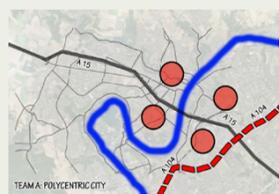


## LA PRODUCTION DES CINQ EQUIPES

Après 4 semaines de travail, les 5 équipes ont présenté leurs propositions un jury international qui a rendu la délibération suivante :



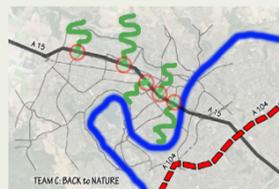
**1ER PRIX DU JURY**  
EQUIPE A : « UN NOUVEAU GRAND CENTRE POUR CERGY-PONTOISE »

**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.



**2EME PRIX DU JURY**  
EQUIPE B : « RES'EAU »

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



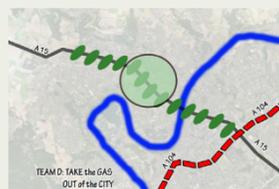
**3ÈME PRIX DU JURY EXAEQUO**  
EQUIPE C : « BACK TO NATURE »

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



**3EME PRIX DU JURY EXAEQUO**  
EQUIPE E : « IMPULSE POINTS »

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



**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.

Depuis 26 ans, tous les été, les Ateliers réunissent 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.

Association Loi 1901 présidée par Pierre-André Périssol, ancien ministre, Les Ateliers sont un réseau international de professionnels, d'universitaires et de décideurs en matière d'aménagement urbain. Centré sur la pratique de la maîtrise d'œuvre urbaine, l'association organise des ateliers envisagés comme un lieu de conception et de créativité. 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 pour professionnels autour de la Méditerranée (Casablanca, Marseille, Alexandrie), ainsi qu'en Afrique et Amérique du Sud (Bénin, Sénégal et Brésil).

Pour toute question, ou si vous souhaitez être tenus informés de nos prochains ateliers et autres événements, écrivez-nous : [contact@ateliers.org](mailto:contact@ateliers.org)

### Comité de Pilotage de l'Atelier d'été 2008

- Pilote : **Michel JAOUEN**, Architecte Urbaniste, Co-Fondateur des Ateliers
- **Marie BASILE**, Architecte, Docteur en Urbanisme, Maître de conférence à l'Université de Cergy-Pontoise
- **Luc RAIMBAULT**, Ingénieur Urbaniste, Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise
- **Jean-Michel VINCENT**, Ingénieur Urbaniste, DREIF
- **Bertrand WARNIER**, Architecte, Aménageur, Co-Fondateur des Ateliers

### Experts-Référents des équipes

- **Christophe BAYLE**, Architecte, Aménageur, SEMAPA
- **Chakib BENRAMDANE**, Architecte, Urbaniste
- **Rémi MASSON**, Architecte, Aménageur



Les visites et les conférences...



...le travail en équipes...



...et la remise des prix!

## REVISITER LES GRANDES INFRASTRUCTURES EN MILIEU URBAIN Le cas de la traversée de Cergy-Pontoise

26<sup>ème</sup> Atelier d'été 23 août - 19 septembre 2008

Pour la 26<sup>ème</sup> année consécutive, l'atelier d'été de Cergy-Pontoise a réuni 30 jeunes professionnels du monde entier. Etudiants en fin de cursus ou jeunes diplômés, ils sont venus cette année de 14 pays différents, de 19 universités et grandes écoles, et représentaient de nombreuses disciplines : géographie, économie urbaine, architecture, paysage, urbanisme, art, ingénierie.

### LE THEME A L'ETUDE

En cette année 2008 qui a vu exploser de manière soudaine le prix du pétrole, les ateliers internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine ont consacré leur session d'été à :

### REVISITER LES GRANDES INFRASTRUCTURES EN MILIEU URBAIN.

Notamment, les infrastructures routières. Celles-ci ne sont-elles pas devenues synonymes de pollution, de consommation de pétrole et de coupures urbaines ? Ou encore, ne sont-elles pas accusées d'accroître le Global Warming et des phénomènes de saturation des réseaux par la concentration des flux automobiles ?

Ces phénomènes réels s'accroissent et demandent pour les résoudre de réfléchir à deux échelles : celle du bassin de vie où s'installe une synergie entre plusieurs territoires fédérés, et celle de la proximité, définie par le degré de compacité d'un quartier et par l'accès en déplacements doux aux équipements et aux services de proximité. Pour répondre à cette demande à double échelle, les fonctionnalités des infrastructures peuvent encore évoluer. Des marges de manœuvre existent, c'est ce que cette session entendait démontrer.

