





# Equipe D



**Sophie BOLZINGER - ENSA Clermont- Ferrand France**  
**Pongpol THONGSOMCHIT - Chulalongkorn University Thailand**  
**Andrea GAFFNEY - Berkeley USA**  
**Nikolas ROGGE - TU Dresden Germany**  
**Anjing TANG - Tongji University China**  
**Claire VIGE-HELIE - ESSEC MBA France**

# Take the Gas Out of the City



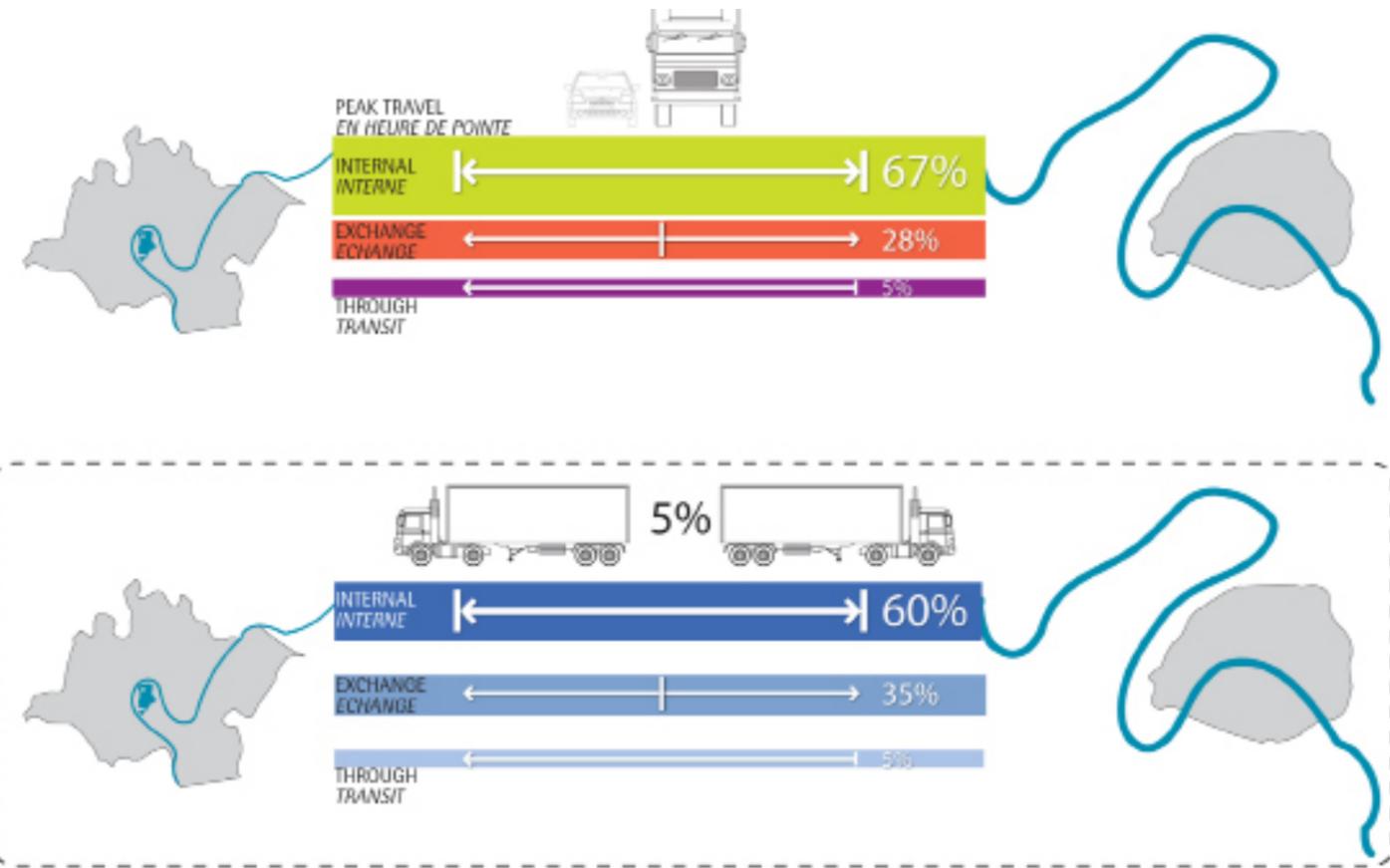
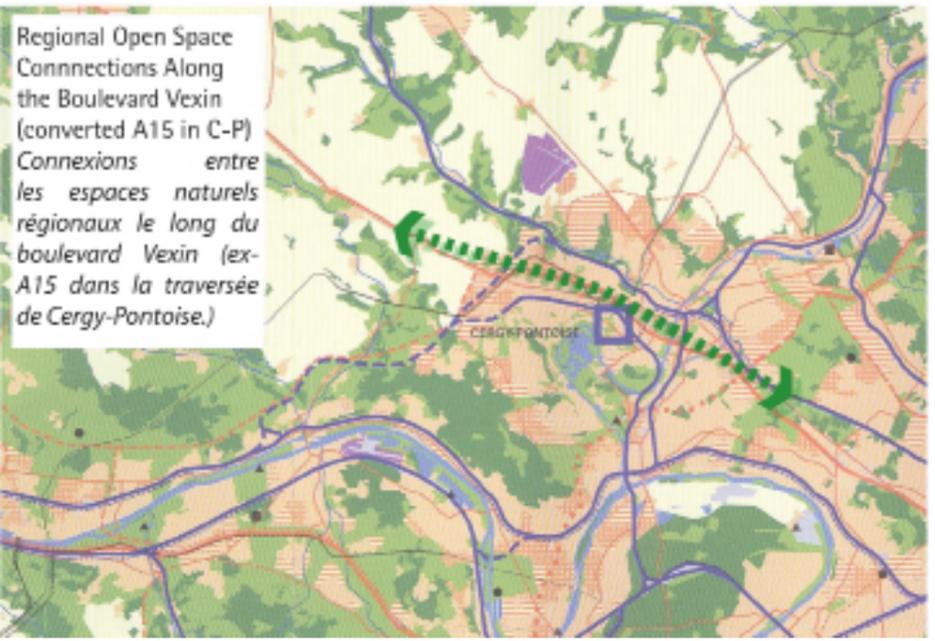
Economy + Transit + Food Production + Energy Generation + Land Use = Sustainable Cergy-Pontoise

Economie + Système de transport + Production alimentaire + Energie + Utilisation des sols = Une agglomération durable

Our main focus is removing fossil fuel dependency from the city (take the gas out of the car city). To do so, Cergy-Pontoise's specific features can be used : large open spaces, diversity between the 12 towns composing the conurbation, history of experimentation (ie. urban experimentation through the Ville Nouvelle status)...Moreover, such a focus may allow the conurbation to face some specific issues : dealing with the infrastructures crossing the city, and trying to define a center for Cergy-Pontoise.

*Nous souhaitons réduire puis supprimer la dépendance de l'agglomération de Cergy-Pontoise aux énergies fossiles. Dans cette optique, certaines des spécificités de l'agglomération représentent de véritables atouts : d'importants espaces naturels, une grande diversité entre les 12 communes qui la composent, un héritage historique d'expérimentations urbaines lié au statut de ville nouvelle, etc. En outre, cet objectif de réduction de la dépendance aux énergies fossiles peut répondre à certains des problèmes de Cergy-Pontoise : le cas des infrastructures qui traversent la ville, et la définition d'un centre pour l'agglomération.*

## REGION



Types of Average Daily Traffic on the A15 / Répartition du trafic quotidien sur l'A15

Through-traffic is not a major source of congestion. / Le trafic de transit n'est pas la source majeure de congestion.

### So Close Far Away

Cergy-Pontoise is too close from Paris to gain its complete independance, but too far away to be included in the debate about the Grand Paris. That's why it needs to reassert itself, and find a proper identity, complementary to Paris identity.

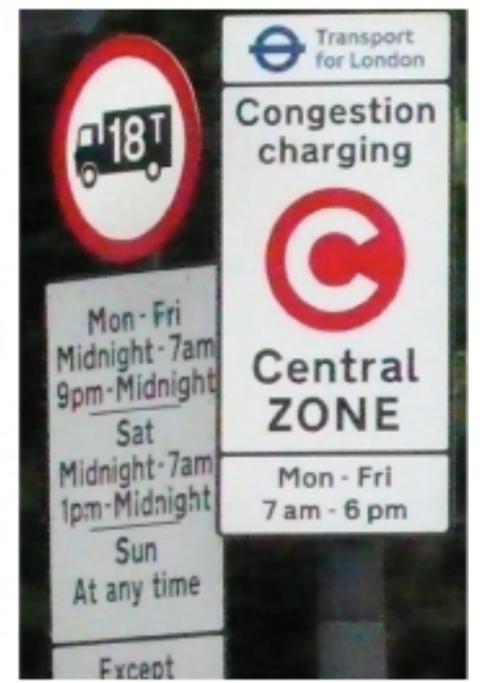
### Trop proche et trop éloignée

Si Cergy-Pontoise est trop proche de Paris pour envisager d'être indépendante, l'agglomération est également trop éloignée pour être prise en compte lors des débats sur un éventuel Grand Paris. Cergy-Pontoise doit donc s'affirmer et définir une identité qui soit complémentaire à celle de Paris.

### A15 + A104 = Boulevard Vexin

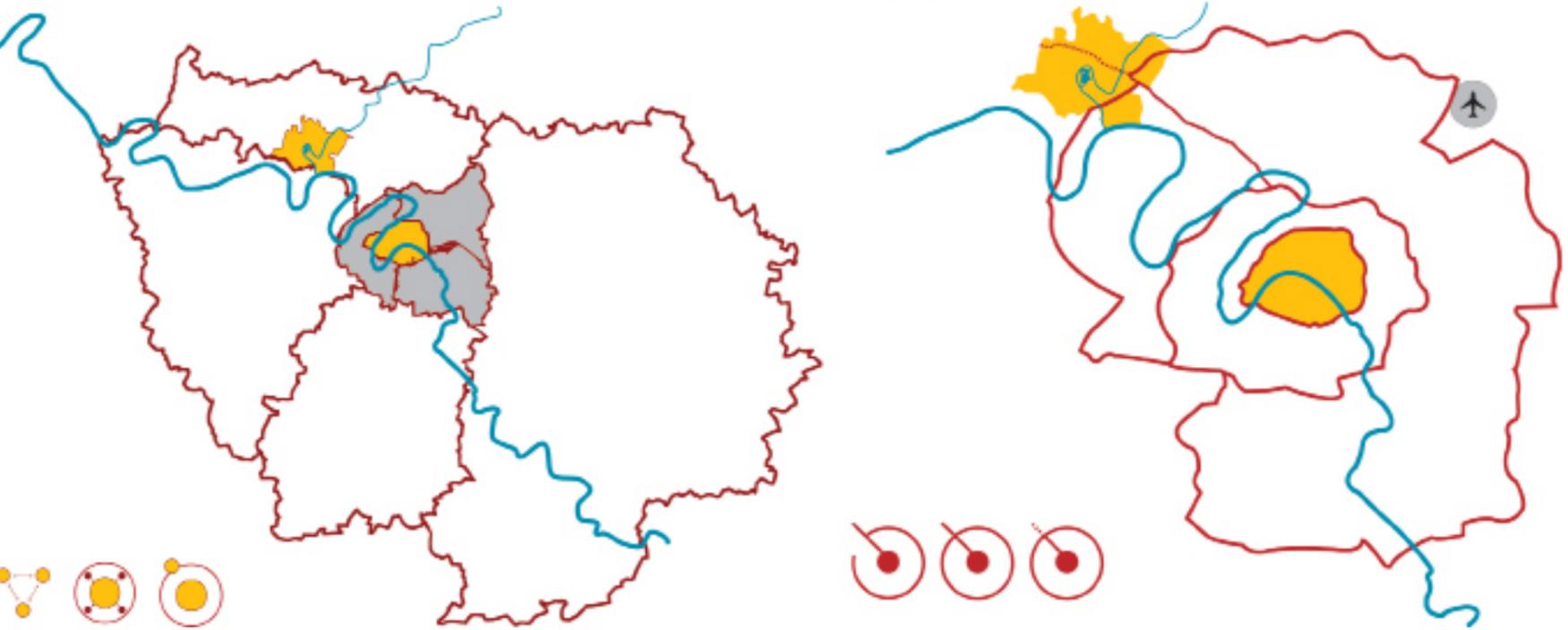
The A104 completion between Cergy-Pontoise and St-Germain-en Laye removes the need for a limited access single use road in Cergy-Pontoise : there is no plan to turn the N14 into a highway leading to Normandy, so with the completed A104 users will all the more so use the A13 highway.

Transit congestion pricing in central London significantly reduces the use of private motor vehicles. Dans le centre de Londres, un système de péage en cas de congestion permet de diminuer l'utilisation des automobiles.



### A15 + A104 = Boulevard Vexin

Le bouclage de l'A104 entre Cergy-Pontoise et St-Germain-en Laye diminue l'utilité d'une autoroute traversant Cergy-Pontoise : aucun projet en cours ne vise à faire de la N14 une autoroute permettant un accès rapide à la Normandie, on peut donc penser qu'une fois l'A104 bouclée, les usagers seront d'autant plus enclins à emprunter l'A13 que l'A15.



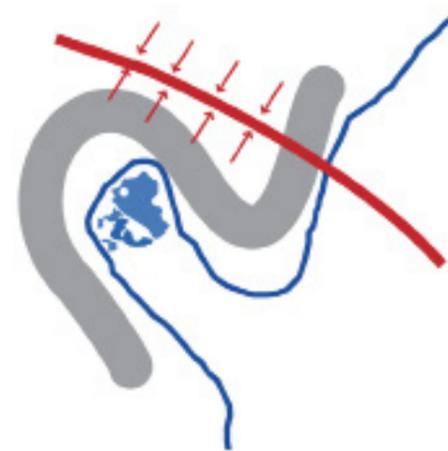
CITY / AGGLOMERATION



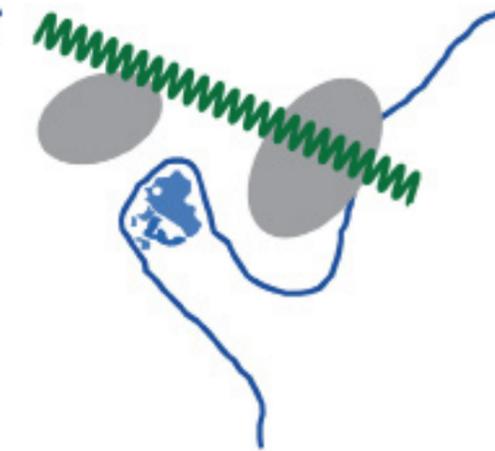
Historic Pontoise  
Ville historique de Pontoise



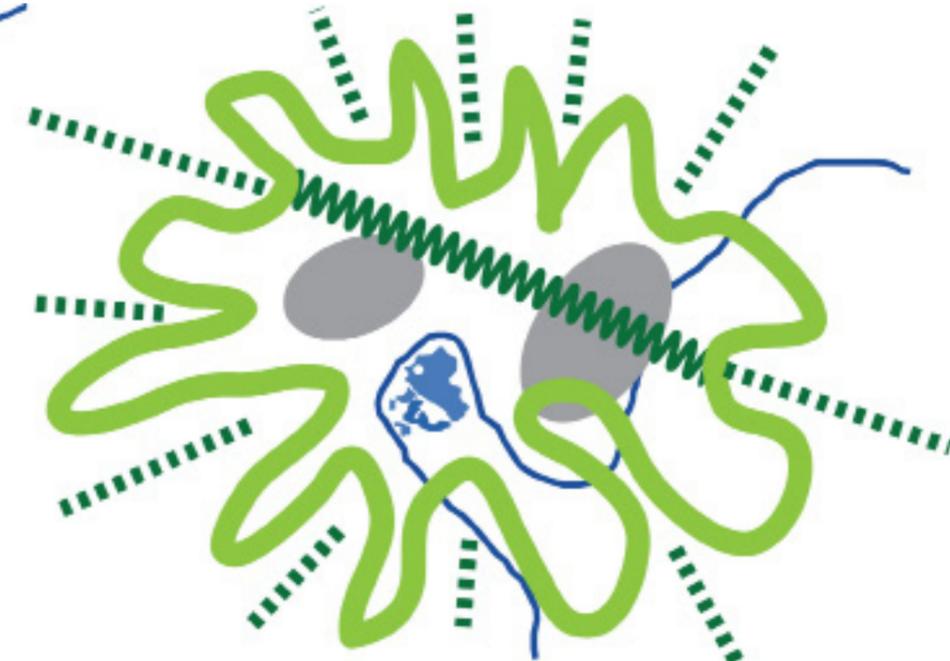
Ville Nouvelle Cergy-Pontoise  
Ville nouvelle de Cergy-Pontoise



The A15 and Cergy-Pontoise  
L'A15 et Cergy-Pontoise



Bd. Vexin and Cergy-Pontoise  
Le boulevard Vexin et Cergy-Pontoise



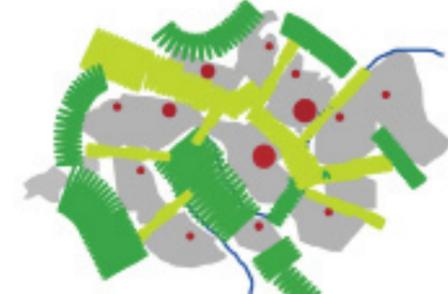
Fossil-Fuel-Free Cergy-Pontoise  
Cergy-Pontoise sans énergies fossiles



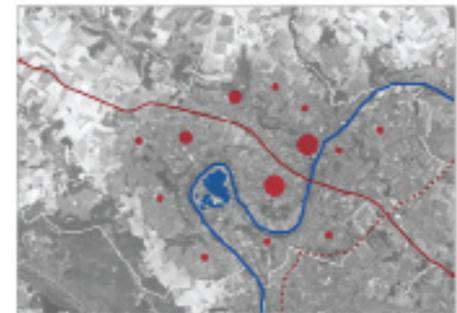
Municipalities and their Centers  
Les communes et les centres



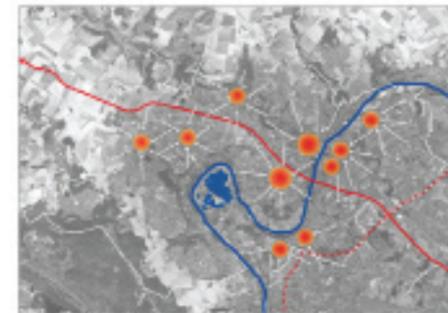
Increase Connections  
Augmenter les connexions



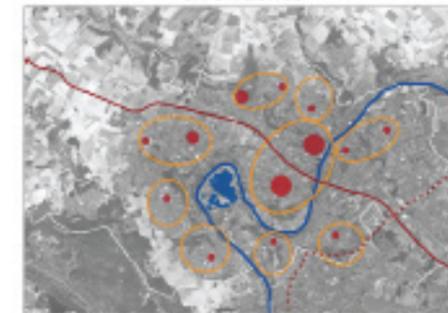
Define Edges to Focus on Centers  
Définir des limites pour mettre les centres en évidence



Polycentric Con-Urbation  
Agglomération polycentrique



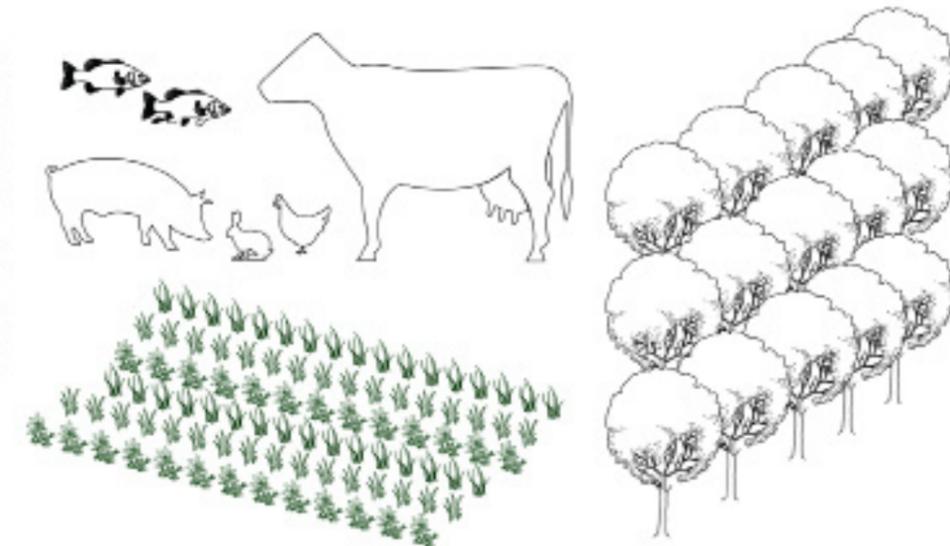
Focus Density at Transit Nodes  
Augmenter la densité au niveau des nœuds de transport



Redefine Centers with Transit Links  
Redéfinir les centres grâce aux connexions

Production locale

Plutôt que de construire, nous souhaitons utiliser les espaces libres (déjà présents, et une partie de ceux qui seront créés suite à la transformation de l'A15) afin de produire localement de la nourriture et de l'énergie. Cela pourrait commencer par les abords du Bois de Cergy, où existent toujours des cultures maraichères. Cette utilisation des sols conviendrait également à de petites stations de retraitement des eaux usées et des eaux de pluie, localisées à travers ces espaces libres.



Localized Production

Rather than developing land, we want to use free spaces (those already existing and some of those created thanks to the A15 transformation) for local food and energy production : this could start with the cultures maraichères around the Bois de Cergy. These land uses also work well with decentralized waste water and storm water infrastructures which could be located throughout these open spaces.

City in a Garden of Open Space and Villages

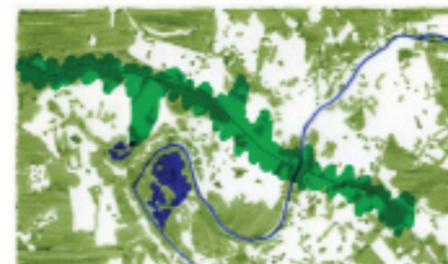
Today, the number of trees within the conurbation amounts to 10 trees per person. Our goal would be to keep this proportion, but with the initially projected population of 500.000 people (instead of 180.000 today). The number of trees would be more than doubled.

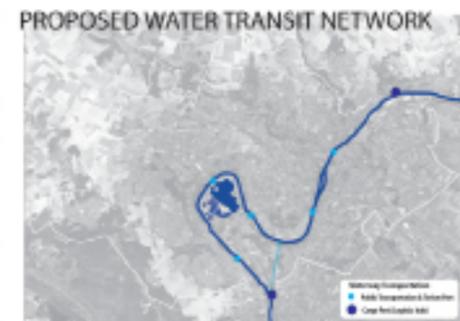
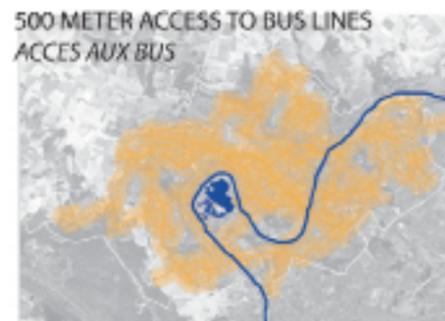
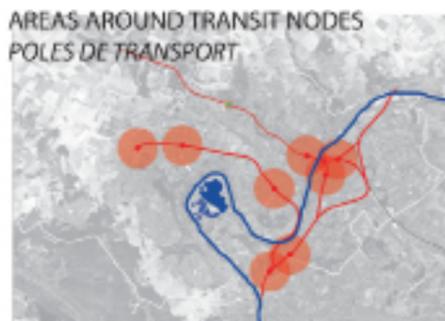
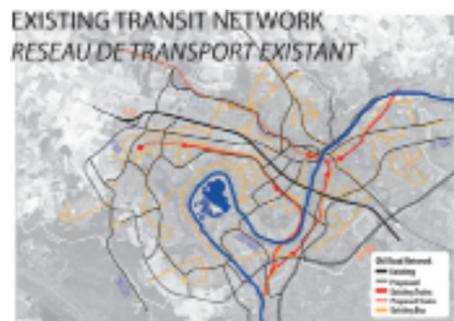
The villages and green space around them could work as garden for the dense central areas. As a counterpart, the central nodes of Cergy-Préfecture and Pontoise offer central functions to the villages inhabitants : administration, retail, culture, transport out of the conurbation.

La ville dans un jardin : espaces naturels et villages

Le nombre d'arbres dans l'agglomération correspond actuellement à un rapport de 10 arbres par habitant. Notre objectif serait d'appliquer ce rapport au nombre d'habitants initialement prévu pour Cergy-Pontoise : 500.000 habitants au lieu de 180.000 aujourd'hui. Le nombre d'arbres serait donc multiplié par 2,7.

En outre, les villages et les espaces naturels pourraient jouer le rôle de jardins des centres denses. En contrepartie, les centres urbains de Cergy-Préfecture et de Pontoise offrent aux habitants des villages les fonctions centrales : administration, commerces, culture, transport vers l'extérieur de l'agglomération, etc.





The traffic reduction on boulevard Vexin (compared with A15 highway) makes necessary a reinforcement of the public transport network in the conurbation. We analysed the existing transport network, considering some features about car drivers and their movements, and some elements as punctuality, transit time, transit speed, comfort, etc. Starting from this analysis, we programed some improvements for the transportation network.

**Short Term**

Making the environment more pedestrian-friendly, so walk or bike to the stations; improving the bike paths network along the pedestrian network; increasing the mix of uses along the bike and pedestrian paths. Increase the buses frequency on existing lines. Create a transit loop line linking the secondary residential areas to transport nodes (RER stations).

**Long Term**

A passenger transportation system on the river Oise could be considered for short distances. Moreover, the digging of the canal Seine-Nord, from the Northern Canal to the river Oise, could also make river transportation increase – in such a case, new logistic hubs would develop around Cergy-Pontoise. Then, if the increase in goods transportation by river makes it necessary, a canal with a toll system could be digged in the Oise sinuosity.

*La réduction du trafic sur le boulevard Vexin (par rapport à l'autoroute A15) implique un nécessaire renforcement du réseau de transport public de l'agglomération. Nous avons analysé le réseau de transports existant, à partir des caractéristiques des conducteurs et des trajets, et d'éléments tels que la ponctualité, le temps de trajet, la vitesse, le confort, etc. A partir de cette analyse, nous avons programmé les améliorations devant être apportées au réseau de transport.*

**A court terme**

Rendre l'environnement agréable pour les piétons, afin que les déplacements jusqu'à la gare se fassent davantage à pied, amélioration du réseau de pistes cyclables le long du réseau piétonnier, améliorer la mixité des circulations dans le réseau cyclable et piétonnier. Augmenter la fréquence des bus sur les lignes existantes.

Ligne de transport public circulaire reliant les zones résidentielles secondaires aux pôles de transport (stations RER).

**A long terme**

Un système de transport de passagers via l'Oise sur de courtes distances pourrait être envisagé. D'autre part, le creusement du canal Seine-Nord, du canal du Nord à l'Oise, pourrait également amener la part du transport fluvial de marchandises à augmenter, auxquels cas de nouveaux pôles logistiques seraient amenés à se développer autour de l'agglomération. A terme, si l'augmentation des besoins de transport de marchandises le rend nécessaire, un canal assorti d'un péage pourrait être creusé dans la boucle de l'Oise.



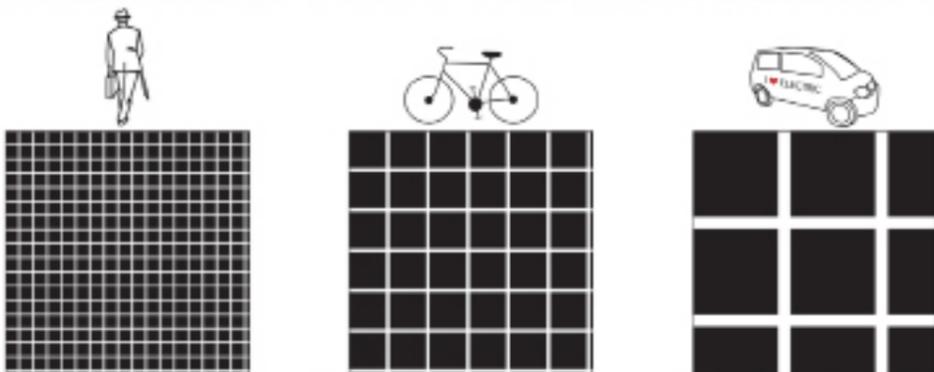
Taking advantage of the opportunity offered by the A15 transformation (less fossil fuel, more space), we want to develop a green industry cluster in the center of Cergy-Pontoise, taking our inspiration from strategies such as Toronto's Green Economic Sector Development Strategy. We envision these industries co-existing with a mixture of other uses in the center of Cergy-Pontoise. Businesses like green chemistry (eg. research on catalysis molecules able to depollute water or industrial waste), green energy production, professional support services (consulting firms on green issues) are examples. The efforts shown by local authorities will have tremendous importance, which can attract companies to settle in Cergy-Pontoise. The numerous universities of Cergy-Pontoise, and especially the chairs related to science or green economy, would also represent an advantage to launch a green industry cluster.

Moreover, we should also focus on handcraft activities :they would allow Cergy-Pontoise inhabitants (who are not necessarily skilled workers) to work where they live – which participates to the autonomy of the city and to CO2 emissions reduction – and they are likely to be more flexible than other activities in their space requirements.

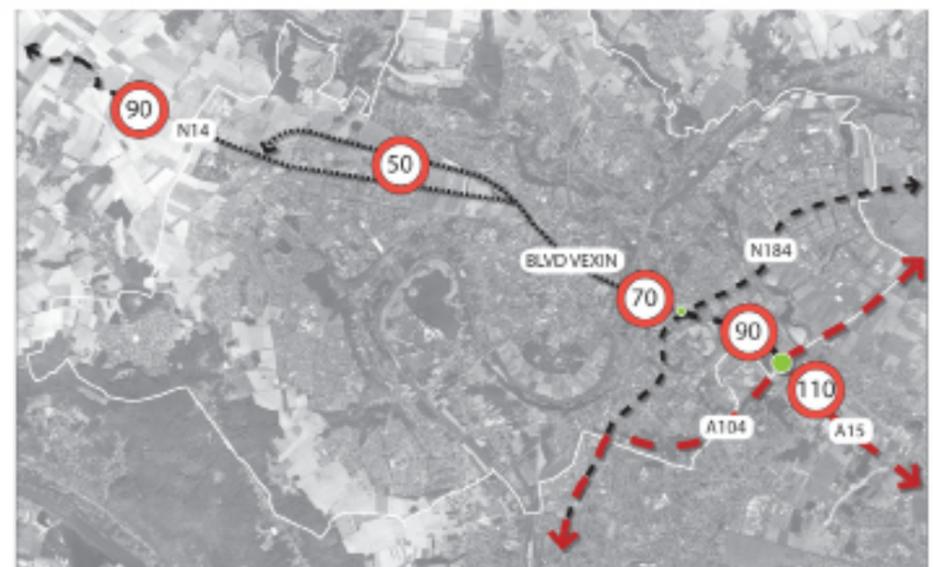
Development Sites along Boulevard Vexin  
Sites de développement le long du boulevard Vexin



Universities in Cergy-Pontoise  
Enseignement supérieur à Cergy-Pontoise



Above: Size of city blocks for different types of transport. Below: Speeds along Boulevard Vexin in Cergy-Pontoise  
Haut : Voiries pour les différentes circulations  
Bas : Echelonnement des vitesses de l'A15 au boulevard Vexin



A major factor in creating a fossil-fuel-free city is creating a network of multiple transportation options. In addition to those pictured above, Car Share and Car Pool programs are effective means for commuting to areas where public transit access is difficult. Une des points clé de la réduction de la dépendance aux énergies fossiles consiste à offrir un large panel de modes de transport, représentés ci-dessus. En outre, les programmes de partage de voitures représentent un moyen efficace de se déplacer pour les habitants des zones peu accessibles via les transports en commun.

A partir de l'opportunité offerte par la transformation de l'A15 (moins d'énergies fossiles, davantage d'espace), nous souhaitons développer un cluster lié aux « industries vertes » dans le centre de Cergy-Pontoise, en nous inspirant d'initiatives telles que la stratégie économique de développement des industries vertes de la ville de Toronto (Canada). Ces industries, participant à la mixité d'usage du centre de Cergy-Pontoise, incluraient par exemple de la chimie verte (par ex. des recherches menées sur des catalyseurs, molécules capables de dépolluer l'eau ou les déchets industriels), de la production d'énergie verte, des services aux entreprises (cabinets de conseil en environnement), etc. Les efforts accomplis par les autorités locales prendront toute leur importance : des commandes publiques peuvent inciter de telles entreprises à venir s'installer à Cergy-Pontoise. La présence de nombreuses universités dans l'agglomération (y compris plusieurs filières scientifiques, en passant par l'entreprenariat lié aux questions environnementales) représente un véritable atout pour le lancement d'un cluster des industries vertes.

L'accent pourrait également être mis sur des activités artisanales : elles permettent aux habitants les moins qualifiés de Cergy-Pontoise travailler de l'agglomération, ce qui participe à l'idée de ville autonome tout en réduisant les émissions de CO2 ; de plus ce type d'activités s'adapte facilement à différents types de locaux.



Thinking about possible evolutions for the conurbation : elaborating a gradient of scenarios

High economic and demographic growth within the next 30 years  
Very dense landuse along boulevard Vexin, until the end of the conurbation. Activity areas (offices, shops, light industry), mixed areas (activity+housing), residential areas.



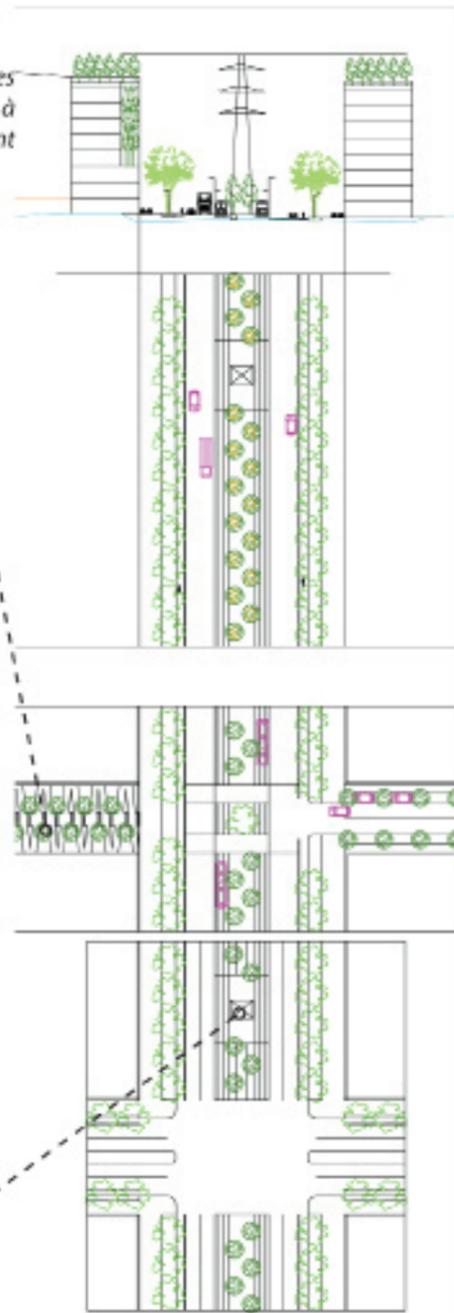
Slowed economic and demographic growth, or decline  
Slower pace of urbanization process, some areas around boulevard Vexin remain unused (or agricultural land), the boulevard Vexin becomes a path for bikes and pedestrians from the Linandes to the West. Public transport and the remaining boulevards serve the Western part of the conurbation.

A more realistic scenario, between those two extreme situations, would allow to densify areas surrounding boulevard Vexin, while preventing urban sprawl and maintaining the villages' and open spaces' specific features.

Réflexion sur les évolutions possibles pour l'agglomération : élaboration de 2 scénarii « extrêmes »

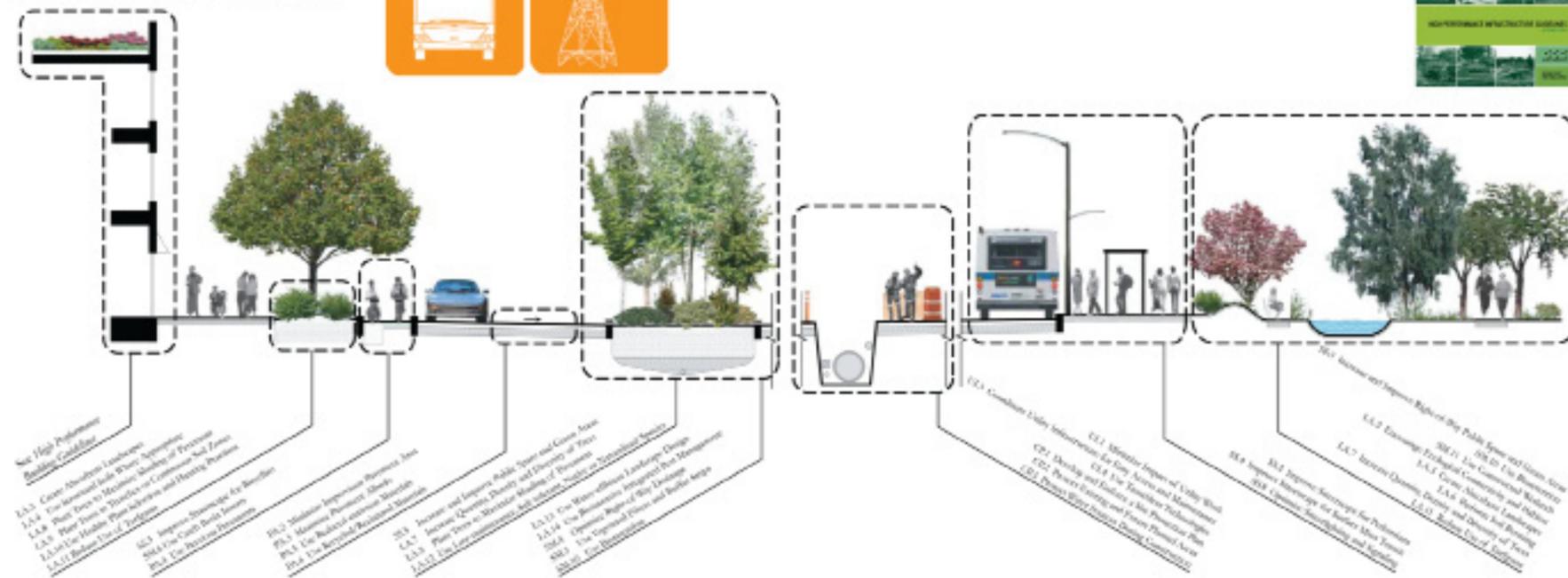
Croissance très importante dans les 30 prochaines années  
Utilisation des sols très dense tout le long du boulevard Vexin jusqu'à la sortie d'agglomération : zones d'activités (bureaux, commerces, industrie légère), zones à usage mixte (activités et habitat), zones résidentielles (incluant des commerces de proximité). Pour les zones d'activité en particulier, utilisation des espaces situés au pied des lignes à haute tension.

Croissance ralentie, voire décroissance économique et démographique  
Ralentissement de l'urbanisation, certains espaces autour du boulevard Vexin restent libres (ou dédiés à l'agriculture), le boulevard Vexin devient une voie réservée aux piétons et vélos à partir des Linandes, tandis que les transports en commun et les boulevards restants continuent à desservir l'ouest de l'agglomération.

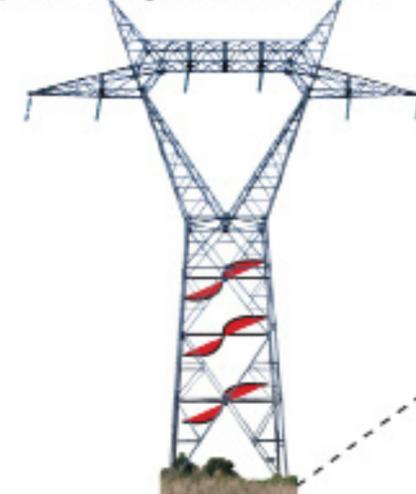


High Performance Infrastructure—Boulevard as Landscape of Infrastructure / Le boulevard : un paysage d'infrastructures haute performance

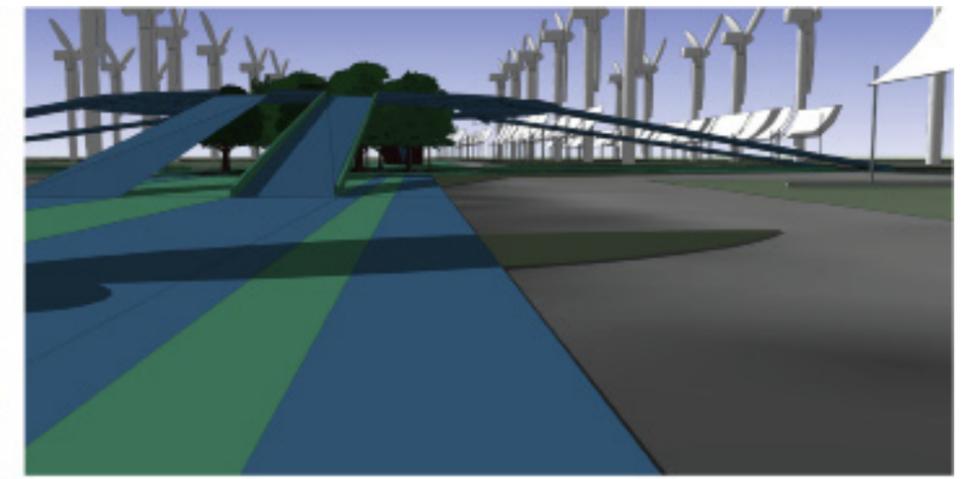
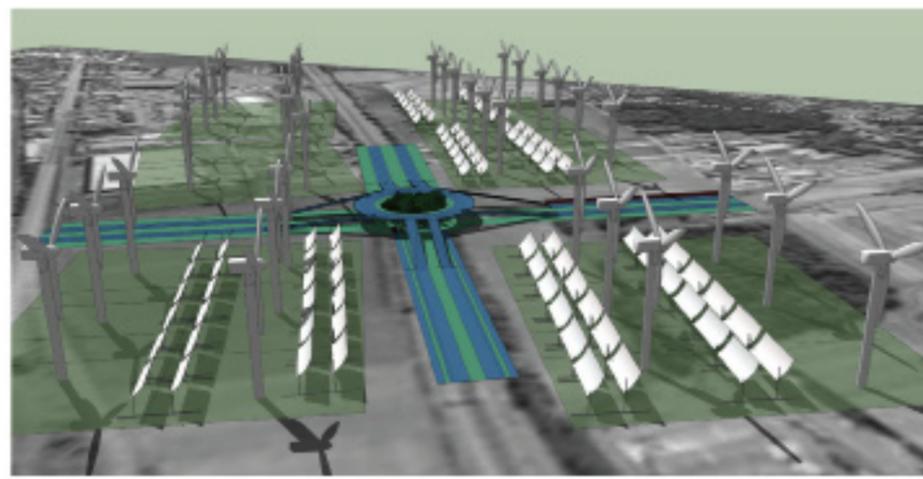
INTEGRATION OF BEST MANAGEMENT PRACTICES



Pylon as Transit Stop  
Powerlines go underground for 1 km in city center. The pylons become large sculptures indicating transit stops along Bd. Vexin with wind turbines generating power.  
Les lignes électriques sont enterrées sur 1km dans le centre ville. Les pylônes sont conservés comme des sculptures géantes qui servent à signaler les arrêts de bus.



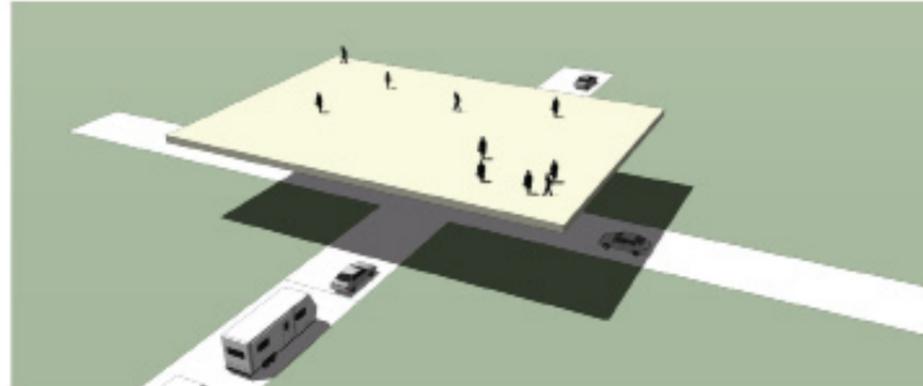
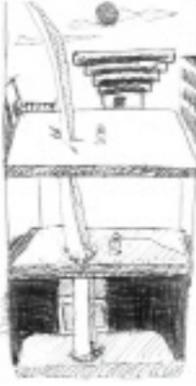
SITE: INTERCHANGE  
A104 - A15 - BD. VEXIN



The interchange consists in a 10m high-roundabout, circling a 100m diameter-park. The trees can be seen from the roundabout. The A104 goes under the roundabout and the park. The roundabout is only used between A104 and A15 or boulevard Vexin, or between A15 and boulevard Vexin. When they go up to the roundabout, car drivers can see the park.

This intersection is a symbolic gateway to the sustainable city. The area surrounding the interchange will be a landscape of multiple integrated infrastructure : waste water treatment wetland, storm water treatment area, food, etc.