Comme terrain d'application à cette réflexion, il a été proposé la traversée du territoire de Cergy-Pontoise par l'autoroute A15 et ses autres infrastructures comme les lignes à Très Haute Tension. Partenaire de longue date des Ateliers, la Communauté d'Agglomération souhaitait ainsi se voir proposer des évolutions possibles en termes d'usage, de statut et d'aménagement pour l'autoroute A15 dans sa partie urbaine.

Le travail de préparation de l'atelier a permis d'identifier certains leviers d'action :

- réfléchir à une évolution de la répartition des flux entre les différents niveaux de territoires,
- proposer la requalification des emprises en fonction des types de quartier à restructurer,
- apprendre à garantir une vitesse minimale et non plus maximale,
- modifier le rapport à l'environnement à l'échelle régionale et locale, enfin à ne plus penser les infrastructures en termes de masques et d'enfouissements mais en termes d'articulation des infrastructures avec les territoires traversés en intégrant les nouveaux besoins et les usages émergents.

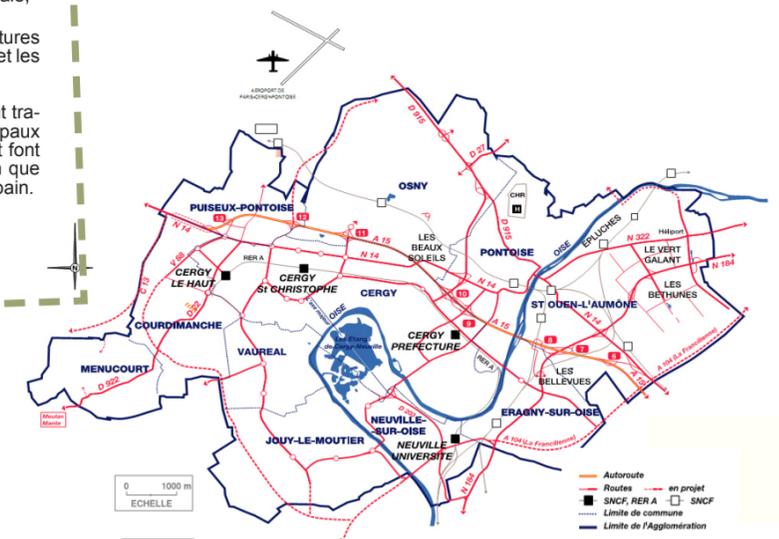
Pendant 4 semaines complètes, les 5 équipes internationales ont travaillé sur des propositions originales, en toute liberté. Les principaux apports de la session sont exposés dans les pages suivantes et font l'objet d'une conclusion sur les nouveaux effets d'agglomération que des infrastructures revisitées peuvent déclencher sur un tissu urbain.

Nous vous invitons à les découvrir à votre tour.

**Christophe Bayle**  
Membre du Comité de Pilotage de l'atelier d'été 2008.



Une autoroute en centre d'agglomération



Cergy-Pontoise traversée par ses infrastructures

### Nos partenaires :



# 5 clés pour agir sur les infrastructures

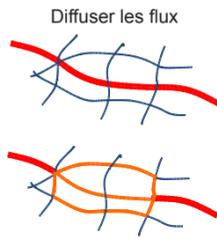
## AGIR SUR LES FLUX : DECOMPOSER ou DIFFUSER

### Diminuer la pression routière en diffusant les flux

Inclure les automobilistes à emprunter différents itinéraires pour traverser l'agglomération.

Transformer l'autoroute en **boulevard urbain**, avec un débit plus faible, compensé par l'accroissement en débit des axes alternatifs.

Développer un **système d'information** sur les temps de parcours de chaque de chaque axe.



### Décomposer les flux entre flux de transit interurbain rapide et flux apaisé de desserte locale : L'autoroute hybride.

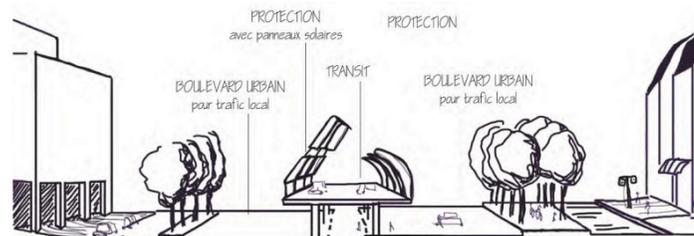
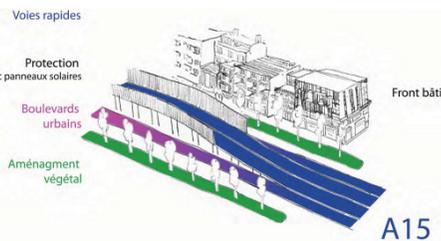
Le flux interurbain peut être à un niveau différencier, en viaduc ou enterré, pour éliminer l'effet de coupure. Le flux local est ralenti et maillé.

- Réduit les nuisances de l'autoroute, crée un lien transversal et apaise ses abords.