*L'échangeur est constitué d'un rond-point surélevé à 10 m de hauteur encerclant un parc d'environ 100 m de diamètre ; les arbres sont visibles depuis le rond-point et dépassent légèrement. L'A104 passe sous le rond-point et sous le parc. Le rond-point n'est utilisé que par les automobilistes passant de l'A104 à l'A15 ou au boulevard Vexin et inversement, ou de l'A15 au boulevard Vexin et inversement : ces automobilistes empruntent des rampes d'accès offrant une vue sur le parc pour accéder au rond-point en hauteur. Il représente une porte d'entrée symbolique dans l'agglomération. Autour de l'échangeur, on trouvera de multiples infrastructures intégrées : station de traitement des eaux usées, site de récupération des eaux de pluie, production alimentaire...*



The slab will be cracked, as well as the shopping mall which will be replaced by several commercial streets crossing boulevard Vexin towards Quartier Bossut. In the Quartier Bossut, the urban structure formed by the military barracks will be kept to create a mixed area (stores and offices), and the open space between them will be used as a park, with enough room for a new axis. This new axis connection between the transit stations of Cergy-Préfecture and Pontoise will create greater transit opportunities and density at the center thanks to new housing buildings, according to a form-based building code. The closer to Pontoise, the lower the buildings are, until individual housing reminding the existing individual houses. Moreover, the link between Cergy and Pontoise will be visually reinforced, since the new axis heads towards Pontoise cathedral. Around boulevard Vexin, converting empty office buildings into residence buildings could be considered.

*Nous choisissons d'ouvrir la dalle, et nous remplaçons le centre commercial par plusieurs rues commerciales commençant sur le même site, puis traversant le boulevard Vexin jusqu'au Quartier Bossut. Dans le Quartier Bossut, nous conservons la structure des baraquements pour créer une mixité d'usage (commerces et bureaux), tandis que l'espace ouvert entre les bâtiments sera utilisé comme un parc, dessinant également un nouvel axe. Cet axe créera une connexion entre les gares de Cergy-Préfecture et de Pontoise : il s'agit de faciliter les déplacements, et de d'augmenter la densité dans le centre avec de nouveaux immeubles incluant des logements, alignés sur le boulevard. Plus on se rapproche de Pontoise, plus les bâtiments sont bas, jusqu'à des maisons individuelles en bande, au plus proche des maisons individuelles existantes. D'autre part, le lien entre Cergy et Pontoise est renforcé à travers une connexion visuelle à partir du Quartier Bossut : le nouvel axe est dirigé vers la cathédrale de Pontoise, qui sera visible. Autour du boulevard Vexin, nous pourrions également envisager de convertir des immeubles de bureaux inoccupés en logements.*



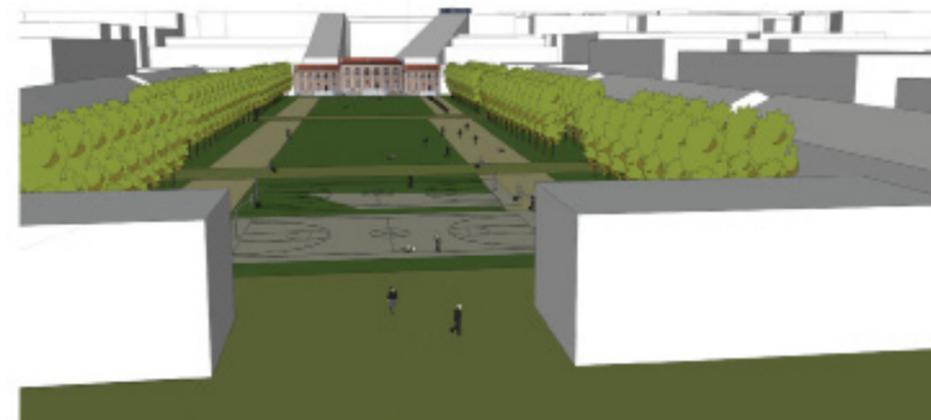
SITE  
 QUARTIER BOSSUT /  
 TROIS FONTAINES



EXISTING PLAN  
 ETAT DES LIEUX



PROPOSED PLAN  
 PROJET



VIEWS OF BOSSUT PROPOSAL  
 VUES DU PROJET SUR LE QUARTIER BOSSUT



LAND USE DIAGRAM  
 UTILISATION DES SOLS



VIEW FROM SLAB - EXISTING  
 VUE DEPUIS LA DALLE - EXISTANTE



VIEW FROM SLAB - PROPOSED  
 VUE DEPUIS LA DALLE - PROPOSEE



FIGURE/GROUND - EXISTING  
 FIGURE/GROUND - EXISTANT



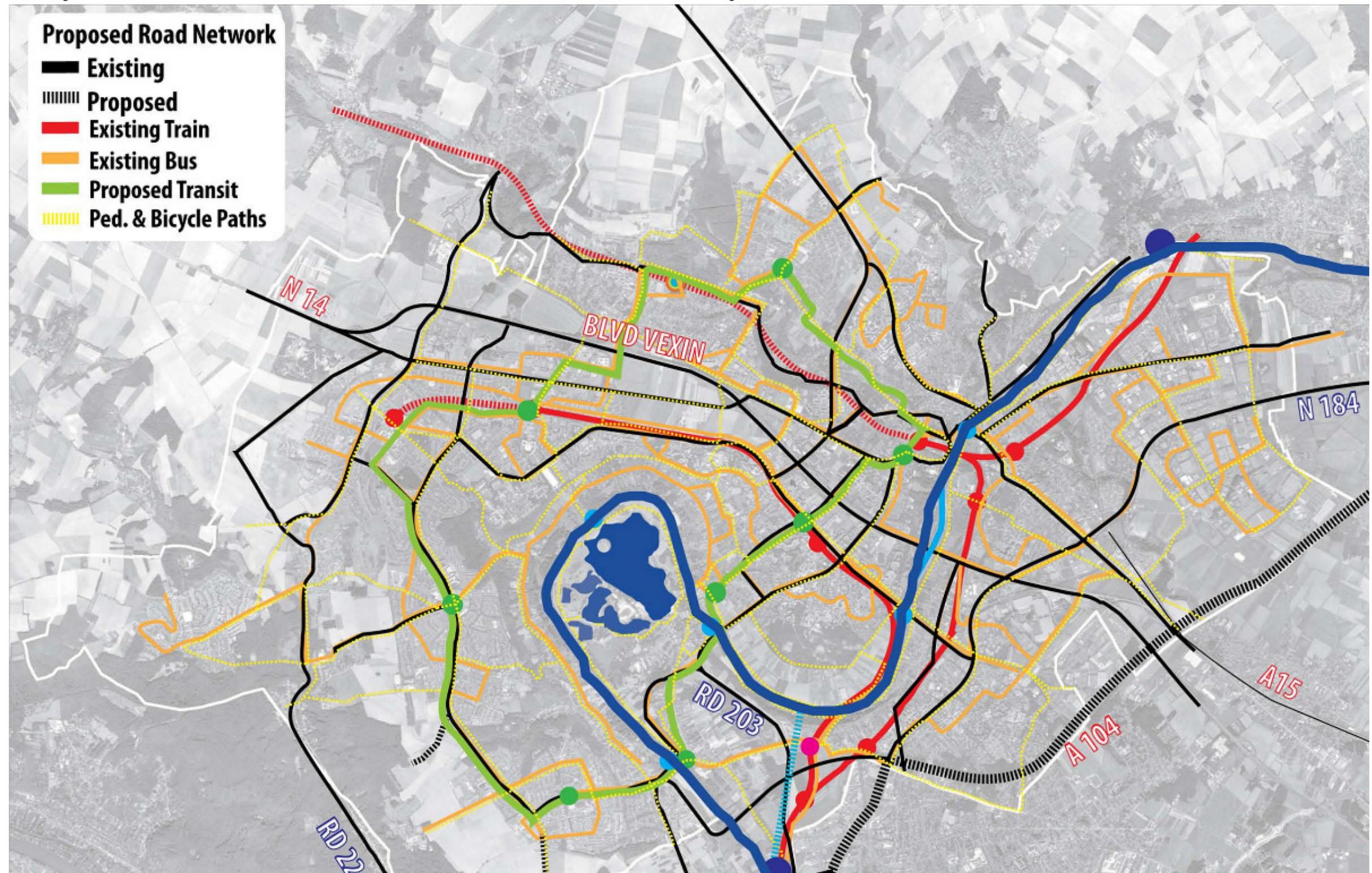
FIGURE/GROUND - PROPOSED  
 FIGURE/GROUND - PROPOSEE



PROJECT BY...  
 ANDREA GAFFNEY - SOPHIE BOLZINGER - NIKOLAS ROGGE - CLAIRE VIGE HELIE  
 PONGPOL THONGSOMCHIT - ANJING TANG

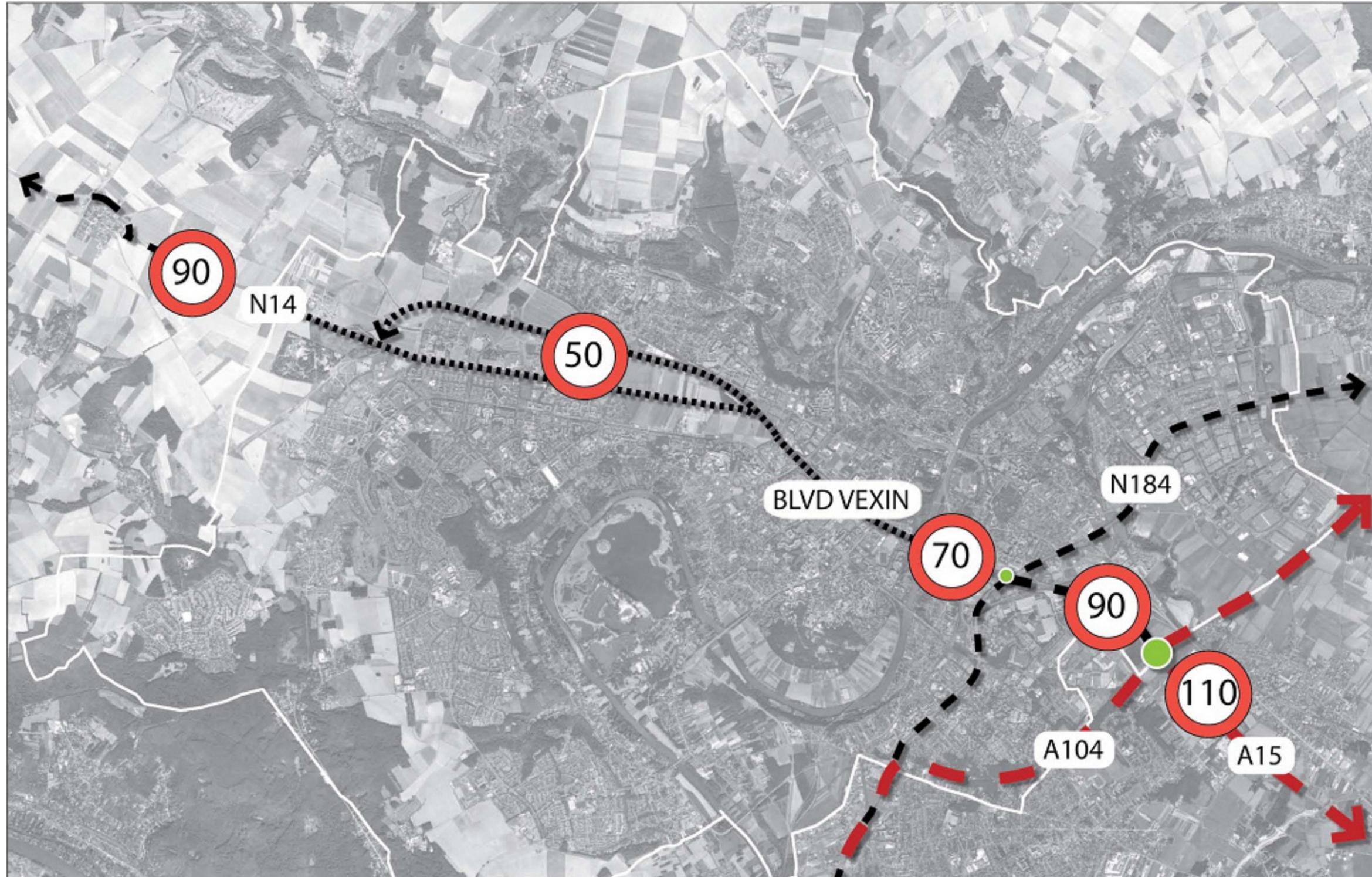
# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe D

## Proposition de réseau de transport



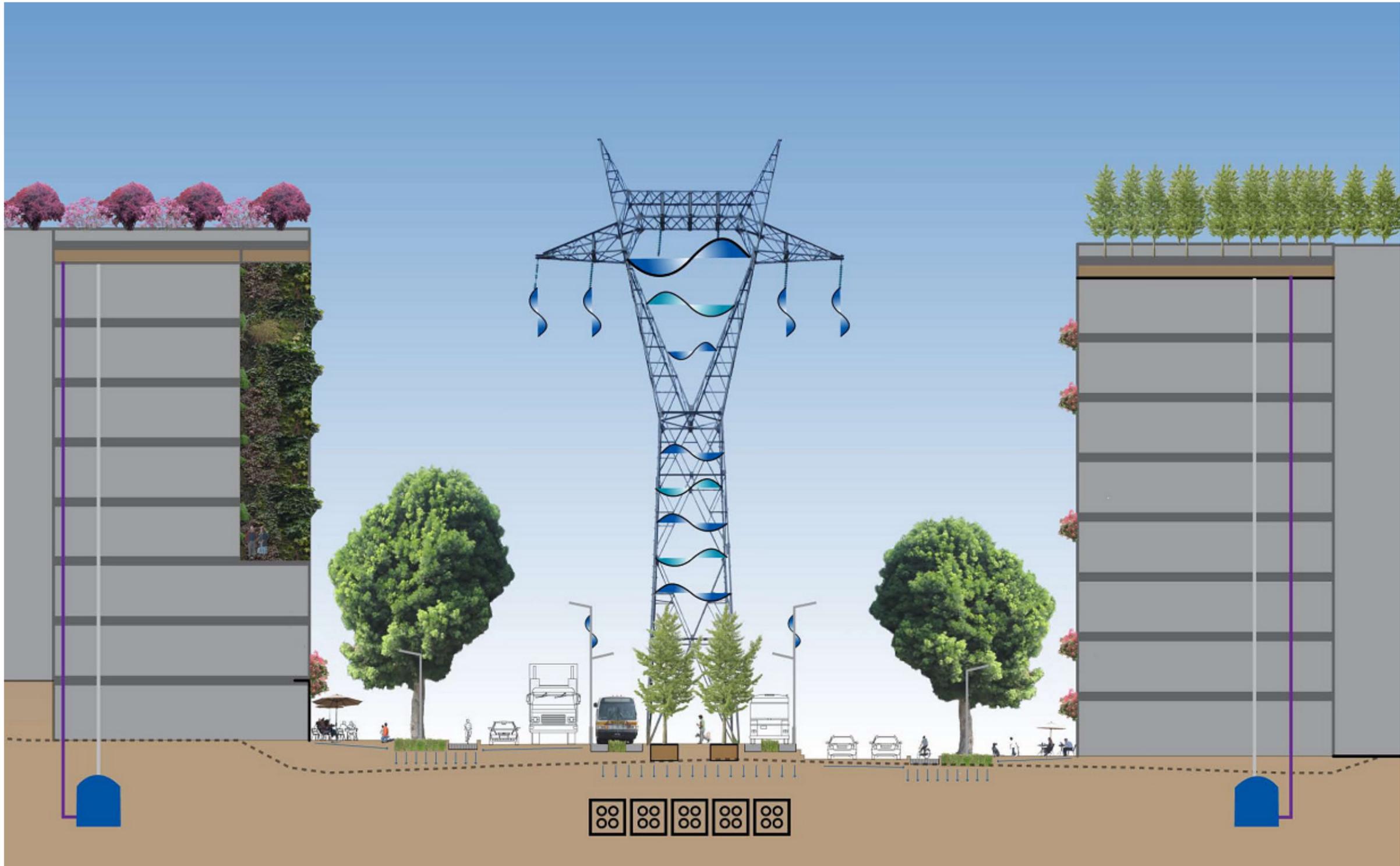
# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe D

## Echelonnement des vitesses - Boulevard Vexin



# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe D

## Coupe du boulevard Vexin



# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe D

## Transformation des 3 Fontaines - Quartier Bossut





# Equipe E



**Sophie MAHEAS - ENSAPC France**

**Anastasya POTAPOVA - Irkutsk Russia**

**Renzo CAMPISI - Università La Sapienza Italy**

**Nao SAKAMOTO - Kyoto University Japan**

**Audrey HOLM - ESSEC MBA France**

**Flor Ines Marin ACOSTA - Universidad del Valle Colombia**

# Kinetics - Impulse Development Points

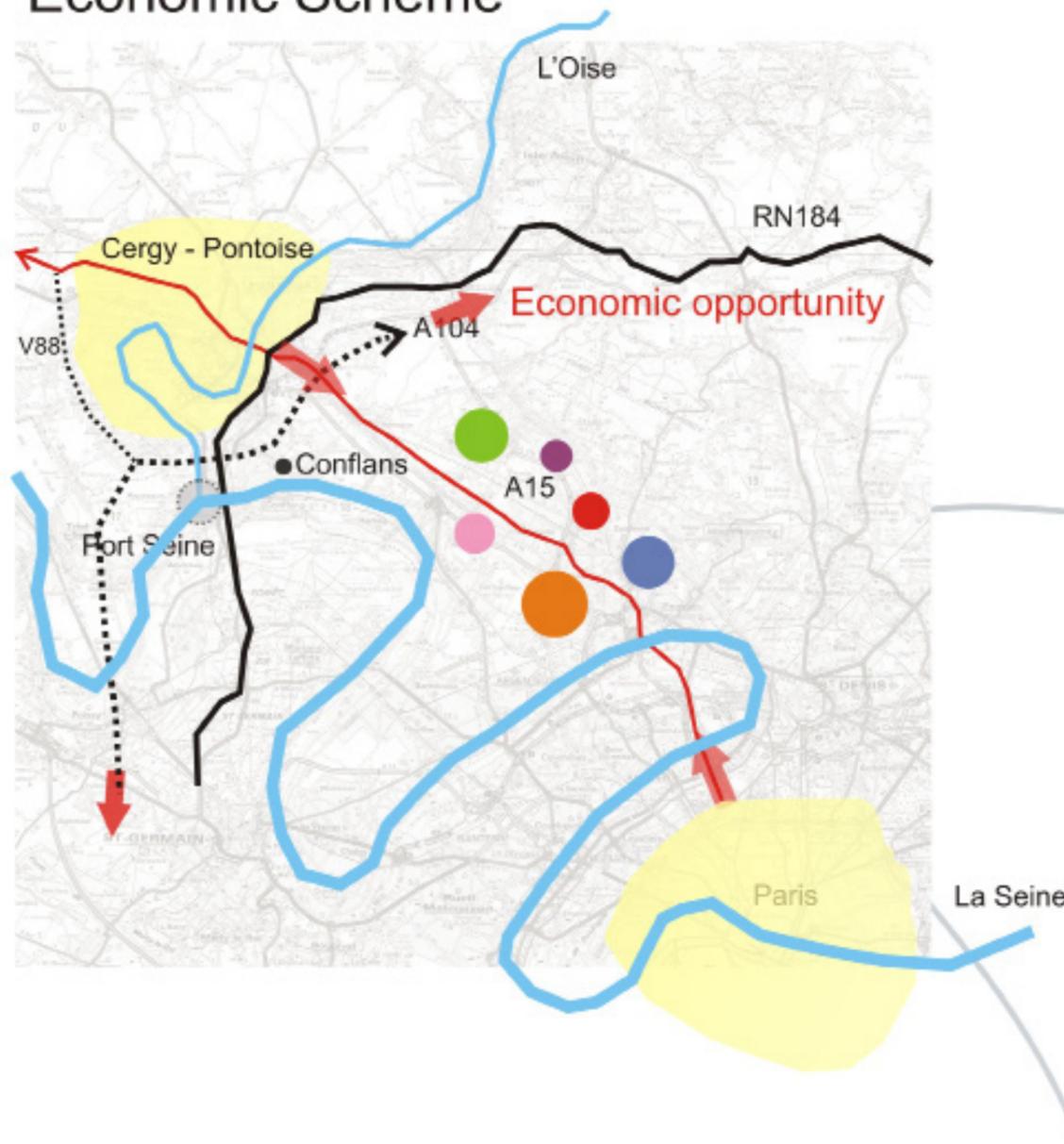
## Team E - Analyse de la situation à l'échelle régionale Ile de France

Cergy-Pontoise est acteur à part entière dans la compétitivité de la région Ile-de-France, s'intégrant dans un réseau de pôles attractifs et complémentaires. A 45 minutes de Gare de Lyon en RER, elle est pourtant perçue comme loin de Paris à l'échelle régionale.

Afin de retrouver une position économique forte, plusieurs conditions s'imposent à l'agglomération :

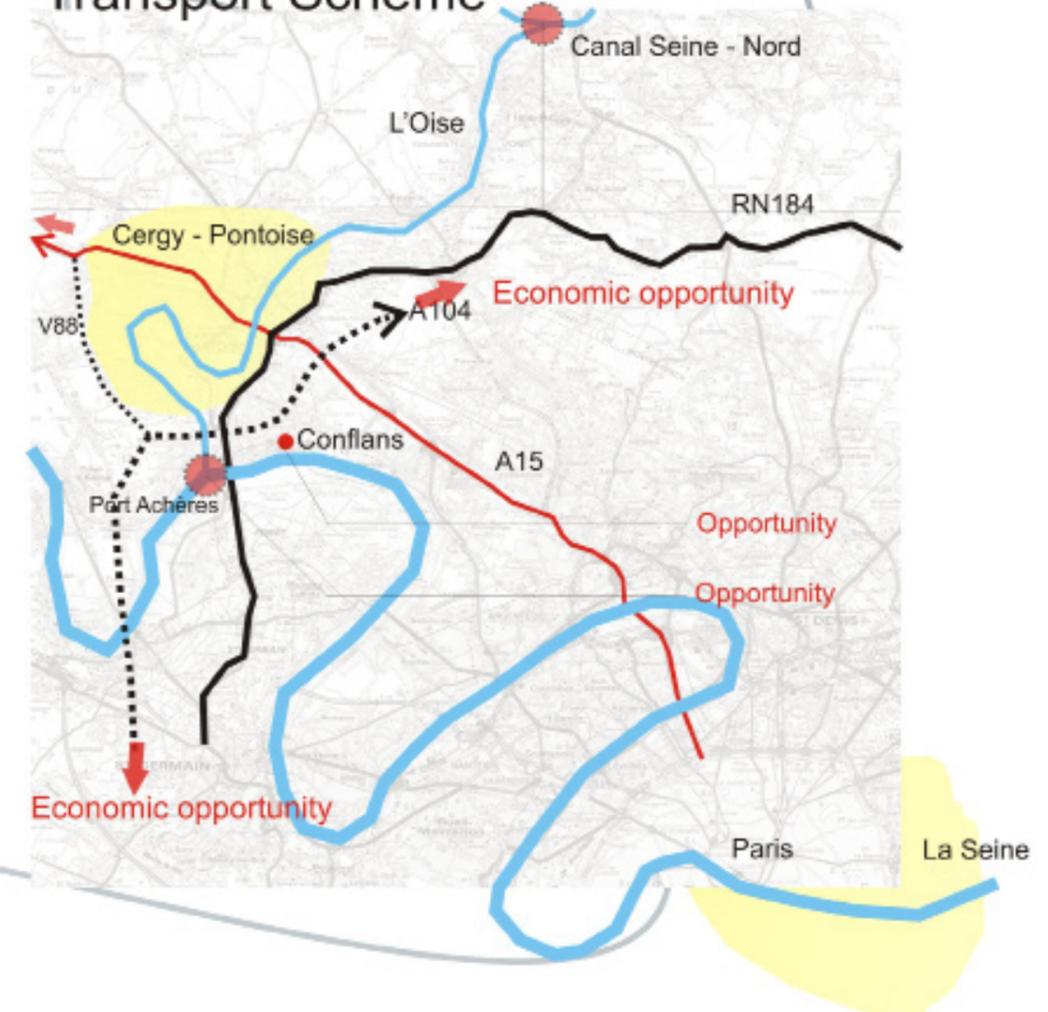
- L'appartenance à un axe Nord-Ouest fondé sur un tissu de jonctions entre Paris et Cergy-Pontoise le long de l'A15 : créer des pôles intermédiaires entre Paris et Cergy-Pontoise afin de réduire la distance temporelle entre Paris et Cergy
- La connexion de Cergy aux autres pôles franciliens grâce à un maillage radial et polycentriste : développer le réseau polycentrique insuffisant à ce jour
- Le renforcement d'une identité aujourd'hui peu marquante : associer une image forte de qualité et d'innovation à l'agglomération

### Economic Scheme

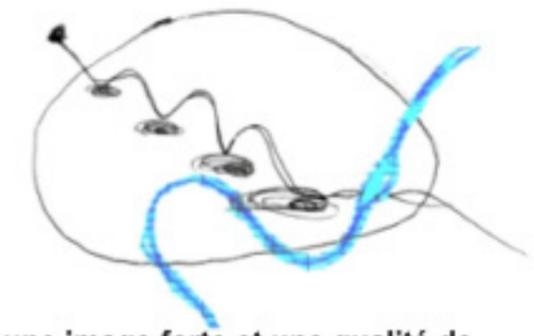


L'agglomération de Cergy-Pontoise doit saisir les opportunités qui se présentent à elle.

### Transport Scheme

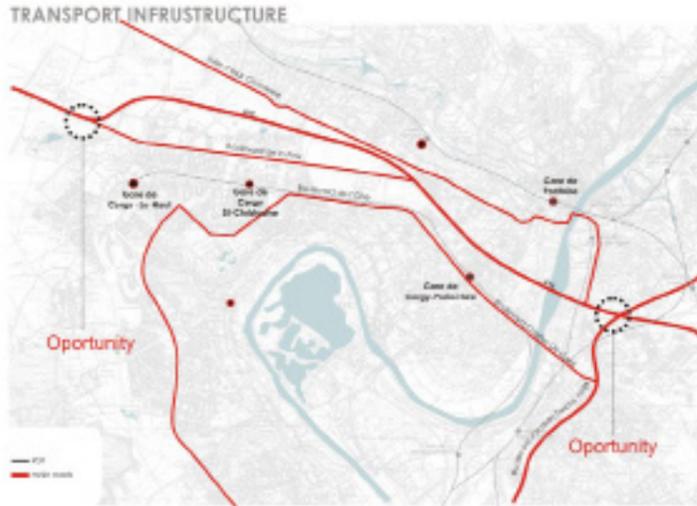


- La Francilienne (A104) promet à l'agglomération une meilleure place dans les échanges franciliens et une meilleure valorisation de son territoire. Elle permet également à l'A15 de devenir un axe de stabilité et de développement transversal plutôt qu'un axe de passage.
- Le Canal Seine-Nord, le port d'Achères et le TGV passant à Conflans Sainte Honorine impliquent le report d'une partie du trafic de marchandises ainsi qu'une stabilité économique liée à l'avenir de ces modes de transport (fluvial et ferroviaire)



### CONSTAT

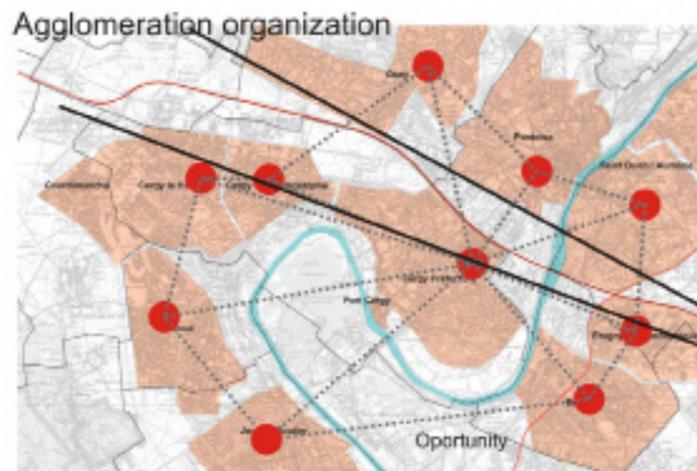
Un besoin d'identité pour Cergy-Pontoise : devenir une **entité** dont l'entrée et la sortie sont des éléments marquants



Un centre trop petit pour attirer les investisseurs et un **potentiel** de développement peu mis en valeur



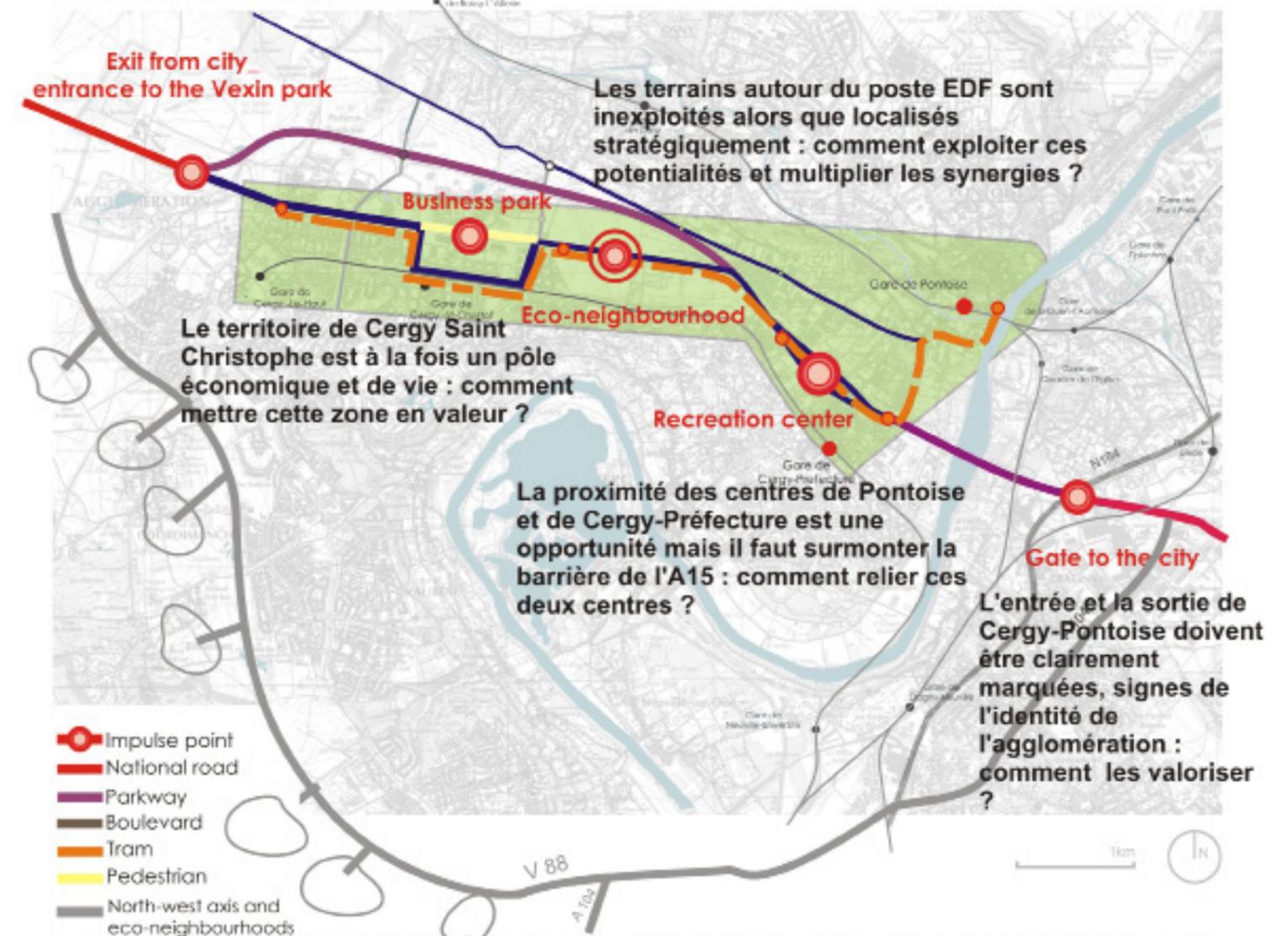
L'existence de plusieurs **points d'impulsion** qui s'organisent autour d'un axe marquant (histoire "Chaussée Jules César" - avenir "Ville Nouvelle")



### STRATEGIE PROPOSEE : la création d'un **axe d'impulsion**

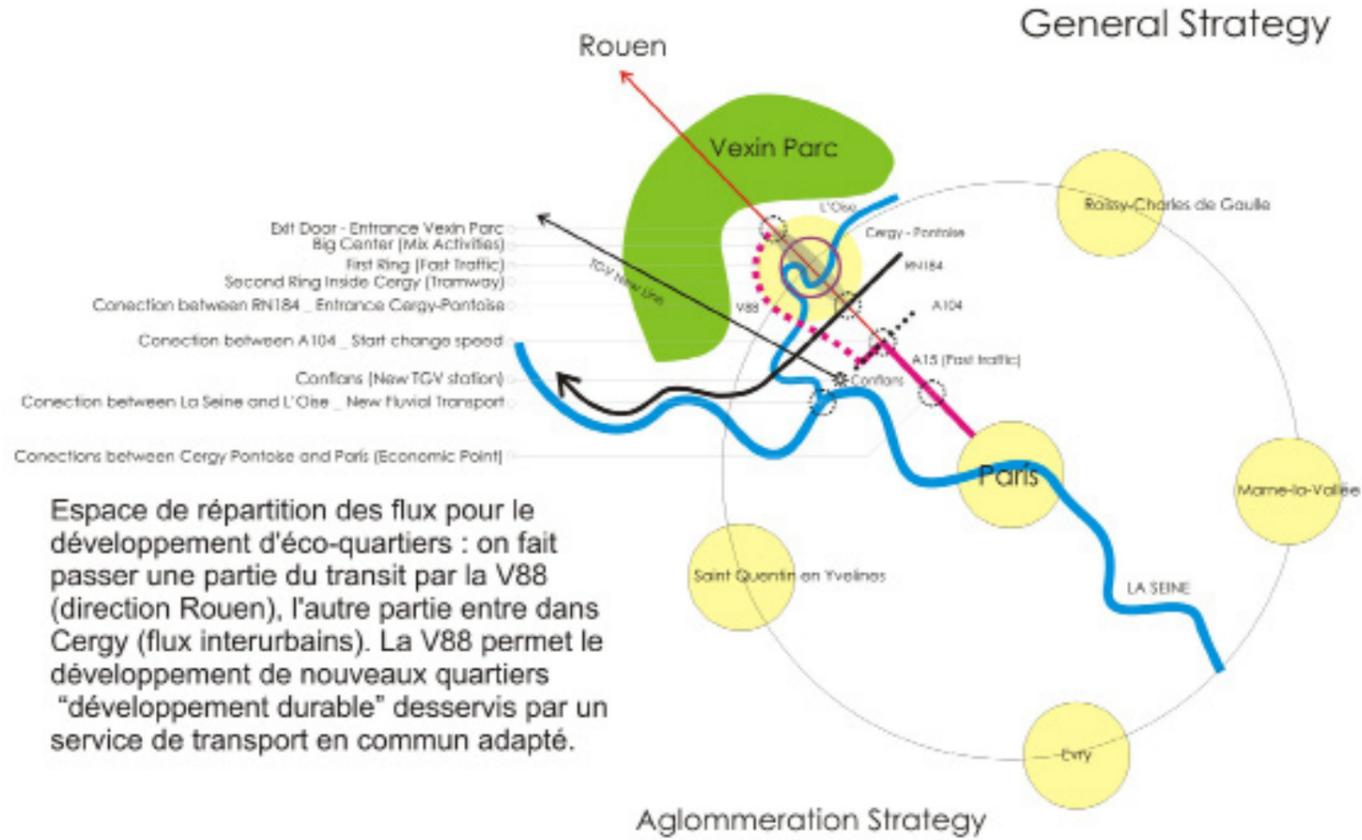
- Réaménager et valoriser ces points d'impulsion en associant une image forte et une qualité de vie à chacun d'entre eux
- Les relier entre eux pour garantir la densification et le développement qualitatif de la zone attractive que l'on appellera « nouveau grand centre ».
- Amplifier ainsi l'impact de ces points d'impulsion sur le territoire de l'agglomération et accroître la taille économique de Cergy-Pontoise

### CONCEPT SCHEME



Les zones moteurs pour l'agglomération seront appelés « centres d'impulsion » afin de marquer l'idée d'énergies positives qui s'en dégagent. Ces centres offrent clairement des potentialités de développement pour les 20-30 ans à venir.

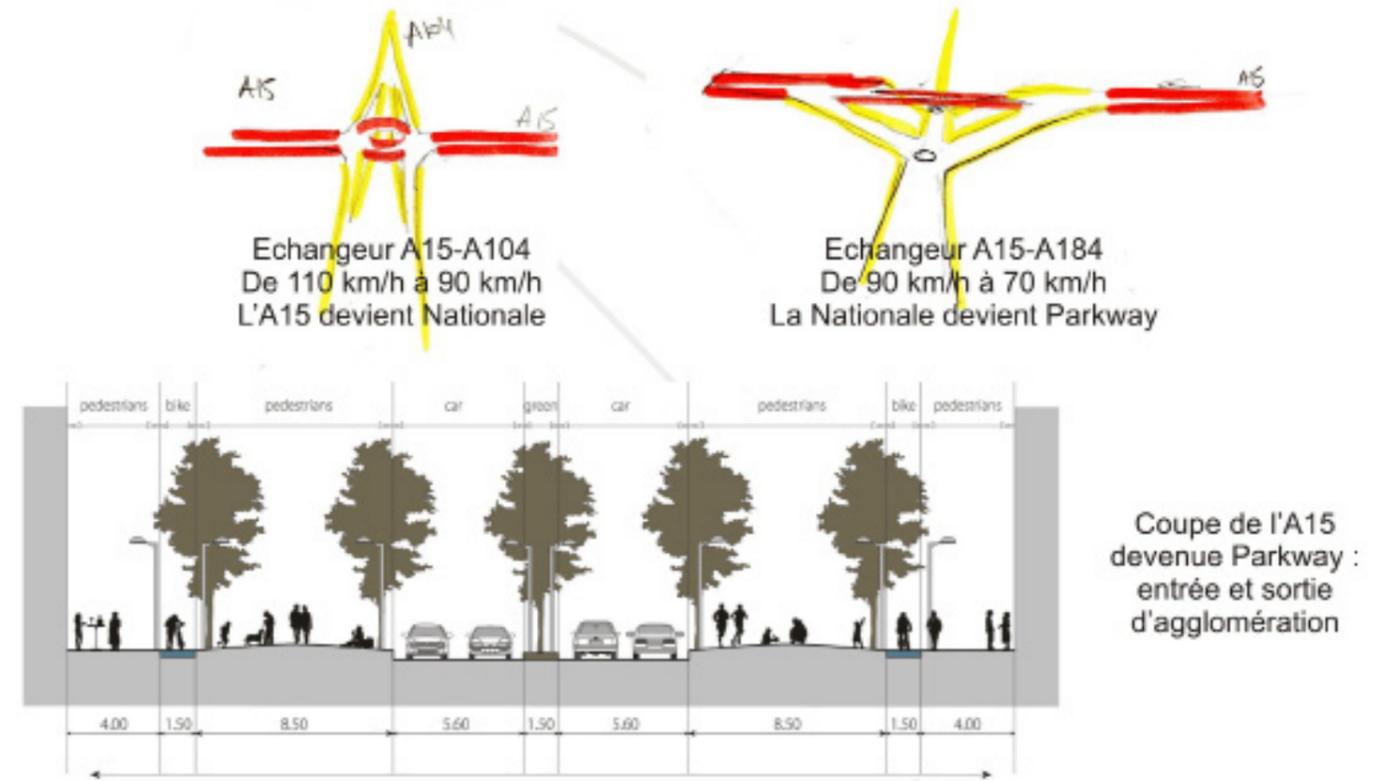
### Etape 1 : Répartition des flux de l'A15 pour recréer l'espace urbain dans l'agglomération



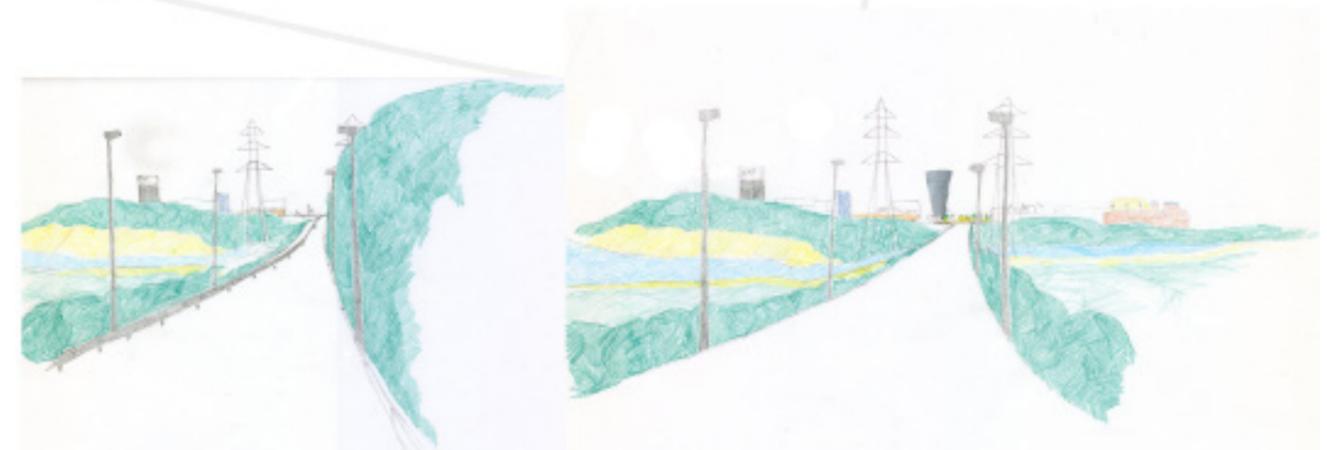
Espace de répartition des flux pour le développement d'éco-quartiers : on fait passer une partie du transit par la V88 (direction Rouen), l'autre partie entre dans Cergy (flux interurbains). La V88 permet le développement de nouveaux quartiers "développement durable" desservis par un service de transport en commun adapté.

### Etape 2 : Créer une entrée et une sortie de ville

Objectifs 1 : Ralentir afin de marquer l'entrée de ville - l'A15 devient parkway et les échangeurs favorisent le ralentissement progressif



Objectif 2 : Mieux percevoir l'environnement paysager de l'agglomération



Entrée de l'agglomération au niveau de l'échangeur A15-A184 - Vue de l'agglomération avant et après. Le paysage est visible et marqué par un nouveau relief.

# Kinetics - Impulse Development Points

Team E

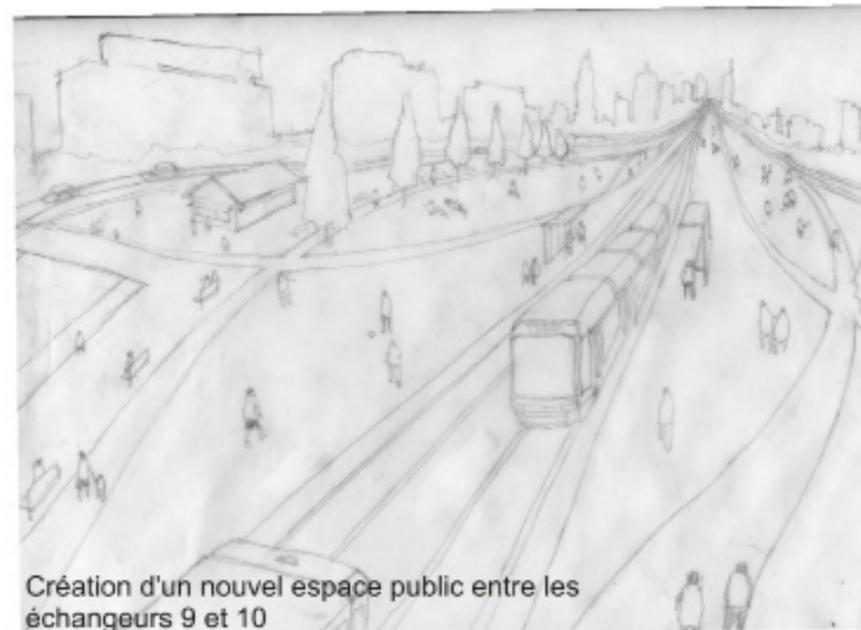
## Etape 3 : Réconcilier l'Ancien et le Nouveau : Cergy-Préfecture-Pontoise – Faire de deux points d'impulsion un seul



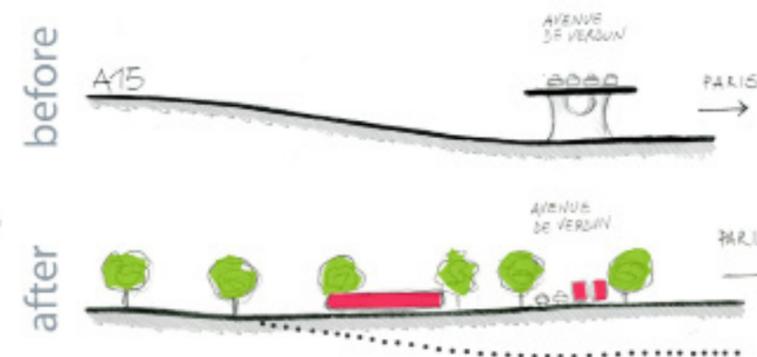
L'A15 devient boulevard et est remis au même niveau que les boulevards qu'elle traverse. On enlève ainsi la barrière physique séparant Cergy de Pontoise.

### Quartier Bossut

La mise à niveau permet de réorganiser l'espace entre Cergy Préfecture et Pontoise en renforçant les fonctions publiques et privées de loisirs



Création d'un nouvel espace public entre les échangeurs 9 et 10



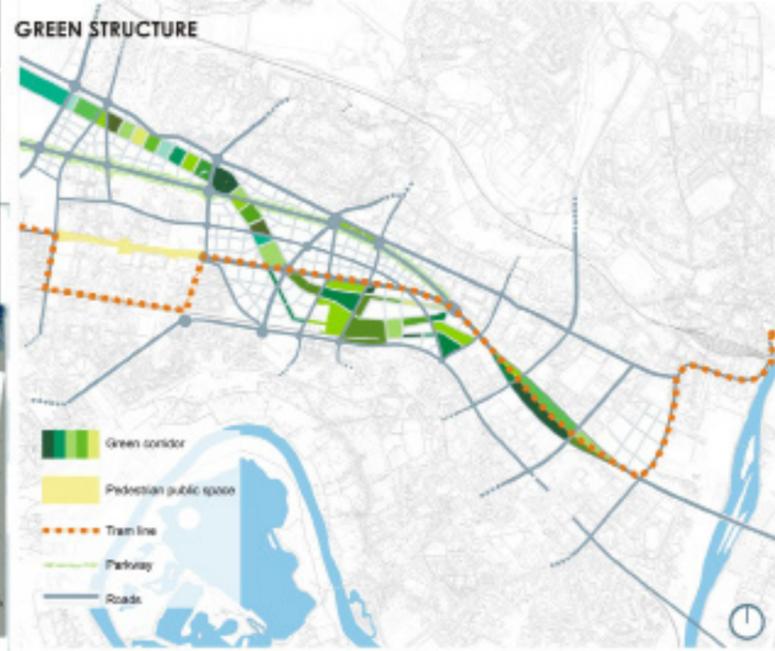
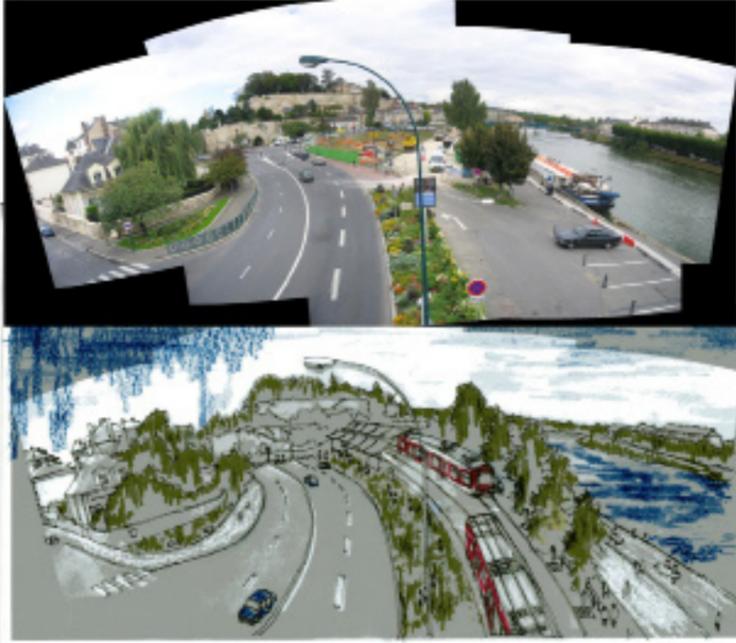
Coupe de la moitié de la place centrale entre le quartier Bossut et Cergy Préfecture au niveau des échangeurs 9 et 10

# Kinetics - Impulse Development Points

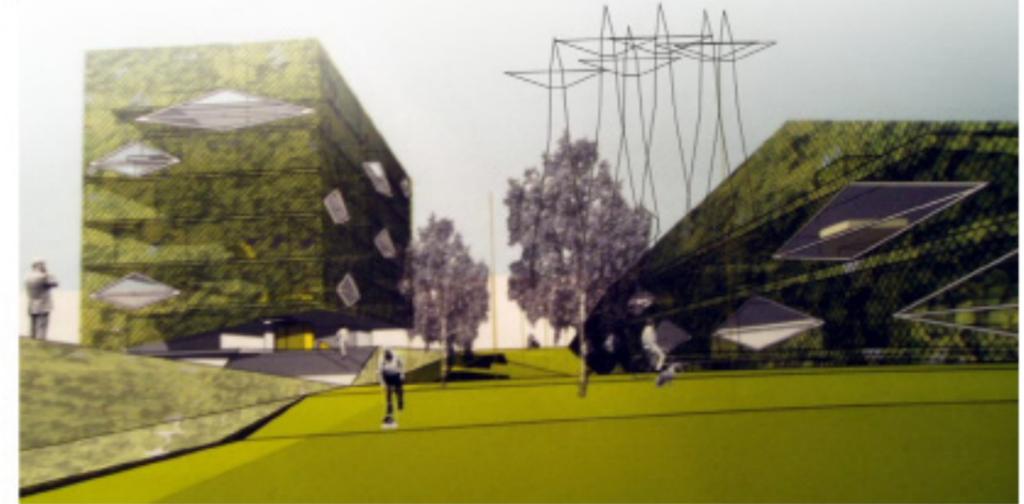
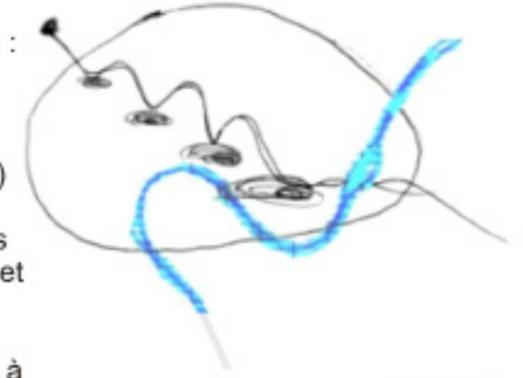
## Team E - Etape 4 : Agrandir le centre le long des centres d'impulsion pour créer une adresse

### Liaison physique des Centres d'impulsion :

Le tramway permet de relier le centre de Pontoise avec Cergy-Préfecture, Cergy Saint Christophe et Cergy-le-Haut : création d'un moyen de transport intra urbain et d'avenir, qui permet, à l'inverse du RER, de « rester » dans la ville pour aller d'un centre à un autre.



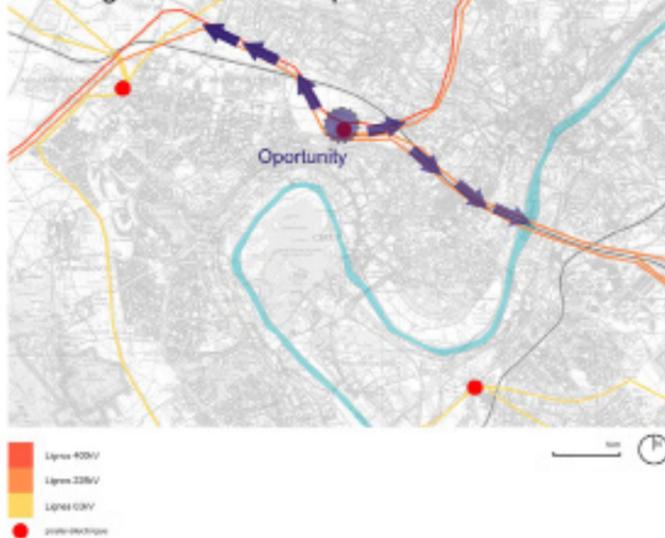
- Améliorer l'attractivité du nouvel Axe d'impulsion :
- Création d'un pôle d'excellence à long terme :
    - o Normes HQE, Tertiaire Supérieur et Services de haute qualité (hôtels, restaurants..)
    - o Logements, loisirs et services/commerces de proximité garantissent la mixité fonctionnelle et sociale ainsi que le dynamisme du nouveau quartier de jour comme de nuit
  - Accès facilité par l'A15 devenue Parkway à 70 km/h



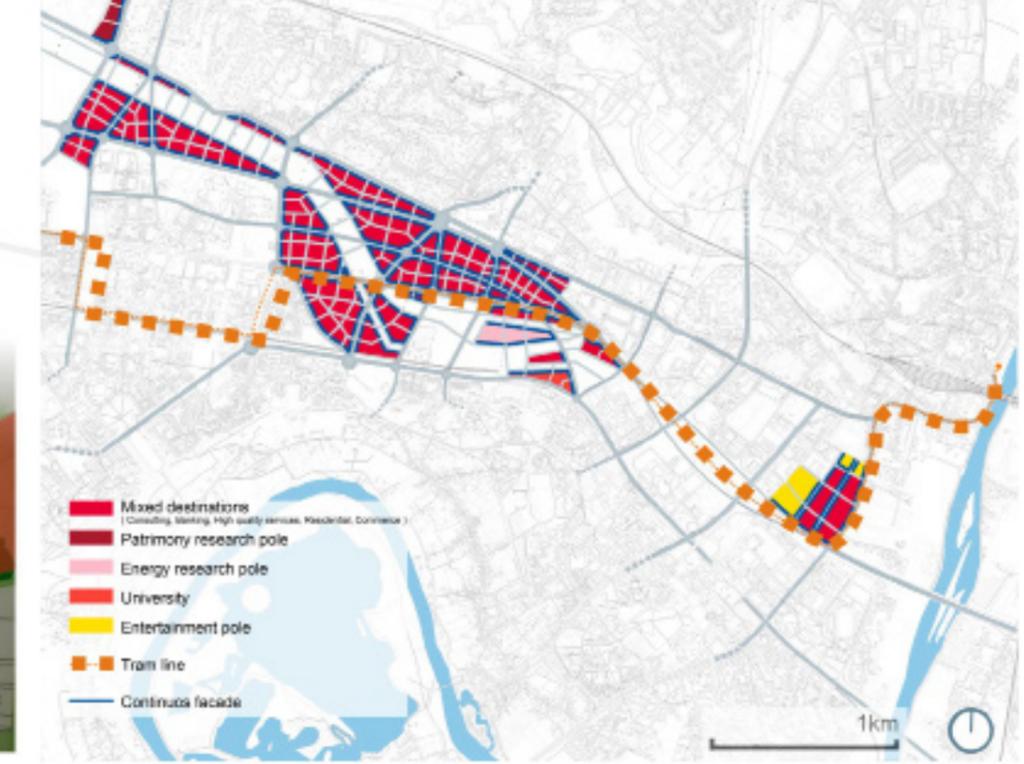
### Densifier pour mieux fixer :

- Création d'une nouvelle trame urbaine dans la continuité de l'existant en vue de la densification du tissu urbain
- Enfouissement des lignes THT :
  - o Libération de foncier,
  - o Création d'une coulée sur les terrains non constructibles
  - o Maintien des pylônes utilisation comme une marque du paysage
  - o Diminution des risques liés à la santé

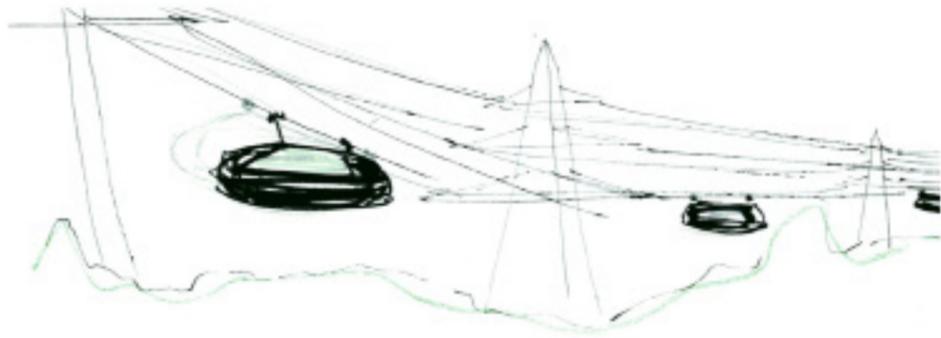
### Existing Réseau Electrique



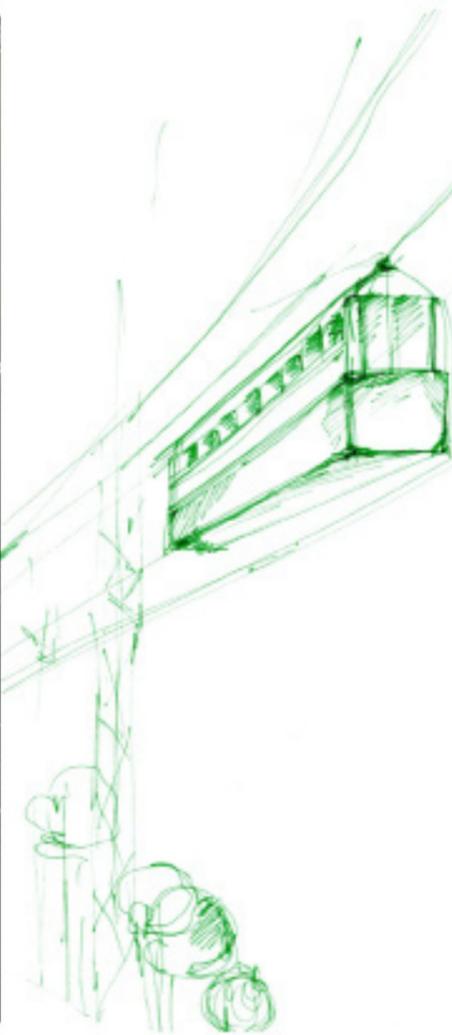
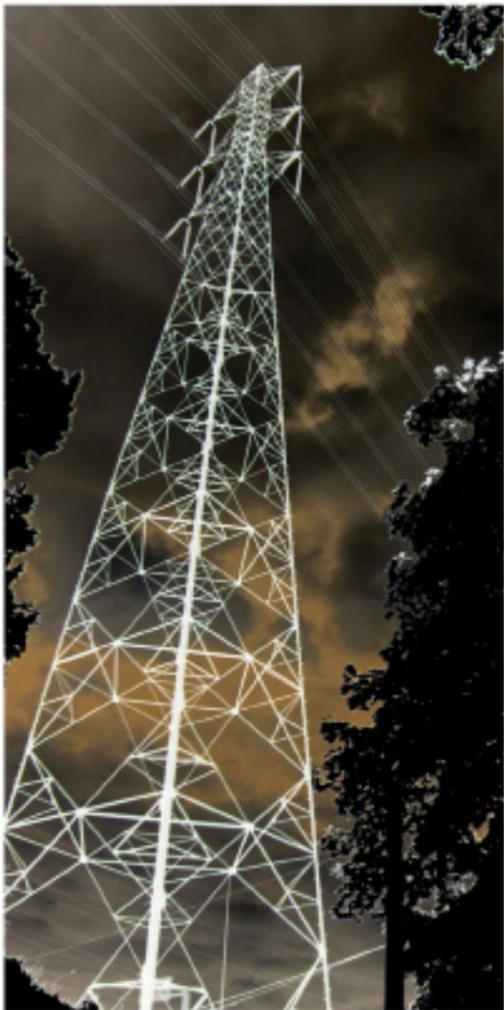
### URBAN FABRIC STRUCTURE



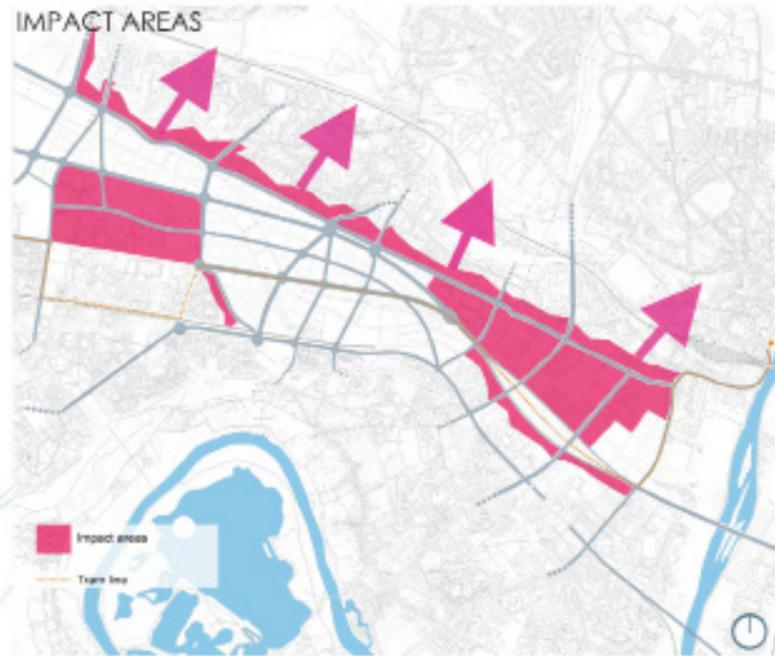
L'avenir -l'innovation au coeur de Cergy-Pontoise



Pylônes utilisés après renforcement comme support pour un transport aérien

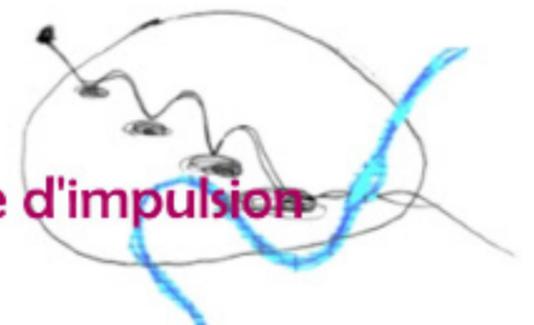
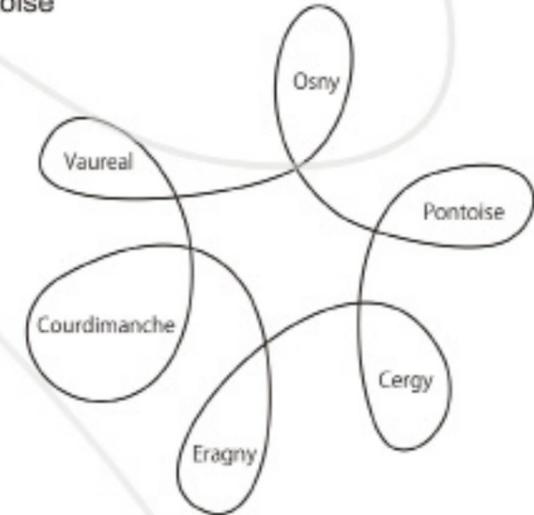


L'impact positif de la création d'un véritable axe d'impulsion pour l'agglomération de Cergy-Pontoise

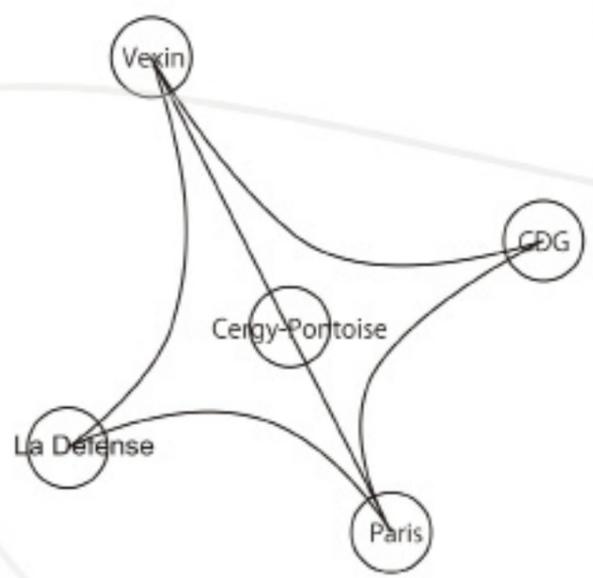
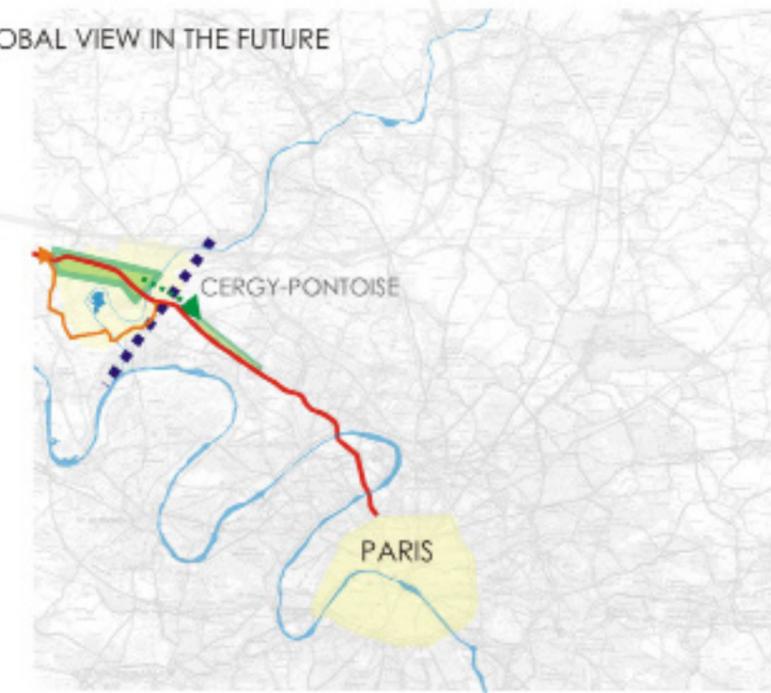


Cergy-Pontoise comme pôle d'impulsion majeur de l'innovation sur l'axe Nord-Ouest parisien

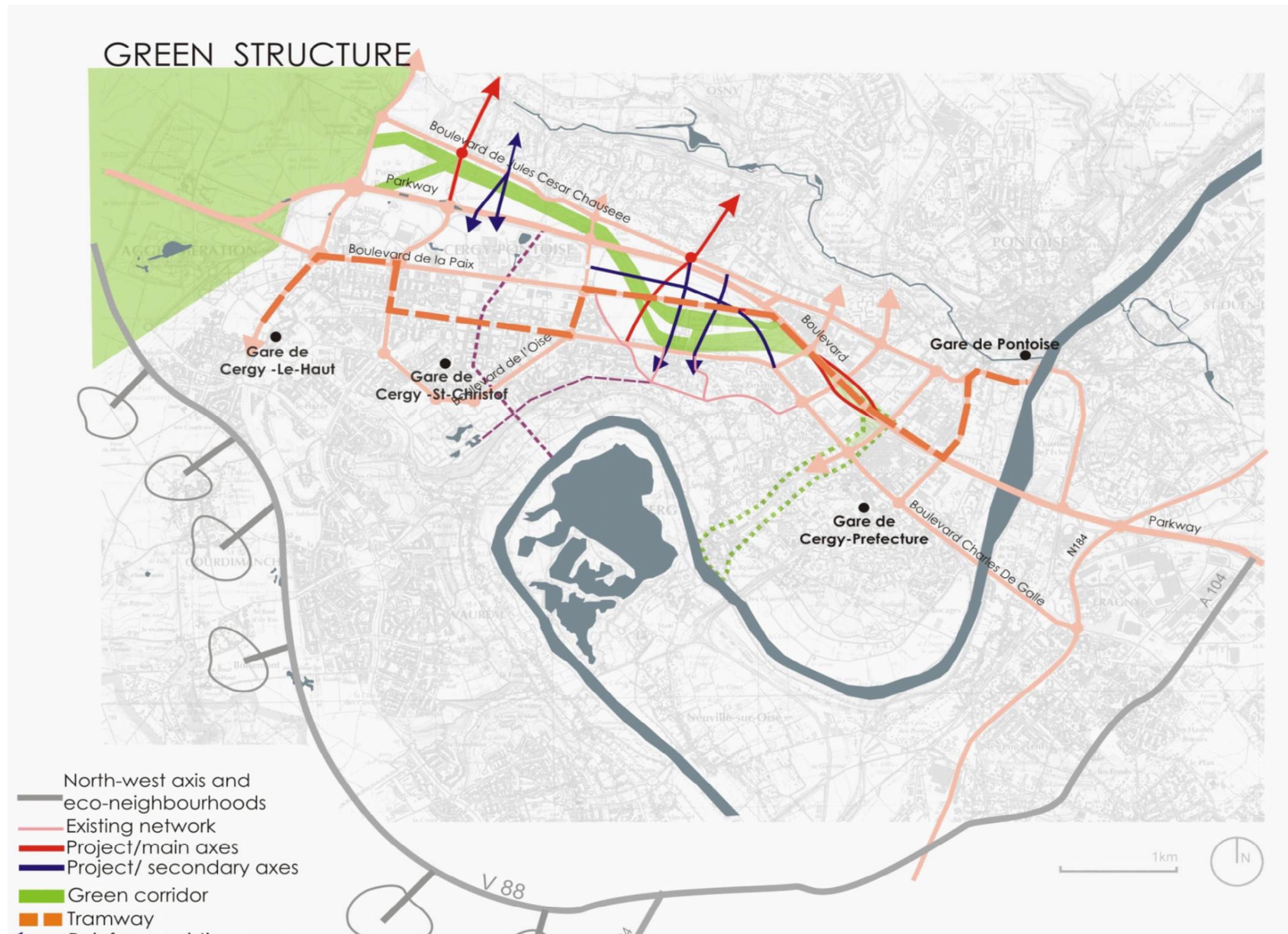
- Mise en place d'un réseau polycentriste au sein de l'agglomération de Cergy-Pontoise



GLOBAL VIEW IN THE FUTURE



# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe E



# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe E

## Tram station in Pontoise : first station in the network

2008



2013-2018

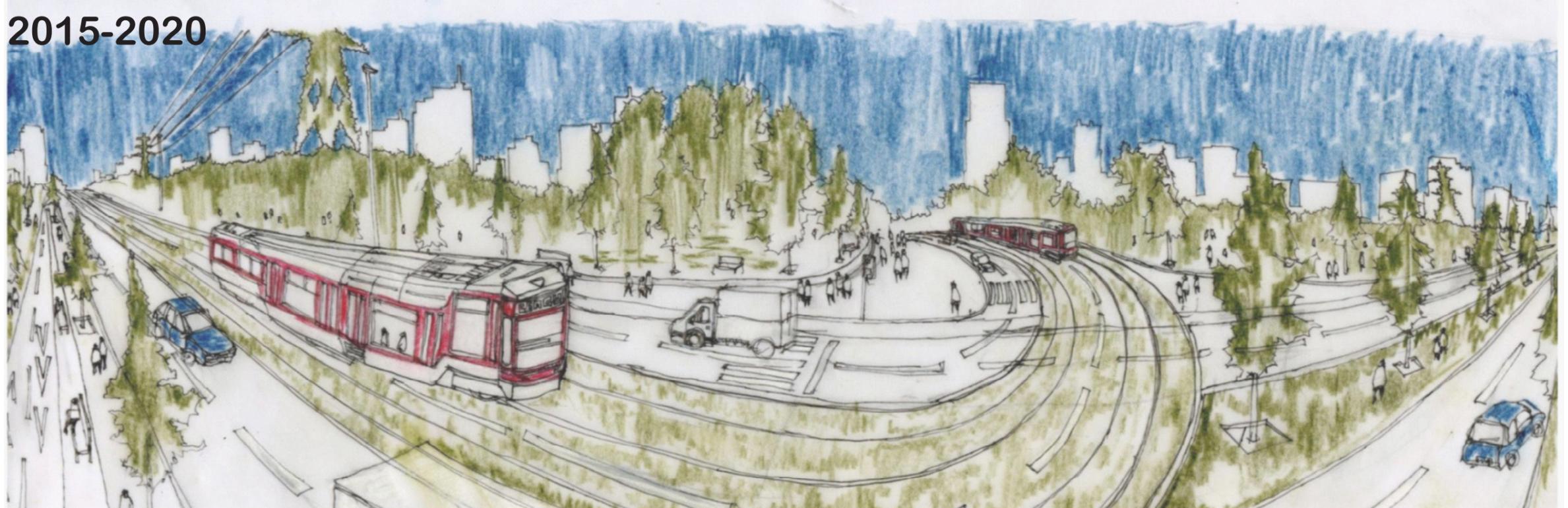


# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe E

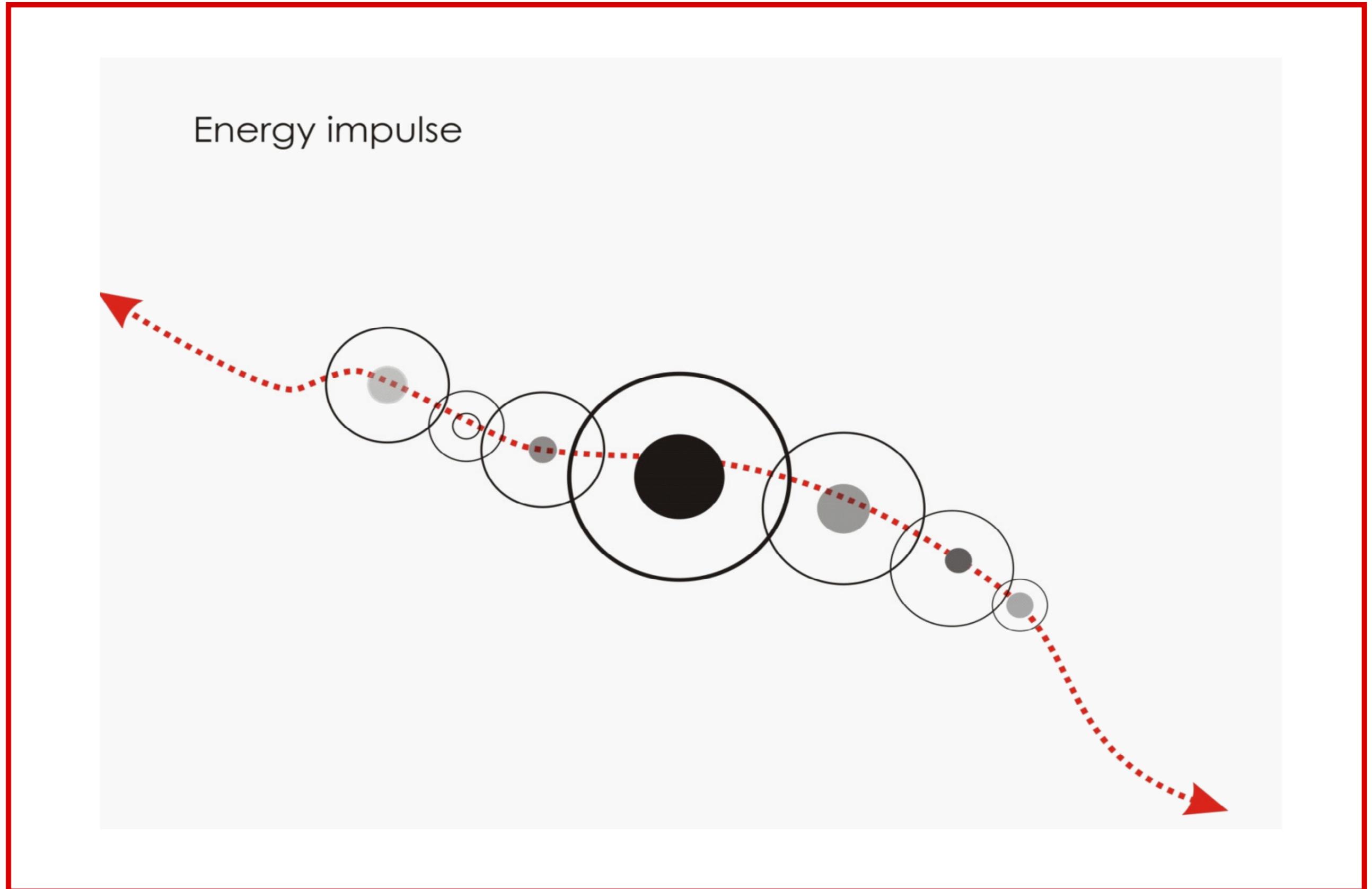
2008



2015-2020



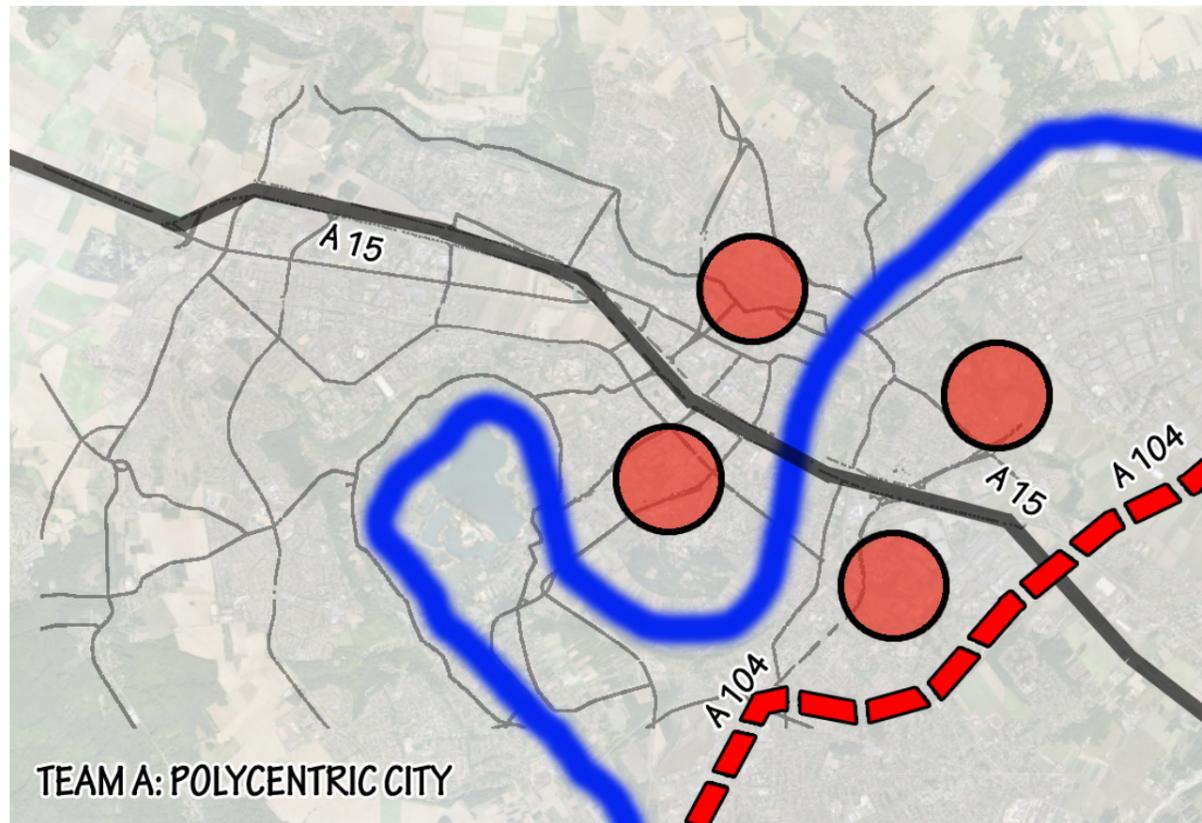
# Extraits du Powerpoint de présentation finale Equipe E





# PARTIE 3

## Délibération du Jury



# 1ER PRIX DU JURY

## EQUIPE A : « UN NOUVEAU GRAND CENTRE POUR CERGY-PONTOISE ; BE SEEN »

### Concept

L'arrivée de l'A104 sera le déclencheur d'une nouvelle structure urbaine en déplaçant le centre de gravité de l'agglomération de part et d'autre de l'Oise.

### L'essentiel

-Cergy-Pontoise sera le point de rencontre de 3 grands réseaux :

- l'intersection de l'A15 et de l'A104
- la confluence de l'Oise et de la Seine avec le projet Seine Nord Europe
- l'intersection de nouvelles connexions ferrées Roissy Versailles et Mantes – Senlis irrigant la zone d'influence de Cergy-Pontoise

-De nouvelles dynamiques économiques vont être générées non seulement sur Cergy et Pontoise mais aussi sur Eragny et Saint-Ouen-L'Aumône

-Il faut accompagner et renforcer cette tendance naturelle à l'émergence d'un grand centre s'appuyant sur 4 pôles – Eragny, SOA, Pontoise et Cergy – notamment :

- par leur interconnexion par tramway
- en repositionnant l'Oise au cœur de la ville, espace fédérateur de connexion urbaine et sociale
- en créant une nouvelle dynamique résidentielle le long de la N184

### Proposition pour l'A15 à Cergy-Pontoise

Le transfert de flux sur l'A104 et sur l'Oise permettra une mutation de l'A15.

L'A15 est confortée dans un statut autoroutier mais sous forme d'autoroute hybride : les flux de transit sont isolés et déconnectés des flux intra urbains.

### Points positifs soulignés par le Jury

- Proposition d'une vision claire, cohérente, novatrice, qui change notre regard au territoire. Créativité et Générosité ont été soulignées
- Proposition renouant avec le choix de la ville nouvelle dans son rapport avec l'Oise.
- Projet qui adoucit la bipolarité très forte entre Cergy et Pontoise et permet de la dépasser.
- Autoroute hybride : proposition pragmatique qui permet à la ville de reprendre le pouvoir sur la route

# 2EME PRIX DU JURY

## EQUIPE B : « RES'EAU »

### Concept

Le diffuseur : substituer à l'A15 sur la traversée de Cergy-Pontoise un réseau viaire multifonctionnel structuré par 4 boulevards principaux parallèles à l'A15.

### L'essentiel

-Donner une identité spécifique à chacun des 4 grands boulevards

-Développer les transports en commun par deux lignes de tramway : une ligne linéaire de Pontoise jusqu'à l'Hautil et une ligne en boucle sur le boulevard de l'Oise desservant tous les pôles de l'agglomération.

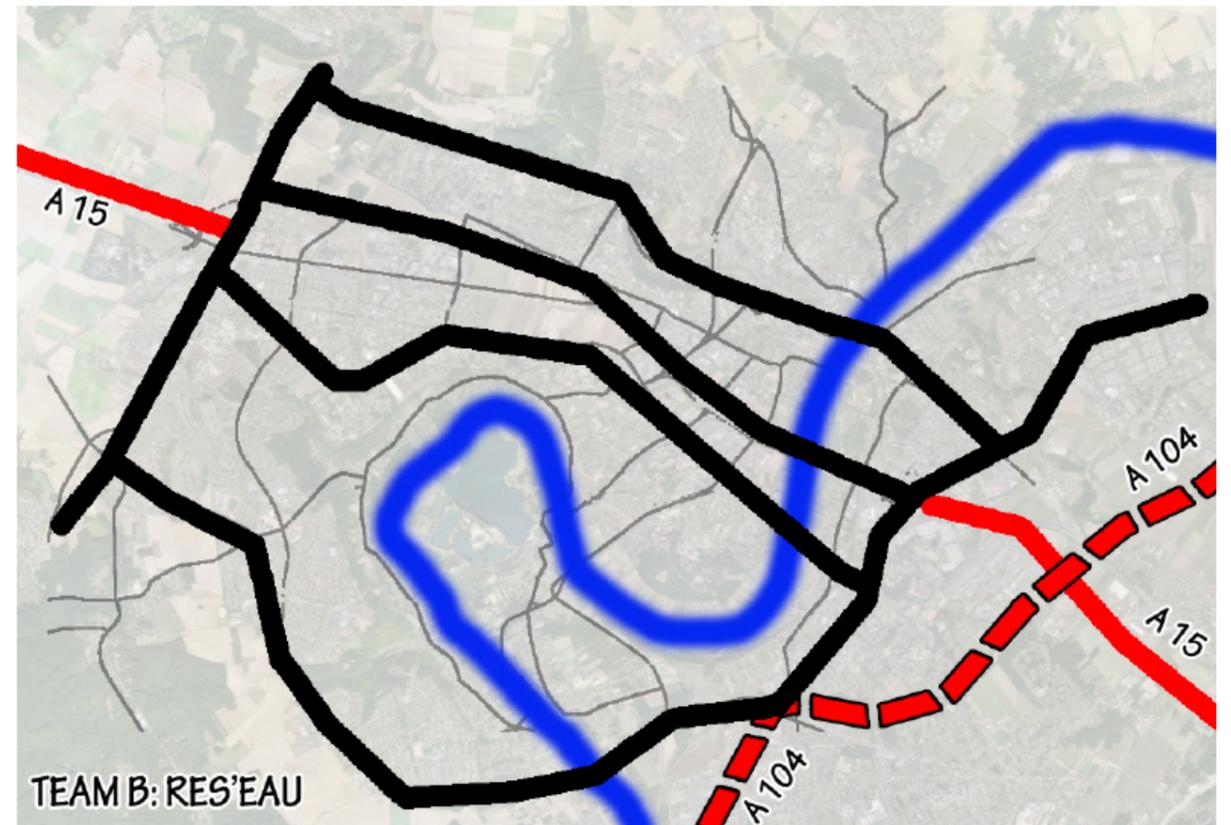
-Importance de créer une trame bleu qui réinscrit la présence de l'eau sur l'ensemble du territoire

### Proposition pour l'A15 à Cergy-Pontoise

L'A15 perd son statut autoroutier et devient l'un de 4 grands boulevards urbains structurants, « le boulevard des fontaines lumineuses ».

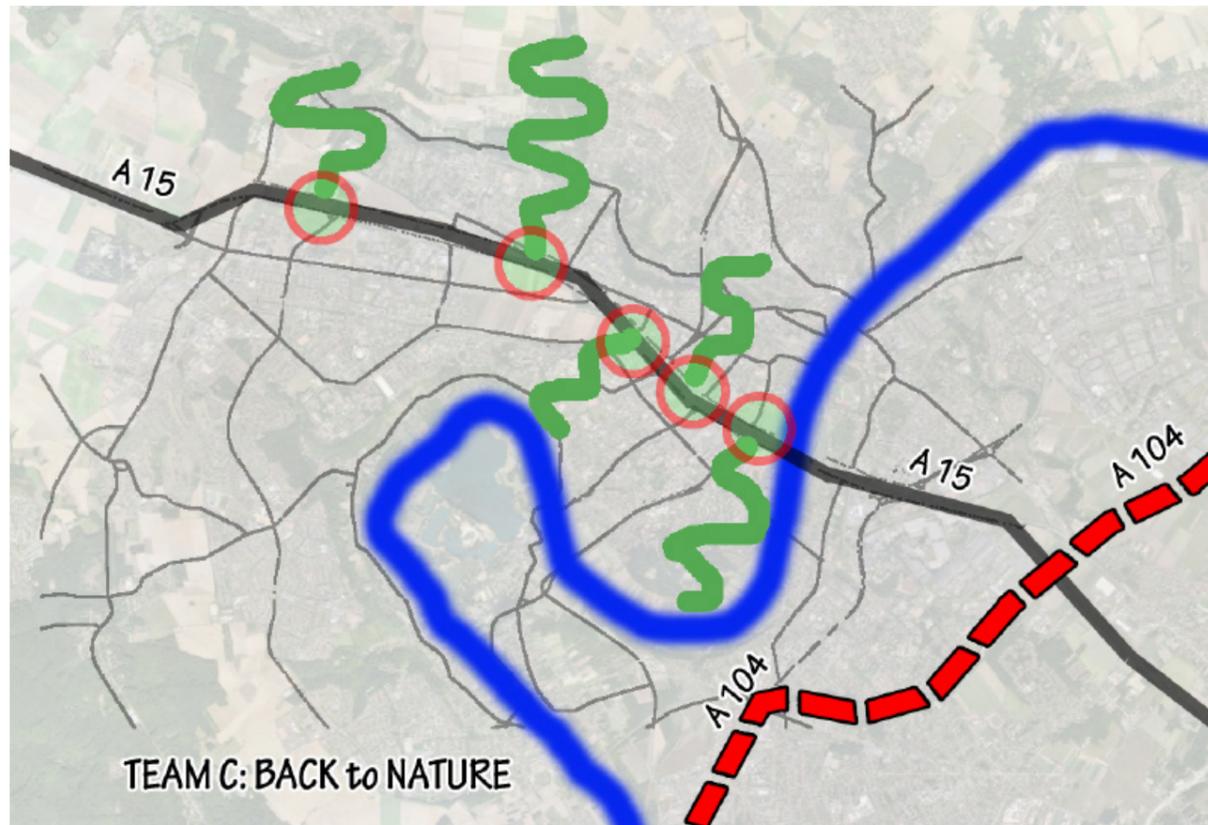
### Points positifs soulignés par le Jury

- Réponse globale et fonctionnelle.
- Faisabilité technique envisageable à moyen terme.
- Affirmation d'un parti culturel : symbolique de l'eau proposée aux habitants.



# 3ÈME PRIX DU JURY EXAEQUO

## EQUIPE C : « BACK TO NATURE »



### Concept

- Donner le temps de vivre la ville.
- Construire une ville à l'échelle de l'homme.
- Procéder étape par étape (« step by step »).

### L'essentiel

-Multiplier les emplois à Cergy-Pontoise pour qu'un maximum d'habitants puisse travailler sur place

-Déplacer le trafic de transit entre Paris et la Normandie de l'A15 sur l'A13

-Création de stations multimodales sur l'A15 aux portes de Cergy-Pontoise et à Gennevilliers avec des parcs relais offrant des services de sharing care : covoiturage et petits véhicules électriques

-Multiplier dans l'agglomération les alternatives possibles de transports : bus, vélo, voies piétonnes, taxilib électriques sur le principe des vélib

### Proposition pour l'A15 à Cergy-Pontoise

Transformer l'A15 en boulevard urbain. Enfouissement au centre pour permettre le flux libre des piétons, la perméabilité et la création d'un espace quasi forestier au niveau de l'actuelle avenue Mitterrand.

### Points positifs soulignés par le Jury

- Importance accordée à la place de l'homme dans la ville.
- Prise en compte de la temporalité urbaine : éléments réalisables à court terme et méthode step by step.

# 3EME PRIX DU JURY EXAEQUO

## EQUIPE E : « IMPULSE POINTS »

### Concept

Création d'un axe d'impulsion sur le tracé de l'A15.