- Maintient une vitesse rapide pour la traversée de l'agglomération

- Possibilité de couvrir les voies de transit avec des panneaux solaires

**L'autoroute hybride** | Cohabitation de flux de transit et de circulations urbaines pacifiées



Séparer les flux de transit et les flux de desserte locale

## UTILISER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF POUR S'AFFIRMER COMME POLE REGIONAL

Mettre en place un tramway court en boucle, reliant les points d'accès aux infrastructures régionales de transport.

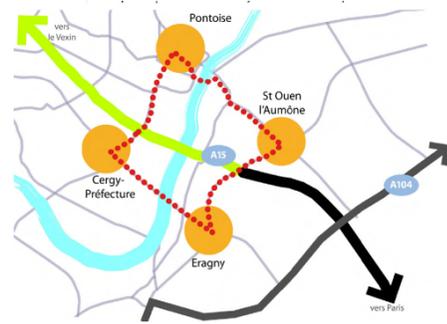
- Délimite un territoire de centralité de plusieurs centaines d'ha.
- Crée un espace de poids, avec un potentiel de développement régional.

Cergy-Pontoise : Ce tramway permet de connecter directement l'agglomération à 4 des 5 grandes gares parisiennes.

Créer une accessibilité régionale aux aires de loisir par les transports en commun.

- Renforce la situation de pôle régional.
- Participe à l'atmosphère urbaine.

Cergy-Pontoise : tirer une ligne de tramway entre la gare RER de Cergy-Préfecture et la base de loisir de Neuville.



Quatre pôles | Liaison tramway et autoroute repensée

## ORGANISER LES USAGES COLLECTIFS DE L'ESPACE INFRASTRUCTURE

Développer les transports collectifs sur l'autoroute

- Utiliser l'infrastructure routière comme support dédié de service de déplacement pour des bus à Haut Niveau de Service.

Hubs multimodaux de covoiturage

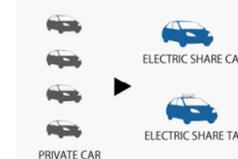
- Créer une infrastructure pour le covoiturage basée sur des parkings de rabattement sur les entrées et sorties de l'autoroute.
- Ces hubs de covoiturage pourront être connectés au système de transport en commun.

- Ils deviendront des zones de services pour les véhicules individuels : entretien, surveillance, essence, réparations...

- Puis l'essor possible de services urbains de proximité (épicerie, pharmacies...) pourra faire de ces hubs une interface fertile entre ville et autoroute.



SHARECAR&TAXI PARKING



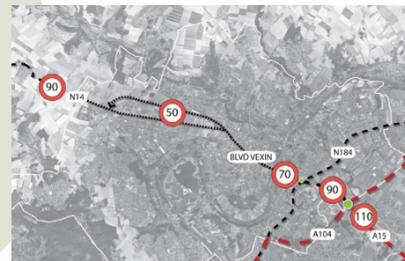
Mettre les voitures au vert et partager des véhicules propres

## RESERRER LA VILLE AUTOUR DE L'INFRASTRUCTURE

Commencer par une réduction adaptée de la vitesse en milieu urbain, qui permet de :

- Réduire la largeur des voies de circulation.
- Réduire l'emprise des échangeurs rapides.
- Réduire les nuisances de pollution et de bruit.

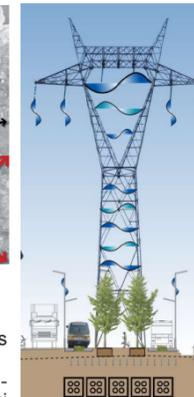
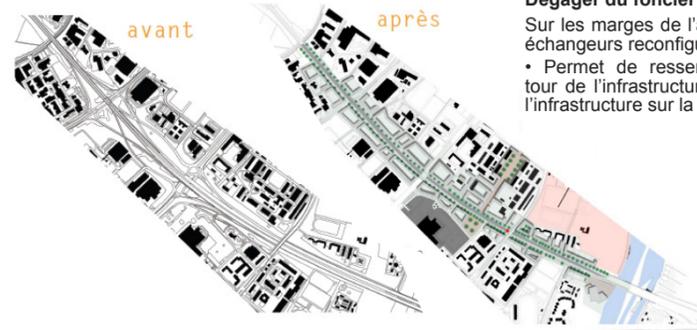
Ceci avec l'avantage d'une économie de moyens : la signalisation peut suffire.



Résultat :

Dégager du foncier urbanisable, Sur les marges de l'autoroute et ses échangeurs reconfigurés.

- Permet de resserrer le bâti autour de l'infrastructure, ouvrant ainsi l'infrastructure sur la ville.



Ce retour de la ville autour de l'autoroute sera possible sous réserve d'enterrer les lignes à haute tension courant le long de l'autoroute.