### L'essentiel

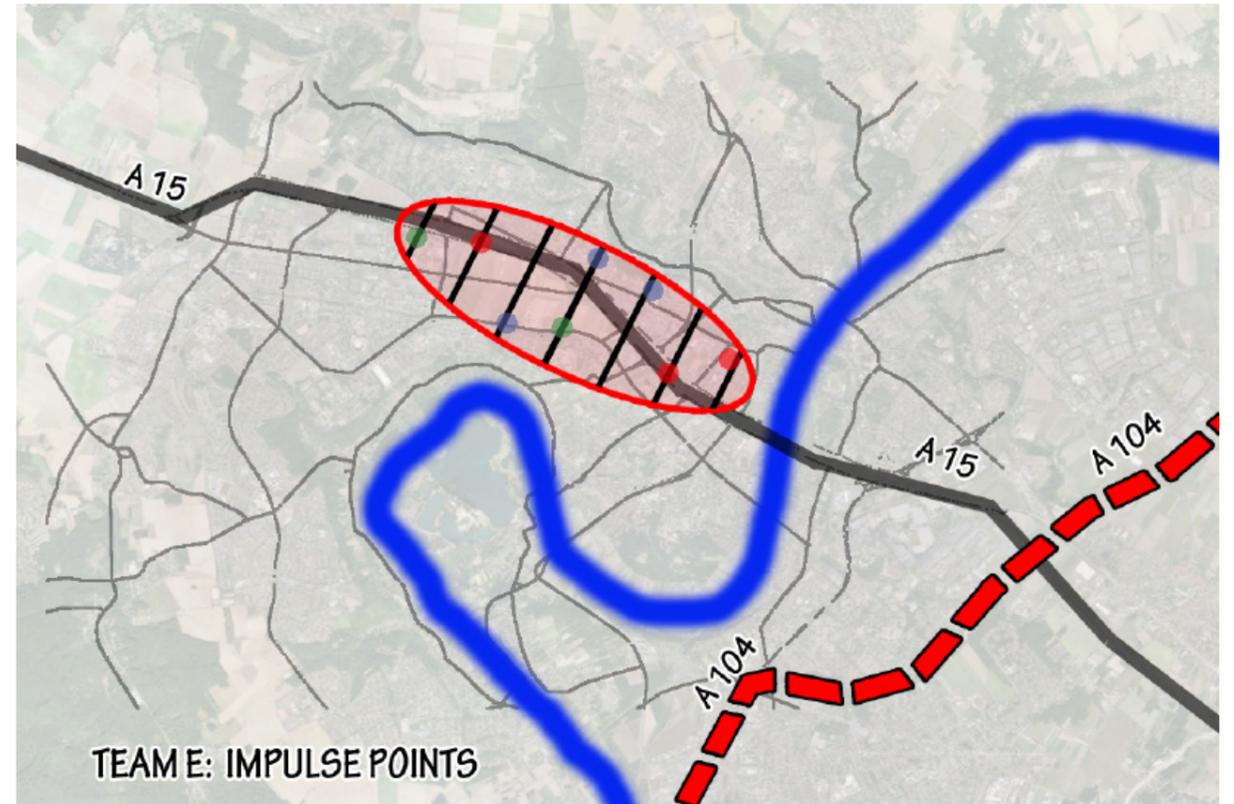
- Le centre actuel est trop petit pour permettre le développement économique. Il faut créer un nouveau grand centre développé linéairement sur le tracé de l'A15 depuis Pontoise jusqu'à Mirapolis
- Cet axe de développement formera une centralité en chapelet constituée de « centres d'impulsion » reliés par une ligne de Tramway de la gare de Pontoise jusqu'à Mirapolis
- Coulée verte depuis le Vexin sur l'emprise des lignes HT
- Les flux de transit sont détournés par la V88 au Sud de l'agglomération

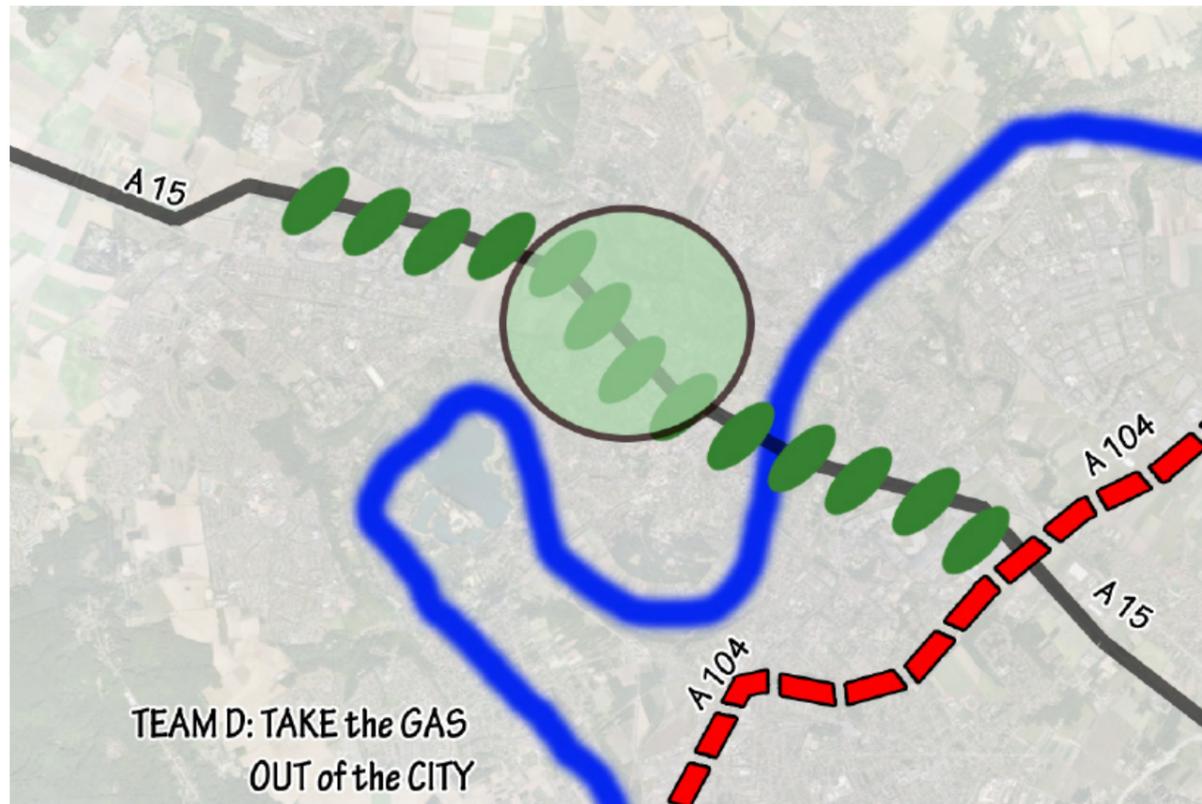
### Proposition pour l'A15 à Cergy-Pontoise

L'A15 est transformée en park way puis en boulevard urbain au centre et est mise à niveau avec le quartier Bossut et le boulevard de l'Hautil pour retrouver une logique classique de centre ville avec une place autour de laquelle se construit le réseau social

### Points positifs soulignés par le Jury

- Coulée verte réalisée sur l'emprise des lignes THT.
- Fractalisation de l'espace, chaque centre d'impulsion ayant sa propre identité et constitue une source énergie.





## MENTION DU JURY

### EQUIPE D : « TAKE THE GAZ OUT OF THE CITY »

#### Concept

La ville sans pétrole : les évolutions techniques et sociétales permettront de réduire puis de supprimer totalement à l'horizon 2067 la dépendance de Cergy-Pontoise aux énergies fossiles.

#### L'essentiel

Hypothèses préalables : En 2067 tous les véhicules seront électriques, le trafic automobile aura diminué et l'A104 sera peut-être un projet abandonné

-Concentrer la croissance démographique dans le centre dense et développer la centralité transversalement entre Cergy et Pontoise mais aussi longitudinalement en créant une vie de rue qui fait défaut aujourd'hui

-Planter 3 millions d'arbres supplémentaires autour des villages et développer les cultures maraîchères et énergétiques sur le territoire de l'agglomération, créer un cluster des industries vertes

-Proposer un large panel de transports dans l'agglomération, y compris fluviaux

#### Proposition pour l'A15 à Cergy-Pontoise

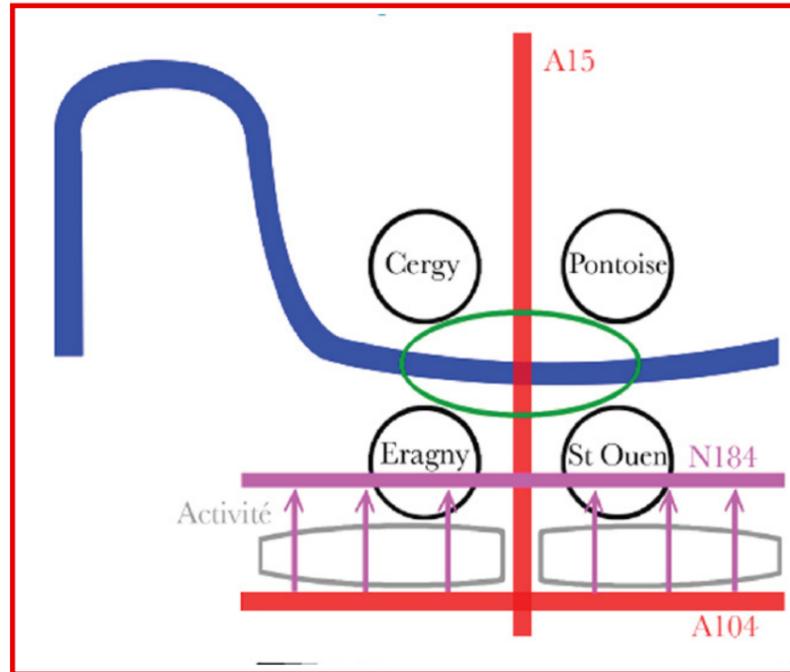
L'A15 est transformée en boulevard urbain, « le boulevard du Vexin », avec un échelonnement des vitesses réduites jusqu'à 50 Km/h en zone dense.

#### Points positifs soulignés par le Jury

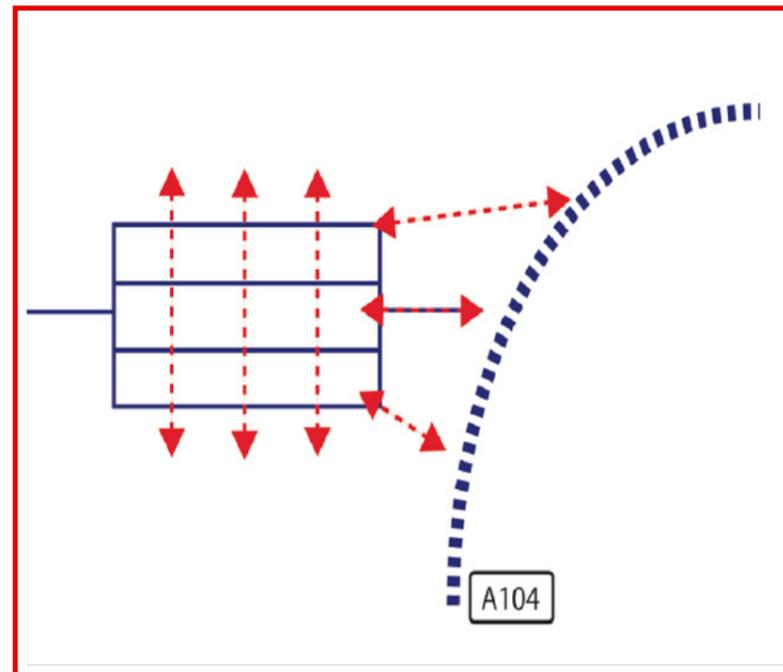
- Approche systémique.
- La ville la plus durable est celle qui dépendra le moins du pétrole.

# Development Schemes

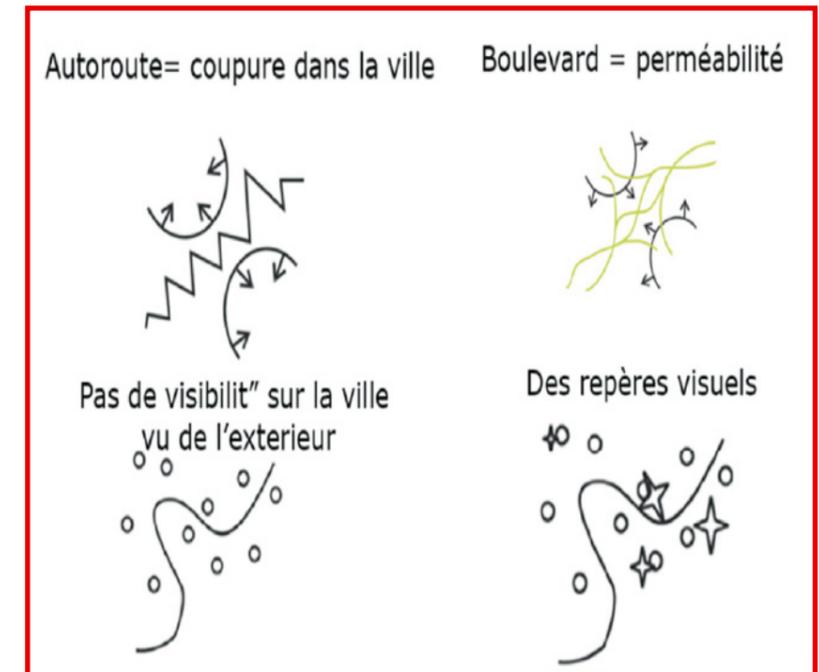
Team A



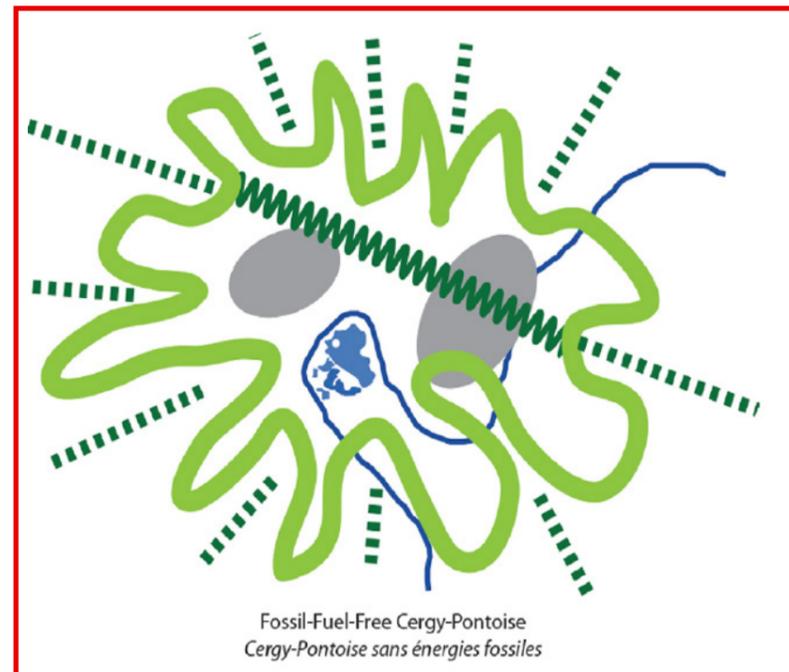
Team B



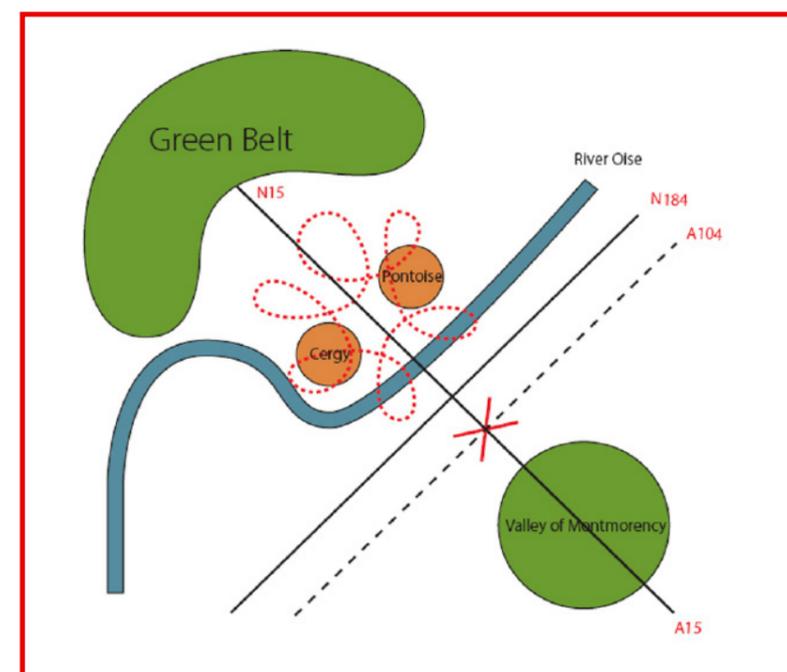
Team C



Team D

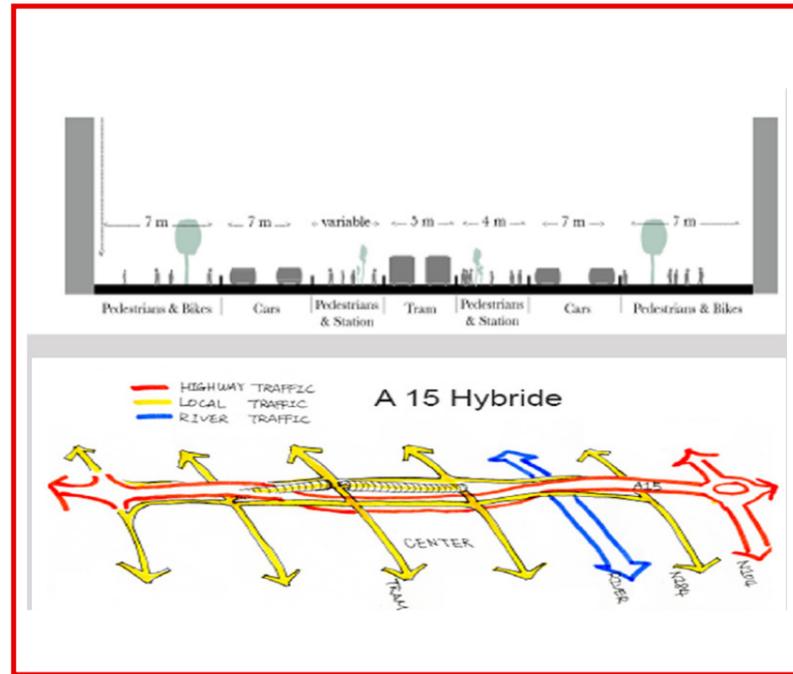


Team E

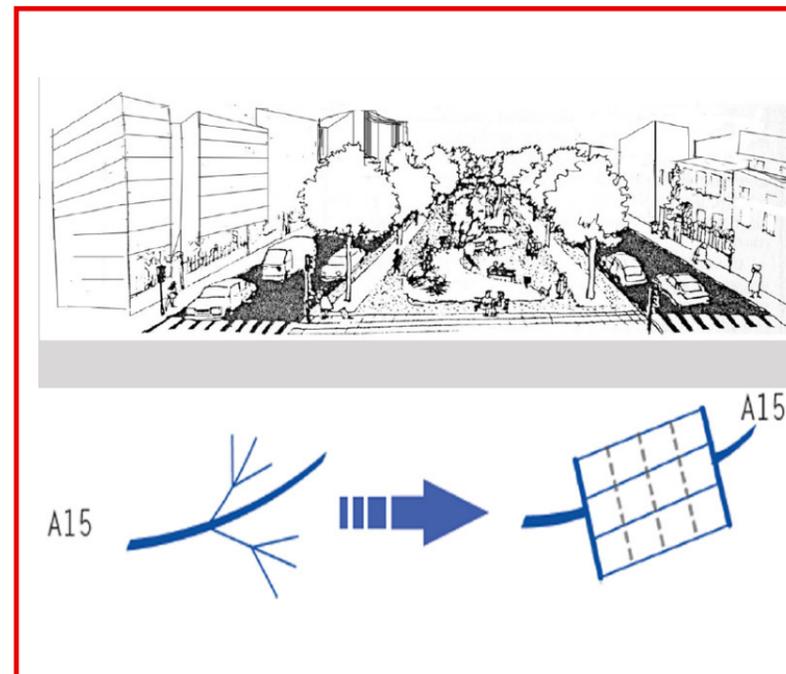


# Sections of the A15

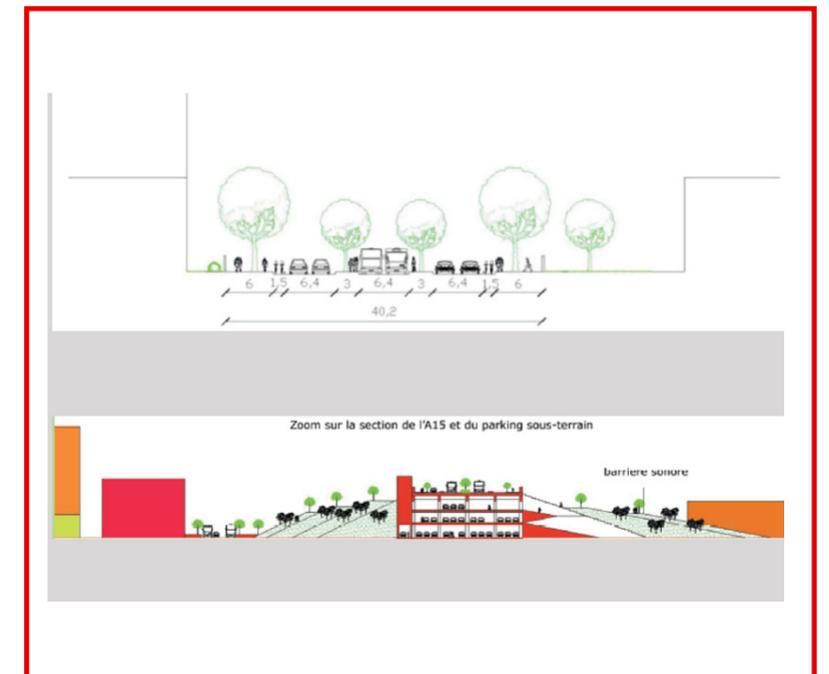
Team A



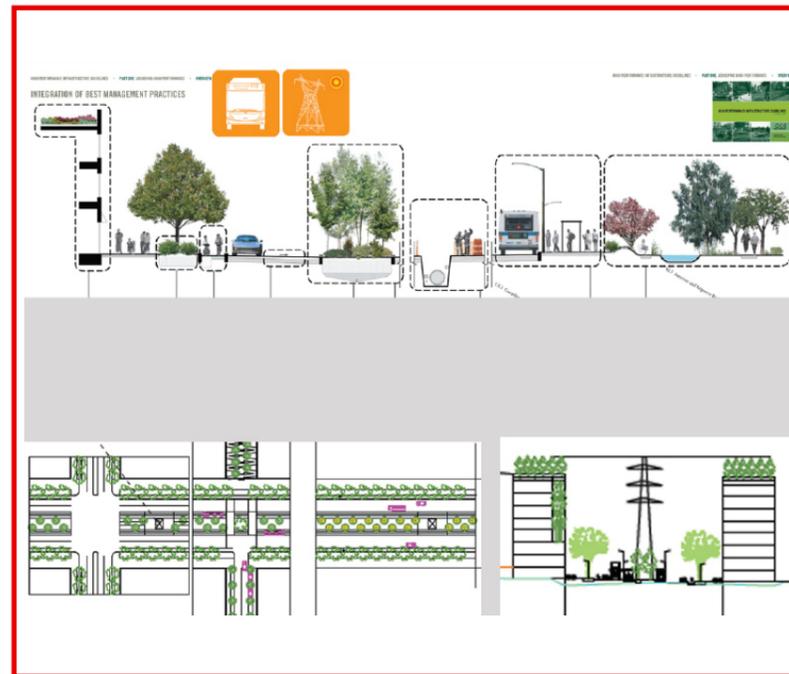
Team B



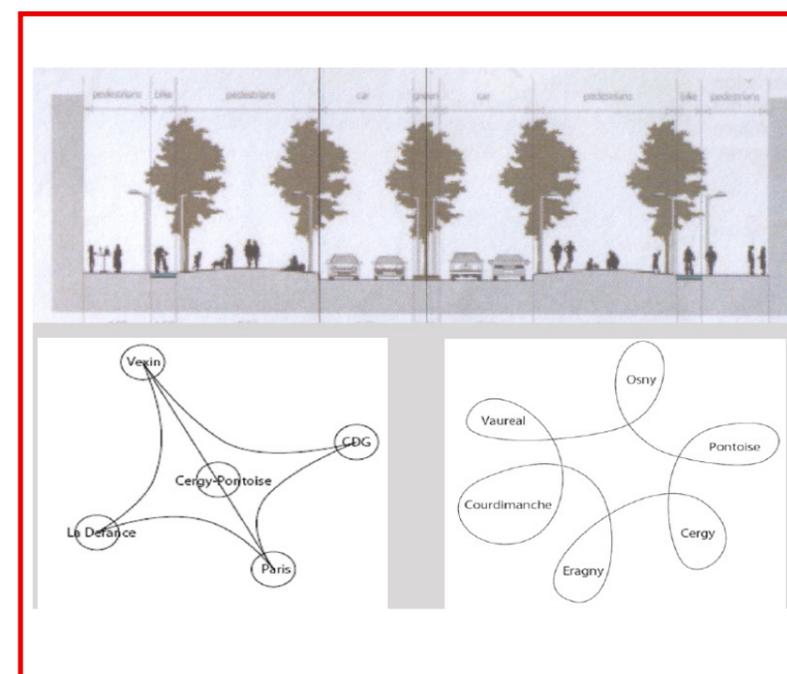
Team C



Team D

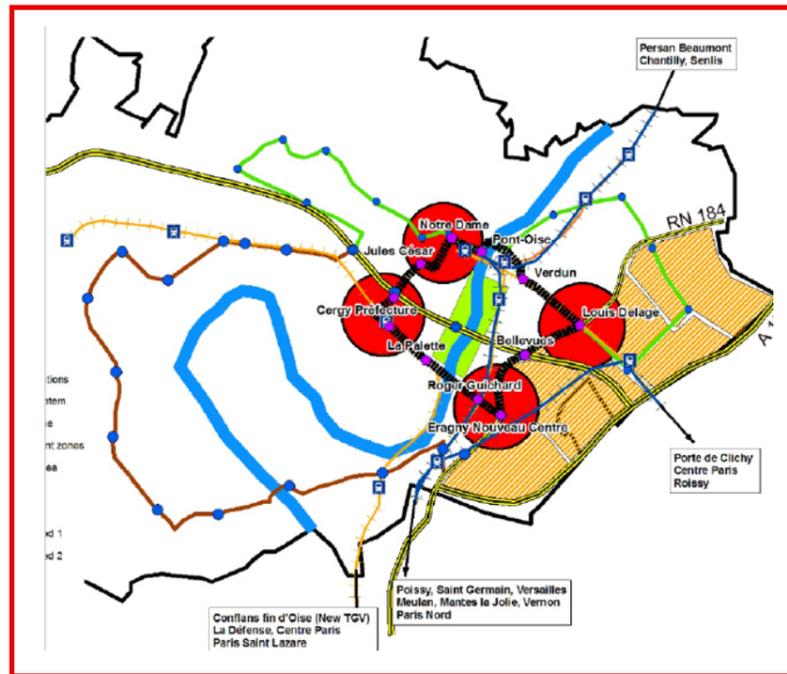


Team E

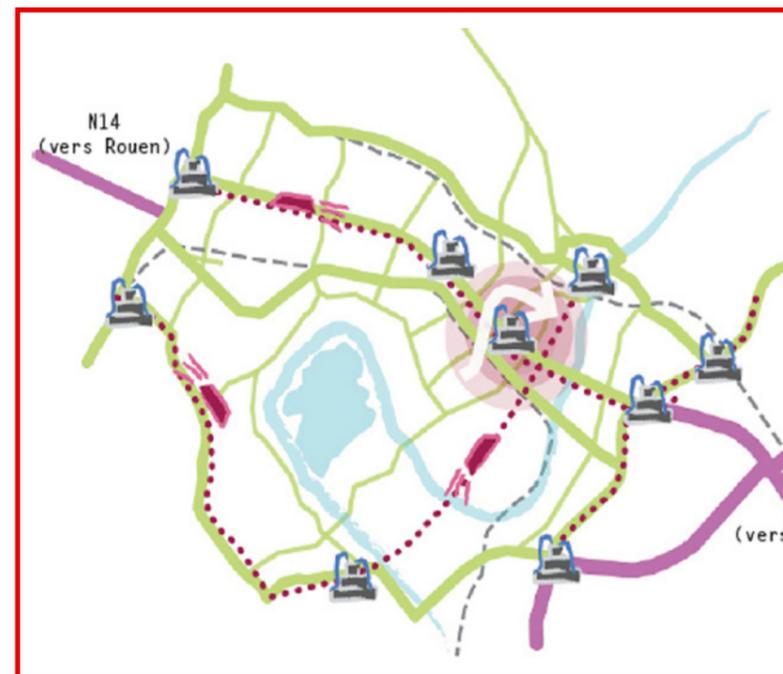


# Spatial Developments

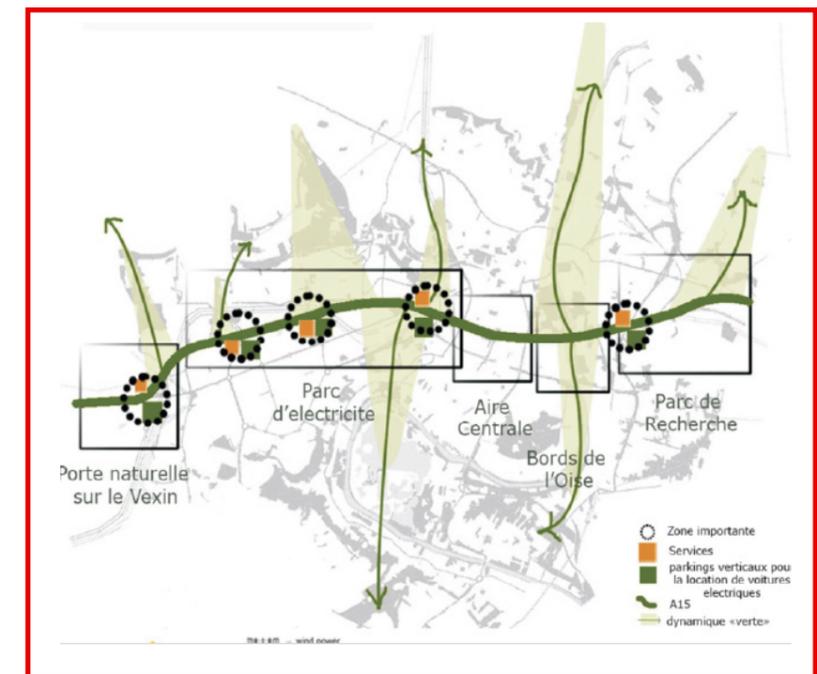
Team A



Team B



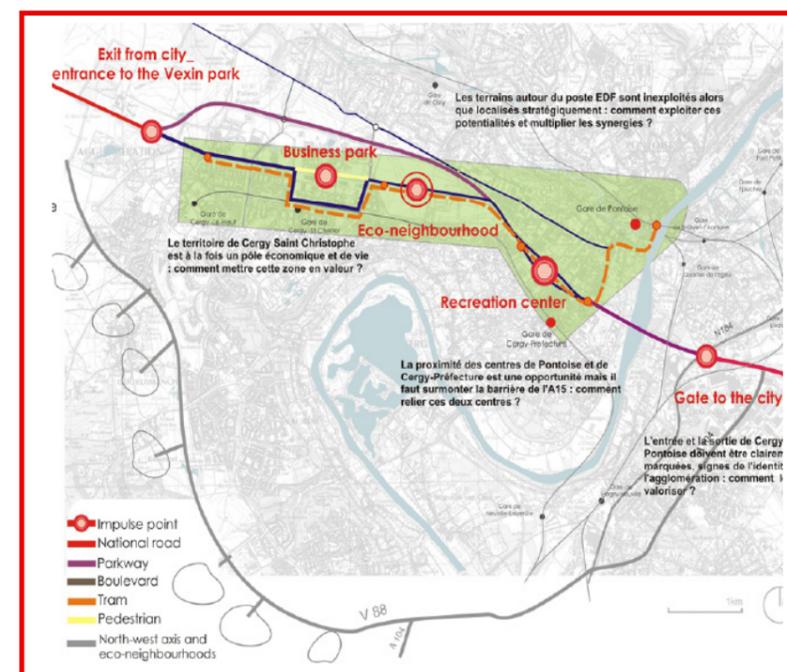
Team C



Team D



Team E

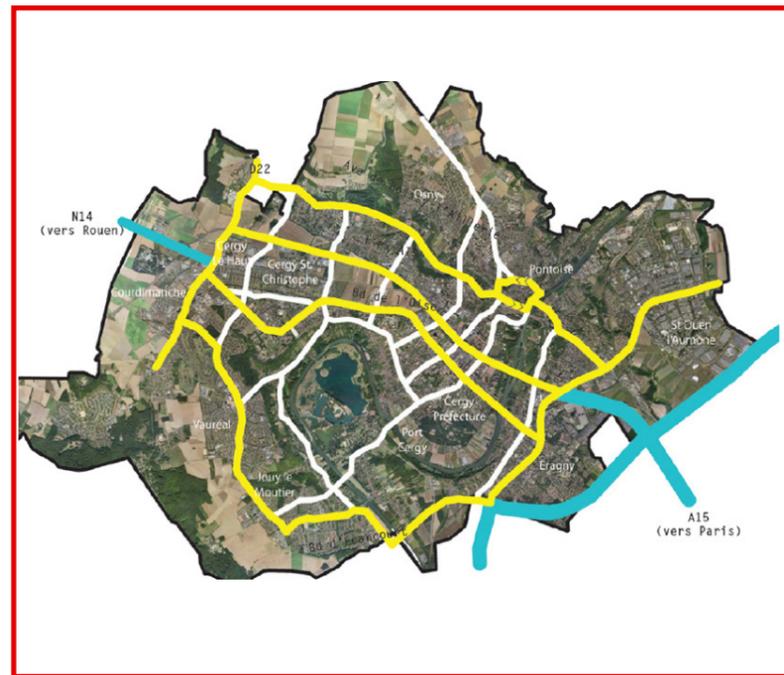


# Transportation Infrastructure systems

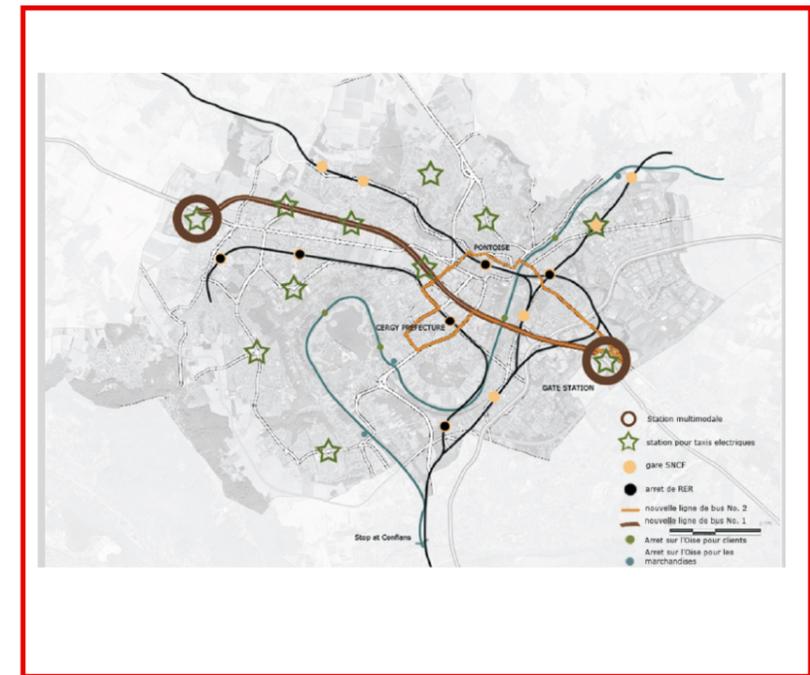
Team A



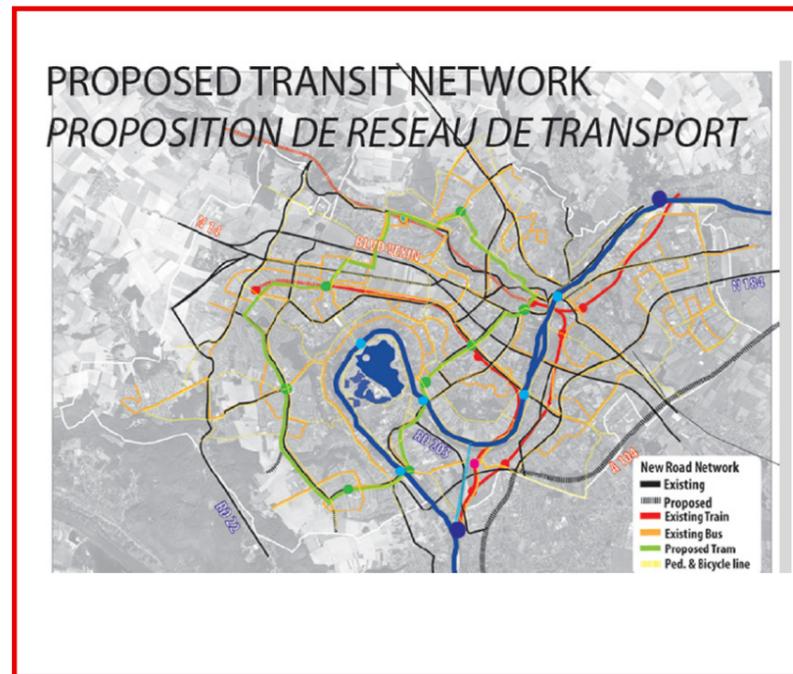
Team B



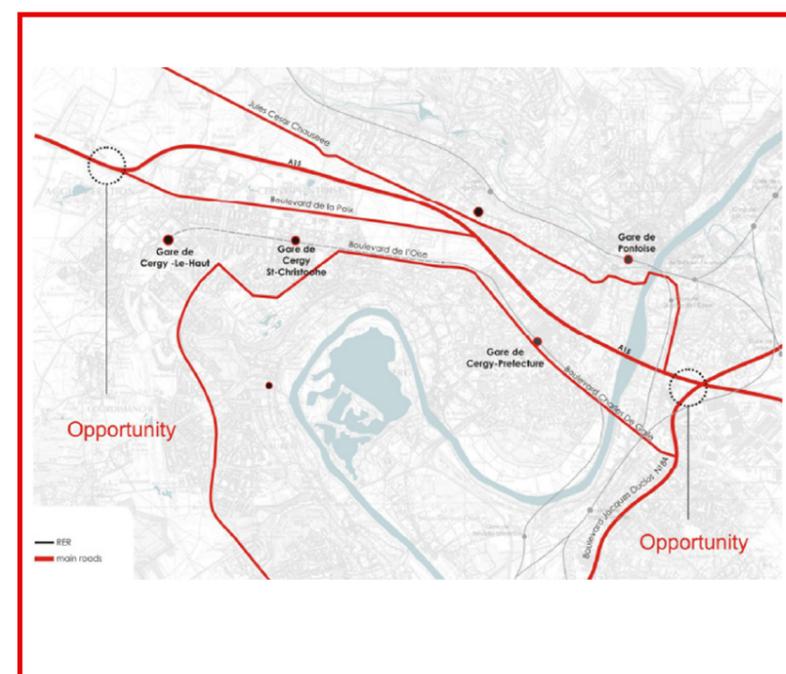
Team C



Team D



Team E



# PARTIE 4

## Annexes



# Travaux préparatoires

- Traversée d'Irkutsk par l'autoroute, Russie
- La conception de l'autoroute 5, Colombie
- Revitaliser l'espace par l'autoroute, Algérie
- Une nouvelle couverture écologique de l'infrastructure, Brésil
- Autres solutions pour traiter les problèmes urbains au niveau d'infrastructure, CHINA
- Mariage de paysage et infrastructure, USA
- Desservir les espaces publics et entrée de ville, France
- Enjeux et Défis de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise au niveau d'infrastructure, France
- Transformation d'une autoroute en voie urbaine, France
- L'autoroute à Bangkok, Thaïlande
- L'A3 en milieu urbain et le projet de l'aménagement de Porte Lilas, France
- Aménagement actuel des autoroutes dans le monde et en Italie, Italie
- L'Infrastructure comme perspective paysagère, Italie
- Les problèmes de transport en milieu urbain, Japon
- L'autoroute pour l'aéroport, Liban
- Problème urbain, ville, pont et infrastructure, Pologne
- Echelle humaine, autoroute, piste piétonne et cyclable, promenade, Russie
- Aménagement des infrastructures d'un point de vue économique et touristique, France
- Redéfinition des infrastructures au niveau esthétique, Mexique

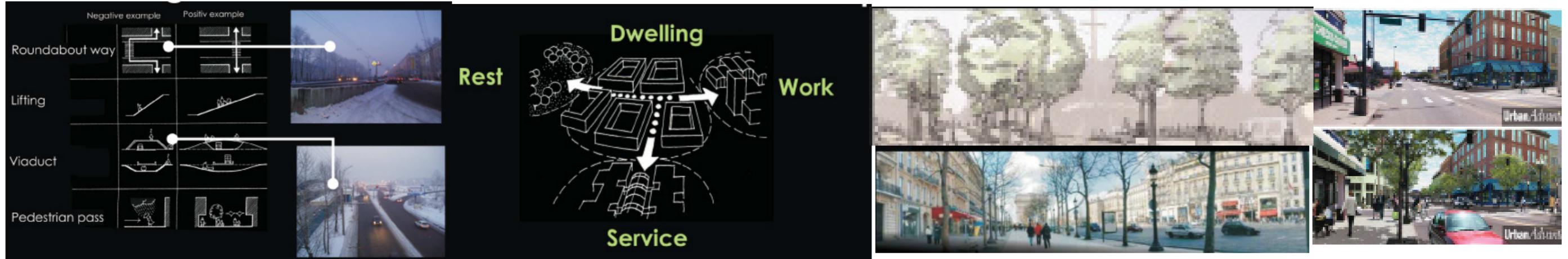
# Travaux préparatoires

1. Irkutsk, Russie (Potapova Anastasia) : « La traversée de la ville par l'autoroute », comment joindre les deux parties séparées par la gestion du système de transport
2. Cali, Colombie (Flor Inés MARIN ACOSTA) : « L'autoroute 5 : la couture de l'espace et de la tradition », diagnostic des impacts d'une grande infrastructure au centre-ville et présentation d'un projet de "couture" du tissu urbain développée avec l'intervention du secteur privé.
3. Algérie (Sara NACER et Houda SADKI) : « Autoroute qui s'inclinerait, à la ville que l'on ranimerait, traitement du territoire étudié pour revitaliser »
4. Brazil, Serra City, ES (Victor GALVAO) : « La traversée de la cité par l'autoroute : problèmes et propositions de BP 101 », la solution pour la segmentation urbaine, une nouvelle construction couvre l'écosystème
5. China, Shanghai (Anjing Tang et Gaojie SHEN) « La ceinture verte est-elle la seule solution? » Une analyse de terrain avec plusieurs solutions différentes comme le réaménagement des voies en lui donnant des fonctions commerciales.
6. USA, (Andrea GAFFNEY) : « Le paysage comme infrastructure, l'infrastructure comme paysage », comparaison entre plusieurs grandes villes aux Etats-Unis et en Chine. Rediscuter le paysage naturel et culturel en ajoutant le nouveau courant du développement durable.
7. France Nancy (Marie BOLZINGER) : « L'axe allant de l'Ataturk Bridge à Sisli », création d'un nouveau réseau pour desservir tous les espaces publics, la nouvelle entrée de la ville et d'une trame verte pour répondre la demande actuelle.
8. France Cergy (Pierre FELLER) : « Cergy, l'autoroute, l'Oise, la Gare de RER », rappeler l'histoire de la ville de Cergy-Pontoise, analyser les atouts de cette ville nouvelle, et retrouver des enjeux du futur, ex . l'axe majeur
9. France, Cergy (Hadege ADONETH et Audrey HOLM) : « Remodeler la RN23 à Angers, une pensée globale sur la mobilité au niveau de l'aire urbaine » comparaison de la RN7 à Evry et de l'A15 à Cergy-Pontoise avec l'étude de la transformation d'une voie en boulevard »

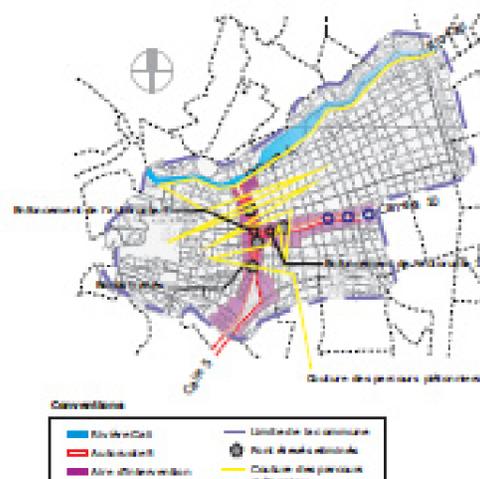
# Travaux préparatoires

10. Thaïlande, Bangkok (Pongpol THONGSOMCHIT) : « Introduction de l'autoroute dans le monde et comparaison des autoroutes à Bangkok avec celles des autres grandes villes »
11. France, Cergy (Emilie Mallet) : « La réconciliation des grandes infrastructures routières avec leur territoire », présence de l'autoroute A3 en milieu urbain et projet d'aménagement du périphérique de la porte de Lilas avec une couverture.
12. Italie, Rome (Renzo CAMPISI) : « Traversée de la ville par les infrastructures », introduction et comparaison des projets en Italie à San Lorenzo et dans d'autres grandes villes comme New York, Barcelone, Paris. Beaucoup de solutions pour le réaménagement de l'autoroute, la démolition, la conservation ou la transformation en boulevard vert.
13. Italie, Rome (Eleonora Cuscinà) : « Infrastructure intégrée pour une nouvelle perspective paysagère », les 3 clés les plus importantes pour l'aménagement d'une infrastructure : perspective, intégration et transitivité dans le projet de la région Emilia Romagna.
14. Japon, Kyoto (NAO SAKAMOTO TOMOYO NAKAMURA) : «Revisiter une grande infrastructure en milieu urbain, le cas de la traversée d'OSAKA», le terrain traité montre des problèmes urbains ex. pollution, trafic...
15. Liban (Nour HAOUI) : «Etude d'une grande infrastructure à Beyrouth : l'autoroute de l'aéroport», l'autoroute permet de mettre en relation certains points de la cité en assurant un flux important et une desserte rapide.
16. Pologne Gdansk (Barbara MARCHWICKA) : « La ville sous le pont, infrastructure VS confort des piétons », analyser et redéfinir la situation des espaces urbains sous les grandes infrastructures, et réutiliser cet espace.
17. Russie Moscou (Nataliya ZAYCHENKO) : « BLOSHOY cité recherche » création d'une nouvelle rivière, renforcer les transports en commun et la création de chemins de promenade en répondant à la demande de développement durable
18. France (JESSICA VIOLETTE et Claire VIGE HELIE) : «Remodeler la RN23 à Angers », diagnostic de l'autoroute comme une économie urbaine et touristique avec une vision commerciale en attraction de nouveau investissement et immobilier.
19. Mexico Mexico City (José Xilotl) : « Redéfinir l'infrastructure comme méthodologie esthétique et urbaine », connexion limitée en réseau de transport en commun et proposition de combinaison avec parcours cyclable et intégration de parc naturel et espaces publics, création d'un tramway

# Travaux préparatoires

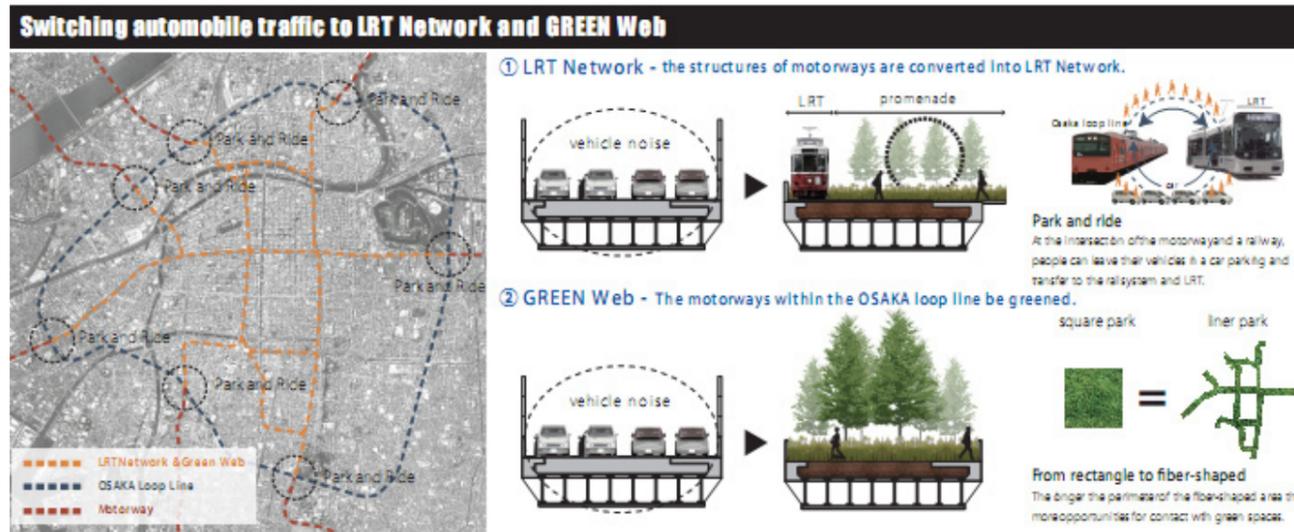


L'autoroute traverse la ville : la cas de la région d'Irkoutsk

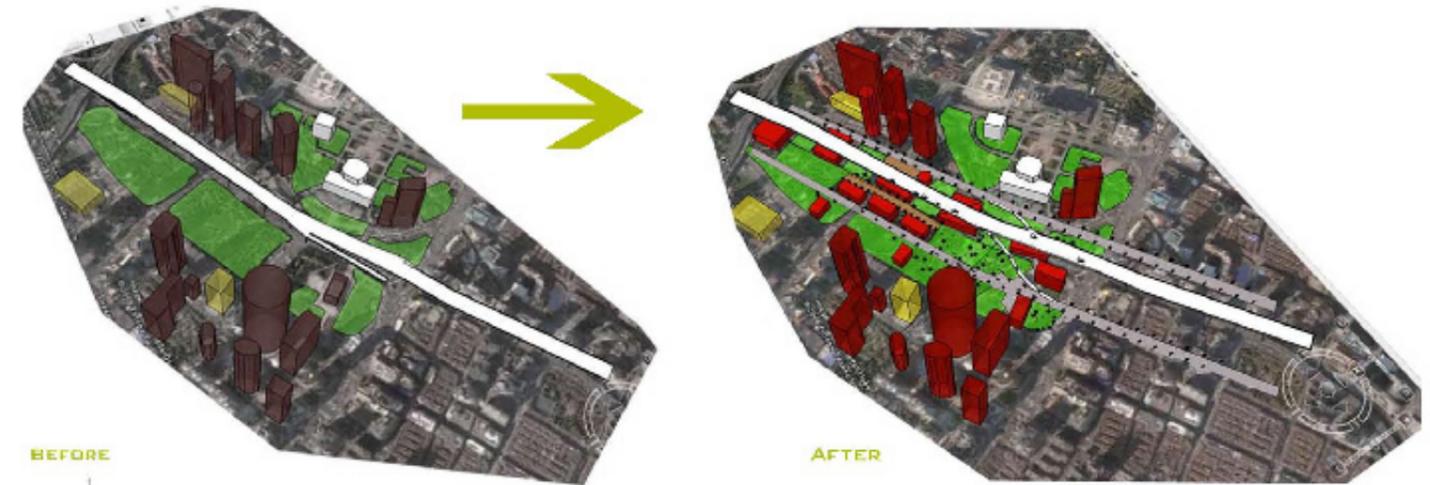


L'autoroute 5 : La couture de l'espace et de la tradition : présentation d'un projet de 'couture urbaine' développée avec l'intervention du secteur privé

# Travaux préparatoires



L'autoroute verte à Osaka



Une ceinture verte à Shanghai



La couverture du périphérique à la porte des Lilas

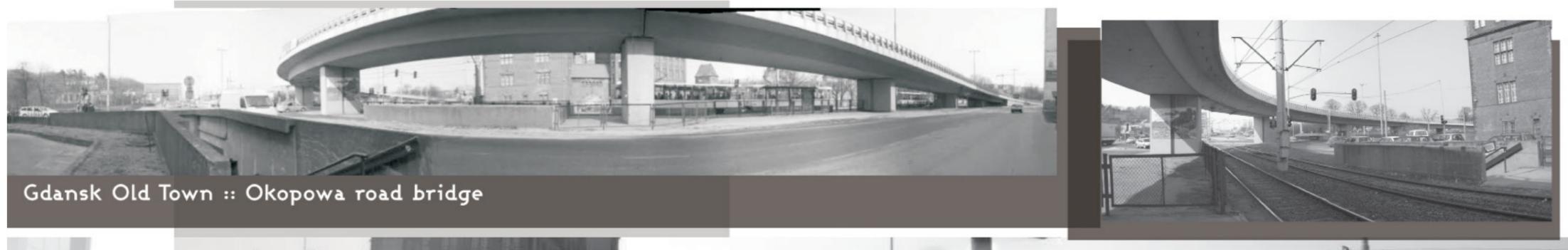


Vue de la RN23 le long de la rivière Maine

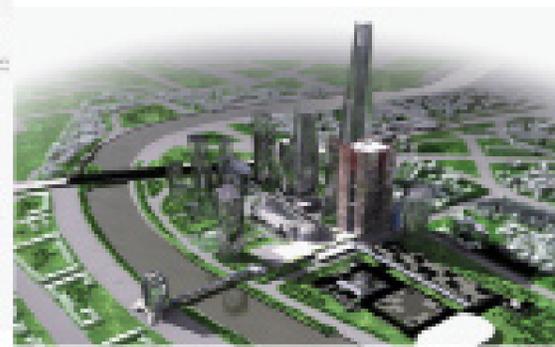
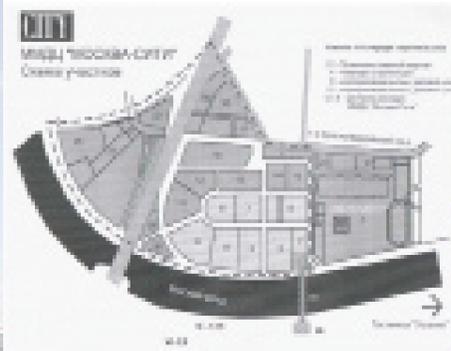


La dalle de Cergy-Pontoise

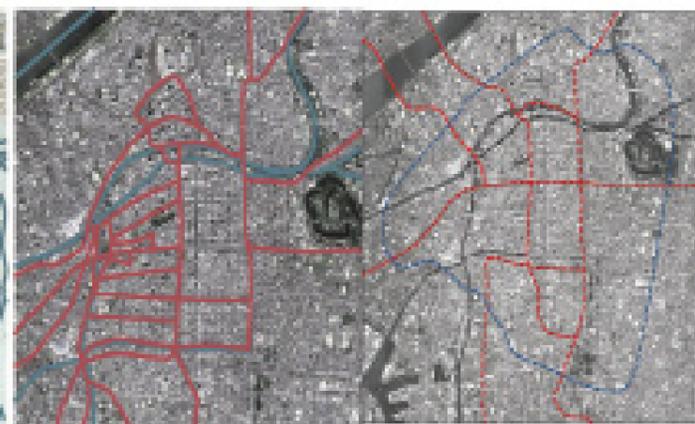
# Travaux préparatoires



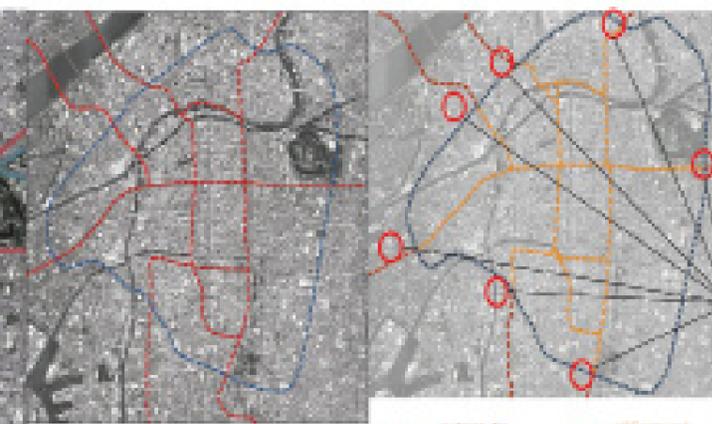
Ville de Moscow en juin en 2008



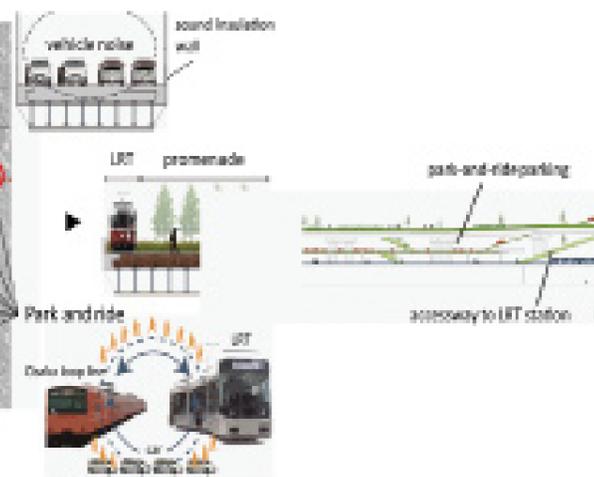
Ville d'Osaka (Hier)



Ville d'Osaka (Aujourd'hui)



--- autoroute --- tramway léger --- LRT network



# Conférences

### L'EVOLUTION DE LA MOBILITE

- L'évolution des pratiques
- Les moteurs de cette évolution
- Ce que nous avons gagné et perdu
- Les ordres de grandeurs essentiels actuels
- Ce qui restera moteur demain.
- La réduction du trafic est elle nécessaire?

### L'EVOLUTION DES PRATIQUES (1)

- Guère plus de déplacements.
- Mais beaucoup plus en automobile (75% des km, tgv+avion 15%, reste 10%).
- Des distances en croissance forte (x5 en 50 ans) donc un changement de notre « niche écologique ».
- Sans augmentation des durées, de la pénibilité, de la part du budget consacré aux déplacements (depuis 1980)

### L'EVOLUTION DES PRATIQUES (2)

- Des vitesses en croissance forte mais qui se stabilisent.
- Des croissances de trafic très différentes selon les territoires (diminution au centre) en raison des changements de la géographie des territoires
- Et selon les personnes : + les hommes, + les cadres, + les périurbains ou les ruraux.

### LES MOTEURS DE CETTE EVOLUTION

- Du point de vue des particuliers: Une optimisation des opportunités d'activités ou de localisation en fonction du temps disponible et des ressources.
- Du point de vue des investisseurs : une nouvelle rentabilité des équipements marchands et non marchands.
- Du point de vue technologique : les progrès considérables de productivité.

### CE QU'ON A GAGNE OU PERDU (1)

#### Gagné

- Une autre accessibilité aux pratiques de loisirs tourisme.
- De l'espace en matière d'habitat et un choix plus large du quartier de résidence.
- Pour les entreprises de la productivité et donc une croissance économique supérieure.
- Mais pas du temps de déplacement....

#### Perdu

- La ségrégation sociale s'est développée
- L'espace public s'est dégradé
- Les atteintes à l'environnement multipliées.
- Pour des coûts publics et privés (logement, transport) majorés

### LES ORDRES DE GRANDEURS ACTUELS (1)

#### En déplacements

- 1000 déplacements par an et personne soit 16000 km
- Ceux de moins de 100 km (55 %des km parcourus) : map+2r (30 des dép. et 4% des km), TC (10 et 13), voiture (60 et 83)
- Ceux de plus de 100km (10 par an et par personne mais 45% des km) : TC 16% des km, avion 30%, voiture 54%.
- Autant de km voiture parcourus dans les aires urbaines et en dehors

#### En coûts

- Budget déplacement 15,3% des revenus des ménages dont 13,2 en voiture.
- 1km voiture coûte 30 centimes par voiture (et 18 par personne) et 2 à la collectivité.
- 1km TC coûte 12 centimes à l'usager et 18 à la collectivité.
- La fiscalité routière rapporte 35 milliards d'euros soit deux fois la dépense routière.

#### En atteinte à l'environnement

- + 16% de plus de CO<sup>2</sup> par la voiture entre 1990 et 2000, stabilisation depuis. Soit 24% des émissions de CO<sup>2</sup> en France et 20% des gaz à effet de serre.
- 5000 morts

### CE QUI RESTE MOTEUR DEMAIN POUR L'USAGE DE L'AUTOMOBILE

- Une décroissance du trafic : 12% dans les années 60, puis 5%, 3%, 2%, 1% ensuite parallèlement à une tendance à la saturation du parc.
- Une progression du niveau de service de la route qui se ralentit pour des coûts de déplacements qui grimpent plus vite que les ressources.
- La concurrence TGV, avion, NITC.
- Tourisme, étalement urbain, marchandises, restent des moteurs possibles, du moins dans les pays les plus développés.

### LA REDUCTION DU TRAFIC EST ELLE NECESSAIRE?

- Oui si la technologie n'était pas au rendez-vous pour pouvoir respecter le facteur 4.
- Mais la densification de la ville compacte et plus de tc plus puissants ne sont pas suffisants pour réduire significativement les km automobile.
- Même si la technologie est au rendez vous il y a d'autres raisons de chercher à diminuer le trafic, mais cela passe par une autre approche de la cohérence entre transport et urbanisme, dont la maîtrise des vitesses et la politique foncière sont les pivots.

### UNE COHERENCE ELARGIE ENTRE TRANSPORT ET URBANISME

- Comment les « conditions de la mobilité » produisent les « niveaux territoriaux ».
- Quels sont les défis actuels ou futurs à relever.
- Comment optimiser ?

### LES MOBILITES « MATRICES » DES TROIS NIVEAUX TERRITORIAUX

- La mobilité de proximité structure l'armature des polarités secondaires au sein du bassin d'emploi. La vitesse ne fait pas gagner de temps
- La mobilité d'agglomération délimite le bassin d'emploi. La vitesse ne fait gagner du temps que si le marché du logement est détendu.
- La mobilité métropolitaine favorise les synergies au sein des aires métropolitaines. La vitesse est là, la plus utile.

### LES ENJEUX ASSOCIES A CES TROIS MOBILITES

- Une mobilité de proximité trop commode suscite une concentration et une spécialisation excessive des polarités secondaires.
- Une mobilité d'agglomération trop commode alimente une ségrégation sociale et une concentration des activités croissantes qui relance le besoin de mobilité (en annulant le gain de vitesse)
- Une mobilité métropolitaine trop commode peut spécialiser à l'excès certains territoires.

### PROPORTIONNER LA FACILITE DE SE MOUVOIR AUX OBJECTIFS D'AMENAGEMENT.

**MAIS...** La volonté d'attirer simultanément toujours de nouveaux emplois, et de répondre sans discrimination aux diverses demandes de mobilité indépendamment de leur impact sur l'aménagement, produit, dans l'état actuel du jeu institutionnel, le blocage foncier, et les deux crises simultanées de la mobilité et de l'habitat, avec, en plus, leurs conséquences environnementales négatives.

### UNE COORDINATION DIFFERENTE DES POLITIQUES URBAINES

- La mobilité de proximité : de la lenteur, des modes doux, la densité sera utile à l'existence de pôles de proximité accessibles sans obligation de recourir à l'automobile, des incitations à la structuration de ces pôles.
- La mobilité d'agglomération : un réseau routier gratuit mais pas trop rapide, des transports collectifs puissants, un équilibre habitat / emploi à la bonne échelle territoriale (interventionnisme correcteur incessant= fiscalité).
- La mobilité métropolitaine: péage si vitesse, réseau TC régional, localisation privilégiée des fonctions métropolitaines.

### LES DEFIS

- Le défi principal n'est plus (surtout en urbain) celui de l'encombrement des infrastructures.
- Les défis principaux sont maintenant.
  - sociaux, via principalement l'interférence urbanisme / logement, la mobilité facilitée ayant échoué (voir ci après) à permettre une offre d'habitat de qualité, accessible à tous (avec ses conséquences économiques sur les territoires).
  - énergétiques et environnementaux (sans que ni la ville compacte, ni le développement de modes alternatifs à l'automobile ne suffisent à résoudre le problème). Il faut permettre de faire (ou de pouvoir faire) moins de km en automobile.

### POURQUOI LES CONDITIONS PLUS FACILES DE MOBILITE RENCHERISSENT L'IMMOBILIER

- En théorie, c'est uniquement le manque de logement qui renchérit le marché, la mobilité facilitée se contentant d'homogénéiser le marché du logement.
- En réalité la ségrégation sociale induite par la mobilité facilitée réagit en retour sur les prix (via la rente foncière croissante qui exige des accédants à la propriété toujours plus riches) et sur les coûts de la mobilité. In fine, prix immobiliers et coûts de la mobilité HT, évoluent en parallèle. Ce coût de la mobilité devient un coût logement et croît avec la taille de la région urbaine.
- Il faut donc revenir sur le dogme de l'intérêt en toutes circonstances d'unifier le marché du travail. Ce n'est vrai que s'il y a pour tous une mobilité résidentielle suffisante.

### LES PISTES DE SOLUTION.

- Rééquilibrer les potentialités de mobilité résidentielle et de mobilité quotidienne.
- Contourner le blocage des communes qui empêche la création d'une offre foncière. Lier par la fiscalité l'emploi et le logement. Taxer l'incohérence territoriale (habitat /emploi) et financer ainsi une politique d'aménagement plus ambitieuse.
- Diversifier les politiques de la mobilité (vitesse, péage, partage modal, etc.) selon les types de mobilité c'est-à-dire selon l'organisation désirée des niveaux territoriaux.

# Conférence de Ann Carol WERQUIN, architecte, paysagiste

Visite de quelques autoroutes conçues en interaction avec leurs villes, évocation des tendances pour rééquilibrer, en ville, toutes les circulations.

## Vivre en ville

Se déplacer beaucoup, voir la ville un peu, être piéton assez rarement

Être habitant c'est être utilisateur -en individuel- d'au moins trois vitesses en ville, correspondant à trois sortes d'infrastructures : sections d'autoroutes, rues et boulevards, parties piétonnes

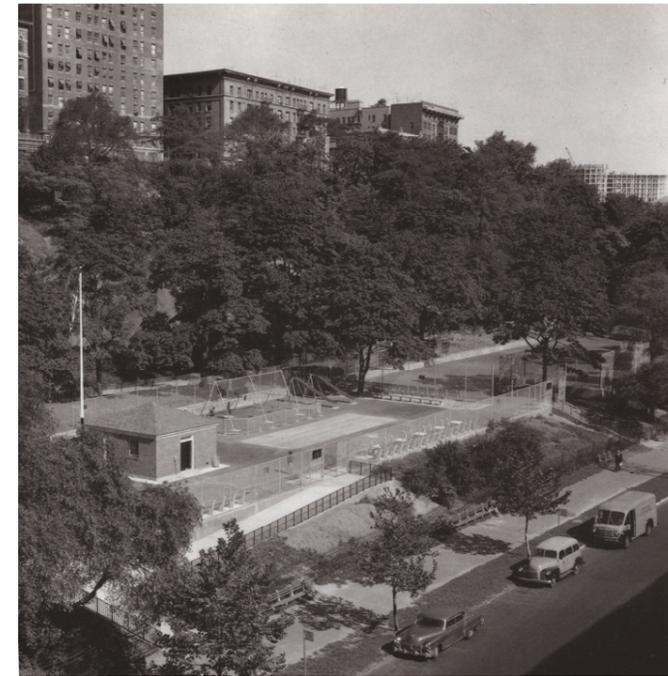
On rêve d'espace public, de frottement social, d'immersion dans la ville sans lui porter atteinte mais en fait, on vit dans des villes élargies où les voies rapides sont nécessaires.



Autoroute à l'entrée de Montpellier, boulevard de Vallecas à Madrid, passerelle du Millenium de Foster à Londres.



## Un mode plurifonctionnel : la parkway



Morningside parkway, Bronx, F.L. Olmsted, (début du 20<sup>e</sup> s., vue de 1956), Henry Hudson Parkway (1907), N.Y., F.L. Olmsted, vue actuelle du parc crée avec

La parkway, une réponse du début du siècle combinant une route rapide au centre d'un dispositif qui apporte au quartier des espaces verts pour la promenade et des aires de sport,

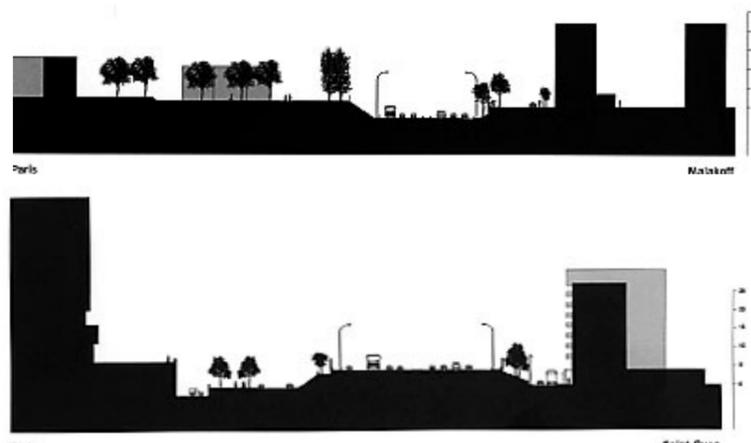
Au nord le parc rejoint le Riverside Park du paysagiste Frederick Law Olmsted, créé vers 1906 (une parkway, Riverside Drive et des terrains de sport, de jeux de ballon, avec promenade publique sur le fleuve) augmenté dans les années 80 par un don du milliardaire D. Trump

On peut se demander si dans les dernières décennies on n'a pas eu tendance à faire les autoroutes comme on a fait les grands ensembles et non pas comme on a fait les villes nouvelles, avec une ambition et une vision plurifonctionnelle

## Le contournement de Barcelone (les rondas)

Une petite emprise peut déplacer beaucoup de monde si c'est une voie rapide. Barcelone a hésité et choisi au final un contournement autoroutier, essayant d'avoir les avantages mais pas les inconvénients

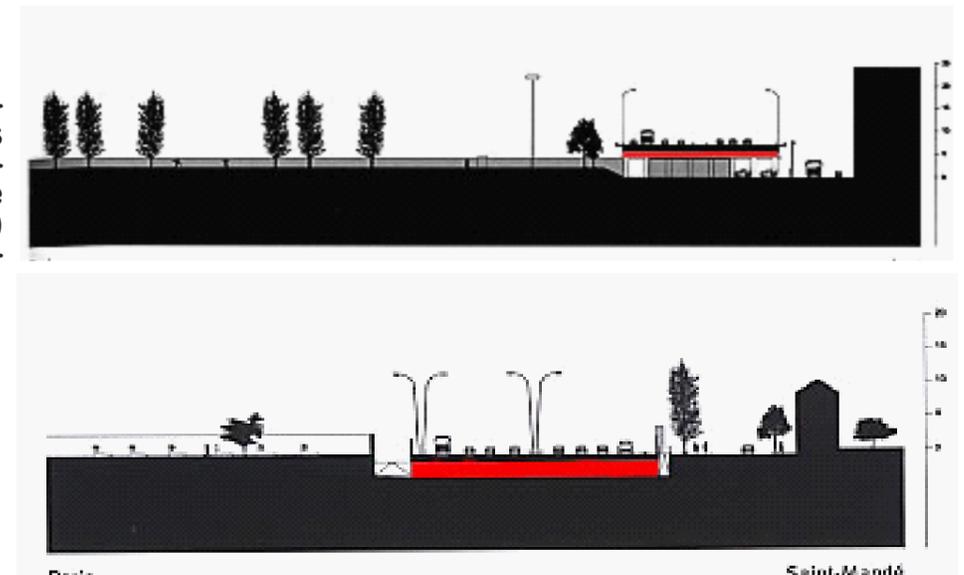
Un modèle pour Barcelone : le périphérique parisien : il est compact, tantôt en tranchée ou en remblai, et souvent accompagné de boulevards qui le longent



## Le contournement de Barcelone (les rondas)

Il a un profil en travers très varié : 2x 4 files de 3,50 m + 3 m de terre plein central + 1,50 m de trottoir technique de chaque

14 cas de figures différents recensés par Tomato (in La ville du périphérique) à niveau, en remblais, en déblais



# Conférence de Ann Carol WERQUIN, architecte, paysagiste

Visite de quelques autoroutes conçues en interaction avec leurs villes, évocation des tendances pour rééquilibrer, en ville, toutes les circulations.

## Le contournement de Barcelone (les rondas)

L'exemple du périphérique parisien témoigne d'une recherche esthétique, d'une façon de se montrer pour des immeubles ou des enseignes, mais il y a peu de contacts entre les 2 mondes, celui de la route, celui de la ville Barcelone a voulu que sa ceinture périphérique puisse minimiser le temps de transit, et aussi améliorer les quartiers



Deux exemples d'architecture et d'urbanisme qui composent avec la voie. Résidence pour étudiants. Architecture studio, ensemble d'habitat organisé autour d'une cour collective protégée du bruit par un mur vitrail



## Le contournement de Barcelone (les rondas)

Les grands principes des rondas :

- Etre moderne, utile et esthétique.
- Etre un parcours agréable pour l'utilisateur mais sans entraver les fonctionnements urbains et le dessin des nouveaux quartiers,
- Equipement utilitaire, la voie doit se faire le plus discrète possible et participer à la création de la ville et de ses nouveaux pôles



Une pensée en rhizome : la voie rapide n'empêche pas qu'autour la ville se développe. Ronda litoral, elle s'efface en partie pour permettre la liaison ville et port

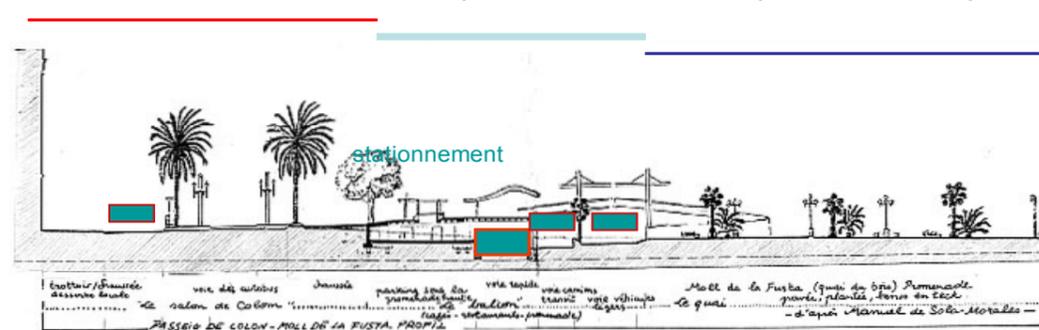


ouverte en 1992 - JO- P. Barragan et B. de Sola, architectes de nombreuses sections)



## Le contournement de Barcelone (les rondas)

Promenade haute      voies rapides et transit local      promenade du quai



1 2 3 4 5 6 7 8 9

1.trottoir, 2. chaussée, 3. voie bus, 4. trottoir, 5. promenade haute avec cafés, 6. Ronda litoral, 7. voie camions/autocars, 8. voie de desserte 9. promenade basse du quai

Profil en travers : niveau haut : desserte locale, voie pour bus et promenade haute. Sous la promenade, la ronda litoral (voie rapide périphérique) et du parking, ensuite deux voies de transit local puis le port, traité avec des palmiers et des bancs de teck

## Le contournement de Barcelone (les rondas)

On invente une esthétique pour l'ouvrage et un paysage moderne: Parc, promenades, palmiers en ligne médiane, formes et matériaux modernes (1992)



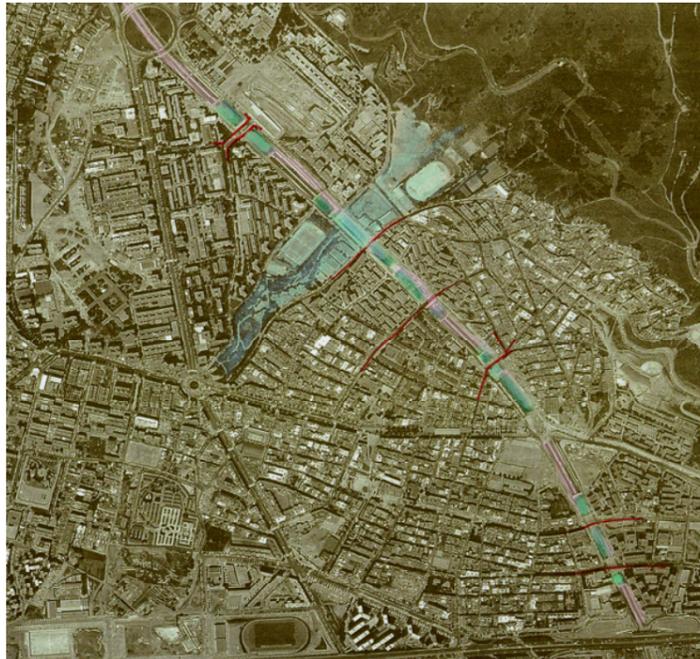
Dans le quartier neuf des plages et du port olympique ; tantôt enterrée, tantôt ouverte, la ronda litoral s'incorpore au jardin zone tampon entre vie quotidienne (habitations/bureaux) et loisirs balnéaires.



# Conférence de Ann Carol WERQUIN, architecte, paysagiste

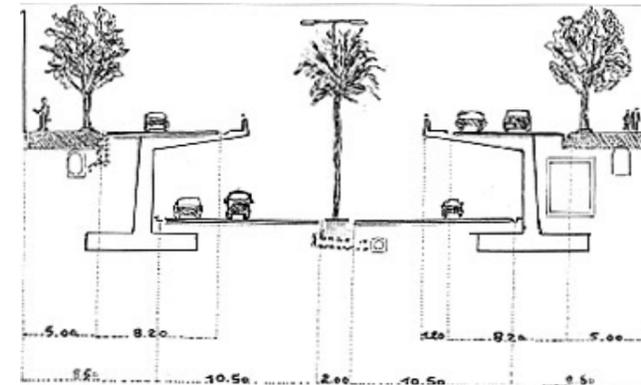
Visite de quelques autoroutes conçues en interaction avec leurs villes, évocation des tendances pour rééquilibrer, en ville, toutes les circulations.

## Le contournement de Barcelone (les rondas)

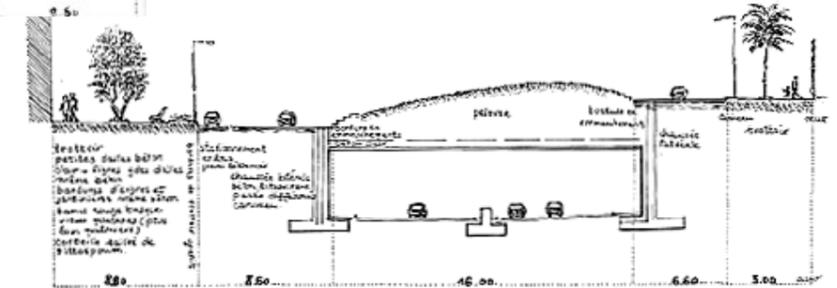


Dans le quartier de Nou Barris, très dense et manquant d'équipements publics, on fait une voirie rapide qui n'interrompt pas la ville, et sur l'emprise prévue on ajoute des stades ou des jardins

## Le contournement de Barcelone (les rondas)



Effacer la voie, la 'compacter' gagner de l'espace pour la vie de surface



## Le contournement de Barcelone (les rondas)



Deux moyens de gagner de la place : la superposition d'équipements et celle de voiries en encorbellement.

Ce genre de travail nécessite plus de réflexion, de soin, d'études et plus de moyens financiers.



## Le contournement de Barcelone (les rondas)



Barcelone a choisi une écriture technique pour le vocabulaire de la voie, des éléments simples de rambarde, et une homogénéité du mobilier urbain pour tous les quartiers

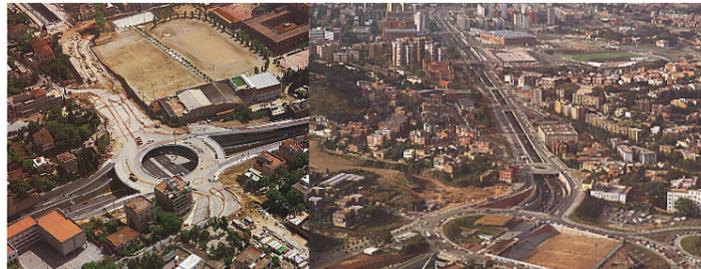


Un travail a eu lieu pour faire de chaque giratoire échangeur une avant-place du quartier desservi, chacun différent de l'autre, et la voie d'accès, après cette porte, met en valeur les repères du quartier. En bas, celui au-dessous de la zone naturelle remarquable et protégée de la montagne de Collserola

# Conférence de Ann Carol WERQUIN, architecte, paysagiste

Visite de quelques autoroutes conçues en interaction avec leurs villes, évocation des tendances pour rééquilibrer, en ville, toutes les circulations.

## Le contournement de Barcelone (les rondas)



Le principe de voie compactée est repris à Barcelone pour les nouvelles voies (2006, Réhabilitation de la Gran Via, dessins du projet)

Échangeur compacté (Nus borras, 3 niveaux dont un accès autoroutier) et un stade construit sur la rocade (Collserola-Jorda) à l'endroit où était prévu un grand giratoire



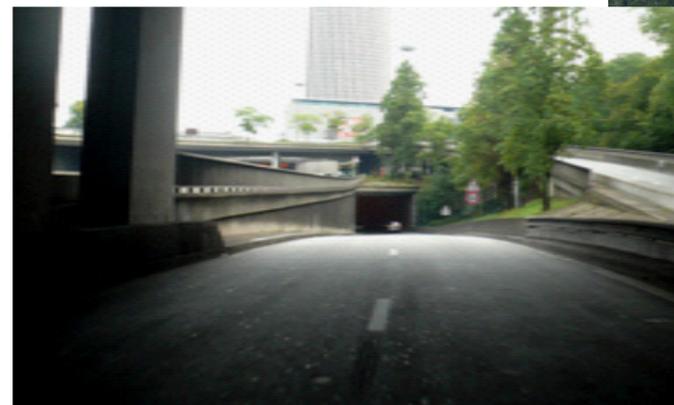
## A 86 section Nanterre/ Rueil-Malmaison



Périphérique parisien, échangeur vers porte Maillot/avenue de Neuilly



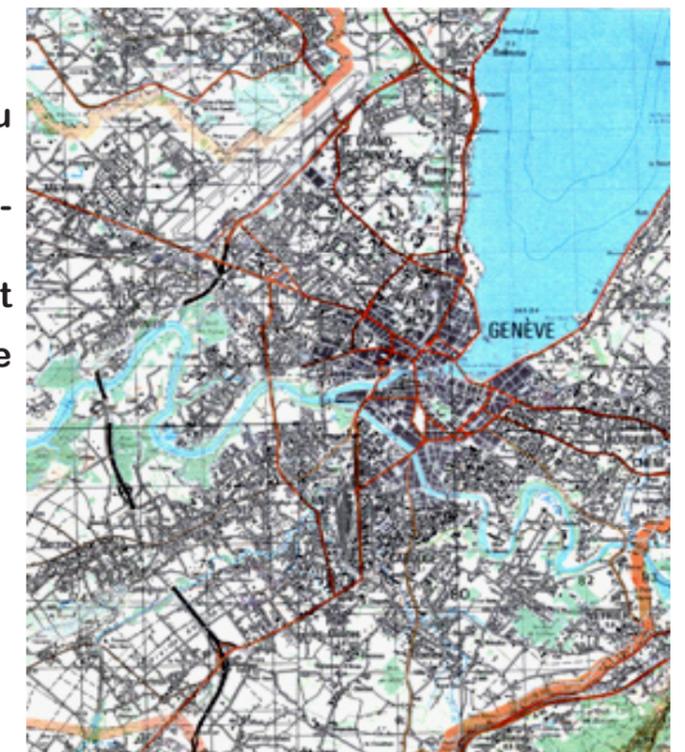
A 86, sortie de Chatou



## Le contournement de Genève

On parle d'« autoroute invisible », pas d'effet-coupure ni pour le milieu rural ni pour les axes d'extension urbaine  
Protection : zone agricole, Rhône, habitants

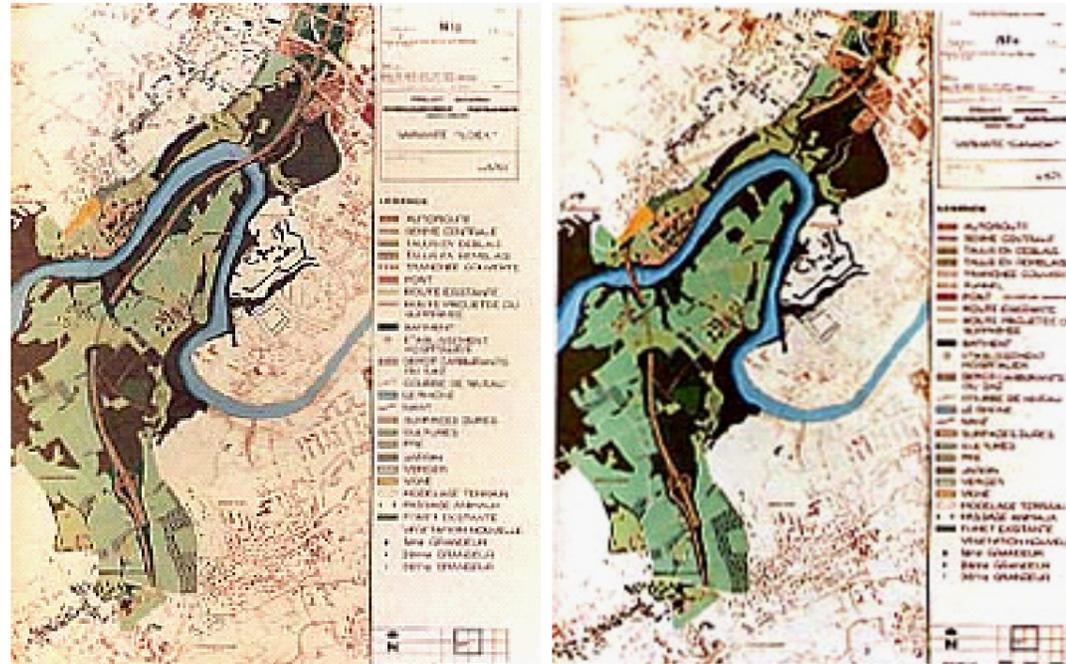
Là aussi une pensée en rhizome plutôt qu'en structure hiérarchisée.  
Vraiment moderne parce qu'elle laisse librement cohabiter des usages.



# Conférence de Ann Carol WERQUIN, architecte, paysagiste

Visite de quelques autoroutes conçues en interaction avec leurs villes, évocation des tendances pour rééquilibrer, en ville, toutes les circulations.

## Le contournement de Genève



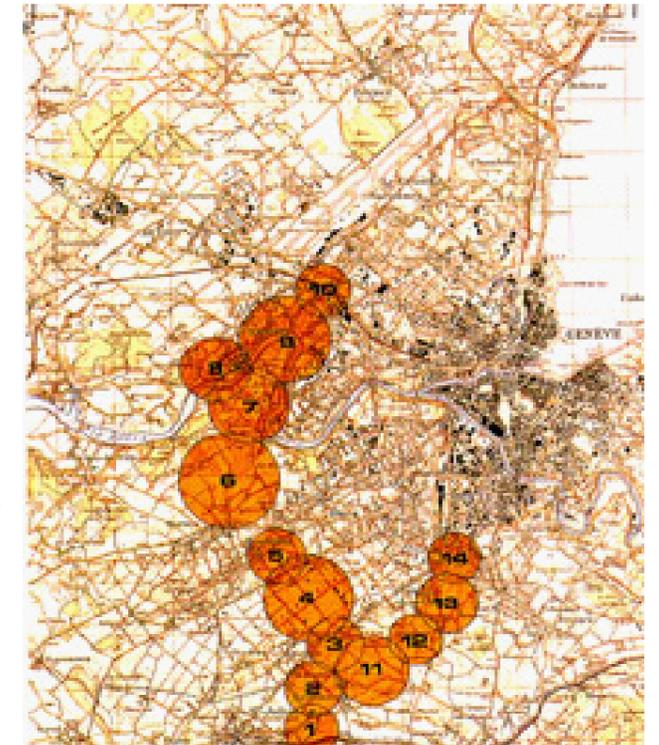
Tracé pour la presqu'île de Loex, avant/après plusieurs concertations, la ripisylve du Rhône est protégée (étude écologique Fulvio Moruzzi, 1974, reprise par le DTP)

## Le contournement de Genève

L'étude d'intégration (après les travaux en commission avec les services extérieurs) définit 14 unités. Il s'agit de différenciation des mesures spécifiques à appliquer dans chacune pour restreindre les effets négatifs de la future autoroute dans tous les domaines.

Les "unités de paysages" correspondent aux conditions de géologie (absorption des sols), du foncier, de la qualité de l'air, de la météorologie, de contexte urbain, d'aspect visuel et aux prescriptions techniques qui s'adaptent de ce fait le mieux (tunnel, abaissement du niveau et renoncement à des viaducs, mur ou talus végétalisés...)