- Faire passer les lignes THT sous les infrastructures routières, mais garder les pylônes comme « landmarks » du paysage urbain.

## VERS DE NOUVEAUX EQUILIBRES

Rapprocher ville et campagne

Développer la maille du transport en commun à l'échelle de l'agglomération ouverte à l'urbanisation des terrains d'agriculture de plein champ, sous réserve d'y substituer une agriculture de proximité, productive mais moins consommatrice d'espace.

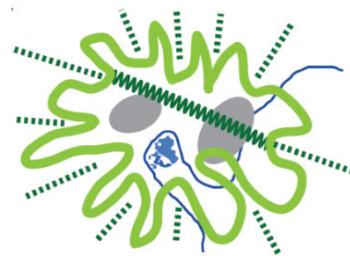
Miser sur les industries vertes

Par le développement de clusters verts desservis par les infrastructures (chanvre, herbe d'éléphant...).

Prolonger en ville le commerce périurbain

Prolonger le développement commercial de bord de route périurbain jusque dans la ville habitée, par l'utilisation de l'emprise de l'autoroute reconvertie en boulevard urbain, et en structurant cet axe par un transport en commun.

Diminuer la dépendance aux énergies fossiles, par le développement de la ville de la courte distance (Fiabilité plutôt que vitesse).



Cergy-Pontoise sans énergies fossiles



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

## CONCLUSION DU PILOTE

Un déplacement du regard : vers une conception moins compartimentée

La nouvelle visite des grandes infrastructures faite au travers du site de Cergy-Pontoise par les équipes des Ateliers a permis de poser la question de leur **conception**, et dans le cas présent de leur **transformation** en des termes nouveaux. Lors de leur création, elles ont été conçues comme des **canaux de circulation**, qu'ils soient dédiés à l'automobile ou à l'énergie, essentiellement soumis à la mise en œuvre d'une technicité exigeante capable d'assurer des flux importants. Leur trame a été superposée à la géographie régionale dont elles ont ignoré, dans la plupart des lieux, les caractéristiques locales.

Les équipes de cette session des Ateliers invitent à sortir, sans la renier, de cette technicité et à **replacer l'infrastructure dans l'« écosystème urbain »** qu'elles intègrent et qu'elles irriguent, à les appréhender dans leur interaction entre les échelles régionales et locales, dans une relation avec la géographie naturelle, urbaine, économique et sociale des territoires qu'elles traversent ou desservent.

L'invitation au renouvellement de l'imaginaire des infrastructures a conduit au **renouvellement de l'imaginaire de territoires** moins soumis à la dépendance de l'automobile, et dans le cas d'application sur Cergy-Pontoise, à proposer de nouveaux équilibres, un centre étendu, une centralité multiple, une intégration plus grande de l'Oise à la ville ...

## Les mutations possibles

Sur la question de l'infrastructure c'est évidemment l'**Autoroute A15**, autoroute de « rase campagne » en milieu urbain qui focalise l'intérêt dans ce qu'elle représente déjà en **offre de mobilité**, en **potentiel d'évolution** vers d'autres services, mais aussi dans ce qu'elle constitue en obstacle, frontière et génération de nuisances.

Dans cette dialectique ville / infrastructure, plusieurs types de mutation ont été proposés par les équipes :

- la **démarche « douce »**, qui est aussi la plus radicale pour l'autoroute urbanisée, transformée en espace public urbain, en boulevard de la ville qui accueille un partage entre les automobiles et les transports collectifs, de type tramway ;

- la **démarche pour une autoroute « métisse »**, qui maintient les flux de transit, mais les distingue des flux locaux, donne une place privilégiée aux transports collectifs sur l'autoroute, et qui instaure une **relation de services entre ville et autoroute** par l'intermédiaire de « hubs » ouverts aux échanges entre tous les modes de transports (covoiturage, vélos transports collectifs, ...) en constituant de nouveaux lieux de l'intensité urbaine ;

- enfin, la démarche qui privilégie, peut être sous l'influence de la présence des infrastructures dans les villes asiatiques, une **autoroute « d'ouvrages »**, au sein de l'espace urbain, constituant des marques de fabrique de la ville contemporaine : tunnels, route sur viaducs, échangeurs bâtis, ...

Ainsi cet atelier invite les infrastructures à sortir de leur **domaine réservé et à maîtriser leur influence sur les transformations des territoires qu'elles desservent, en proposant d'y accueillir des usages et des services nouveaux et de poser, sans a priori, la question des vitesses adaptées aux flux qu'elles doivent assurer.** Cela, c'est le cœur même de la méthode des Ateliers, et depuis longtemps.

Michel Jaouen

(Michel Jaouen a piloté la préparation de cet atelier et encadré les travaux des équipes).