étude Andrey-Varone-Vasarhelyi, 1977/1980, plus expertises des experts en nuisance qui ont refusé « l'eau tiède »  
Annihiler plutôt que compenser



## Le contournement de Genève



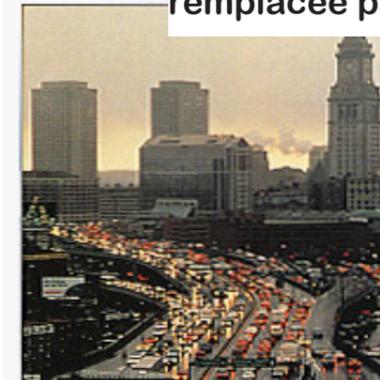
Un projet qui répare la perte en biodiversité résultante de l'agriculture intensive

Entrée du tunnel de Chèvres après le pont sur le Rhône

Les meilleures terres sont retournées à la culture et chaque endroit où le niveau sonore serait égal à 50 dB (A) est traité

## Boston

A Boston, suppression de la Central Artery (viaduc) remplacée par une autoroute équivalente enfouie



le «Big Dig» est le plus gros chantier autoroutier des Etats Unis

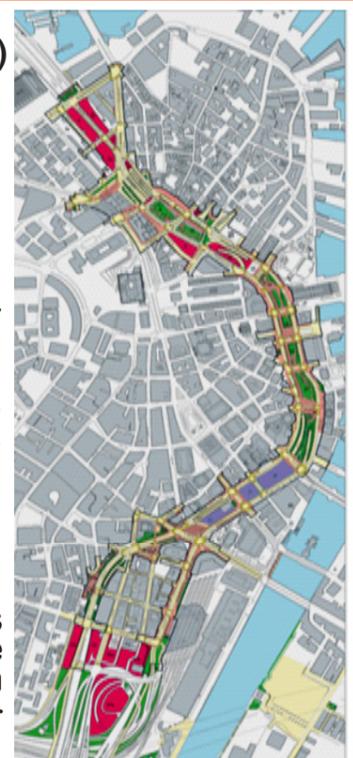
Créée en 1959 (75 000 véh/jour) supportant en 1990

150 000 véhicules/jour (rappel périph parisien 230 000 véh/jour)

Un taux d'accidents 4 fois supérieur à la moyenne nationale

Une voirie détestée dès les années 70 et qui a fait beaucoup de mal à Boston

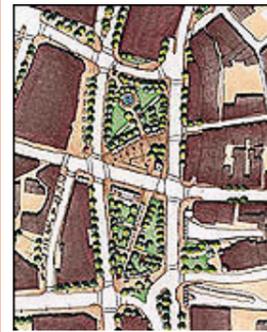
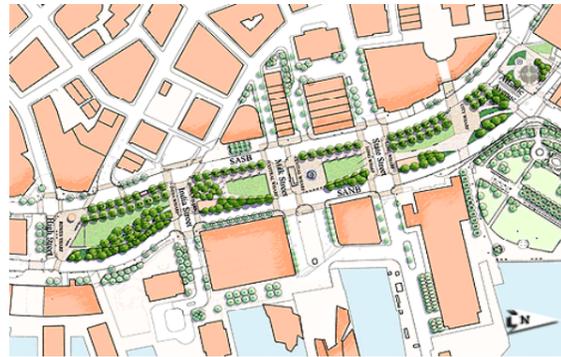
Les changements dans les villes américaines vont très vite. Beaucoup d'autoroutes à ciel ouvert supprimées (enfouies ou transformées en boulevard urbain), des secteurs à péage ont été créés. Ainsi, il paraît qu'à Los Angeles la circulation automobile a diminué de 88 % dans la charging zone. (données d'avril 2008, 6 mois après la mise en œuvre)



# Conférence de Ann Carol WERQUIN, architecte, paysagiste

Visite de quelques autoroutes conçues en interaction avec leurs villes, évocation des tendances pour rééquilibrer, en ville, toutes les circulations.

## Boston



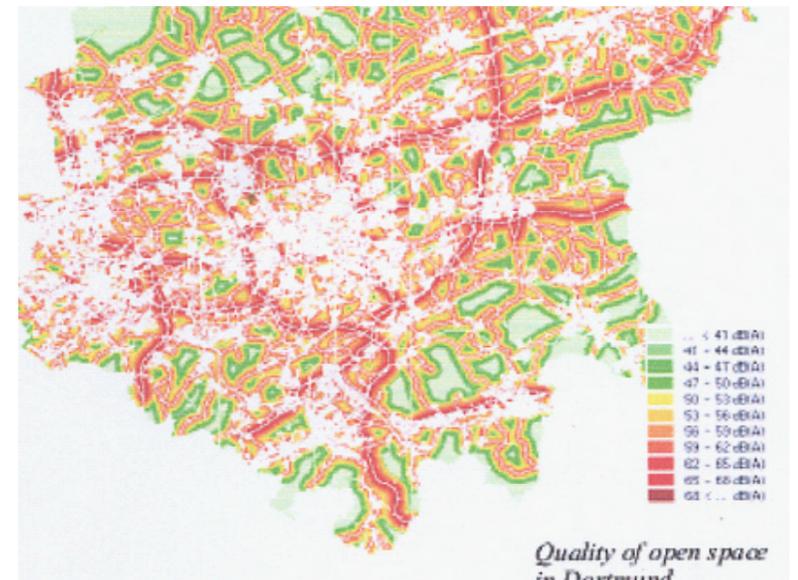
Désormais remplacée par l'espace «Rose Kennedy»: au sol, jardins, espaces publics, immeubles et équipements. La circulation est dessous  
120 hectares de nouveaux espaces publics et espaces verts dans tous les quartiers pour renforcer leurs identités (ex Chinatown) et autour de la Charles River, et 40 ha en parc dans l'île Spectacle

Ouvrages de ventilation, trémie de sortie dans le nouveau quartier des docks, souvent transformées en immeubles mixtes, reconversion urbaine très importante

## La tendance à STOPPER

Un impact trop 'musclé' des infrastructures existantes ? Renoncer aux nouvelles infrastructures dans le péri-centre ?

Partout en ville-région, la qualité des espaces ouverts diminue à cause du bruit, et de la fragmentation due aux infrastructures



Dortmund, fragmentation des espaces par les infrastructures, justifiant le rejet des voies neuves et la recherche de plans multimodaux (image issue de la recherche européenne Propolis)

## La tendance à REPARER

### PERFORATIONS

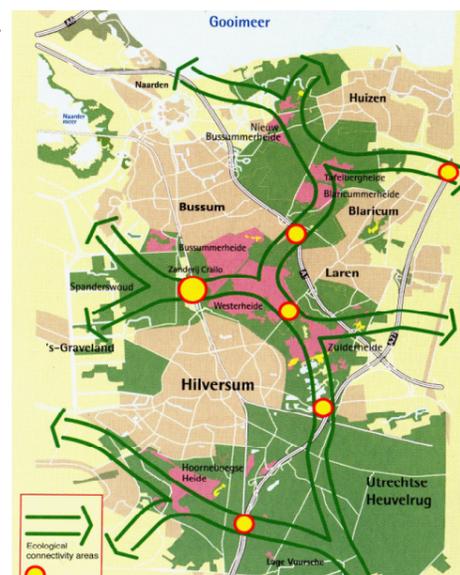


Carte de Francine Houben (Biennale Rotterdam) des connexions à améliorer sur le circuit autoroutier desservant la Randstad Holland

L'effet coupure des autoroutes est dénoncé par les écologistes comme un inconvénient majeur, le principal responsable de désorganisations des fonctionnements des plantes et des animaux.

## La tendance à REPARER

La stratégie hollandaise est désormais à la défragmentation, testée à Hilversum.

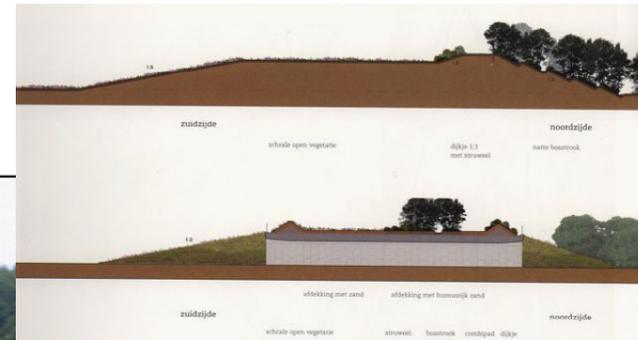


Aux Pays-Bas (et ailleurs en Europe) depuis les années 1980 les écologistes constatent que la perte des connexions faune et flore fait plus baisser la biodiversité que la dégradation interne aux habitats écologiques.

# Conférence de Ann Carol WERQUIN, architecte, paysagiste

Visite de quelques autoroutes conçues en interaction avec leurs villes, évocation des tendances pour rééquilibrer, en ville, toutes les circulations.

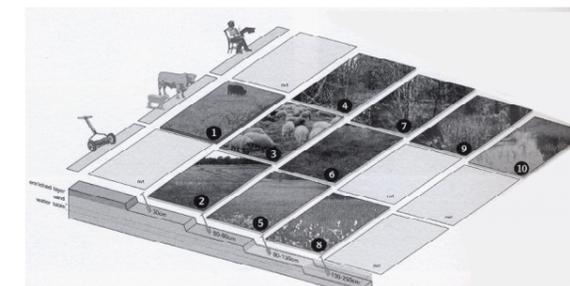
## La tendance à REPARER



Ecoduc modèle de Craillo, à côté d'Hilversum, Pays-Bas

## La tendance à REPARER

Un ouvrage très raisonné pour convenir à un grand nombre d'espèces et populations, un coût jugé 'exorbitant' par certains, un site plébiscité par les promeneurs



Dix paysages doivent émerger des aménagements du Craillo, avec l'aide de trois stratégies d'entretien et cinq niveaux de sols soumis à des conditions différentes d'hygrométrie :

1. pature fleurie
2. pature sèche oligotrophique,
3. bruyère sèche
4. forêt de bouleaux et chênes,
5. pature humide oligotrophique
6. tourbière
7. forêt humide de bouleaux
8. tourbière oligotrophique humide
9. pature fleurie oligotrophique
10. pature humide oligotrophique

Ecoduc du CRAILLO, près d'Hilversum, Pays-Bas  
aménagement écologique par Vista

## La tendance à REPARER

La solution est vu comme du «gagnant/gagnant» par une autre partie du public. Mais l'exemple ne sera pas reproduit facilement.

L'écoduc a coûté 14 m d'€ parce qu'il a fallu pour le créer, acquérir 2 fermes, transférer un golf, contrecarrer d'autres projets, fabriquer un parc pour les chiens... L'association qui a lancé ce projet local a réuni 11 partenaires nationaux



## La tendance à

- Développer les autres réseaux, pour inciter aux pratiques vertueuses, aux autres modes, à un enrichissement de la biodiversité et pour s'inscrire dans une logique de développement durable,

## Ce qui suppose de

- Montrer, pour les déplacements, des formes et des images diversifiées

Partout en ville, dans le cadre de procédures intégrées, c'est à dire couplant plusieurs critères et avantages, on cherche à recréer des circulations agréables pour les hommes, et qu'elles puissent aussi servir aux animaux et aux plantes

Eau :  
L'eau dans la ville, épuration  
Gestion du ruissellement...

Santé :  
Espace public de promenade  
Couloirs/jardins, marche, cyclistes  
Lutte contre l'obésité

Breda, le Zaartpark  
Londres, le Thames Path



# Conférence de Ann Carol WERQUIN, architecte, paysagiste

Visite de quelques autoroutes conçues en interaction avec leurs villes, évocation des tendances pour rééquilibrer, en ville, toutes les circulations.

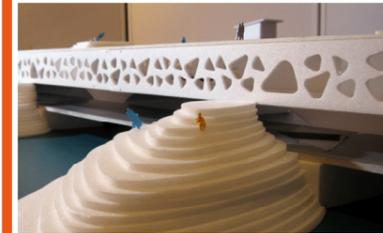
Au centre des villes , on redécouvre l'espace public convivial  
New York Hudson River park, NY



façon pont japonais,  
Amsterdam, Bornéo  
Sporenburg West 8 archi,  
1998-2000



projet à Copenhague



Lier : la passerelle, large, plutôt ludique, est partout un programme à la mode



# Forum 1

5 septembre 2008

# Equipe A

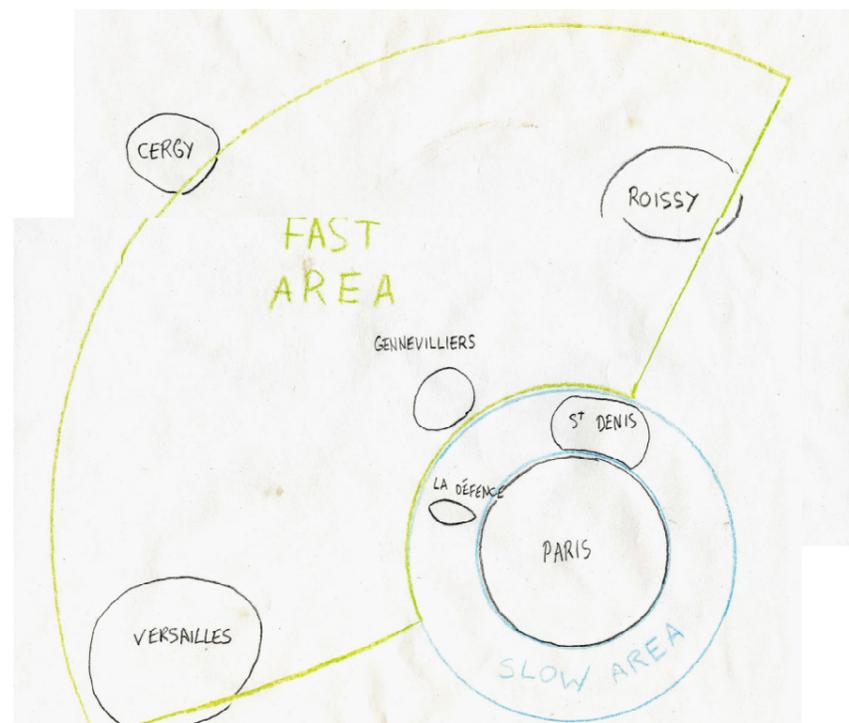
## Forum 1



### Look for identity

### 1) Analyse à différentes échelles

Carte 1 : Quart Nord-Ouest de l'Île de France – Analyse des flux.



- L'Île de France est coordonnée par trois périphériques dont Paris est le centre. Ils sont constitués d'une série d'autoroutes et de nationales qui relient Paris à l'ensemble du pays en passant à travers les grandes banlieues.
- Les périphériques établissent deux zones distinctes : une zone lentes et une zone rapide. La première se trouve entre le périphérique parisien et l'A86 (zones moins denses avec les principales autoroutes et des transports publics moins saturés) ; la seconde entre l'A86 et la Francilienne (zone très dense et transports publics saturés).
- En sectionnant la région d'Île de France le long des banlieues extérieures, nous établissons Cergy-Pontoise comme sommet du Nord-Est de l'Île de France ( de Versailles à Roissy).

- Cergy marque l'entrée de cet espace

qui s'étend jusqu'à Paris. On constate qu'au Nord de Cergy l'influence de l'Île de France ne s'applique plus. Dans l'abstrait, aucune ville plus au Nord ne cherchera une liaison directe avec Paris.

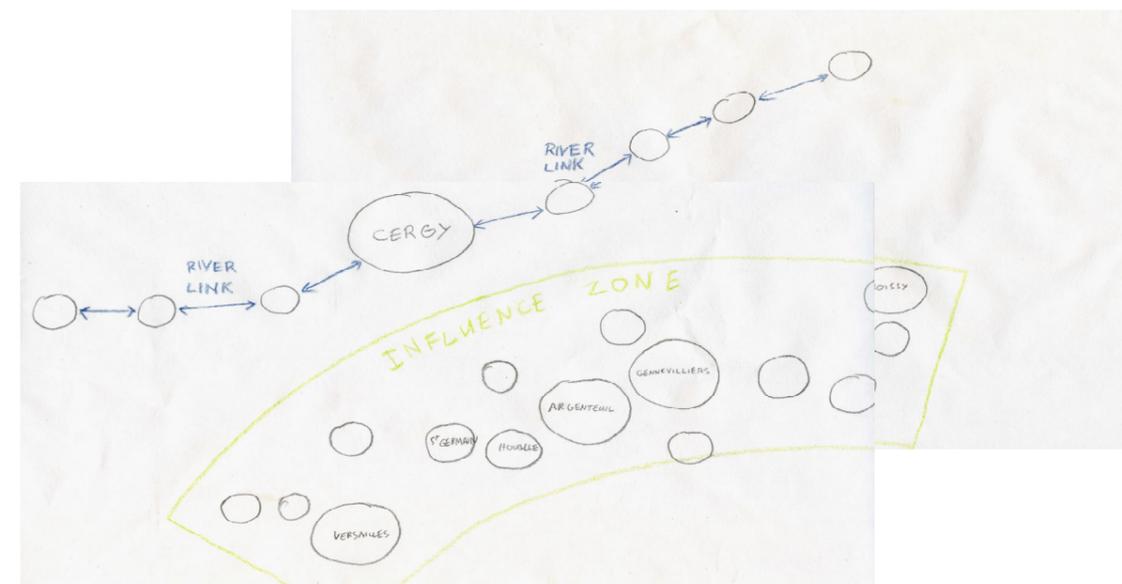
- L'Île de France est coordonnée par trois périphériques dont Paris est le centre. Ils sont constitués d'une série d'autoroutes et de nationales qui relient Paris à l'ensemble du pays en passant à travers les grandes banlieues.

- Les périphériques établissent deux zones distinctes : une zone lentes et une zone rapide. La première se trouve entre le périphérique parisien et l'A86 (zones moins denses avec les principales autoroutes et des transports publics moins saturés) ; la seconde entre l'A86 et la Francilienne (zone très dense et transports publics saturés).

- En sectionnant la région d'Île de France le long des banlieues extérieures, nous établissons Cergy-Pontoise comme sommet du Nord-Est de l'Île de France ( de Versailles à Roissy).

- Cergy marque l'entrée de cet espace qui s'étend jusqu'à Paris. On constate qu'au Nord de Cergy l'influence de l'Île de France ne s'applique plus. Dans l'abstrait, aucune ville plus au Nord ne cherchera une liaison directe avec Paris.

Carte 2 : Zone d'influence de Cergy-Pontoise



On peut observer que la Seine et l'Oise forment un axe reliant de nombreuses villes (de Mante la Jolie à Chantilly) avec Cergy-Pontoise au centre.

Les deux périphériques relient trois points majeurs chacun dans la région, à savoir Versailles – le port de Gennevilliers – St. Denis pour le second périphérique (A86) d'une part et Versailles – Cergy-Pontoise – Roissy pour la francilienne d'autre part.

Ces deux périphériques contiennent une série de banlieues denses qui peuvent seulement être accessibles depuis Cergy-Pontoise par des axes routiers inefficaces car zigzagant entre les autoroutes majeures. Ceci signifie que Cergy-Pontoise ne travaille pas en tandem avec ces zones.

La nouvelle section de l'A104 permettra un double effet : connexion de l'ensemble de cette région Nord-Ouest avec et à travers Cergy-Pontoise ; et simultanément déplacera les forces économiques majeures du sud de l'Oise vers la prochaine jonction entre la A104 et l'A15.

### Carte 2 : Propositions.

Utilisons une approche multimodale. : Cergy-Pontoise peut articuler le Nord-Ouest de l'Île de France grâce à deux axes clefs : Versailles – Cergy-Pontoise - Roissy et Mantes la Jolie - Cergy-Pontoise - Senlis.

Des pistes cyclables le long de l'Oise peuvent connecter des villes dans un rayon de 15 km depuis Cergy-Pontoise, en même temps qu'un ensemble trains – navettes fluviales peut connecter les villes entre elles le long du fleuve.

Une voie ferrée rapide peut connecter les villes majeures qui sont le long du troisième périphérique via les banlieues situées entre le second et le troisième périphérique.

De possibles extensions partant de là pourraient inclure des trains nationaux depuis la Normandie jusque vers Maisons-Laffitte puis Cergy-Pontoise (pas de passage par Paris).

### Analyse du territoire : Forces, Faiblesses, Opportunités et Menaces

Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Localisation (40min Paris, 30min Roissy)	Croissance en déclin (pas de relance économique)	Pôle commercial (centre commercial)	Stagnation de l'économie
Pôle économique (parc d'activité, centre commercial ...)	Migration et fuite des cerveaux	Zones (bois/plaines) encore inexploités	Régulation des lois sur la pollution
Pôle politique (préfecture, tribunal...)	Saturation des trafics (A15, A184)	Volonté de se porter mieux et de croissance économique	Gouffre social et croissance de la criminalité
Multi culture / multi ethnique (Cergy St Christophe)	Disparité de la croissance économique (Villages VS Cergy)	Possibilité d'organiser de grandes expositions et de grands événements	Discrimination spatiale
Pôle universitaire (ESSEC, ENSEA...)	Monopole de Paris et de La Défense (tendance à s'effacer)	Volonté des pouvoirs publics de revitaliser la ville	Délocalisation /concurrences des pays à bas salaires
Sièges de multiples compagnies (3M, SAGEM...)	Paradoxe ou incompatibilité densité/ grandeur	Pouvoir attractif certain	Zones trop spécialisées
Paysages variées et d'une grande beauté (Axe majeur, Villages, Vexin...)	Desserte difficile vers certaines zones	Réalisations récentes de nouvelles voies motorisés (autoroutes)	
Pôle de transport (RER A, RER C, Bus A15, A104...)	Nuisances sonores	Reconversion du patrimoine foncier	
Sports /Loisirs (patinoires, piscines, tennis...)	Dégradation de certaines zones urbanisées	Projet de création d'un nouveau canal au nord de Cergy	
Multitude d'offre d'emplois (parcs d'activités)	Agression / crime	Création de nouveaux équipements culturels et sportifs	
L'Oise	Régulation trop importante (voies pédestres, voies motorisées...)	Recherche d'identité	
Qualité des emplois	Dégradation de la qualité de certains espaces publics	Attrait de la tendance néo régionaliste et de la maison individuelle	
Ouverture d'esprit (Tolérance, Arts, Culture ...)	Lots trop grands irrégularité : villages / centres	Conforter sa place au niveau européen	
Démocratie	Centre commercial qui perd son statut		
Événementiel (Festival)			

# Equipe A

## Forum 1

### 2) Détermination de la stratégie pour le territoire de Cergy-Pontoise :

Démarche : partir du territoire pour déterminer ses infrastructures

L'objectif est de partir du futur du territoire pour déterminer le futur de ses infrastructures.

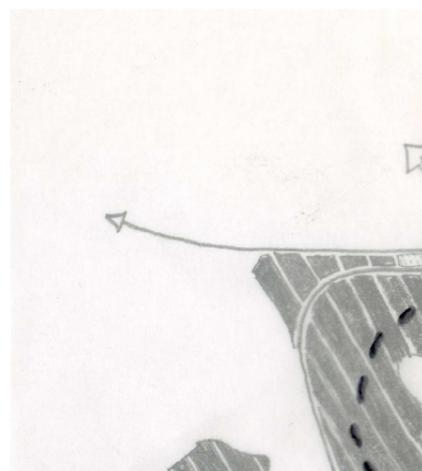
Vision : Passer de la stagnation à la dynamique : démographique, économique et concernant l'image de Cergy.

Donner à Cergy une nouvelle identité et la transformer en ville visible, moderne, qui attire les entreprises et les diplômés.

Arguments territoriaux	Objectifs – Ce qui nous proposons de faire	Stratégie – Comment nous souhaitons le faire
Une très grande diversité de paysages naturels et urbains (bois, champs, lacs, villages, caserne...) => Cergy est comme une succession de musques variées	Utiliser cette diversité pour transformer Cergy dans une ville spécialisée dans l'industrie du cinéma	Création d'équipements spécialisés Coordonner les écoles (art, théâtre...) Développement d'un système de prêts appropriés
Une ville qui n'est pas visible lorsqu'on y arrive en voiture ou en transports en commun	Rendre la ville visible pour les passagers des voitures et les utilisateurs des transports publics	Créer des portes, visibles, reconnaissables Créer une séquence cinématique sur le boulevard - Transformer les lignes électriques pour les rendre attractives
Des habitants qui quittent la ville, une sous-représentation des « classes supérieures », mais un pôle universitaire très important	Garder les diplômés qui ont étudié à Cergy	Ajouter des logements et activités attractifs
Stagnation économique, peu d'arrivées d'entreprises, bureaux vides	Revitaliser les parcs d'activité, attirer de nouvelles entreprises, bureaux	Conserver un accès rapide aux parcs d'activité, connecter les parcs d'activité à l'autoroute d'une manière spécifique - Division des flux de trafic pour assurer un accès rapide aux parcs d'activité
Un mode de vie plus tranquille qu'à Paris	Attirer les habitants dans les transports publics, développer de nouveaux liens et modes de transports	- Un mode de transport fluvial, entre Pontoise, la base de loisirs... et pour lier Cergy aux autres villes situées le long de la rivière ?
Un centre qui peut être inapproprié pour une ville de cette taille, beaucoup d'espace utilisé par l'A15 dans des zones denses	Conserver les habitants de Cergy et Gagner de l'espace dans les zones denses stratégiques	- Travailler sur l'A15 pour diviser les flux de trafic dans la ville, pour assurer un transit rapide et une vitesse plus lente dans les zones denses

### 3) Premières grandes orientations

- 1) Dans l'hypothèse de la création d'un centre au niveau des Linandes : l'ajout possible d'une nouvelle station de RER entre Cergy-Prefecture et St Christophe
- 2) Comme sur l'illustration ci-dessus, le renforcement d'un carré de centres chacun s'occupant de desservir sa propre zone d'influence
- 3) La création de deux itinéraires en cercle de bus rapides avec peu d'arrêts
- 4) L'ajout d'un transport fluvial touristique profitant des infrastructures présentes.



# Equipe B

## Forum 1



### UNE VILLE TOURNEE VERS L'EAU Turning toward the water...

#### Positionner Cergy-Pontoise par rapport à Paris

- Paris est connecté à Cergy-Pontoise par les infrastructures, l'économie et l'eau. Utiliser cette connexion par l'eau pour visualiser le lien Paris Cergy et attirer du tourisme à Cergy, ville porte du Vexin (les gens vont jusqu'à Marne la Vallée, pourquoi pas jusqu'à Cergy ?)
- Conforter la liaison avec l'aéroport de Roissy Charles de Gaulles pour conforter les possibilités de tourisme à l'aide de liaison bus

#### Diagnostic de Cergy-Pontoise à l'échelle locale :

- Présence importante de l'eau : la base de loisirs, l'Oise, la Coulevre et la Viosne, nom du département (Val d'Oise), nom du centre commercial (les 3 Fontaines), Place des Fontaines
- Tissu urbain peu dense
- Présence importante de « vert » : la Base de loisirs, parcs et espaces verts disséminés dans l'agglomération.
- Sectorisation des fonctions : communes résidentielles, quartiers résidentiels, quartiers administratifs (dalle de Cergy-Prefecture), quartiers avec équipements sportifs, zones d'activités, loisirs (base de loisirs).
- Transports : RER A, RER C, réseau de bus dans toute l'agglomération, autoroute A15, D915, RN 184, future A 104 et le boulevard de l'Oise.
- Présence des lignes électriques jusqu'à très haute tension et de postes électriques.
- Cergy-Pontoise : ville paysage, ville « porte » du Parc Naturel Régional du Vexin

#### Mots clés : IMAGE, IDENTITE, CONNEXIONS, ATTRACTIVITE

#### Problèmes :

- Forte présence de l'eau qui n'est pas exploitée par rapport à l'image et à l'attractivité qu'elle peut apporter
- Manque d'identité de l'agglomération
- Tissu urbain trop diffus
- Effet de coupure de l'agglomération entre Cergy et Pontoise dû à la présence de l'autoroute
- Présence du trafic routier local (de commune à commune de l'agglomération) sur l'autoroute
- Effet de coupure de la RN 184, quel avenir pour cette route quand l'A 104 sera construite
- Absence d'un réel centre-ville
- Manque de connexion entre les quartiers situés de part et d'autre de l'autoroute
- Absence de mixité des usages dans les différents quartiers (séparation voies piétonnes, cyclables, routières)

# Equipe B

## Forum 1

### Concepts : **EAU, FLUIDITE, ECOULEMENT, FRAICHEUR**

#### Donner une identité à l'agglomération autour de l'eau :

-Créer un véritable centre-ville entre Cergy-Prefecture et Pontoise pour

- . gommer l'effet de coupure de l'A15 en créant une nouvelle trame de réseau viaire local qui permettra de nouvelles connexions entre les quartiers situés de part et d'autre de l'autoroute avec une densification du tissu urbain par la construction de logements et activités
- . donner une identité à la ville en tournant le nouveau centre vers l'Oise avec la création d'une « trame bleue » grâce à la mise en réseau de noues (système de récupération des eaux de pluie apparent) autour desquels on peut densifier le tissu urbain

#### -Requalifier l'autoroute A 15 :

- . transformation en boulevard urbain avec feux de circulation « intelligents », ralentissement des vitesses de circulation entre 50 et 70 km/h selon le trafic et intégration du système des noues de part et d'autre
- . utilisation des boulevards et grandes rues existantes pour dévier le trafic local dans l'agglomération et conserver le trafic de liaison entre Paris et le Vexin sur le nouveau boulevard urbain. Nouvelle trame quadrillée à partir de la RN 184 à l'échelle de l'agglomération qui rappelle la nouvelle trame du centre ville. 4 boulevards (boulevard de l'Hautil, boulevard de l'Oise, chaussée Jules César et rue des Pâtis) qui permettent une véritable mise en réseau des voies de circulation. On passe d'un réseau en patte d'oie à un réseau en grille.
- . mise en valeur des modes de déplacements doux avec création d'un tramway, pistes cyclables et piétonnes intégrés au boulevard urbain
- . création d'une progression paysagère sur le nouveau boulevard urbain : travail paysagé sur les portes de l'agglomération et les points de connexions avec la nouvelle trame traduisant une évolution du statut de la ville (évolution de l'espace naturel, porte du Vexin, vers un espace urbain, en venant de Paris)

#### -Requalifier la RN 184 :

- . du fait de la création de l'A 104, le trafic routier sera grandement diminué, ce qui permettra d'apaiser la RN 184 et donc de la requalifier en boulevard urbain intégrant les circulations piétonnes, cyclistes et routière qui recréeront de véritables connexions entre les quartiers situés de part et d'autre
- . mise en connexion des boulevards avec 2 axes existants : la RN184, et le boulevard des Navigateurs

#### -Créer de l'attractivité touristique

- . mise en valeur par l'art et la culture : mise en valeur des pylônes électriques par un traitement artistique, parcours culturel avec mise en valeur des châteaux, musées et patrimoine architectural (promenades thématiques...)
- . mise en valeur par le paysage : eau et points de vue remarquables
- . mise en valeur des équipements sportifs, culturels pour renforcer l'animation pour les populations étudiantes.

# Equipe C

## Forum 1



1th eye for one dimensions  
1er oeil...pour une dimension

2th eye for two dimensions  
2eme oeil...pour deux dimensions

3th eye for three dimensions  
3eme oeil...pour trois dimensions

4th eye for 3D in movement  
4eme oeil...pour le mouvement en 3D

5th eye ... for **feeling**  
5eme oeil...pour les sensations

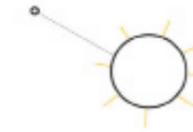


**BACK TO NATURE**

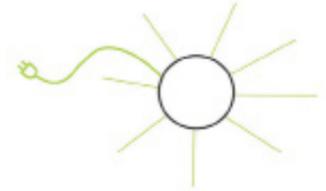


GLOBAL SCALE  
IDENTITY

satelite city



center of ecological energy



URBAN SCALE

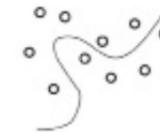
highway :: division of the city



boulevard :: permability



no visibility from the outside



landmarks



LOCAL SCALE

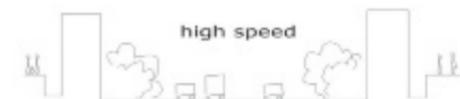
separation of drivers and pedestrians



'back to the ground' :  
\_opportunity for pedestrians  
to chose the waythey walk  
\_opportunity for pedestrians and  
drivers to see one another



visibility form the inside  
(from the road)



traditional road



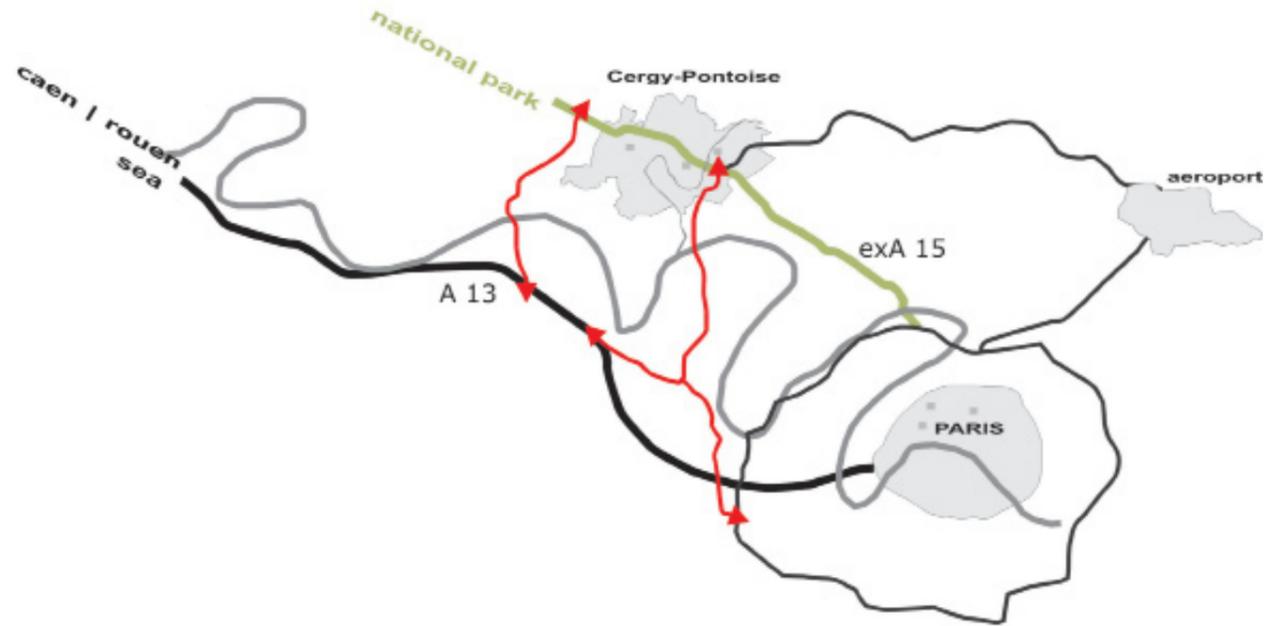
# Equipe C

## Forum 1

GLOBAL SCALE

2010

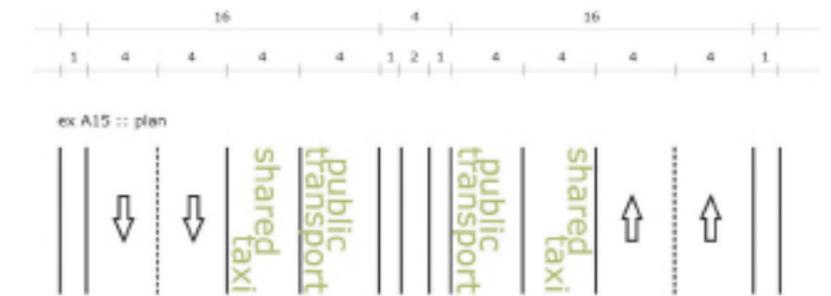
no more highway to Cergy  
connection with paralel highway - A13



GLOBAL SCALE

2015

public transport / shared taxis on guided lines on ex A15  
new stops for public transport on the ex A15  
parking lots for shared cars (first and last stop)



2015

first step to change highway into a boulevard



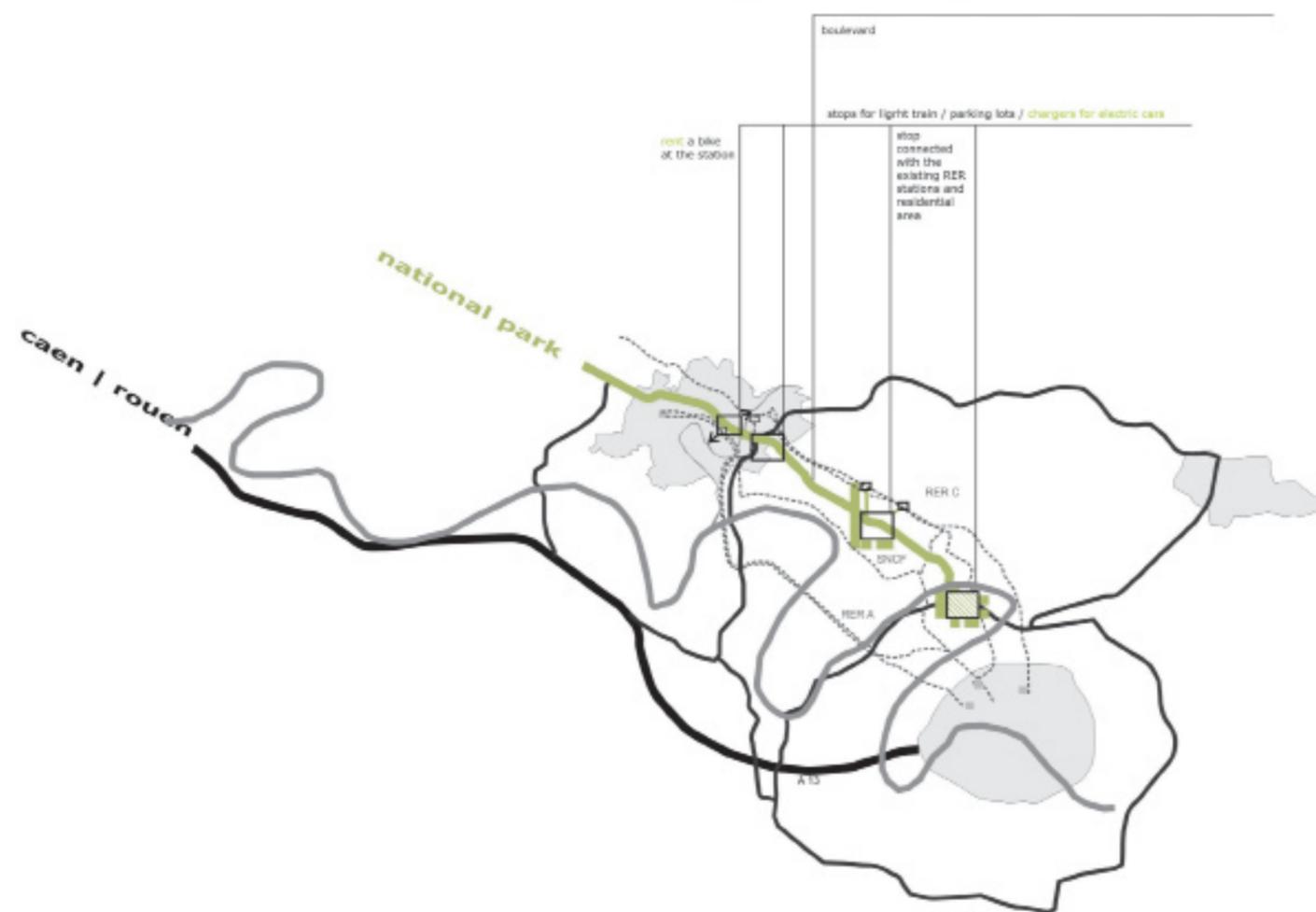
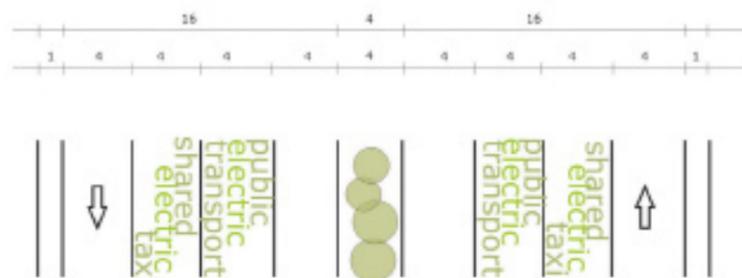
# Equipe C

## Forum 1

2025

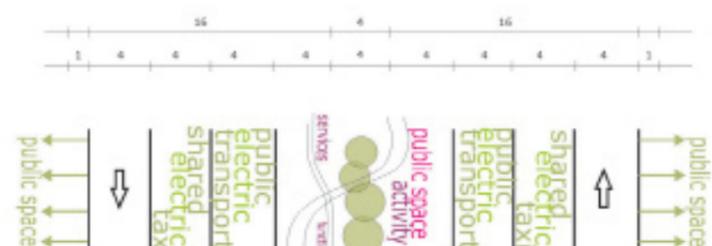
electric public transportation  
 reduction of lines for private transport  
 space for greenery along ex A15  
 new connection with green space between Paris and Cergy

GLOBAL SCALE



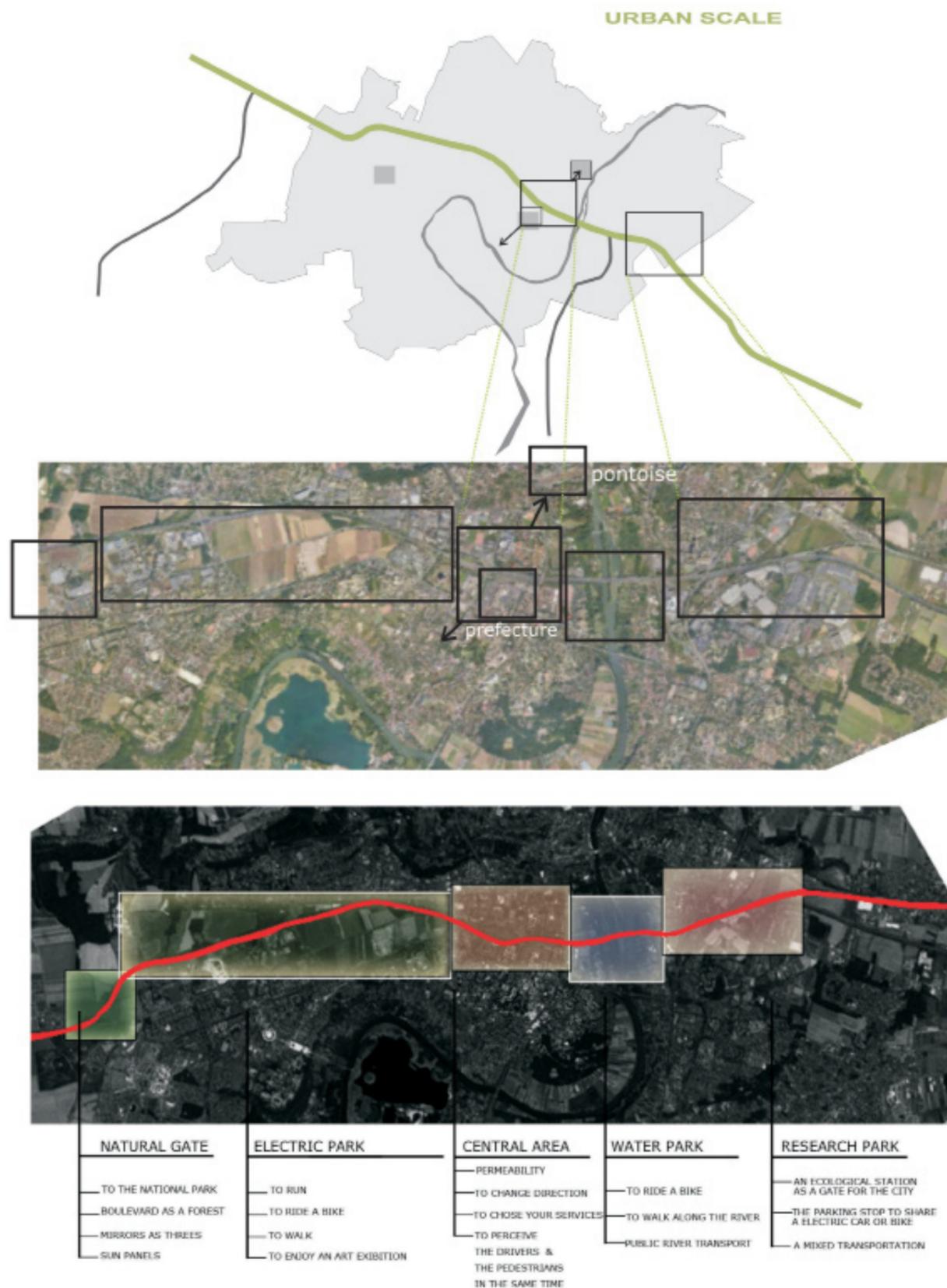
2040

service / public space in strategic locations along ex A15  
 green public spaces along boulevard (ex A15)

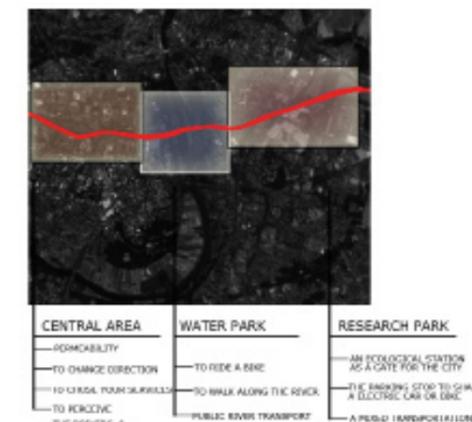
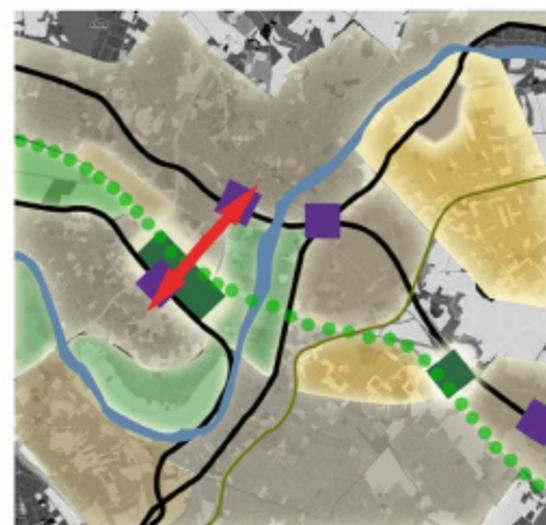


# Equipe C

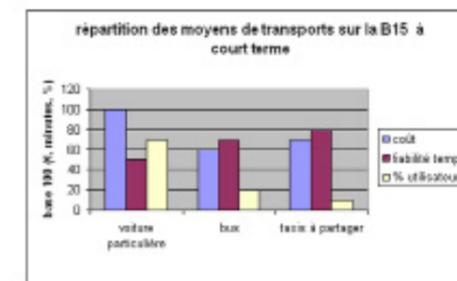
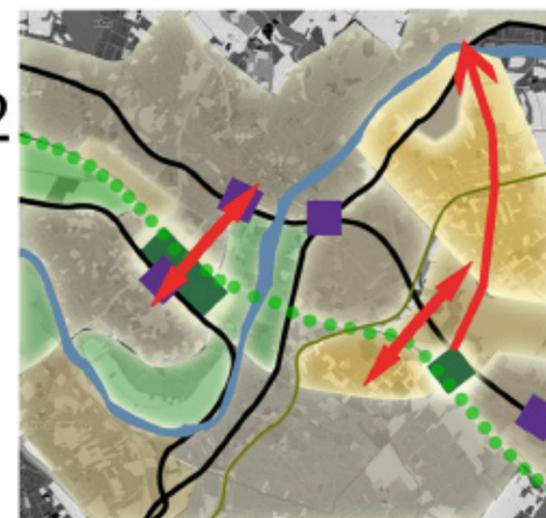
## Forum 1



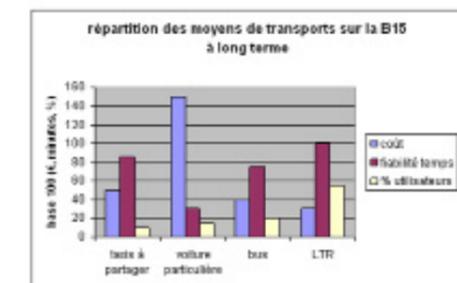
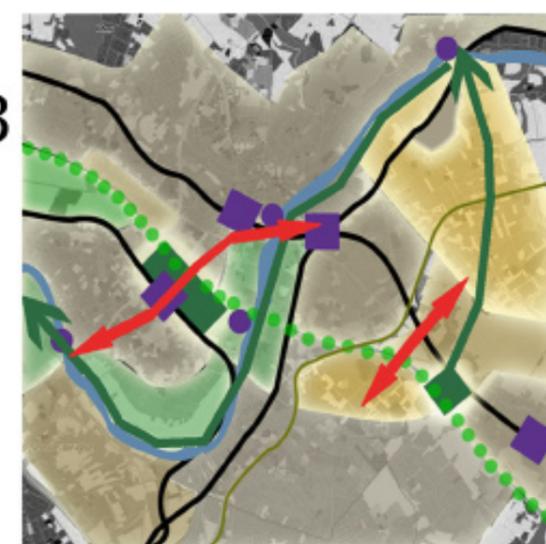
2010  
Step 1



2025  
Step 2



2040  
Step 3



# Equipe C

## Forum 1



### DETAILS GLOBAL SCALE



### DETAILS LOCAL SCALE



#### IDENTITY

ECOLOGICAL ELECTRICITY

LANDMARKS

SIGNS



RIVERFRONT (ENTERTAINMENT)



WIND TURBINE



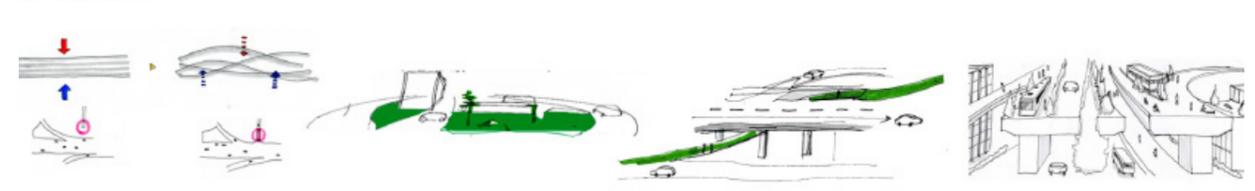
ECOLOGICAL CAR



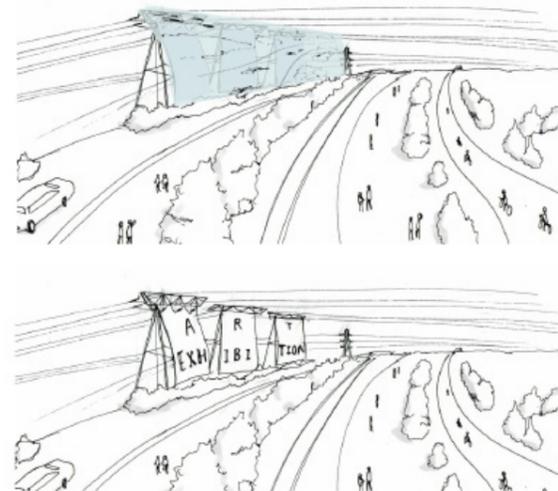
ECO TRAIN



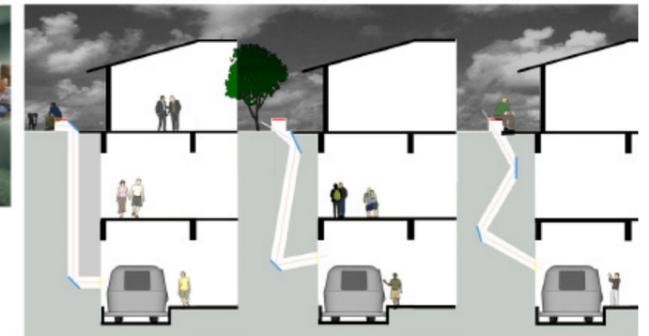
PERMEABILITY



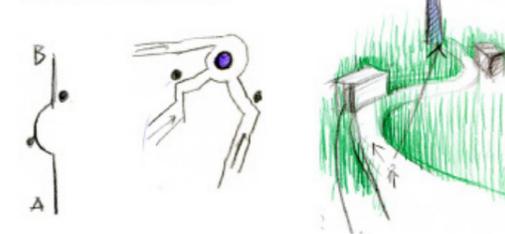
ART EXHIBITION UNDER ELECTRICITY LINE



UNDERGROUND DREAM, A VIEW WINDOW TO THE WORD OUTSIDE



A LOT OF VIEW POINTS!



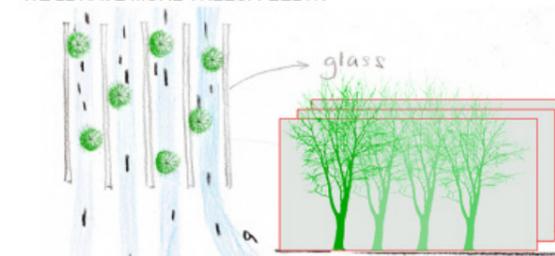
GREEN ENERGY PLANT



tv RESONANCE IN THE WORD



WE'LL HAVE MORE TREES! FEEL IT!

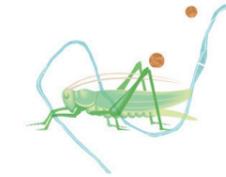


ECO-LIFE IN CERGY



### Une révolution de l'usage foncier – vers une éco-cité Cergy-Pontoise comme modèle

Concept: Une ville sans énergies fossiles – Take the gas out of the car city



Méthode : à différentes échelles

Pays

- Le bouclage de la Francilienne permettra au trafic national de traverser l'Ile-de-France.

Région

- Transformer la partie ouest de l'A15 à partir de l'intersection avec l'A104 en boulevard
- Relier différents espaces naturels de la région, jusqu'au Vexin
- Envisager l'intersection A104 / A15 comme une porte d'entrée sur l'agglomération

Agglomération

Utiliser l'histoire des expérimentations urbaines

- Entreprendre une révolution de l'utilisation foncière
- Densifier autour des pôles de transport
- Mieux relier les villages aux pôles de transport (grâce au tramway et aux circulations douces) tout en conservant leurs spécificités
- Créer une agglomération autonome
  - > Énergies renouvelables
  - > Production céréalière et maraîchère locale
  - > Développement des industries vertes»
  - > Réduire les distances parcourues en voiture
    - Étendre le réseau des pistes cyclables
    - Renforcer le réseau de transport public entre les villages et les pôles de transport (gares RER)
    - Densifier autour des pôles de transport
    - Favoriser les déplacements piétons rétrécissement des chaussées et réduction de l'impression d'insécurité
    - Mise en place d'un système de partage de véhicules électriques
    - Utiliser l'Oise comme voie de transport
    - Encourager l'utilisation des véhicules électriques
  - > Système de compensation d'émission de CO2 pour financer les infrastructures
  - > Infrastructures multi fonctionnelles
- Identifier les bordures et limites pour redéfinir le centre

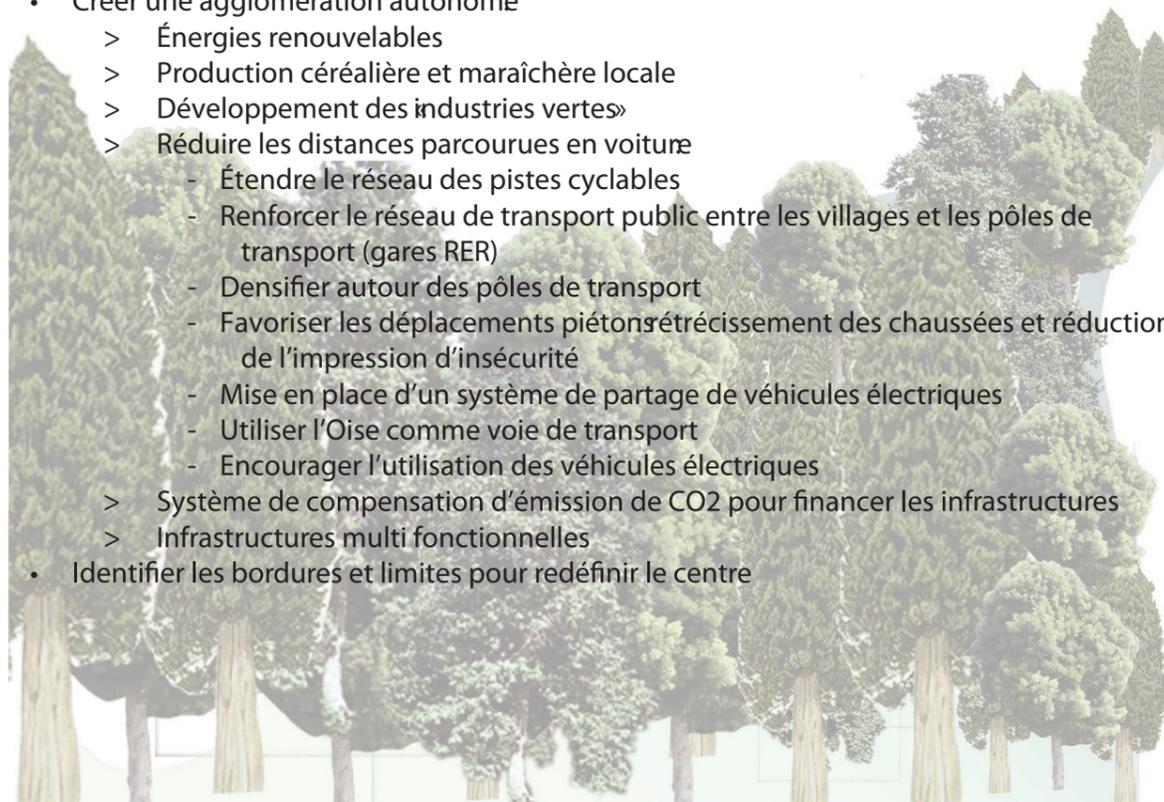
Couloir de l'A15

Le boulevard comme un paysage d'infrastructures

- Reconfigurer l'A15 en boulevard
- Davantage de traversantes au niveau du nouveau boulevard (ex-A15)
- Remise à niveau et maillage entre la ville et le nouveau boulevard (repenser les échangeurs)
- Repenser les pylônes à haute tension lorsqu'ils arrivent en fin de vie
- Usage foncier / masse de la ville à repenser.
- Connexions entre les espaces naturels permettant la circulation de la faune.
- Traitement des eaux de pluie.
- Compensation des émissions de CO2 via la reforestation.
- Prise en compte des différents usagers automobilistes, cyclistes, piétons, poids lourds
- Production d'énergie renouvelable.

Sites d'étude (à réfléchir en phasage)

- Quartier Bossut / 3 fontaines / le couloir de l'A15 à ce niveau.
- Intersection A15 / A104.
- Extrémité actuelle de l'A15 à l'ouest



TAKE THE GAS OUT OF THE CAR CITY



# Equipe E TAKE IT AND RUN!

## Forum 1 When innovation meets history



### Introduction : La recherche d'une identité au sein du système Ile-de-France

Ville nouvelle des premières heures, elle a lors de sa création cherché à conserver ses espaces verts tout en créant un nouveau pôle économique indépendant. Aujourd'hui, l'image de Ville Nouvelle s'est attachée à Cergy et semble s'essouffler. Pôle universitaire (11,62 % de la population est étudiante) et centre de recherche et d'innovation d'une part, lieu de richesse patrimoniale et d'espaces verts d'autre part, Cergy perd malgré tout son dynamisme économique et par conséquent sa vitalité locale.

Ainsi, afin de donner une nouvelle jeunesse à la vie économique cergy-pontaine, il s'agit de trouver une stratégie de différenciation pour rendre Cergy-Pontoise plus compétitive. Enfin, l'agglomération, accessible par l'A15 et l'A104 ainsi que deux lignes de RER, doit exister par elle-même et non pas par rapport à Paris.

### 1. L'identité proposée pour Cergy : un pôle innovant riche en histoire

#### Afficher un contraste entre un patrimoine historique et un potentiel fort pour l'avenir.

Pour cela, il semble nécessaire d'associer les deux centres économique/politique et historique respectivement de Cergy et de Pontoise. Or, l'A15 crée une coupure urbaine nette de ce lieu pourtant symbole du double-centre. Il faut donc être conscient de cette duplicité (histoire/avenir) – voire l'accentuer – tout en liant les deux, cette liaison devenant le symbole de l'Agglomération.

Stratégie : Changer le statut de l'Autoroute en Nationale à l'entrée de Cergy-Pontoise

### 2. Une ville à part entière

#### Une entité indépendante ouverte sur le monde

Le changement de statut de l'A15 implique un ralentissement de la circulation mais aussi la création d'une porte à l'entrée de Cergy-Pontoise du côté parisien. Cette porte est le symbole d'une entrée dans le nouveau double-centre, mais aussi dans un réseau interne à l'agglomération et indépendant du système régional. Ainsi, l'entrée dans la ville est d'abord ressentie grâce à la création d'une « porte de Cergy », puis confirmée par les voies douces et transports propres à l'agglomération.

De l'autre côté de l'A15, le Vexin crée lui aussi une porte vers l'Europe, tournant Cergy-Pontoise vers l'Europe et l'immensité naturelle qui entoure l'agglomération.

Stratégie : définir la localisation des « portes de Cergy » et créer un réseau de Transports collectifs interne à l'agglomération, amplifier les espaces verts

### 3. Une densification verte

#### Densifier grâce à la création d'une ceinture verte

Il s'agit ensuite d'attirer les acteurs économiques en insistant sur la création d'un pôle innovant dans un environnement de vie de qualité. Il est ici question d'une densification des quartiers centraux en vue d'une meilleure répartition des services de proximité – atout à la fois pour l'entreprise et pour la vie locale. Offrir le maximum d'opportunités pour réduire les distances habitat-emploi doit faire partie des objectifs. Cette réduction est en effet synonyme à la fois de qualité de vie et de développement durable. Cette dernière idée s'intègre parfaitement au caractère pionnier de cette ville innovante du futur.

Afin de renforcer la densification intérieure, le prolongement d'une ceinture verte autour de l'agglomération permettra d'éviter un étalement urbain excessif tout en gardant l'idée « verte » originelle.

Stratégie : Recréer une « vie développement durable » autour de l'A15 ralentie

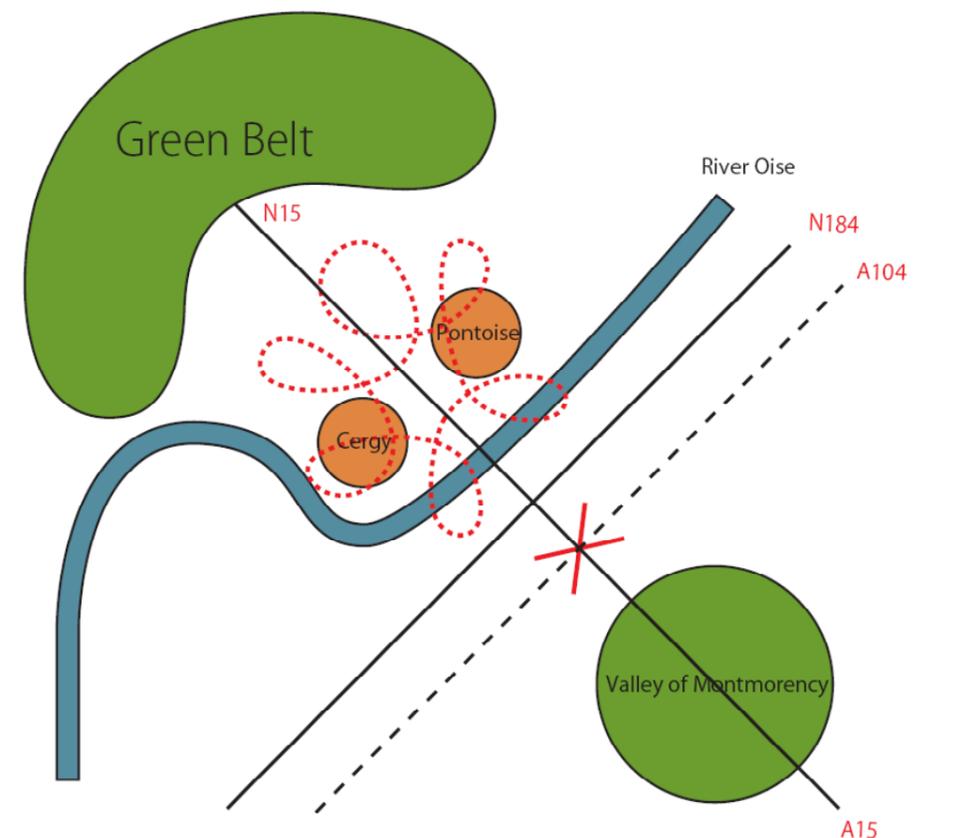


Schéma de la stratégie d'agglomération autour de l'A15

#### Sujets restant à analyser :

- Devenir des lignes THT ?
- Impact de l'A104 ?
- Impact d'une requalification de l'A15 en nationale ?
- ...

# PAROLE D'EXPERTS

## >> SUITE FORUM 1

### APPRECIATION GENERALE

Les experts présents ont apprécié la qualité des présentations, qui démontre une bonne approche de la thématique et une bonne appréhension du territoire.

Il vous faut maintenant prioriser vos éléments d'analyse, prendre parti et choisir le ou les concepts fédérateurs de votre projet.

### RECOMMANDATIONS GENERALES

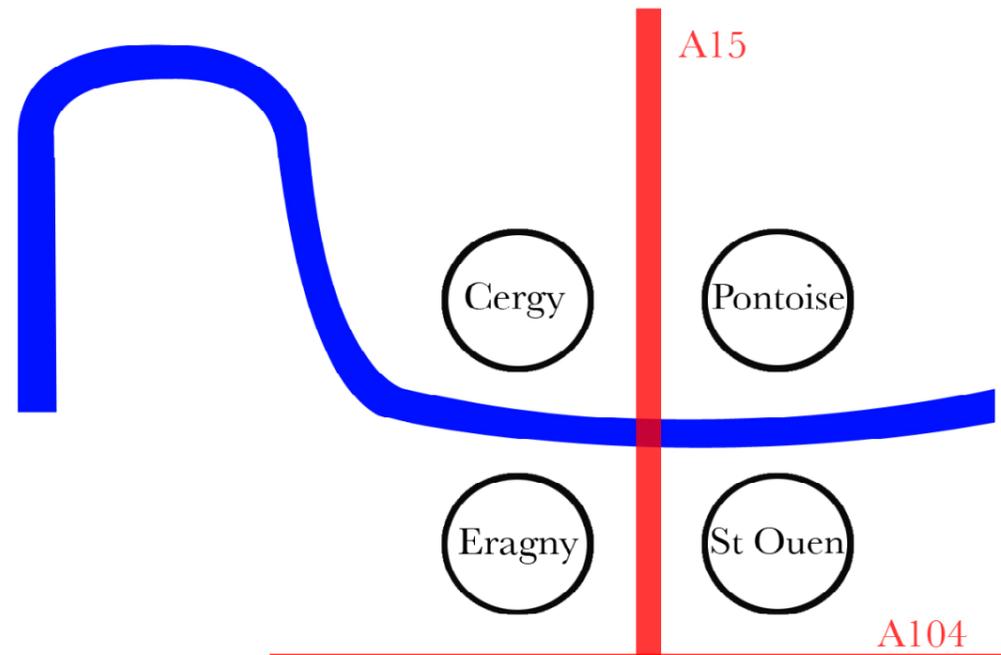
- Attention au catalogue d'idées. Il faut pouvoir identifier facilement chaque équipe par son approche.
- Ne pas trop s'éloigner du sujet. Il est normal au début de penser l'agglomération dans son ensemble, mais à présent, il faut centrer vos propositions sur la relation ville / infrastructure. Il ne vous est pas demandé de refaire Cergy-Pontoise !
- Vous avez la chance d'être en situation de recherche très ouverte: soyez audacieux !
- Radicalisez votre analyse, pour aller plus loin dans vos propositions :
  - Travailler sur les localisations,
  - Traduire vos projets en formes urbaines,
  - Présenter les usages et préciser le fonctionnement : comment ça marche ?
  - Envisager toutes les conséquences de vos propositions.
- Il faut que l'on puisse se promener dans le projet. Etre le piéton, être l'automobiliste, le cycliste, les riverains, les employés non résidents, les visiteurs... Qu'est-ce qu'on y voit, comment on s'y sent, comment ça fonctionne ?... Les interactions avec les autres acteurs.
- Le monde change. Nous allons vers de nouveaux usages, de nouvelles pratiques, de nouvelles formes. Illustrer et expliquer.
- Eléments à prendre davantage en compte :
  - Seine Port à Achères : mise de l'Oise à grand gabarit et réalisation d'un grand port sur la seine, directement connecté aux ports de Rouen et du Havre.
  - La création d'une ligne TGV Roissy – Le Havre, avec un arrêt à Conflans.
  - Le centre commercial des 3 Fontaines
  - A104 : vous pouvez davantage interroger ce projet, et en tous cas étudier davantage son impact sur l'A15, la RN 184, et le fonctionnement général des infrastructures de l'agglomération.
- Situer les échéances du projet. Dans le projet, dire à quelle échéance vous vous projetez.
- Veiller à ne pas faire du sujet qu'une question de flux. Aborder la porosité avec la ville.
- Développement durable : ne pas traiter seulement les espaces verts ou la pollution... Les enjeux et les solutions sont à envisager sous toutes les facettes.

# Forum 2

12 septembre 2008

# Equipe A

## Forum 2



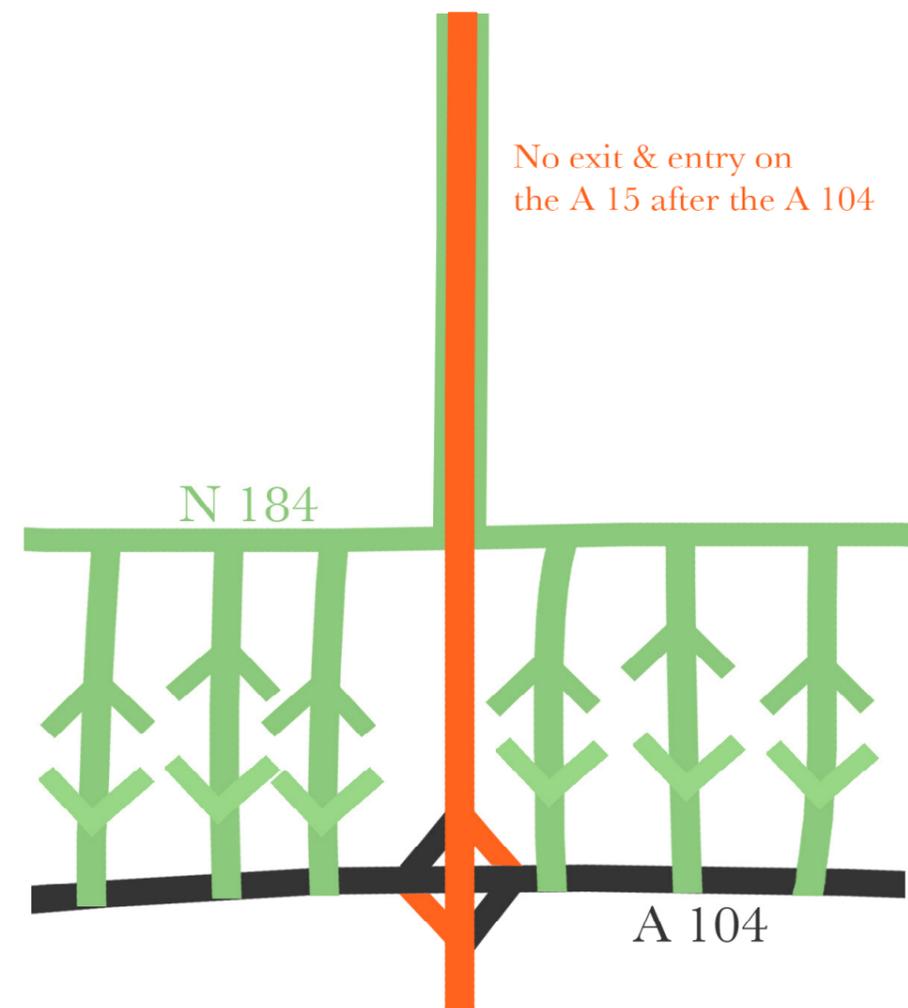
### Rappel du concept clé : le bouclage de l'A104 comme déclencheur

L'idée principale qui a orienté notre projet est le fait que l'A104 va rendre le Sud-Est de l'agglomération plus attractive pour les entreprises et les ménages. En effet, l'A104 va permettre un lien plus rapide entre Versailles, Cergy et Roissy, et ainsi rendre la zone plus intéressante pour l'installation d'activités supplémentaires et de logements. Il existe aujourd'hui deux centres principaux : Cergy Préfecture et Pontoise. D'autre part Eragny et Saint Ouen l'Aumône vont devenir naturellement plus important, l'idée est de renforcer cette tendance naturelle.

La place centrale de Cergy-Pontoise pour le Nord-Ouest de l'Île de France (entre Versailles, St Germain, Poissy et Roissy), ainsi que sa place centrale dans le réseau fluvial créé par la Seine et l'Oise (Mantes la Jolie, les Mureaux, Cergy, Chantilly, Senlis) nous a amené à redéfinir le réseau de transports publics pour mieux l'adapter aux mouvements croissants de « banlieue » à « banlieue », très difficiles actuellement. Outre la proposition d'un train rapide pour relier les deux bassins (Versailles – Roissy et Mantes – Senlis), l'offre est complétée par une proposition de transport fluvial, à vocation plus touristique, allant de Poissy à l'Isle Adam, avec des arrêts dans des points remarquables de l'agglomération (Axe Majeur, Port-Cergy et Pontoise).

### Le devenir de l'A15 :

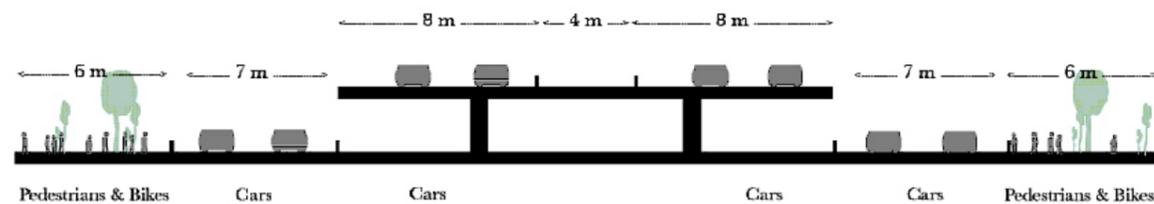
Il nous est apparu que l'A15 est un lien important entre Cergy et Paris, ainsi qu'entre Cergy et la Normandie (Rouen, Le Havre). L'A15 a permis à de nombreux parcs d'activité de s'installer à Cergy-Pontoise et il est important de conserver ce lien rapide jusqu'à Paris pour les parcs d'activité. Nous avons donc décidé de conserver l'A15 dans sa fonction de transit, en la réduisant à 2\*2 voies. Nous décidons de dissocier ce transit des déplacements internes. Il n'y a plus de sorties entre l'A104 et la sortie 12. Cela nous permet de supprimer les échangeurs situés dans l'agglomération, à l'exception du dernier (sortie 12) lequel permettra l'accès aux parcs d'activités (Cergy Saint Christophe et parc de la Chaussée). Les échanges internes seront facilités par plusieurs sorties de l'A104 vers l'agglomération et la création d'un boulevard le long de l'actuelle A15. Le boulevard ainsi créé restera parallèle à l'A15 et au niveau du sol. L'autoroute A15 devient hybride.



# Equipe A

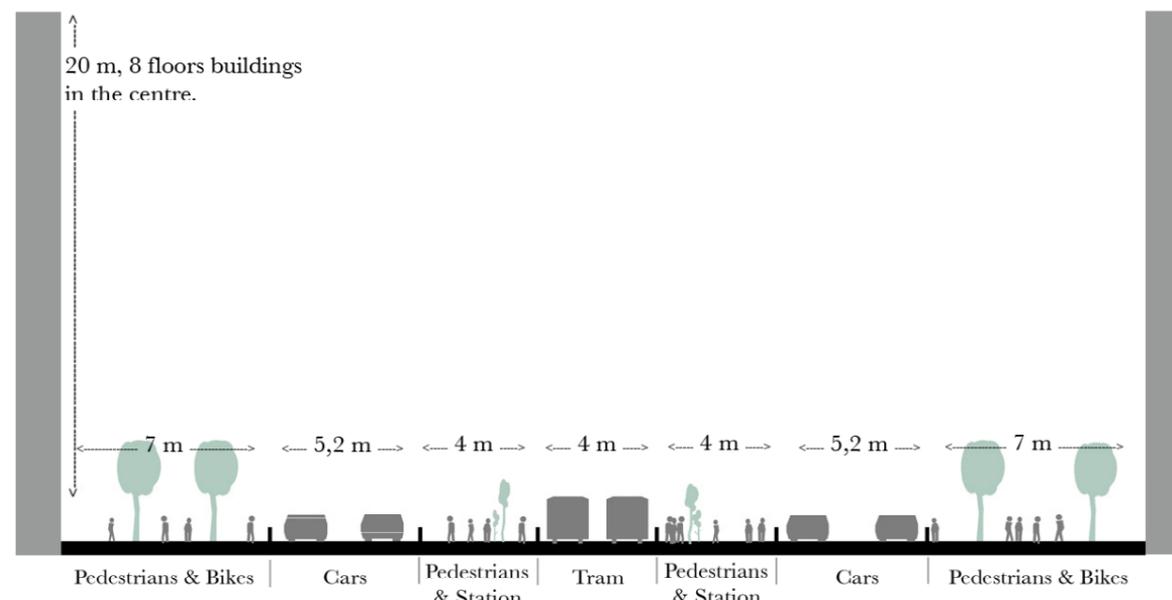
## Forum 2

Exemple de coupe en travers de l'A15 et son boulevard parallèle lorsque l'A15 est sur piliers :



### La redéfinition du rôle de la RN184 :

Le bouclage de l'A104 fait perdre à la RN184 son rôle de liaison inter-urbaine. Cela permettra de diminuer sa capacité et permettra de laisser passer un tram au milieu de boulevard ainsi créé. La diminution du trafic permettra aussi de construire aux abords de la route ; plus particulièrement un ensemble mixte de bureaux et de logements.

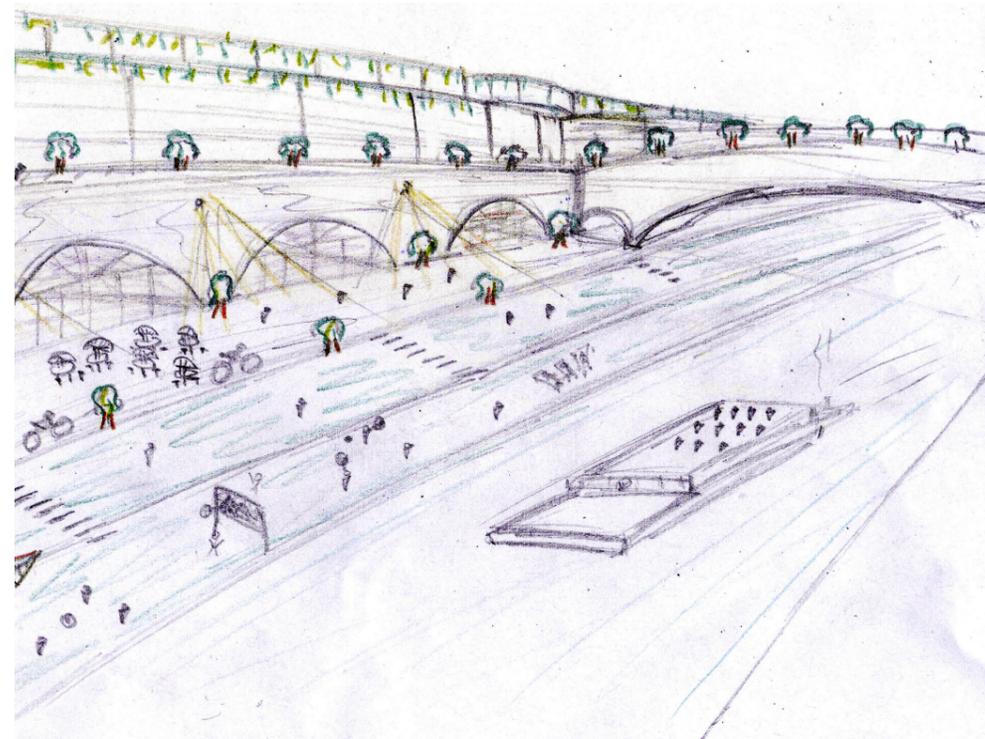


### Les quatre centres et la place stratégique de l'Oise au centre :

Le renforcement proposé des 4 centralités nous a amené à imaginer la manière dont ces centres peuvent être complets et complémentaires (et non pas se concurrencer mutuellement). La spécialisation des centres est la suivante :

- Cergy Préfecture : centre administratif et universitaire. Il a été décidé de compléter l'offre existante avec des équipements « nocturnes » supplémentaires, destinés surtout aux étudiants : boîtes de nuits et bars.
- Pontoise : renforcement de la fonction de centre touristique, constitué de petites boutiques et cafés.
- Eragny : création d'une résidence universitaire (proximité avec l'Université de Neuville), ajout de restaurants et restauration rapide, liés à la création de bureaux le long de l'A104. Implantation d'une école de théâtre et de danse (liée à l'université et aux théâtres de l'agglomération).
- Saint Ouen l'Aumône : mise à profit du côté multiethnique de la ville pour y implanter des restaurants traditionnels. Implantation de bureaux et logements le long de la RN184.

Le nouveau schéma de la ville polycentrique permet à l'espace constitué par l'Oise entre les quatre centres, de devenir particulièrement stratégique. Il a été décidé de profiter de la beauté naturelle du site pour créer un nouveau centre au milieu des quatre centres existants. Ce centre inclut des espaces verts, boutiques et cafés sous arcades, ainsi que des espaces dédiés au sport. Il sera entouré par un espace mixte de logements de haute qualité (destinés à rééquilibrer l'offre de logements de l'agglomération) et de bureaux, ainsi qu'un hôtel.



### Les liaisons internes :

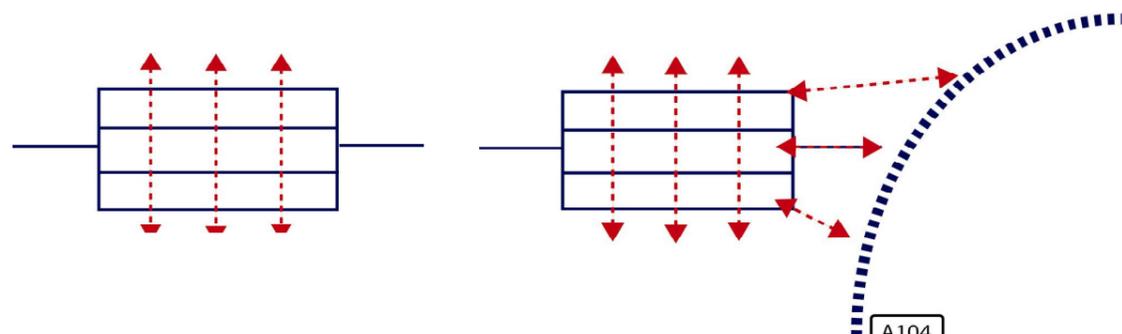
- Transports publics : Le renforcement des 4 centralités nous a amené à imaginer la manière de les relier entre elles, ainsi qu'au reste de la ville. La liaison entre les 4 centres pourrait se faire par le biais d'un tramway, moins bruyant et moins polluant qu'un bus, et qui a en outre l'avantage d'offrir une plus grande capacité et une plus grande visibilité. Ces lignes de trams seront complétées par des lignes de bus rapides qui lient les centres au reste de l'agglomération.

# Equipe B

## Forum 2



### - Réseau maillé :



### Pour une irrigation de toute l'agglomération. Création de quatre grands boulevards

#### Identités des boulevards :

- trame bleue créée par implantation de fontaines, bassins à différents niveaux, noues.

#### 1er boulevard (route d'Ableiges et avenue de Boissy l'Aillerie) :

Situé au nord de l'agglomération, boulevard en deux fois trois voies avec une séparation des sens de circulation au niveau du centre de Pontoise pour éviter la traversée du centre de la ville.

#### 2ème boulevard (sur l'autoroute A15) :

- présence des lignes électriques, forte emprise foncière accentuée par la présence des voies d'insertion et de sortie deux contraintes importantes

But : mixer les deux contraintes en une seule pour en faciliter sa gestion

- Gestion de la contrainte : faire passer les lignes électriques au milieu des voies de circulation entre Oise et le boulevard de la Viosne avec un design en « pylônes arbres » (elec-tree-city...)

- Dégagement d'une emprise foncière importante au milieu des voies de circulation qui peut accueillir des commerces (R ou R+1), être un lieu pour des événements culturels avec un mobilier urbain qui rappelle le design des pylônes. Ces pylônes pourront être le support de l'éclairage public.

- urbanisation du foncier dégagé par des bureaux et des commerces (R+8 ou 9).

- destruction des talus qui bordent l'actuelle A15 avec déracinement des arbres et stockage en pépinière (dans le parc des Linandes) jusqu'à la réimplantation dans les zones plantées le long du boulevard afin de créer immédiatement une dimension verte.

- mise au même niveau du boulevard et des intersections sauf à l'intersection avec le boulevard de l'Hautil où on implante un bâtiment qui fait le lien avec les deux lignes de tramway et accueille une station avec un système de rampe qui fait le lien entre les deux niveaux nouvelle centralité
- entre Oise et le boulevard de l'Hautil, implantation d'un musée sur le thème du développement durable ou autre avec une architecture qui crée une continuité avec le nouveau bâtiment central.

3ème et 4ème boulevard (boulevard de l'Oise et boulevard Concordet) :

Boulevards en deux fois deux voies sauf pour le 3ème boulevard qui sera en une fois une voie au niveau de Cergy St-Christophe afin de ne pas couper le tissu urbain.

#### Connexions :

- entre les 4 boulevards, la connexion se fera avec la N184 à l'est et avec la D22 à l'ouest.
- connexion du 2nd et du 4ème boulevard avec l'A104.
- réseau vertical de connexion pour créer le maillage.

#### Gestion des flux de circulation :

- création d'ondes vertes grâce à l'implantation de feux de circulation gérés électroniquement. Les feux de circulation ne seront pas trop éloignés les uns des autres afin que les utilisateurs du boulevard puissent ressentir un sentiment d'écoulement facile.
- au niveau de deux entrées de ville, système intelligent de panneaux d'affichage qui indique le trafic en temps réel sur les 4 boulevards afin que les utilisateurs puissent gérer leur passage dans l'agglomération.

#### - Tramway :

- 3 lignes : est/ouest, sud/nord-ouest et sud/nord-est.
- stations : nouveau bâtiment entre Cergy et Pontoise, Cergy le Haut, St-Christophe, les Coteaux, au croisement du boulevard de la Viosne, de l'Avenue F. Mitterrand, du nouveau bâtiment central, à Eragny (croisement sud de l'avenue de Verdun) et à St Ouen l'Aumône.
- implantation possible par tronçon (en privilégiant les zones où il n'y a que des bus comme sur le boulevard de l'Oise) et par plusieurs phases (TCSP puis caténares puis rails).

#### - Centre Cergy-Prefecture, Pontoise :

- renforcement du maillage par la création de voies qui suppriment les anciennes impasses.
- renforcement des centralités de Pontoise et Cergy-Prefecture grâce à la création d'un nouveau bâtiment central, repère visuel et architectural pour l'agglomération.
- création d'un nouvel axe structurant le maillage du grand centre.
- utilisation de revêtements spéciaux dits silencieux. Ceux-ci visent à favoriser la sécurité mais aussi à réduire les nuisances du trafic et à créer des espaces de vie agréables.

**Réseau maillé pour irriguer toute l'agglomération.**

**Réseau maillé plus dense dans le grand centre.**

**Renforcement des centralités de Cergy-Prefecture et Pontoise par l'implantation d'un bâtiment repère avec une forte empreinte visuelle.**

# Equipe C

## Forum 2

### Cergy, une ville à taille humaine

BUT	CONCEPT	METHODE
Avoir le temps de vivre la ville	Redonner une taille-humaine à la ville	Etape par etape



2008



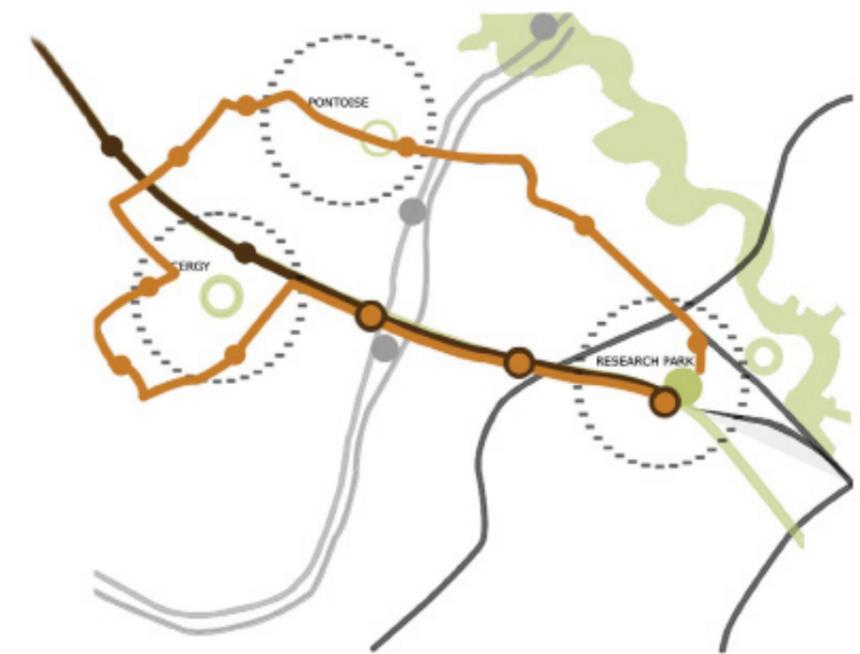
2050

REPONDRE UX BESOINS QUOTIDIENS PAR DES SOLUTIONS INNOVANTES

Aller au travail	reconversion de l'A15 en boulevard urbain de Gennevillier à Cergy un transport en commun sur l'exA15 en site propre Report du transport de marchandises sur l'Oise
Aller au centre-ville	une reflexion en détail sur le centre-ville et reliant Pontoise et Cergy-Préfecture Mise en place d'un reseau de bus reliant Pontoise à Cergy-Préfecture et au nouveau centre de recherche
Voir la ville pour s'y situer	La mise en place d'un réseau de parkings verticaux pour la location de voitures électriques
Profiter de la nature	Organisation de l'agglomération autour d'une colonne vertébrale verte



# I'm feelin' it



RESEAU DE BUS  
DANS L'AGGLOMERATION

BUS 1

BUS 2



LES CONNECTIONS PIETONNES

# Equipe C

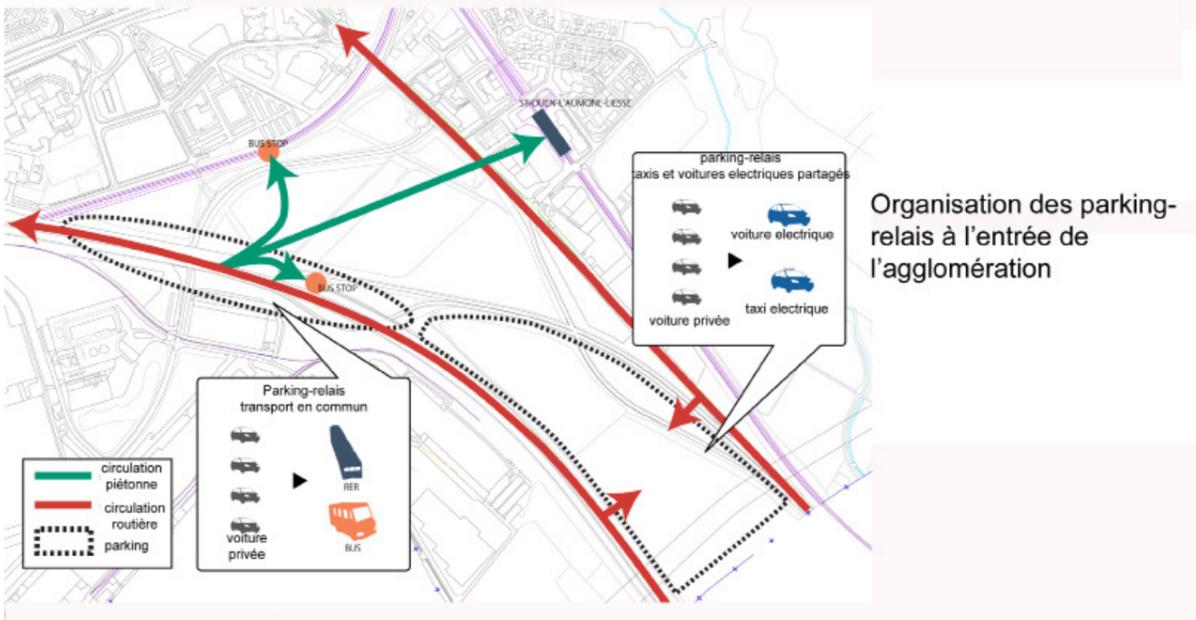
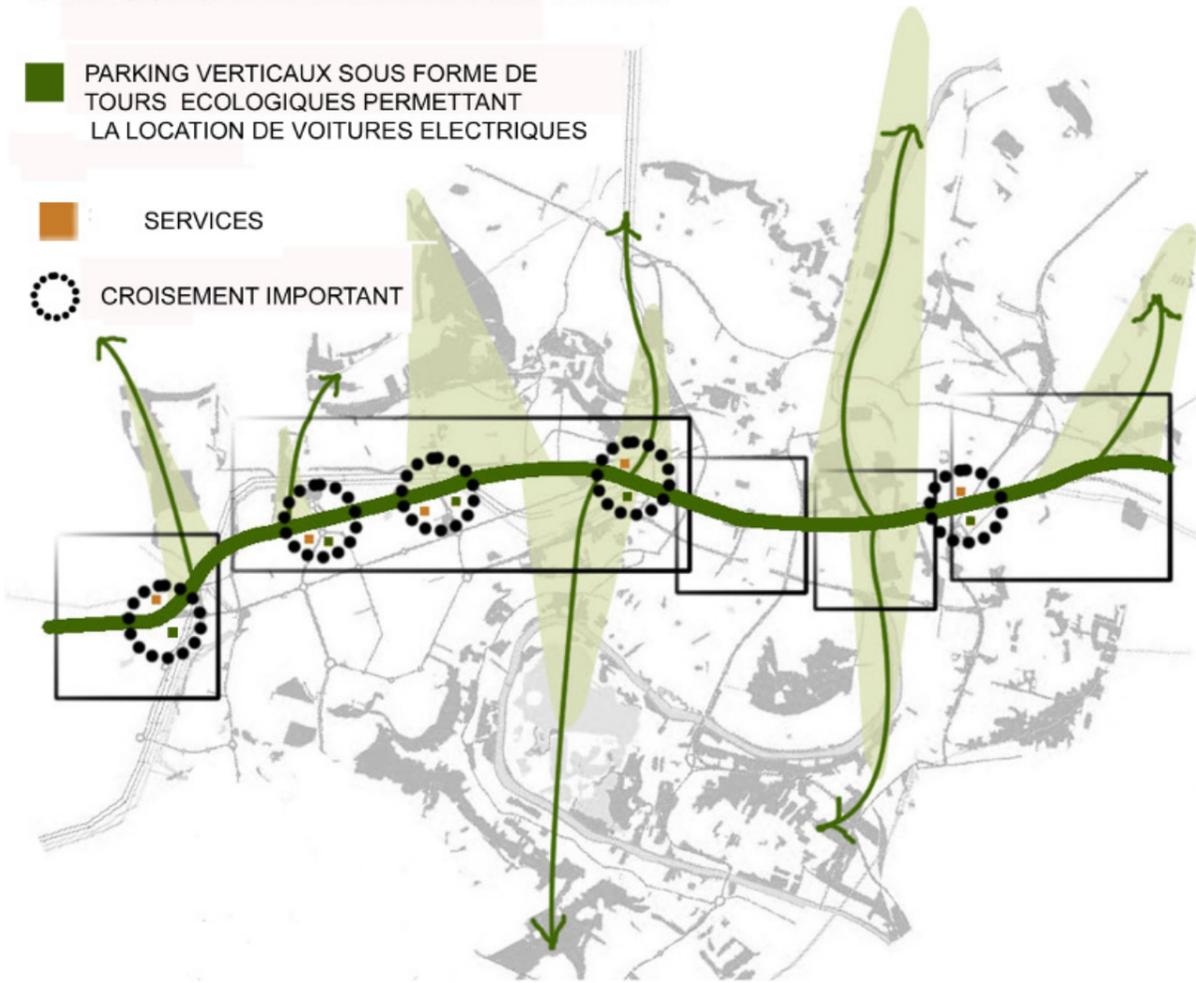
## Forum 2

### UNE COLONNE VERTEBRALE VERTE

**PARKING VERTICAUX SOUS FORME DE TOURS ECOLOGIQUES PERMETTANT LA LOCATION DE VOITURES ELECTRIQUES**

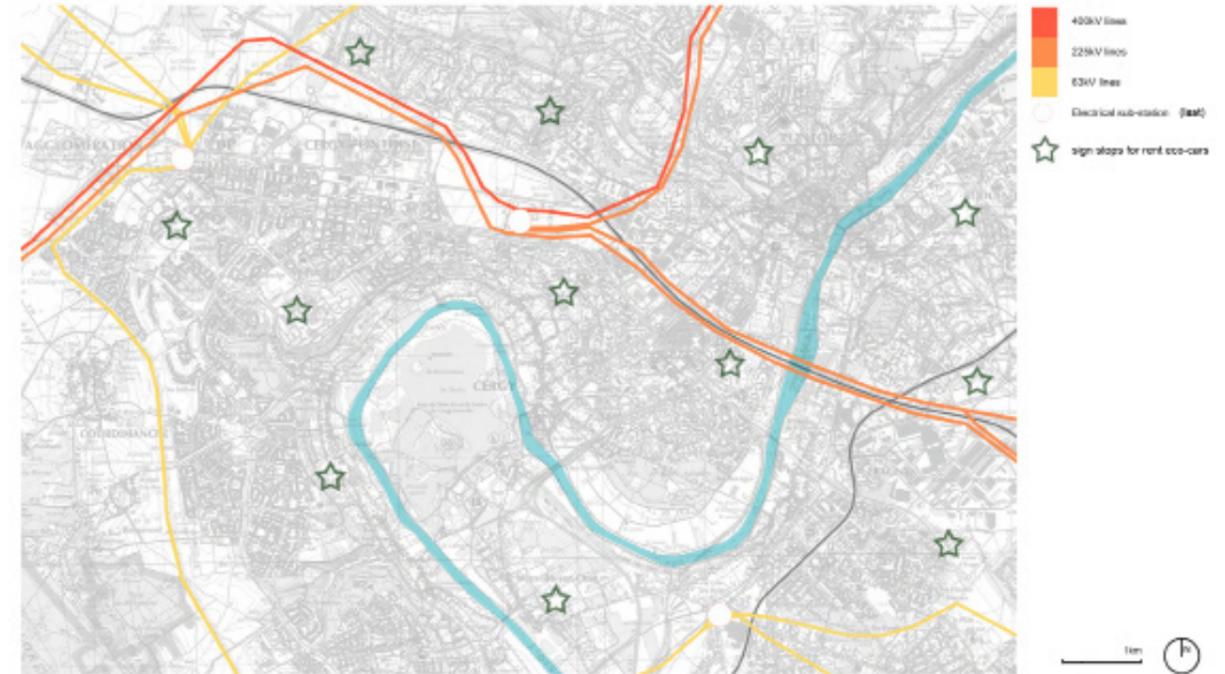
**SERVICES**

**CROISEMENT IMPORTANT**



Organisation des parking-relais à l'entrée de l'agglomération

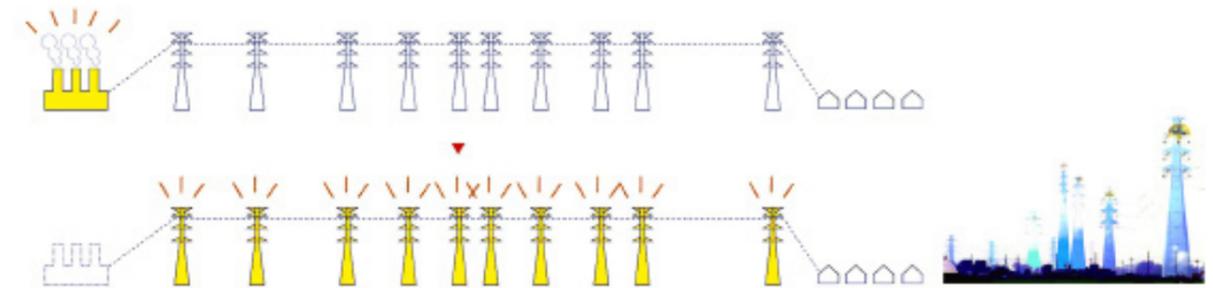
### LE RESEAU ELECTRIQUE



Notre proposition:

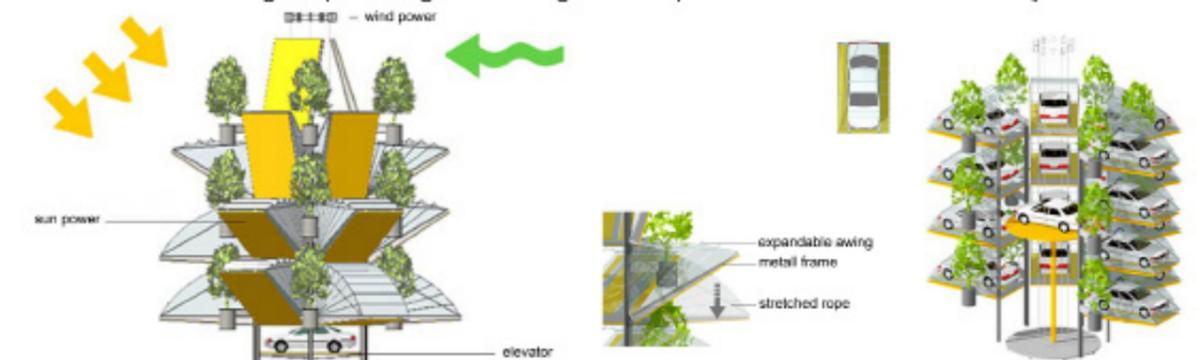
#### 1. projet solaire

Les pilônes électriques sont recouverts de panneaux solaires pour un meilleur usage du réseau existant.



#### 2. des parkings verticaux pour la location de voitures électriques.

Les batteries sont chargées par énergies solaire grâce aux panneaux solaire fixés sur la façade



### TAKE THE GAS OUT OF THE CAR CITY

Concept: Réduire l'utilisation des énergies fossiles dans l'agglomération

- Réduire l'usage de la voiture pour les déplacements intra-agglomération
- Renforcer le réseau de transports en commun
- Créer une agglomération autonome (utilisation des sols, énergie, transports, nourriture)

Notre vision de l'A15 dans la traversée de Cergy- Pontoise

- A partir de l'intersection avec l'A104 (reprise du dernier tracé reconnu), l'A15 devient un boulevard urbain, le boulevard Vexin :
  - o Intersection avec la N184: rond-point classique.
  - o Vitesse décroissant régulièrement depuis l'intersection avec l'A104.
  - o 2x3 voies dont une voie dans chaque direction réservée aux transports collectifs (bus et tramway)
  - o Respect d'une trame de 400 ou 500m, permettant de mettre en place une «ligne verte»

Réflexion sur les évolutions possibles pour l'agglomération élaboration de 2 scénarii «extrêmes»

- Croissance très importante dans les 30 prochaines années  
Utilisation des sols très dense tout le long du boulevard Vexin jusqu'à la sortie d'agglomération : zones d'activités, zones à usage mixte, zones résidentielles.
- Croissance ralentie, voire décroissance économique et démographique  
Ralentissement de l'urbanisation, espaces autour du boulevard Vexin laissés libres, le boulevard Vexin devient une voie réservée aux piétons et vélos à partir des Linandes, tandis que les transports en commun et les boulevards restants continuent à desservir l'ouest de l'agglomération.

Un scénario plus réaliste, entre ces deux situations extrêmes, permettrait de densifier les espaces autour du boulevard Vexin, tout en limitant l'étalement urbain, en conservant les spécificités des villages et des espaces naturels de l'agglomération.

Le réseau de transports dans l'agglomération

Le renforcement du réseau de transport public de l'agglomération implique la programmation des améliorations suivantes

- A très court terme :
  - o Rendre l'environnement agréable pour les piétons, afin que les déplacements jusqu'à la gare se fassent davantage à pied, et amélioration du réseau de pistes cyclables le long du réseau piétonnier.
  - o Laisser la possibilité de choisir entre différents trajets pour aller d'un point à un autre.
  - o Augmenter la fréquence des bus sur les lignes existantes
- A moyen terme(5-10 ans), et en cas de croissance de l'agglomération
  - o Ligne de tramway reliant les zones résidentielles secondaires aux pôles de transports (stations RER)
- A long terme :
  - o A envisager, un système de transport de passagers via l'Oise sur de courtes distances.
  - o Canal Seine-Nord comme facteur d'augmentation du trafic fluvial, développement potentiel de nouveaux pôles logistiques autour de l'agglomération. Creusement d'un canal à envisager dans la boucle de l'Oise.

Site d'étude n°1: Quartier Bossut/Trois Fontaines

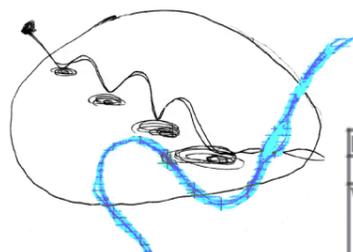
- Création d'un nouveau quartier commercial, organisé en rues commerçantes et non plus en centre commercial, du site des 3 Fontaines jusqu'au Quartier Bossut
- Nouveau boulevard reliant les gares de Cergy-Préfecture et de Pontoise, traversant le Quartier Bossut, renforcé par une connexion visuelle
- Quartier Bossut transformé en aire mixte, en réutilisant les baraquements pour les commerces, bureaux, et logements, et en construisant de nouveaux immeubles de logement
- Autour du Boulevard Vexin, densifier en construisant des immeubles au niveau même du boulevard.

Site d'étude n°2: Intersection A104/A15-Boulevard Vexin

- L'échangeur est constitué d'un rond-point surélevé à 10 m de hauteur encerclant un parc d'environ 100 m de diamètre
- L'A104 passe sous le rond-point et sous le parc, qui se prolonge autour du rond-point, où des immeubles seront également construits.

# Equipe E

## Forum 2



Au sein de l'Ile-de-France, Cergy-Pontoise tient lieu de pôle compétitif. Capitale économique, politique, économique et administrative du Val d'Oise, l'agglomération a aujourd'hui un besoin d'identité et d'unité, ainsi qu'un regain d'attractivité.

Concept d' « impulse points »

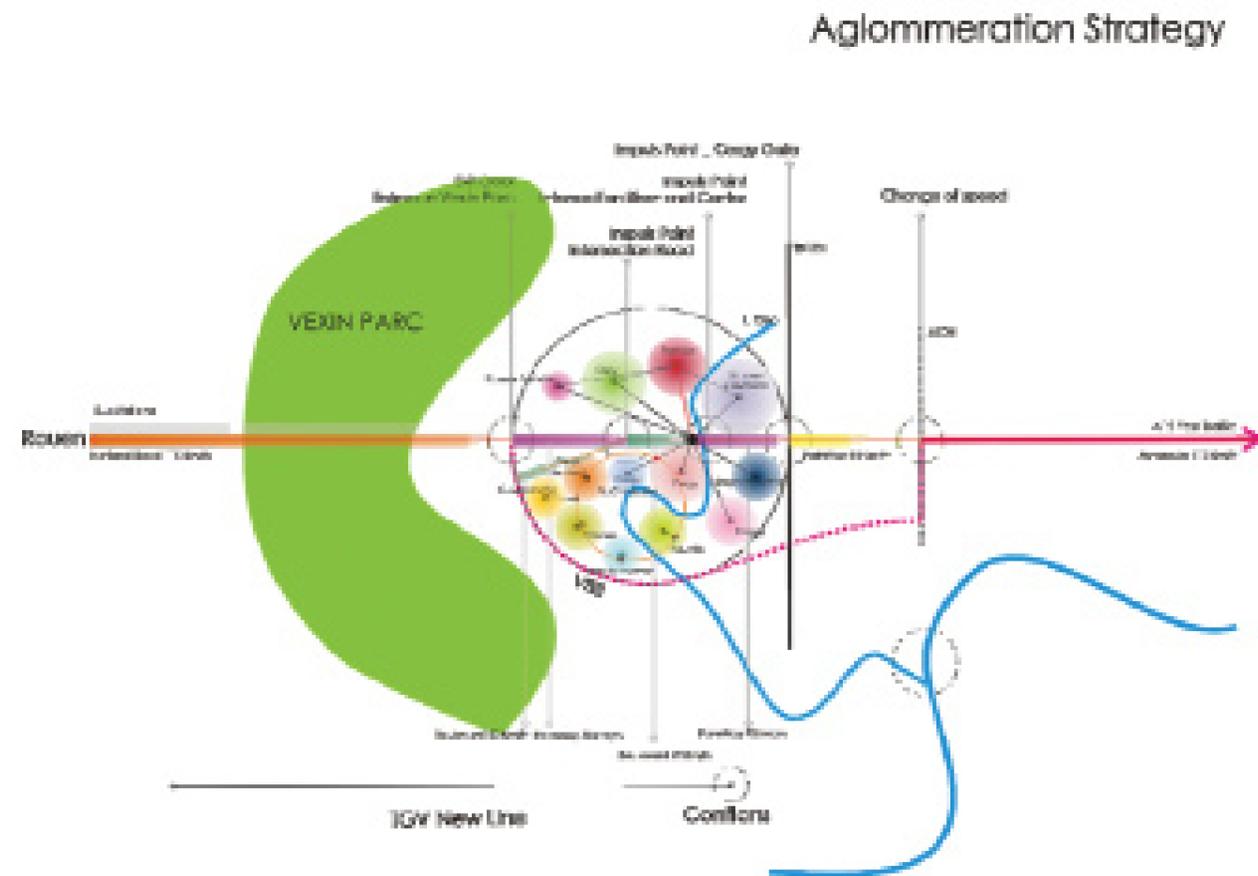
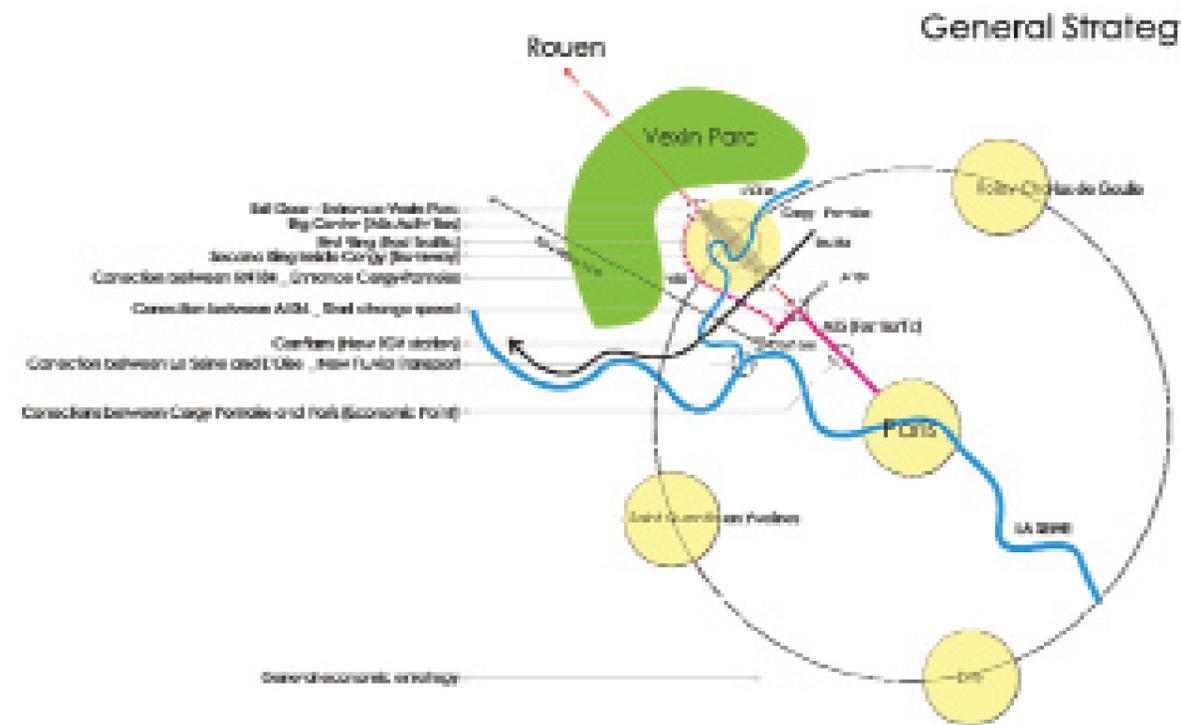
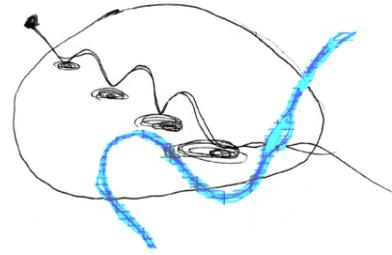
Les différents centres dynamiques de Cerg-Pontoise doivent être mis en relation pour donner un effet de mouvement, de dynamisme et d'énergie encore plus important. Cette impulsion globale se fait à travers un aménagement entre l'axe historique (Pontoise-chaussée Jules César) et l'axe Ville nouvelle (Cergy Préfecture-St Christophe-Cergy le Haut). Ces deux axes s'intègrent par ailleurs dans une énergie puisée de la nature, entourés d'un côté par l'Oise et de l'autre par le Vexin.

Ainsi, notre objectif est d'établir une connexion entre ces centres d'impulsion, de Pontoise à Cergy-le-Haut, tant par l'aménagement et la densification vers l'intérieur que par la connexion physique des réseaux de tramway. Une requalification et un ralentissement de l'A15 s'avèrent nécessaires pour permettre cette liaison.

Problèmes	Solutions proposées	Conséquences
<b>Impulsion 1 : Déviation du trafic de passage - V88 autour d Cergy - l'A15 devient Nationale : 90 km/h</b>		
Vitesse : peu de lisibilité de l'environnement	Ralentissement progressif Requalification de l'autoroute en nationale à partir de l'intersection avec l'A104	Changement de statut de l'autoroute
Entrée de la ville de Cergy peu lisible : à l'approche de Cergy, déviation de la skyline, la tour EDF fuit vers la gauche	Élévation de la chaussée	Meilleure perception de la ville par l'automobiliste
Redirection des flux de passage	Connexion A104-V88 pour le Nord-Ouest	Le flux rapide contourne l'agglomération de Cergy-Pontoise
Echangeur de grande emprise pensé pour une vitesse rapide	Réduction et simplification des échangeurs en adéquation avec la nouvelle vitesse	Moins d'emprise foncière Nouveau palier de ralentissement
Place des piétons	à définir	
Place des poids lourds	à définir	
<b>Impulsion 2 : Entrée de Cergy et pont de l'Oise - l'A15 devient parkway : 70 km/h</b>		
Place des piétons		Ralentissement de la circulation à 50 km/h
Sentiment d'entrée de ville		
Paysage non perçu	Transformation en parkway	Mise en valeur des espaces verts de façon cohérente
Arrivée sur l'Oise non valorisée		Réaménagement des bords de l'Oise autour de l'A15 en intégrant le complexe sportif existant
Echangeur RN184 de grande emprise pensé pour une vitesse rapide	Réduction et simplification des échangeurs en adéquation avec la nouvelle vitesse	Création d'une entrée de ville
<b>Impulsion 3 : Centre administratif et commercial - l'A15 devient boulevard : 50 km/h</b>		
Cergy et Pontoise non connectées	Des nivellements du territoire à reprendre pour plus de cohérence Densification des voies piétonnes Ligne de tramway Pontoise-Cergy-le-Haut	Création d'un nouvel espace public de rencontre et d'échange Réseau de transport sur toute la longueur du nouveau centre
Manque d'attractivité du "Grand Centre"	Mise en relation avec les autres centres d'impulsion	Redynamisation d'un centre unique
<b>Impulsion 4 : Echangeurs 9 et 10 - l'A15 reste boulevard : 50 km/h</b>		
Coupure entre la Ville Nouvelle et le Centre Historique	Réduction et mise à niveau des échangeurs en adéquation avec la nouvelle vitesse	Création d'une nouvelle intersection "à taille humaine" possibilité de traverser de part et d'autre de l'A15
Emprise foncière de l'échangeur		Libération de foncier
Réseaux saturés et nuisances sonores	Distribution des différents modes de transports Déviation par la V88	Choix du type de flux qui traversera l'agglomération
Zones accidentogènes	Ralentissement de la circulation à 50 km/h	
Place des piétons	Création d'une voie piétonne	Rencontre de tous les modes de transport
<b>Impulsion 5 : A15-boulevard de la Paix-poste EDF - l'A15 redevient parkway : 70 km/h</b>		
Centre Ville trop petit (centre administratif)	L'A15 rencontre le boulevard de la Paix Les flux se divisent	Création d'un nouveau centre entre l'axe "Chaussée Jules César" et l'axe "Ville Nouvelle"
Manque d'attractivité du centre-ville	L'A15 continue à 70 km/h Création de commerces et services de proximité	La vitesse est facteur d'attractivité vers ce nouveau Grand Centre Meilleure qualité de vie et impact environnemental (développement durable)
Manque de lisibilité du Centre Ville pour les piétons	Séparation partielle des voies réservées respectivement au tramway et aux voitures Certaines voies exclusivement piétonnes	Nouvel espace de vie Reconfiguration du Centre ville
Lignes THT : risques pour la santé et emprise foncière	Enfouissement de toutes les lignes Conservation de certains pylônes	Libération foncière Diminution des risques pour la santé
Terrains vagues	Construction d'immobilier résidentiel et entreprise	Agrandissement du parc d'activité Mixité des fonctions Densification du nouveau Centre
Poste EDF	à définir	
<b>Impulsion 6 : Saint Christophe-Hotel de Ville - l'A15 reste parkway : 70 km/h</b>		
Ségrégation claire des fonctions de part et d'autre du boulevard de la Paix	Repenser la mixité fonctionnelle Densification des constructions	Davantage de dynamisme donné au Centre ville Meilleure qualité de vie
La Chaussée Jules César manque de visibilité	Réaménager la Chaussée et ses alentours	La Chaussée Jules César redevient un axe du Centre-ville
Liens entre les espaces verts peu visibles	Densification des espaces verts Aménagement paysager	Redonner sa place au piéton
Comment casse la monotonie sans pour autant se sentir perdu ?	Alterner les types de voies : - voie piétonne - tramway + piétons - tramway + piétons + voitures	Chaque acteur de la ville a sa place
<b>Impulsion 7 : Sortie de ville et intersection avec la V88 - Vexin - l'A15 comme nationale : 90 km/h</b>		
Sortie de ville à marquer	Ceinture verte qui commence au niveau du Vexin Intersection A15-V88	Densification vers l'intérieur Cergy se tourne vers l'arrière-pays

# Equipe E

## Forum 2



# PAROLE D'EXPERTS

## >> SUITE FORUM 2

### SUR LE PROJET

- Nous n'attendons pas que vous soyez exhaustifs, mais plutôt précis et engagés. Poussez vos spécificités et ne mettez pas de côté vos idées originales! (certaines vues au forum n°1 ont disparu.)
- Que votre projet soit une réponse au sujet : Revisiter les grandes infrastructures en milieu urbain. C'est bien la relation ville/infrastructure qui doit être au centre de votre projet (porosité, franchissements, échanges...).
- Faites toujours exister la ville dans vos propositions. Inclure le bâti dans vos réflexions.
- Précisez les usages de l'objet infrastructure. Vos projets présentent tous des propositions sur les réseaux, qui est un support de la mobilité; présentez également les manières d'évoluer sur ces réseaux, ainsi que les modes de transport utilisés (exemples dans l'exposé de Jean Grebert).
- Veillez fort à la cohérence de votre projet.

### SUR LA FORME

- Préférez les illustrations au texte! Des graphiques, schémas, montages photo qui marqueront les membres du jury.
- Besoin d'un schéma général exprimant clairement votre parti pris.
- Distribution de la parole : c'est votre choix. Sachez que c'est le groupe tout entier qui est apprécié, et non pas les prestations individuelles des uns et des autres. Veillez à bien articuler et parlez toujours dans le micro. Si vous souhaitez que tout le monde parle, il faut bien vous entraîner et que chaque prise de parole ait une signification claire.
- Travaillez le fil rouge de votre présentation. Il faut nous expliquer votre réponse au sujet, illustrée par vos propositions sur le territoire.

Rappel: nous ferons mercredi dans la journée des répétitions de vos présentations orales.

# Trombinoscopes

# Le Comité de Pilotage

## Comité de Pilotage



Pilote : **Michel JAOUEN**  
Architecte-urbaniste,  
Ancien directeur à  
l'EPAVN 1997-2002

Co-Fondateur des Ateliers  
micheljaouen@wanadoo.fr



**Marie BASILE**  
Architecte, Docteur  
en urbanisme Maître  
de conférences à  
l'Université de Cergy-  
Pontoise

mbasile@u-cergy.fr



**Luc RIMBAULT**  
Ingénieur, Urbaniste  
Directeur, dé-  
partement de  
l'Aménagement,  
Communauté

d'agglomération de Cergy-Pon-  
toise  
luc.raimbault@cergypontoise.fr

**Jean-Michel VINCENT**

Ingénieur, Urbaniste  
Directeur régional de la DREIF  
J-Michel.Vincent@developpement-  
durable.gouv.fr



**Bertrand WARNIER**  
Architecte, Urbaniste  
Membre élu  
de l'Académie  
d'Architecture, Ancien  
Directeur des Etudes

et de la prospective de l'EPAVN,  
Co-Fondateur des Ateliers  
bertrand.warnier@free.fr

## Experts Référents

**Christophe BAYLE**

Architecte Urbaniste, Chef de pro-  
jet au sein de la SEMAPA  
chbayle@parisrivegauche.com



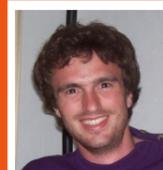
**Chakib BENRAMDANE**  
Architecte Urbaniste

chakib.benramdane@free.fr

**Rémi MASSON**

Architecte Urbaniste  
Ancien Directeur des Etudes de  
l'EPAD  
remimasson@laposte.net

## Equipe permanente



**Nicolas DETRIE**  
Directeur des  
Ateliers

nicolas.detrie@ateliers.org



**Vigdis FLATEN**  
Communication et  
Animation du réseau

vigdis.flaten@ateliers.org



**Gisèle MARCONI**  
Administration et  
Organisation

gisele.marconi@ateliers.org

## Assistants



**Sabrina BENIDDIR**,  
Algérie  
Architecte  
Participante à l'Atelier de  
Cergy 2007 Assistant de  
l'Atelier d'Irtkoutsk 2008  
sabrina\_Beniddir@hotmail.com



**Serhat CELEP**, Turquie  
Urbaniste  
Participant à l'Atelier de  
Cergy 2007  
serhatcelep@gmail.com



**Fu PAULO**, Chine  
Architecte  
Etudiant du  
Master d'urbanisme de  
l'Université de Reims  
paulo\_fu@hotmail.com



**Tuyana BASANOVA**  
Russie  
Architecte  
Participante et Assistante  
de l'Atelier d'Irtkoutsk  
2007 et 2008  
tuyana\_247@hotmail.com

# Les Participants

**ADONETH Nadège**  
ESSEC



Birth date : 07/11/1985  
Adresse : 17 rue de Pontoise  
95000 CERGY  
Tél : 336 81 70 35 95  
Mail : nadege\_adoneth@hotmail.com

**BOLZINGER Marie**  
Ecole d'architecture de Nancy



Birth date : 30/10/1985  
Adresse : 6 rue du roi  
albert 57300 HAGONDANGE  
Tél : 06 83 55 48 66  
Mail : mariebolzinger@gmail.com

**BOLZINGER Sophie**  
Ecole Nationale supérieure d'Architecture de Clermont Ferrand



Birth date : 06/12/1982  
Adresse : 57 rue de Bien Assis  
63100 Clermont Ferrand  
Tél : 06 99 41 17 50  
Mail : sophiebol@gmail.com

**CAMPISI Renzo**  
Sapienza, Università di Roma



Birth date : 14/11/1983  
Adresse : Via Sisto IV,  
177 00167 Rome Italy  
Tél : 39 066 274 959  
Mail : renzo.campisi@gmail.com

**CHEN Gaojie**  
Tongji University



Birth date : 02/12/1986  
Adresse : Room  
2-1501, No.199 Biyun  
Road, Pudong, Zipcode 200135  
Shanghai People's Republic  
of China  
Tél : +86 13004107566  
Mail : sgj9242@hotmail.com

**CUSCINA' Eleonora**  
Sapienza, Università di Roma



Birth date : 14/09/1981  
Adresse : Via Moneglia, 15 Rome  
Italy  
Tél : +393382927256  
Mail : eleonora.cuscina@yahoo.it

**ELLIS PLOUIN Marissa**  
University of California at Berkeley



Mail : marissa.ploin@gmail.com

**FELLER Pierre**  
ENSAPC



Birth date : 02/01/1984  
Tél : 06 73 08 59 11  
Mail : pierrefeller@gmail.com

**GAFFNEY Andrea**  
University of California at Berkeley



Birth date : 31/10/1975  
Adresse : 1016 Cedar Street  
94710 Berkeley, CA US  
Tél : (510)459-8300  
Mail : agaffney@berkeley.edu

**GALVAO Victor Araujo**  
Universidade Federal do Espirito Santo



Birth date : 14/07/1986  
Adresse : Rua Romero Botelho,  
n120, ap. 801. Praia da Costa, Vila  
Velha ES. CEP: 29101-420  
Brazil  
Tél : 55 27 9913 2679  
Mail : vic\_galvao@yahoo.com.br

**HAOUI Nour**  
Académie Libanaise des Beaux-Arts



Birth date : 31/08/1987  
Adresse : Rawcheh,  
Rue Rafic Arsalan , Imm. Chatila,  
2nd étage Beyrouth Lebanon  
Tél : 00 961 3 801773  
Mail : nhaoui@alba.edu

**HOLM Audrey**  
ESSEC



Birth date : 18/08/1986  
Adresse : 21A  
Touleuses Pourpres 95000 CERGY  
Tél : 06 08 58 89 24  
Mail : audrey.holm@essec.fr

**MAHEAS Sophie**  
ENSAPC



Mail : sophie.maheas@wanadoo.fr

**MALLET Emilie**  
Université de Cergy-Pontoise



Birth date : 20/08/1981  
Adresse : 24 rue de la  
Gerbe d'Or 95490 Vauréal  
Tél : 06 74 25 42 96  
Mail : emi.mallet@orange.fr

**MARCHWICKA Barbara**  
Technical University of Gdansk



Birth date : 02.03.1984  
Adresse : 81-554 Gdynia Kurpio-  
wska St. 39/2 POLAND  
Tél : +48 693 267 181  
Mail : barbara.marchwicka@gmail.com

# Les Participants

## MARIN ACOSTA Flor Ines

Universidad del Valle



Birth Date  
03/04/1987  
Adresse : Carrera 26  
B 1 # 76 – 71  
Cali Colombia  
Tél : +57 (2) 4229489  
Mail : fima15@gmail.com

## NACER Sara

E.P.A.U National  
School of  
Architecture and  
Urbanism



Birth date : 06/03/1986  
Adresse : CITE RABIA TAHAR BT  
A1 BAB EZZOUAR APP 10  
ALGER ALGERIA  
Tél : 00213 550 061 682  
Mail : nacersara@yahoo.fr

## NAKAMURA Tomoyo

Kyoto University



Birth date : 05/07/1985  
Adresse : petit saison KAMIKAT-  
SURA 201, 51-2, Miyanogo-cho,  
Kamikatsura, Nishikyo-ku, Kyoto-  
shi, Kyoto-fu, 615-8227 JAPAN  
Tél : 080-5363-6535  
Mail : ap.tomoyo@archi.kyoto-u.  
ac.jp

## POTAPOVA Anastasya

Irkustk University



arhi-nastya@mail.ru

## ROGGE Nikolas



Birth date : 05/02/1985  
Adresse : Blochmannstr. 11  
1069 Dresden Germany  
Tél : 0049-163-1579796  
Mail : nikolasrogge@gmail.com

## SADKI Houda

E.P.A.U National  
School of Architecture  
and Urbanism



Birth date : 26/05/1985  
Adresse : N°410 PARC BEN OMAR  
- KOUBA ALGER ALGERIA  
Tél : +213 21 65 59 56  
Mail : sadki.houda@caramail.com

## SAKAMOTO Nao

Kyoto University



Birth date :  
21/09/1985  
Adresse : luminous  
stage 101, Kawashimakitaura-tyo  
40-1, Nishikyo-ku, Kyoto-shi,  
Kyoto-fu, 615-8227 JAPAN  
Tél : 81-75-383-2917  
Mail : ap.branco8823@archi.  
kyoto-u.ac.jp

## Jessie SHEN

Tongji University



Tél : +86 13004107566  
Mail : sgj9242@hotmail.com

## TANG Anjing

Tongji University



Birth date : 31/05/1985  
Adresse : 200505 Mail-  
box, Tongji University , 1239 SiPing  
Road, YangPu District Shanghai  
People's Republic of China  
Tél : 13761610722  
Mail : aj.531@hotmail.com

## THONGSOMCHIT

### Pongpol

Chulalongkorn Univer-  
sity



Birth date : 24/11/1975  
Adresse : 18/1 M.1 Bangkhuntien  
Jomthong 10150 Bangkok  
Thailand  
Tél : 66 816 204 182  
Mail : pongpol@hotmail.com

## VIGE HELIE Claire

ESSEC



Birth date : 14/04/1986  
Adresse : 17 allée du  
clos gagnier 93160  
Noisy le Grand  
Tél : 06 07 33 82 60  
Mail : Claire.vigehelie@gmail.com

## VIOLETTE Jessica

ESSEC



Birth date : 10/08/1986  
Adresse : 43 rue Adri-  
enne Bolland 78960  
Voisins le Btx  
Tél : 06 22 52 14 45  
Mail : Jessica.violette@essec.fr

## WANG Ci

Tongji University



Birth date : 07/05/1987  
Adresse : Mailbox  
No.200505, Tongji  
University (No.1239,Siping  
Road, Yangpu District) Shang-  
hai People's Republic of China  
Tél : 0086+13774224387 Mail :  
psychechi@163.com

## XILOTL Jose

Posgrado de Arquitectu-  
ra Mexico



Birth date : 26/02/1984  
Adresse : Varsovia 12  
Int 102 Col. Juarez el. Cuauhté-  
moc C.P. 06600 D.F. Mexico  
Tél : 52 (55) 5511-6176 Mail :  
zambini237@hotmail.com

## ZAYCHENKO

### Natalya

University of Mocow



Birth date :  
17.03.1982  
Adresse : Orehovij bulvar 23 – 1 –  
53 115563 Moscow Russia  
Tél : 89 267 272 516  
Mail : zits@inbox.ru

# Le Jury

**Dominique LEFEBVRE**

Président de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise  
dominique.lefebvre@cergypontoise.fr

**Pierre-André PERISSOL**

Président des Ateliers / Maire de Moulins / Ancien Ministre  
21 rue saint Augustin 75002 PARIS  
pierre-andre.perissol@ateliers.org  
Tél : 06-08-83-12-26

**Dominique GILLOT**

Maire d'Eragny - Vice-Président du Conseil Général du Val d'Oise et de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise  
dominique.gillot@cergypontoise.fr

**Pascal LELARGE**

Directeur Régional de l'Équipement - Ile-de-France  
marie-michelle.agricole@developpement-durable.gouv.fr

**Bertrand WARNIER**

Vice-Président des Ateliers / Représentant du Comité Scientifique  
7 rue de la Petite Barre 95450 LE PERCHAY  
bertrand.warnier@ateliers.org  
06 89 88 13 40

**Corinne LAMARQUE**

Directrice de la programmation à l'AFTRP / Comité scientifique des Ateliers  
Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne  
Tour Gamma A 195 rue de Bercy 75582 Paris cedex 12  
corinneacrecy@wanadoo.fr  
06 32 93 50 22

**Isabelle VIERGET-RIAS**

Chef du Service Arts Plastiques  
Directions Régionales des Affaires Culturelles 98, rue de Charonne 75011 PARIS  
isabelle.vierget-rias@culture.gouv.fr  
01 56 06 50 00

**Jean-Michel PONT**

Directeur Adjoint - Direction Interdépartementale des Routes d'Ile-de-France  
Jean-Michel.Pont@developpement-durable.gouv.fr

**Hervé DUPONT**

Directeur de l'Établissement Public d'Aménagement Plaine de France / Administrateur des Ateliers  
EPA PLAINE DE France 1 place aux Étoiles  
93212 SAINT DENIS LA PLAINE CEDEX  
h.dupont@plainedefrance.fr  
01 49 98 16 71

**Camille CHAMMAS**

Architecte-Urbaniste à l'Établissement Public d'Aménagement La Défense  
"Tour Opus 12"  
77, Esplanade du Général de Gaulle  
92914 PARIS LA DEFENSE  
cchammas@epaladefense.fr

**Jean GREBERT**

Directeur du groupe de recherche "Transport & Mobilité" de Renault  
jean.grebert@renault.com

**Pierre-Alain TREVELO**

Architecte-Urbaniste - Agence TVK - Enseignant  
Marne-la-Vallée  
agence@tvk.fr

**François LECLERCQ**

Architecte-Urbaniste - Enseignant Marne-la-Vallée  
Agence Dusapin-Leclercq 39, rue du Repos - 75020 Paris  
agence@dusapin-leclercq.fr  
+33 1 44 61 82 82

**Ann Carol WERQUIN**

Atelier d'environnement Thalès  
133 boulevard Malesherbes 75017 PARIS  
wthales@club-internet.fr  
01 40 54 00 21

**Victor SAID**

Architecte dplg - Urbaniste diup  
Chargé de mission, Conseiller auprès du Directeur Général.  
Institut d'Aménagement et d'Urbanisme - Ile-de-France  
IAU-IDF - 15, rue Falguière  
Victor.Said@iau-idf.fr

**Danielle VIGIER**

Direction de l'Aménagement- Communauté d'Agglomération Plaine Commune  
21 avenue Jules Rimet 93218 Saint-Denis cedex  
daniele.vigier@plainecommune.com.fr  
01 55 93 57 96

**Jean-Michel PAUMIER**

Conseil Economique et Social de la Région Ile-de-France / Administrateur  
11, rue des taillandiers 75011 PARIS  
06.07.64.86.35  
Jm.paumier@libertysurf.fr

**Alain SALLEZ**

Professeur émérite à l'ESSEC  
127, av Jean-Baptiste Clément- esc L  
92100-BOULOGNE BILLANCOURT  
06 11 03 82 36

**Laurent GATINEAU**

Université Cergy-Pontoise - Docteur en géographie des transports  
laurent.gatineau@u-cergy.fr

**Jean-Pierre NOUHAUD**

Professeur à l'École Nationale Supérieure d'Arts de Cergy-Paris  
jp.nouhaud@wanadoo.fr

# Le Jury

**Dr. SUN, Chengyu**

CHINE- Architect & Lecturer in College of Architecture and Urban Planning  
Si Ping Rd. 1239 College of Architecture and Urban Planning Rm.B219, Tongji University, 200092 Shanghai China  
cy.sun@mail.tongji.edu.cn  
+86-21-65983413

**Fabio Todeschini**

AFRIQUE DU SUD - Architect, City Planner, Urban Designer and Heritage Practitioner  
Emeritus Professor, University of Cape Town  
Fabio.Todeschini@uct.ac.za  
+27 21 650 2385  
+27 21 650 2383

**Aida MBAYE DIENG**

SENEGAL - BP: 255 , Rue Paul HOLL Saint-Louis SENEGAL  
aydng56@yahoo.fr  
221775727082

**Ruggero Baldasso Architects**

ITALIE - Studio RBA via Vittorio Veneto 114 30027 San Dona' di Piave Venezia Italy  
ruggero.baldasso@rba.it  
+39 0421 33 66 91  
+39 0421 18 40 02 6

**Barbara Engel**

Architektin Dr.-Ing.  
Barbara Engel Architektin Dr.-Ing.  
Karl-Marx-Allee 81 10243 Berlin  
engelbarbara@gmx.net  
030 / 36444518 030 / 36444520

**Claudia Mattogno**

architetta, docente di urbanistica  
Sapienza Università di Roma  
Dipartimento di Architettura e Urbanistica  
Via Eudossiana, 18 00184 Roma  
claudia.mattogno@uniroma1.it  
+39 06 44 585 172 +39 06 44 585 186

**Nouredine D BRAHIMI**

Architecte et Urban Designer  
Président do Comité Pédagogique de Coordination EPAU Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme Route de Beaulieu/El-HarrachBP/177 16200 Alger Algérie  
Direction des études 00 213 21 82 17 57  
nourrebrahimi@yahoo.fr

**Nguyen Ngoc TRAN**

VIETNAM - Professeur d'Université, ancien membre du Parlement, Directeur du Centre de Recherche pour le Développement du Delta du Mékong  
nngoctran@yahoo.com

**Boris LITVINOV**

RUSSIE - Professeur à l'Université Irkutsk  
Urban Planning and Development  
ibuua@istu.edu

**Nikolai SMIRNOV**

RUSSIE – Consultant et professeur à l'Université Irkutsk

**Stefan HONNENS**

ALLEMAGNE – Architecte à Hambourg  
stephan.honnens@dreso.com

**Peter BOSSELMANN**

ETATS-UNIS - Professeur à l'Université de Californie, Berkeley  
pbossel@berkeley.edu

**Richard BENDER**

ETATS-UNIS – Professeur émérite à l'Université de Californie, Berkeley  
bender@socrates.berkeley.edu

# Photos

# Les visites





## Les travaux en groupes





## Les présentations, le jury, la remise des diplômes



## Nos partenaires :

